Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 5 juli 2017*

”Begäran om förhandsavgörande — Lufttransport — Förordning (EU) nr 1178/2011 — Bilaga I, punkt FCL.065 b — Förbud för flygcertifikatinnehavare som har uppnått 65 års ålder att vara pilot på luftfartyg i kommersiell flygtransport — Giltighet — Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna — Artikel 15 — Rätten att utöva ett fritt valt yrke — Artikel 21 — Likabehandling — Diskriminering på grund av ålder — Kommersiell flygtransport — Begrepp”

I mål C-190/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF framställd av Bundesarbeitsgericht (Federala arbetsdomstolen, Tyskland) genom beslut av den 27 januari 2016, som inkom till domstolen den 5 april 2016, i målet

Werner Fries

mot

Lufthansa CityLine GmbH

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden R. Silva de Lapuerta (referent) samt domarna E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev och S. Rodin,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— W. Fries, genom M. Mensching, Rechtsanwalt,

— Lufthansa CityLine GmbH, genom C. Schalast, Rechtsanwalt,

— Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av G. Palatiello, avvocato dello Stato,

* Rättegångsspråk: tyska

— Europeiska kommissionen, genom D. Martin, W. Mölls och F. Wilman, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 21 mars 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser giltigheten och, i andra hand, tolkningen av punkt FCL.065 b i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 2011, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Werner Fries och Lufthansa CityLine GmbH (nedan kallat Lufthansa), ett flygbolag etablerat i Tyskland, angående utbetalning av den lön som Lufthansa påstås vara skyldig Werner Fries för månaderna november och december år 2013.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

Chicagokonventionen

3 Konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (nedan kallad Chicagokonventionen), har ratificerats av samtliga stater inom Europeiska unionen. Europeiska unionen har emellertid inte anslutit sig till konventionen. Genom denna konvention inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), vilken enligt artikel 44 i konventionen har till ändamål och uppgift att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt främja planering och utveckling av internationell lufttrafik.

4 Under rubriken ”Certifiering av personal” i bilaga I till Chicagokonventionen, som Icao antagit, sammanställs de standarder och den praxis som rekommenderas för regleringen av hur medlemmar av flygbesättningen (piloter, flygtekniker och navigatörer), flygledare, radiooperatörer vid luftfartsstationer, underhållstekniker och flygklarerare ska certifieras. Bilagan innehåller i synnerhet följande bestämmelser:

> ”2.1.10.1 En anslutande stat som utfärdar flygcertifikat ska tillåta certifikatinnehavare att vara befälhavande pilot på luftfartyg i internationell kommersiell flygtransport till dess att de uppnått 60 års ålder, eller 65 års ålder vid flygningar med fler än en pilot förutsatt att den andra piloten är yngre än 60 år.
>
> ”2.1.10.1 Rekommendation – En anslutande stat som utfärdar flygcertifikat rekommenderas att tillåta certifikatinnehavare att vara biträdande pilot på luftfartyg i internationell kommersiell flygtransport fram till dess att de har uppnått 65 års ålder.”

JAR-FCL 1

5 Internationella föreskrifter för privatflygare, yrkesflygare och trafikflygare har utarbetats av det internationella organet ”Joint Aviation Authorities”, i vilket Förbundsrepubliken Tyskland deltar. En av dessa föreskrifter, Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (nedan kallad JAR-FCL 1), antogs den 15 april 2003. JAR-FCL 1 offentliggjordes den 29 april 2003 i *Bundesanzeiger* nr 80a av Federala ministeriet för transport, byggnation och boende.

6 Punkt 1.060 i JAR-FCL 1 har följande lydelse:

”Begränsningar för certifikatinnehavare som är 60 år eller äldre:

a) 60–64 år:

En certifikatinnehavare som har uppnått en ålder av 60 år får inte tjänstgöra som trafikflygare på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport utom
1) som medlem av en flerpilotsbesättning och under förutsättning att
2) de andra piloterna är under 60 år.

b) 65 år:

En certifikatinnehavare som har uppnått en ålder av 65 år får inte vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport …”

Unionsrätt

Förordning (EG) nr 216/2008

7 I artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 2008, s. 1), föreskrivs följande:

”Denna förordnings huvudsyfte är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa.”

Förordning nr 1178/2011

8 Skälen 1 och 11 i förordning nr 1178/2011 har följande lydelse:

”(1) Syftet med förordning (EG) nr 216/2008 är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa. Genom den förordningen ska detta och andra mål kunna uppnås när det gäller säkerhetsnivån inom den civila luftfarten

…

(11) För att säkerställa en smidig övergång och en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen bör genomförandeåtgärderna återspegla teknikens utvecklingsnivå inklusive beprövade erfarenheter samt vetenskapliga och tekniska framsteg inom områdena pilotutbildning och flygande personals flygmedicinska lämplighet. I enlighet med detta bör tekniska krav och administrativa förfaranden som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan

kallad Icao) och de gemensamma luftfartsmyndigheterna [(JAA - *Joint Aviation Authorities*)] till och med den 30 juni 2009 samt befintlig lagstiftning som hänför sig till särskilda nationella förhållanden beaktas.”

9 I artikel 3 i direktiv 1178/2011, som har rubriken ”Pilotcertifiering och medicinsk certifiering”, föreskrivs följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7 ska piloter på luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c och artikel 4.5 i förordning (EG) nr 216/2008 efterleva de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilaga I och bilaga IV till den här förordningen.”

10 Under rubriken ”Definitioner” i punkt FCL.010 i bilaga 1 till förordning nr 1178/2011 stadgas följande:

”I denna del gäller följande definitioner:

…

kommersiell flygtransport: transport av passagerare, gods eller post mot ersättning.

…”

11 Under rubriken ”Begränsning av befogenheter för certifikatinnehavare som är 60 år eller äldre i kommersiell flygtransport”, i punkt FCL.065 i bilaga I till nämnda förordning, föreskrivs följande:

”a) 60–64 år. Flygplan och helikoptrar. En certifikatinnehavare som har uppnått en ålder av 60 år får inte vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport utom
   1) som medlem av en flerpilotsbesättning och under förutsättning att
   2) en sådan innehavare inte är den enda piloten i flygbesättningen som har uppnått en ålder av 60 år.

b) 65 år. En certifikatinnehavare som har uppnått en ålder av 65 år får inte vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport.”

Tysk lagstiftning

12 I 241 § punkt 2, under rubriken ”Förpliktelser som följer av ett avtalsförhållande”, i Bürgerliches Gesetzbuch (civillagen) (nedan kallad BGB) föreskrivs följande:

”Avtalsförhållandet kan, beroende på dess innehåll, medföra en skyldighet för parterna att beakta den andra partens rättigheter samt rättsliga och andra intressen.”

13 I 280 § punkt 1 BGB föreskrivs att ”[o]m gäldenären underlåter att fullgöra en förpliktelse som följer av avtalsförhållandet kan borgenären kräva ersättning för den skada som härigenom har uppstått”.

14 Under rubriken ”För sent mottagande” i 293 § BGB föreskrivs följande:

”Borgenären kommer i dröjsmål om den tjänst som erbjuds inte mottas i tid.”

15 Under rubriken ”Gäldenärens oförmåga” i 297 § BGB föreskrivs följande:

”Borgenären ska inte anses vara i dröjsmål om gäldenären vid tiden för tillhandhållandet av tjänsten är oförmögen att utföra den.”

16 I 615 § BGB, under rubriken ”Ersättning vid för sent mottagande och vid verksamhetsrisk”, föreskrivs följande:

”Om den som ska motta tjänsten inte mottar tjänsten i tid kan den som ska utföra tjänsten begära den överenskomna ersättningen för de ej tillhandahållna tjänsterna utan krav på att behöva utföra dem vid ett senare tillfälle.”

Målet vid den nationella domstolen och tolknings- och giltighetsfrågorna

17 Werner Fries, sökande i det nationella målet, var anställd som flygkapten hos Lufthansa under perioden 1986–31 december 2013. Enligt ett tilläggsavtal var han även delaktig i utbildningen av andra piloter.

18 I oktober 2013 fyllde sökanden i det nationella målet 65 år. Den 31 december 2013 upphörde hans anställningsavtal att gälla med motiveringen att den i den allmänna pensionslagstiftningen föreskrivna pensionsåldern hade uppnåtts, i enlighet med gällande kollektivavtal.

19 Lufthansa slutade, från och med den 31 oktober 2013, att anlita Werner Fries under åberopande av att det följer av punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 att Werner Fries, från och med detta datum, inte längre hade rätt att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport.

20 Av beslutet om hänskjutande framgår att Werner Fries, under perioden 31 oktober–31 december 2013, fortfarande innehade sitt certifikat för framförande av trafikflyg (trafikflygcertifikat) inklusive behörighet för flygplanstypen Embraer, behörighet som Type Rating Instructor (TRI) för utbildning av piloter på flygplanstypen Embraer både ombord på luftfartyg och i simulator, behörighet som Type Rating Examiner (TRE) för kontroll ombord på flygplan och i simulator för erhållande och förlängning av certifikat för flygplanstypen Embraer samt ett godkännande som Senior Examiner (SEN) för utförande av examinationer för godkännande av Type Rating Examiners (TREs) oberoende av flygplanstyp.

21 Werner Fries har vid Bundesarbeitsgericht (Federala arbetsdomstolen, Tyskland) gjort gällande att Lufthansas vägran att anlita honom som pilot är rättstridig och därför yrkat att Lufthansa ska förpliktas att betala ut lön för månaderna november och december 2013.

22 Den hänskjutande domstolen har i det avseendet påpekat att det framgår av nationell lagstiftning att arbetsgivaren är i ”dröjsmål” om vederbörande inte mottar den arbetsprestation som arbetstagaren både kan och i vederbörlig ordning erbjuder sig att utföra inom ramen för anställningsförhållandet. I det fallet kan arbetstagaren, även utan att ha utfört något arbete, kräva att arbetsgivaren betalar ut den lön som vederbörande skulle ha haft rätt till om arbetsgivaren hade mottagit arbetsprestationen under dröjsmålsperioden. Dröjsmål från arbetsgivarens sida att motta erbjudandet föreligger emellertid inte när arbetstagaren är oförmögen att utföra arbetet. I de fall det är omöjligt för arbetstagaren att helt eller delvis utföra de i anställningsavtalet överenskomna arbetsuppgifterna, är arbetsgivaren skyldig att låta arbetstagaren utföra andra uppgifter som vederbörande kan utföra. Om denna skyldighet inte iakttas kan arbetsgivaren bli skyldig att utge skadestånd jämte ränta.

23 Lufthansa anser att företaget inte kan anses vara i dröjsmål med att motta Werner Fries tjänsteerbjudande under månaderna november och december 2013, eftersom sökanden i det nationella målet, från och med 65 års ålder, inte längre hade rätt att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport enligt punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011, och således inte längre kunde utföra de överenskomna arbetsuppgifterna från och med den 1 november 2013 till och med den dag då anställningen upphörde.

24 Den hänskjutande domstolen är emellertid osäker på om punkt FCL.065 b i bilaga I till nämnda förordning är giltig mot bakgrund av Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan), och i synnerhet med det i artikel 21.1 stadgade förbudet mot diskriminering på grund av ålder och den i artikel 15.1 föreskrivna rätten för var och en att arbeta och utöva ett fritt valt eller accepterat yrke.

25 Om punkt FCL.065 b i bilaga I i samma förordning är förenlig med stadgan borde Werner Fries, enligt den hänskjutande domstolen, kunna göra gällande sitt skadeståndskrav jämte ränta enligt nationell lagstiftning, förutsatt att han, när han uppnådde 65 års ålder, fortfarande kunde utföra tomflygningar och/eller arbete ombord på ett luftfartyg i egenskap av utbildare och examinator. Huruvida detta krav kan göras gällande beror på hur begreppet ”kommersiell flygtransport” i punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011, jämförd med punkt FCL.010 i samma bilaga, ska tolkas.

26 Mot denna bakgrund beslutade Bundesarbeitsgericht (Federala arbetsdomstolen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1. Är punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 förenlig med förbudet mot diskriminering på grund av ålder i artikel 21.1 i stadgan?

2. Är punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 förenlig artikel 15.1 i stadgan, enligt vilken var och en har rätt att arbeta och utöva ett fritt valt eller accepterat yrke?

3) För det fall den första och den andra frågan besvaras jakande:
   a) Ska begreppet ’kommersiell flygtransport’ i punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011, eller definitionen av detta begrepp i punkt FCL.010 i denna förordning, tolkas så, att det även omfattar så kallade tomflygningar som utförs inom ramen för ett lufttrafikföretags verksamhet och vid vilken varken passagerare, frakt eller post transporteras?
   b) Ska begreppet ’kommersiell flygtransport’ i punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 eller definitionen av detta begrepp i punkt FCL.010 i bilaga I till denna förordning, tolkas så, att det även omfattar utbildning och examinering där piloter som är äldre än 65 år uppehåller sig som icke flygande besättningsmedlemmar i cockpit?”

Prövning av tolknings- och giltighetsfrågorna

Den första och den andra frågan

27 Den hänskjutande domstolen har ställt den första och den andra frågan, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 är giltig mot bakgrund av artikel 15.1 eller 21.1 i stadgan.

28 För att besvara dessa frågor ska domstolen först pröva huruvida unionslagstiftarens införande av ett förbud för innehavare av flygcertifikat som uppnått 65 års ålder att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport, innebär ett åsidosättande av principen om icke-diskriminering i artikel 21.1 i stadgan, i vilken det föreskrivs att ”all diskriminering på grund av bland annat … ålder” ska vara förbjuden. Därefter ska det prövas om unionslagstiftarens införande av ett sådant förbud innebär ett åsidosättande av den i artikel 15.1 i stadgan föreskrivna rätten, för berörda certifikatinnehavare, att arbeta och utöva ett fritt valt eller accepterat yrke.

Artikel 21.1 i stadgan

29 Den i artikel 20 i stadgan föreskrivna principen om likabehandling är en allmän princip i unionsrätten för vilken icke-diskrimineringsprincipen i artikel 21.1 i stadgan är ett särskilt uttryck.

30 Enligt domstolens fasta praxis innebär denna princip att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 1 mars 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats m.fl., C-236/09, EU:C:2011:100, punkt 28 och där angiven rättspraxis).

31 Därmed ska det prövas huruvida det genom punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 införs en skillnad i behandling på grund av ålder.

32 I bestämmelsen föreskrivs att flygcertifikatinnehavare som har uppnått 65 års ålder inte får vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport.

33 Punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 innebär således att flygcertifikatinnehavare som har uppnått 65 års ålder behandlas mindre gynnsamt än flygcertifikatinnehavare under 65 år.

34 Bestämmelsen inför således en skillnad i behandling på grund av ålder.

35 I ett andra steg ska det prövas huruvida denna särbehandling ändå är förenlig med artikel 21.1 i stadgan eftersom den uppfyller kriterierna i artikel 52.1 i stadgan.

36 Det ska i detta hänseende erinras om att det framgår av lydelsen i artikel 52.1 i stadgan att varje begränsning i utövandet av de rättigheter och friheter som erkänns i stadgan ska vara föreskriven i lag och förenlig med det väsentliga innehållet i dessa rättigheter och friheter. Begränsningar får, med beaktande av proportionalitetsprincipen, endast göras om de är nödvändiga och faktiskt svarar mot mål av allmänt samhällsintresse som erkänns av unionen eller behovet av skydd för andra människors rättigheter och friheter.

37 Förbudet för flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport måste definitivt anses vara föreskrivet i lag i den mening som avses i artikel 52.1 i stadgan, eftersom det följer av punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011.

38 Såsom generaladvokaten har angett i punkt 33 i sitt förslag till avgörande, iakttar denna begränsning det huvudsakliga innehållet i icke-diskrimineringsprincipen. Begränsningen undergräver nämligen inte principen som sådan, eftersom den endast rör frågan – som är av begränsad omfattning – om begränsning av möjligheten att utföra flygningar i syfte att säkerställa flygsäkerheten (se, analogt, dom av den 29 april 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, punkt 54).

39 Det kvarstår emellertid att pröva huruvida begränsningen i fråga svarar mot ett mål av allmänt samhällsintresse i den mening som avses i artikel 52.1 i stadgan och, om så är fallet, huruvida begränsningen har införts med beaktande av proportionalitetsprincipen i den mening som avses i denna bestämmelse.

40 Beträffande syftet med punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 påpekas att denna förordning, såsom framgår av namnet, avser tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med förordning nr 216/2008. Förordning nr 1178/2011 har således antagits i syfte att genomföra bestämmelserna i förordning nr 216/2008.

41 Eftersom punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 utgör en åtgärd för genomförande av förordning nr 216/2008 kan det således konstateras att den i målet aktuella bestämmelsen har samma målsättning som sistnämnda förordning, nämligen att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa, såsom framgår av såväl artikel 2 i förordning nr 216/2008 som av skälen 1 och 11 i förordning nr 1178/2011.

42 Beträffande flygsäkerheten påpekas att domstolen, vid tolkningen av artikel 2.5 och artikel 4.1 i rådets direktiv 2000/78/EG av den 27 november 2000 om inrättande av en allmän ram för likabehandling i arbetslivet (EGT L 303, 2000, s. 16), har slagit fast att målet att garantera flygsäkerheten är legitimt i den mening som avses i nämnda bestämmelser (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 september 2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, punkterna 58 och 69)

43 Målet att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa är således ett mål av allmänt samhällsintresse.

44 Det ska således prövas huruvida kravet i punkt FLC.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011, enligt vilken flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder inte får vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport, utgör ett proportionerligt krav, det vill säga huruvida det är en lämplig åtgärd för att uppnå det eftersträvade målet och huruvida den inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå nämnda mål.

45 Vad för det första gäller frågan huruvida en sådan bestämmelse är lämplig för att uppnå det eftersträvade målet framgår det av domstolens praxis i fråga om flygsäkerhet att en åtgärd i syfte att undvika flygolyckor genom en kontroll av piloternas lämplighet och fysiska förmåga, så att inte den mänskliga faktorn ska orsaka dessa olyckor, otvivelaktigt framstår som en åtgärd som är ägnad att säkerställa flygsäkerheten (se analogt dom av den 13 september 2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 58).

46 Vidare påpekas att domstolen, efter att ha erinrat om att trafikflygare måste besitta vissa fysiska förmågor då fysiska brister hos utövarna av detta yrke kan få allvarliga konsekvenser, konstaterat att det är obestridligt att de fysiska förmågorna avtar med åldern (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 september 2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 67)

47 Bestämmelserna i punkt FLC.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 innebär en garanti för att avtagande förmågor efter 65 års ålder inte ska orsakaolyckor och är därför lämpliga för att uppnå det eftersträvade målet av allmänintresse.

48 Domstolen erinrar om att en lagstiftning enligt fast rättspraxis endast är ägnad att säkerställa förverkligandet av det åberopade målet om den på ett sammanhängande och systematiskt sätt verkligen tillgodoser behovet av att uppnå detta mål och om att undantag från bestämmelserna i en lag i vissa fall kan inverka menligt på lagens sammanhang, i synnerhet när undantagen till följd av sin omfattning leder till ett resultat som strider mot det mål som eftersträvas i lagen (dom av den 21 juli 2011, Fuchs och Köhler, C-159/10 och C-160/10, EU:C:2011:508, punkterna 85 och 86).

49 Det framgår i det avseendet av lydelsen i punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 att åldersgränsen på 65 år inte är tillämplig på området icke-kommersiella flygtransporter. Enligt Werner Fries påverkar ett sådant undantag enhetligheten i den punkten i förhållande till det eftersträvade målet, vilket medför att begränsningen blir oproportionerlig.

50 Genom att införa en sådan åldersgräns enbart för kommersiella flygtransporter har unionslagstiftaren emellertid beaktat de skillnader som finns mellan denna typ av transporter och icke-kommersiella flygtransporter, nämligen bland annat det faktum att luftfartyg som används vid kommersiella flygtransporter är tekniskt mer komplicerade samt att ett större antal personer berörs inom detta område. Sådana skillnader motiverar att olika regler införs i syfte att garantera flygsäkerheten för de båda typerna av transporter.

51 Det faktum att åldersgränsen på 65 år endast gäller kommersiella flygtransporter gör att åtgärden snarare framstår som mer proportionerlig än tvärtom.

52 Förbudet för flygcertifikatinnehavare som har uppnått 65 år ålder att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport är en lämplig åtgärd för att upprätthålla en adekvat säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa.

53 Vad sedan gäller frågan huruvida en sådan åtgärd går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet och på ett orimligt sätt skadar intressen hos flygarcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder, ska åtgärden sättas in i sitt rättsliga sammanhang och hänsyn tas till både den skada den eventuellt orsakar berörda personer och till de fördelar den medför för samhället i stort och för dess medborgare (se, analogt, dom av den 5 juli 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, punkt 38 och där angiven rättspraxis).

54 Det ska i det avseendet erinras om att punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ingår bland de av unionslagstiftaren utfärdade reglerna om fastställande av krav på flygbesättningar inom den civila luftfarten för att säkerställa att denna personal är certifierad, samvetsgrann och meriterad så att den kan utföra de uppgifter som den har anförtrotts på bästa sätt, och detta i syfte att förbättra flygsäkerheten.

55 Eftersom piloter på ett luftfartyg har en nyckelposition bland besättningsmedlemmarna förblir förmågan hos dessa fackmän en av de viktigaste garantierna för en tillförlitlig och säker luftfart. I det sammanhanget är det nödvändigt att kunna vidta åtgärder i syfte att garantera att enbart personer som har de fysiska förmågor som krävs tillåts att vara pilot på luftfartyg för att i möjligaste mån reducera risken för brister till följd av mänskliga misstag.

56 Under dessa förhållanden förefaller det inte vara oresonligt att unionslagstiftaren, mot bakgrund av hur viktig den mänskliga faktorn är inom civilflyget och det faktum att de fysiska förmågor som krävs för att utöva pilotyrket avtar med stigande ålder, anser det vara nödvändigt att fastställa en åldersgräns för utövandet av pilotyrket inom kommersiell luftfart i syfte att upprätthålla en adekvat säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa.

57 Werner Fries har, beträffande fastställandet av åldergränsen till just 65 år, ifrågasatt denna gräns med hänvisning till bland annat att det saknas medicinska och vetenskapligt fastställda uppgifter som visar att riskerna ökar när man, inom den civila luftfarten, använder sig av piloter som är 65 år eller äldre, och att försämringen av de fysiska och mentala förmågorna inte börjar vid en viss ålder, utan beror på individuella faktorer, såsom, i synnerhet, en persons livshistoria.

58 Dessa argument kan emellertid inte godtas.

59 Unionslagstiftaren har nämligen ett stort utrymme för skönsmässig bedömning vid prövningen av komplicerade medicinska frågor, såsom huruvida personer som uppnått en viss ålder inte längre har vissa av de fysiska förmågor som krävs för att utöva yrket som trafikflygare och kan, då det råder osäkerhet om förekomsten eller omfattningen av riskerna för människors hälsa, vidta skyddsåtgärder utan att behöva invänta att det fullt ut visas att riskerna faktiskt förekommer och är allvarliga (se, analogt, dom av den 22 maj 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punkterna 64 och 65).

60 Med hänsyn till det nära samband som råder mellan säkerheten för den civila luftfarten och skyddet för besättning, passagerare och befolkningen i de områden över vilka luftfartygen passerar, är det tillåtet för unionslagstiftaren, när denna beslutar om en sådan åldersgräns som avses i förevarande mål, att vid vetenskaplig osäkerhet prioritera åtgärder som verkligen kan garantera en hög säkerhetsnivå, under förutsättning att de grundar sig på objektiva kriterier.

61 I det avseendet ska det först och främst påpekas att vad gäller åldergränsen på 65 år får denna ålder anses vara tillräckligt framskriden för att utgöra slutpunkten på tillståndet att utöva pilotyrket vid kommersiella lufttransporter (se, analogt, dom av den 12 januari 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, punkt 52).

62 Det kan vidare konstateras att punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 återspeglar de internationella reglerna på området för kommersiella lufttransporter i vilka samma åldergräns fastställs och till vilka skäl 11 i denna förordning dessutom uttryckligen hänvisar.

63 Eftersom, såsom generaladvokaten har anfört i punkt 56 i förslaget till avgörande, sådana standarder har tillkommit efter djupgående diskussioner och med beaktande av expertutlåtanden, utgör de, såsom objektiva och förnuftiga referenser för beslutsfattarna, ett synnerligen värdefullt element vid bedömningen av huruvida den unionsrättsliga bestämmelse som avses i förevarande mål är proportionerlig.

64 Mot bakgrund av unionslagstiftarens utrymme för skönsmässig bedömning kan den sistnämnda inte anses vara tvungen att, i stället för en åldersgräns, föreskriva att det görs en individuell bedömning av den fysiska och mentala hälsan hos varje flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder.

65 Såsom generaladvokaten har angett i bland annat punkterna 60 och 61 i förslaget till avgörande, har lagstiftaren i det avseendet valt att kombinera en individuell bedömning för åldersgruppen 60–64 år med en åldersgräns på 65 år, vilket, mot bakgrund av det ovan anförda, är ett val som är djupt förankrat i relevanta internationella bestämmelser, vilka i sin tur grundar sig på tillgänglig medicinsk expertis på området.

66 Det ska dessutom understrykas att nämnda åldersgräns inte automatiskt leder till att berörda personer tvingas lämna arbetsmarknaden för gott, eftersom den varken utgör ett obligatoriskt system för automatisk pensionering eller innebär att en arbetstagarens anställningsavtal nödvändigtvis upphör av det skälet att vederbörande har uppnått 65 års ålder (se, analogt, dom av den 5 juli 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, punkt 40).

67 Punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 innebär nämligen inte att flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder förbjuds att utföra alla typer av arbeten på området för flygtransporter, utan endast att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport.

68 Domstolen konstaterar därför att förbudet för flygcertifikatinnehavare som har uppnått 65 år ålder att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet av allmänt samhällsintresse.

69 Den skillnad i behandling på grund av ålder som införts genom punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 är således förenlig med artikel 21.1 i stadgan.

Artikel 15.1 i stadgan

70 Artikel 15.1 i stadgan avser rätten för var och en att arbeta och utöva ett fritt valt yrke.

71 En tillämpning av punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 innebär i förevarande fall att rätten att utöva ett fritt valt yrke för flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder begränsas, eftersom de inte längre kan utöva pilotyrket på området för kommersiell flygtransport från och med den dag de fyller 65 år.

72 Såsom redan har angetts ovan i punkt 36, är det enligt artikel 52.1 i stadgan emellertid tillåtet att begränsa utövandet av sådana rättigheter och friheter som erkänns i denna, under förutsättning att begränsningarna föreskrivs i lag, att de är förenliga med det väsentliga innehållet i dessa rättigheter och friheter och att de, med beaktande av proportionalitetsprincipen, endast görs om de är nödvändiga och faktiskt svarar mot mål av allmänt samhällsintresse som erkänns av unionen eller behovet av skydd för andra människors rättigheter och friheter.

73 Vad närmare bestämt rör yrkes- och näringsfrihet erinras om att det framgår av domstolens praxis att rätten att utöva ett fritt valt yrke precis som rätten till egendom inte utgör absoluta rättigheter, utan måste bedömas utifrån deras funktion i samhället. Dessa friheter kan följaktligen begränsas under förutsättning att begränsningarna faktiskt tillgodoser de allmänintressen som unionen eftersträvar och att de, mot bakgrund av det eftersträvade målet, inte medför ett orimligt och oacceptabelt ingrepp som påverkar själva innehållet i de på detta sätt garanterade rättigheterna (se dom av den 6 september 2012, Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, punkt 54 och där angiven rättspraxis).

74 Såsom har angetts ovan i punkt 37 är förbudet för flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport föreskrivet i lag i den mening som avses i artikel 52.1 i stadgan.

75 Det aktuella förbudet påverkar inte heller själva innehållet i rätten att utöva ett fritt valt yrke eftersom det endast innebär vissa begränsningar i yrkesutövningen för flygarcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder.

76 Vad beträffar syftet med den omtvistade åtgärden framgår det av punkterna 40–43 ovan att punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 syftar till att upprätta och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa, vilket är ett mål av allmänintresse.

77 Beträffande iakttagandet av proportionalitetsprincipen framgår det av punkterna 45–52 ovan att den aktuella åtgärden i förevarande mål är ägnad att säkerställa att det eftersträvade målet av allmänintresse uppnås.

78 Av samtliga överväganden ovan i punkterna 53–68 framgår dessutom att unionslagstiftaren, vid antagandet av den bestämmelse vars giltighet har bestritts, har vägt flygsäkerhetsskäl mot rätten för flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder att utöva ett fritt valt yrke på ett sätt som inte kan anses vara oproportionerligt i förhållande till det eftersträvade målet.

79 Förbudet för flygcertifikatinnehavare som har uppnått 65 år ålder att vara pilot på ett luftfartyg i kommersiell flygtransport, vilket införts i punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 är således förenligt med artikel 15.1 i stadgan.

80 Av det anförda följer att det vid prövningen av den första och den andra frågan inte har framkommit någon omständighet som påverkar giltigheten av punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning 1178/2011, mot bakgrund av artikel 15.1 eller artikel 21.1 i stadgan.

Den tredje frågan

81 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska tolkas så, att flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder varken får vara pilot på en tomflygning eller en överföringsflygning som utförs inom ramen för en transportörs kommersiella verksamhet, utan vare sig passagerare, gods eller post, eller utöva yrket i egenskap av instruktör och/eller examinator ombord på ett luftfartyg, utan att ingå i luftfartygets flygbesättning.

82 För att besvara den frågan påpekas att det av lydelsen i punkt FCL.065 b i bilaga I till nämnda förordning framgår att en certifikatinnehavare som har uppnått en ålder av 65 år inte får vara pilot på ett luftfartyg för kommersiell flygtransport.

83 Av själva lydelsen i denna bestämmelse framgår således att tre villkor måste vara uppfyllda för att begränsningen i denna bestämmelse ska bli tillämplig. Flygcertifikatinnehavaren ska nämligen ha uppnått 65 års ålder och verka i egenskap av pilot på ett luftfartyg som används för kommersiella flygtransporter.

84 Det ska i det avseendet erinras om att begreppet ”*kommersiell flygtransport*” uttryckligen definieras i punkt FCL.010 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 som transport av passagerare, gods eller post mot ersättning [eller som utförs i enlighet med ett hyresavtal].

85 Det framgår av beslutet om hänskjutande och lydelsen i den tredje frågan att tomflygningar eller överföringsflygningar inte sker i syfte att transportera passagerare, gods eller post.

86 Vad sedan gäller verksamheter som har att göra med utbildning och examination av piloter är det obestridligt att en flygcertifikatinnehavare som agerar i egenskap av instruktör och/eller examinator, även om vederbörande befinner sig i cockpit, inte är pilot på luftfartyget.

87 Det ska således konstateras att varken tomflygningar, överföringsflygningar eller verksamheter som har att göra med utbildning och examination av piloter omfattas av åtgärden i punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011.

88 Av det anförda följer att den tredje frågan ska besvaras enligt följande. Punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska tolkas så, att det inte är förbjudet för flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder att vara pilot på en tomflygning eller en överföringsflygning som utförs inom ramen för en transportörs kommersiella verksamhet, utan vare sig passagerare, gods eller post, och inte heller att verka i egenskap av instruktör och/eller examinator ombord på ett luftfartyg, utan att ingå i luftfartygets flygbesättning.

Rättegångskostnader

89 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

1) **Vid prövningen av den första och den andra frågan har det inte framkommit någon omständighet som påverkar giltigheten av punkt FCL.065 b i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, mot bakgrund av artikel 15.1 och artikel 21.1 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.**

2) **Punkt FCL.065 b i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska tolkas så, att det inte är förbjudet för flygcertifikatinnehavare som uppnått 65 års ålder att vara pilot på en tomflygning eller en överföringsflygning som utförs inom ramen för en transportörs kommersiella verksamhet, utan vare sig passagerare, gods eller post, och inte heller att verka i egenskap av instruktör och/eller examinator ombord på ett luftfartyg, utan att ingå i luftfartygets flygbesättning.**

Underskrifter