



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MICHALA BOBKÁ
přednesené dne 21. března 2017¹

Věc C-190/16

**Werner Fries
proti
Lufthansa CityLine GmbH**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Bundesarbeitsgericht (Spolkový pracovní soud, Německo)]

„Dopravní politika — Letecká doprava — Nařízení Komise č. 1178/2011 — Platnost bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 — Článek 15 odst. 1 a čl. 21 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie („Listina“) — Právo svobodné volby povolání a právo pracovat — Rovné zacházení na základě věku — Věková hranice 65 let pro piloty v obchodní letecké dopravě — Bezpečnost letectví — Pojem „obchodní letecká doprava“ — Činnosti technických přeletů, výcviku a přezkušování“

I. Úvod

1. Werner Fries pracoval jako pilot u společnosti Lufthansa CityLine GmbH (dále jen „Lufthansa CityLine“). Když dosáhl věku 65 let, letecká společnost ho odmítla nadále zaměstnávat, ačkoli podle platné kolektivní smlouvy měla jeho pracovní smlouva skončit až za dva měsíce. Letecká společnost měla za to, že pracovní poměr nemůže pokračovat, jelikož podle unijního práva nesmí držitelé průkazů způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě. Werner Fries nicméně tvrdí, že jeho pracovní poměr u společnosti Lufthansa CityLine mohl nadále pokračovat po zbývajících dva měsíce před tím, než dosáhl důchodového věku. Po toto období mohl působit jako instruktor, examinátor a pilot pro technické přelety.

2. Právě v této souvislosti předkládající soud, zaprvé, vyslovuje pochybnosti o platnosti ustanovení unijního práva o stanovení věkové hranice – bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 (dále jen „bod FCL.065 písm. b“) –² – ve světle zákazu diskriminace na základě věku (článek 21 odst. 1 Listiny) a práva pracovat a vykonávat svobodně zvolené povolání (článek 15 odst. 1 Listiny). Zadruhé se pro případ, že bude toto ustanovení shledáno platným, předkládající soud táže na výklad pojmu „obchodní letecká doprava“. Konkrétně si přeje vědět, zda tento pojem zahrnuje lety za účelem výcviku a přezkoušení a technické přelety.

1 — Původní jazyk: angličtina.

2 — Nařízení ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. 2011, L 311, s. 1), ve znění nařízení Komise (EU) č. 290/2012 ze dne 30. března 2012 (Úř. věst. 2012, L 100, s. 1).

II. Právní rámec

A. Nařízení č. 216/2008

3. Nařízení č. 1178/2011, jehož se týká projednávaná věc, provádí nařízení (ES) č. 216/2008³. Body 1, 3, 4, 7 a 8 odůvodnění posledně uvedeného nařízení zní následovně:

„(1) V civilním letectví by měla být vždy zajištěna vysoká a jednotná úroveň ochrany evropských občanů přijetím společných bezpečnostních pravidel a opatření zajišťujících, že výrobky, osoby a organizace ve Společenství vyhovují těmto pravidlům a pravidlům přijatým k ochraně životního prostředí. To přispěje k usnadnění volného pohybu zboží, osob a organizací v rámci vnitřního trhu.

[...]

(3) Chicagská úmluva již stanoví minimální normy k zajištění bezpečnosti civilního letectví a k němu se vztahující ochrany životního prostředí. Hlavní požadavky Společenství a pravidla přijatá k jejich provádění by měly zajistit, aby členské státy plnily své závazky sjednané v Chicagské úmluvě, včetně závazků vůči třetím zemím.

(4) Společenství by mělo v souladu s normami a doporučeními postupy stanovenými v Chicagské úmluvě stanovit hlavní požadavky na výrobky letecké techniky, letadlové části a zařízení, na osoby a organizace zapojené do provozu letadel, jakož i na osoby, které se podílejí na výcviku a lékařských prohlídkách pilotů, a na výrobky, které se při těchto činnostech používají. Komise by měla být zmocněna k vypracování nezbytných prováděcích pravidel.

[...]

(7) Výrobky letecké techniky, letadlové části a zařízení, provozovatelé zapojení do obchodní letecké dopravy, jakož i piloti a osoby nebo organizace, které se podílejí na jejich výcviku a lékařských prohlídkách, a výrobky, které se při těchto činnostech používají, by měli získávat osvědčení nebo průkazy způsobilosti, pokud splňují hlavní požadavky stanovené Společenstvím v souladu s normami a doporučeními postupy stanovenými v Chicagské úmluvě. Komise by měla být zmocněna k vypracování nezbytných prováděcích pravidel, kterými se stanoví podmínky pro vydávání osvědčení nebo podmínky pro jejich nahrazení prohlášením o způsobilosti, při zohlednění rizik spojených s různými druhy provozu, jako jsou některé druhy leteckých prací a místních letů s malými letadly.

(8) U neobchodního provozu by měla být provozní pravidla a pravidla pro vydávání průkazů způsobilosti upravena podle složitosti letadla a měly by být stanoveny odpovídající definice.“

4. Článek 2 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008 stanoví, že „[z]ákladním cílem tohoto nařízení je stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě“.

3 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. 2008, L 79, s. 1), ve znění nařízení Komise (ES) č. 690/2009 ze dne 30. července 2009 (Úř. věst. 2009, L 199, s. 6) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. 2009, L 309, s. 51) a nařízení Komise (EU) č. 6/2013 ze dne 8. ledna 2013 (Úř. věst. 2013, L 4, s. 34).

B. Nařízení č. 1178/2011

5. Bod 11 odůvodnění nařízení č. 1178/2011 zní následovně:

„Aby byl zajištěn hladký přechod a vysoká a jednotná úroveň bezpečnosti civilního letectví v Unii, měla by prováděcí opatření odrážet současný stav techniky, včetně osvědčených postupů, vědecký a technický pokrok v oblasti výcviku pilotů a zdravotní způsobilost posádky. Je tudíž třeba zvážit technické požadavky a správní postupy, na kterých se Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Sdružené letecké úřady dohodly do 30. června 2009, jakož i stávající právní předpisy týkající se specifického vnitrostátního prostředí.“

6. Podle čl. 1 odst. 1 nařízení č. 1178/2011 toto nařízení stanoví prováděcí pravidla mimo jiné pro „různé kvalifikace pro průkazy způsobilosti pilotů, podmínky pro vydávání, zachování, změny, omezování, pozastavení nebo zrušení platnosti průkazů způsobilosti, výsadní práva a povinnosti držitelů průkazů způsobilosti, podmínky pro změnu stávajících vnitrostátních průkazů způsobilosti pilota a vnitrostátních průkazů způsobilosti palubního technika na průkaz způsobilosti pilota, jakož i podmínky pro přijímání průkazů způsobilosti ze třetích zemí“.

7. Článek 3 nařízení č. 1178/2011, ve znění použitelném na skutkový stav, stanoví, že „aniž je dotčen článek 7, splňují [dodržují] piloti letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) a čl. 4 odst. 5 nařízení (ES) č. 216/2008 technické požadavky a správní postupy uvedené v příloze I a IV tohoto nařízení“.

8. Bod FCL.010 přílohy I nařízení č. 1178/2011 (dále jen „bod FCL.010“) obsahuje definice, jež se použijí na část FCL (průkazy způsobilosti letové posádky). Stanoví, že „[o]bchodní leteckou dopravou se rozumí přeprava osob, nákladu či pošty za úplatu nebo nájemné“.

9. Bod FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011, nadepsaný „Omezení práv držitelů průkazu způsobilosti ve věku 60 let a více v obchodní letecké dopravě“, ve znění použitelném na řízení před předkládajícím soudem⁴, stanoví:

„a) Věk 60–64 let. Letouny a vrtulníky. Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 60 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě, s výjimkou případu:

1) kdy je členem vícepilotní posádky a

2) za předpokladu, že tento držitel je jediným pilotem v letové posádce, který dosáhl věku 60 let.

b) Věk 65 let. Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě.“

III. Skutkový stav, řízení a předběžné otázky

10. Werner Fries byl zaměstnán u společnosti Lufthansa CityLine od roku 1986. Byl kapitánem letadla typu Embraer. Byl rovněž pověřen výcvikem ostatních pilotů.

4 — Toto ustanovení bylo změněno nařízením Komise (EU) 2015/445 ze dne 17. března 2015 (Úř. věst. 2015, L 74, s. 1). Viz bod 1) přílohy I: „a) Věk 60–64 let. Letouny a vrtulníky. Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 60 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě, s výjimkou případu, kdy je členem vícepilotní posádky; b) Věk 65 let. Držitel průkazu způsobilosti pilota, s výjimkou držitele průkazu způsobilosti pilota balónů nebo kluzáků, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě./c) Věk 70 let. Držitel průkazu způsobilosti pilota balónů nebo kluzáků, který dosáhl věku 70 let, nesmí vykonávat funkci pilota balónu nebo kluzáku v obchodní letecké dopravě.“

11. V říjnu 2013 dosáhl W. Fries věku 65 let. Společnost Lufthansa CityLine ho požádala, aby nejpozději do 31. října 2013 vrátil prostředky, které mu byly poskytnuty za účelem výkonu zaměstnání. Po tomto datu ho již společnost Lufthansa CityLine nezaměstnávala. Podle názoru této letecké společnosti nemohl být W. Fries po dosažení věku 65 let již zaměstnán jako pilot v důsledku věkového omezení stanoveného v bodě FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011.

12. Pracovní smlouva mezi společnostmi Lufthansa CityLine a W. Friesem měla skončit dne 31. prosince 2013. A to z důvodu pravidla obsaženého v platné kolektivní smlouvě upravující skončení platnosti smluv při dosažení důchodového věku v systému veřejného důchodového pojištění. Werner Fries by dosáhl tohoto důchodového věku v 65 letech a dvou měsících.

13. Mezi dnem, ve kterém společnost Lufthansa CityLine přestala W. Friesem zaměstnávat, a dnem, kdy podle kolektivní smlouvy měla jeho pracovní smlouva skončit, je tedy rozdíl dvou měsíců.

14. Werner Fries tvrdí, že po zbývajících dva měsíce od dosažení věku 65 let do dosažení důchodového věku mohl pracovní smlouvu plnit. Mohl nadále vykonávat funkci pilota při technických přeletích a působit jako instruktor a examinátor na základě oprávnění, jehož byl držitelem. Ve sporném období měl W. Fries stále průkaz způsobilosti dopravního pilota (ATPL) vztahující se i na letoun typu Embraer, oprávnění Type Rating Instructor (TRI) pro výcvik pilotů v letadle a na simulátoru pro letoun typu Embraer, oprávnění Type Rating Examiner (TRE) pro provádění přezkušování v letadle a na simulátoru za účelem získání nebo prodloužení průkazu způsobilosti pilota pro letoun typu Embraer a oprávnění Senior Examiner (SEN) pro provádění přezkušování držitelů oprávnění Type Rating Examiner (TRE) nezávisle na typu letounu.

15. Werner Fries podal žalobu, kterou se domáhal odměny za práci za měsíce listopad a prosinec 2013. Z písemných vyjádření předložených Soudnímu dvoru vyplývá, že soudy prvního i druhého stupně žalobě z větší části vyhověly.

16. Obě strany podaly opravný prostředek k předkládajícímu soudu, kterým je Bundesarbeitsgericht (Spolkový pracovní soud, Německo). Společnost Lufthansa CityLine navrhuje zamítnutí žaloby, kdežto W. Fries se domáhá úhrady požadované částky v plné výši.

17. Předkládající soud vysvětluje, že podle vnitrostátního práva platí⁵, že existuje-li pracovní smlouva, na základě které lze plnit, zaměstnavatel porušuje své závazky, pokud nepřijme plnění, jež mu jeho zaměstnanec řádně nabízí. V takovém případě může zaměstnanec požadovat dohodnutou odměnu za práci za plnění, která nebyla poskytnuta v důsledku porušení závazku. Nicméně v případě, kdy zaměstnanec není schopen vykonávat své povinnosti, je porušení závazku spočívající v nepřijetí plnění vyloučeno. Nemůže-li zaměstnanec zcela nebo zčásti plnit úkoly dohodnuté v pracovní smlouvě, má zaměstnavatel povinnost zvážit práva a zájmy zaměstnance podle vnitrostátního práva: tj. uložit zaměstnanci jiné úkoly, které je schopen vykonávat. Pokud zaměstnavatel poruší tuto povinnost, může mu vzniknout odpovědnost za škodu a povinnost k její náhradě.

18. Za těchto okolností se Bundesarbeitsgericht (Spolkový pracovní soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení (EU) č. 1178/2011 [...] slučitelný se zákazem diskriminace na základě věku uvedeným v čl. 21 odst. 1 [Listiny]?

2) Je bod FCL.065 písm. b) přílohy I [nařízení č. 1178/2011] slučitelný s čl. 15 odst. 1 Listiny, podle kterého má každý právo pracovat a vykonávat svobodně zvolené nebo přijaté povolání?

5 — Ustanovení § 241 odst. 2, § 293, § 297 a § 615 Bürgerliches Gesetzbuch (německý občanský zákoník, dále jen „BGB“).

3) V případě kladné odpovědi na první a druhou otázku:

- a) Spadají pod pojem ‚obchodní letecká doprava‘ ve smyslu bodu FCL.065 písm. b) nebo pod definici tohoto pojmu v bodě FCL.010 přílohy I [nařízení č. 1178/2011] i takzvané technické přelety leteckého dopravce, při kterých nejsou přepravováni cestující, náklad ani pošta?
- b) Spadá pod pojem ‚obchodní letecká doprava‘ ve smyslu bodu FCL.065 písm. b) nebo pod definici tohoto pojmu v bodě FCL.010 přílohy I [nařízení č. 1178/2011] výcvik a přezkušování, při kterých se pilot starší 65 let zdržuje v pilotní kabině letadla jako nelétající člen posádky?“

19. Písemná vyjádření v projednávané věci předložili W. Fries, společnost Lufthansa CityLine, italská vláda a Evropská komise.

IV. Posouzení

20. Struktura tohoto stanovisko je následovná. Zprvce se budu zabývat slučitelností bodu FCL.065 písm. b) s čl. 21 odst. 1 a čl. 15 odst. 1 Listiny (část A). Jelikož mám za to, že toto ustanovení je s výše uvedenými právy Listiny slučitelné, nabídnu v druhé části výklad pojmu „obchodní letecká doprava“ v bodech FCL.010 a FCL.065 písm. b) (část B).

A. Slučitelnost bodu FCL.065 písm. b) s Listinou

21. Bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 upravuje věkové omezení pro výkon funkce pilota: stanoví, že držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě. Svou první a druhou otázkou se předkládající soud táže, zda je toto věkové omezení slučitelné s Listinou: zprvce se zákazem diskriminace na základě věku podle čl. 21 odst. 1 a zadruhé s právem pracovat a vykonávat svobodně zvolené nebo přijaté povolání podle čl. 15 odst. 1. Budu postupně zkoumat slučitelnost sporného ustanovení s každým z těchto práv.

1. Článek 21 odst. 1 Listiny

22. Podle čl. 21 odst. 1 Listiny se zakazuje jakákoli diskriminace založená na věku. Jako výraz obecné zásady unijního práva o rovném zacházení, zakotvené v článku 20 Listiny⁶, zákaz diskriminace znamená, že: a) se srovnatelnými situacemi nesmí být zacházeno odlišně, b) k újmě chráněné skupiny, c) na základě jednoho z chráněných důvodů, d) není-li takové zacházení objektivně odůvodněno cílem obecného zájmu uznaným ze strany EU a dodržuje zásadu proporcionality.

a) *Odlišné zacházení se srovnatelnými situacemi*

23. Bod FCL.065 písm. b) stanoví rozdílné zacházení s osobami, které se nacházejí ve srovnatelné situaci. Situace držitele průkazu způsobilosti, jenž podléhá věkové hranici 65 let k tomu, aby mohl pracovat jako pilot letadla v obchodní letecké dopravě, zajisté vykazuje více podobností než rozdílů se situací mladšího pilota, který má průkaz způsobilosti k výkonu stejné činnosti⁷. Oba podléhají stejnému regulačnímu režimu, v rámci kterého soutěží v podstatě o stejná pracovní místa.

6 — V tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. května 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 43), a ze dne 29. dubna 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, bod 48), jakož i judikatura v nich citovaná.

7 — V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 44).

b) *K újmě chráněné skupiny*

24. S piloty, kteří dosáhli věku 65 let, jimž není výkon činnosti pilotování letadel v obchodní letecké dopravě povolen, se zachází méně příznivě z důvodu jejich věku⁸. Je jim zakázáno provádět určitý druh činnosti.

c) *Na základě chráněného důvodu*

25. Jediným kritériem, na kterém je založeno omezení stanovené v bodě FCL.065 písm. b), je věk, jenž je jedním z „podezřelých důvodů“ výslovně uvedených v čl. 21 odst. 1 Listiny.

d) *Odůvodnění*

26. Zákaz diskriminace na základě věku podle čl. 21 odst. 1 Listiny není však absolutní. Omezení jsou povolena v souladu s požadavky stanovenými v čl. 52 odst. 1 Listiny.

27. Ve snaze předložit případné důvody, které by mohly ospravedlnit rozdílné zacházení v projednávaném případě, Komise uvádí, že by bylo možné použít obdobně přípustné výjimky ze zásady rovného zacházení podle směrnice 2000/78/ES⁹. Komise je toho názoru, že sporný věkový požadavek je v souladu s čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78 „nutný pro veřejnou bezpečnost“. Komise dále tvrdí, že se na sporné věkové omezení vztahuje čl. 4 odst. 1 této směrnice, neboť se týká „podstatného a určujícího profesního požadavku“ pro profesionální piloty, a je přiměřený sledovanému legitimnímu cíli.

28. Je nesporné, že se směrnice 2000/78 na projednávaný případ nepoužije. Předmětem věci je totiž platnost pravidla sekundárního unijního práva ve světle ustanovení primárního práva – Listiny.

29. Tato směrnice představuje konkrétní vyjádření zásady zákazu diskriminace v oblasti zaměstnání a povolání. Analytický rámec podle čl. 21 odst. 1 Listiny tedy musí být podobný. Z tohoto důvodu mohou kategorie a výklad rozpracované v rámci směrnice sloužit jako inspirace pro podrobné rozvedení obsahu čl. 21 odst. 1 Listiny. Obě ustanovení směrnice, na které se Komise odvolává, konkrétně ukazují snahu unijního normotvůrce o dosažení kompromisu mezi protichůdnými zájmy tím, že povoluje, aby byla vnitrostátní opatření umožňující rozdíly v zacházení založena přímo na věku¹⁰. Konečně řádné zohlednění této směrnice je rovněž odůvodněno potřebou soudržného přístupu k soudnímu přezkumu unijního a vnitrostátního práva v oblasti zákazu diskriminace na základě věku v zaměstnání.

30. V této souvislosti představuje pojem „podstatné profesní požadavky“, na který poukázala Komise v souvislosti se směrnicí 2000/78, specifický způsob odůvodnění nerovného zacházení v oblasti zaměstnání, který lze rovněž použít v rámci v čl. 21 odst. 1 Listiny. Soudní dvůr konstatoval, že rozdíl v zacházení na základě důvodů, jako je věk, pohlaví nebo zdravotní stav, nepředstavuje porušení čl. 21 odst. 1 Listiny, pokud, „z povahy dotčené zvláštní pracovní činnosti nebo z podmínek jejího výkonu vyplývá, že tyto vlastnosti představují podstatný a určující profesní požadavek, je-li cíl legitimní a požadavek přiměřený“¹¹. Podstatným a určujícím profesním požadavkem není sám o sobě „podezřelý“ důvod, na němž je založeno rozdílné zacházení – věk – ale vlastnosti s ním související¹².

8 — *Per analogiam* viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 44).

9 — Směrnice Rady ze dne 27. listopadu 2000, kterou se stanoví obecný rámec pro rovné zacházení v zaměstnání a povolání (Úř. věst. 2000, L 303, s. 16; Zvl. vyd. 05/04, s. 79).

10 — V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 55).

11 — Rozsudek ze dne 22. května 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 49).

12 — V tomto smyslu, pokud jde o čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78, viz rozsudky ze dne 12. ledna 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, bod 35); ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 66); a ze dne 13. listopadu 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, bod 36).

V tomto případě se vlastnostmi souvisejícími s věkem rozumí zvláštní fyzické schopnosti, které se s věkem snižují¹³. Ty již byly prohlášeny Soudním dvorem jako „podstatný a určující profesní požadavek“ pro výkon funkce pilota¹⁴. Aby tento požadavek představoval přípustné omezení zásady zákazu diskriminace zakotvené v čl. 21 odst. 1 Listiny, musí sledovat legitimní cíl a být přiměřený¹⁵.

31. Posouzení, zda dotčené opatření může být odůvodněno jako podstatný a určující profesní požadavek, se ve skutečnosti překrývá s požadavky na omezení stanovenými v čl. 52 odst. 1 Listiny, který v konečném důsledku upravuje posouzení přípustných omezení práv zakotvených v čl. 21 odst. 1 Listiny.

32. Článek 52 odst. 1 Listiny umožňuje omezení, jsou-li stanovena zákonem, respektují podstatu dotyčných práv a jsou při dodržení zásady proporcionality nezbytná a skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává EU, nebo potřebě chránit práva a svobody druhých¹⁶.

33. Je nesporné, že věkové omezení je v tomto případě *stanoveno zákonem*: je výslovně stanoveno v bodě FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011. Kromě toho nelze říci, že by sporné věkové omezení mělo dopad na *podstatu* zásady zákazu diskriminace, neboť má omezený dosah¹⁷.

34. Budu tudíž nyní zkoumat, zda věkové omezení 1) sleduje legitimní cíl a 2) zda je v souladu s požadavky proporcionality.

1) *Legitimní cíl*

35. V projednávaném případě Komise, italská vláda a společnost Lufthansa CityLine tvrdí, že sporné opatření sleduje cíl spočívající v dosažení a udržení vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě. Jak tvrdí společnost Lufthansa CityLine, tento cíl je také spojen s ochranou lidského života a zdraví.

36. Cíl spočívající v zajištění a udržení vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Unii je výslovně stanoven v bodě 1 odůvodnění a v čl. 2 odst. 1 nařízení č. 216/2008, které tvoří právní základ nařízení č. 1178/2011. Právě tento cíl opakuje i posledně uvedené nařízení v bodech 1 a 11 odůvodnění.

37. Podle mého názoru není pochyb o tom, že bezpečnost letového provozu, stejně jako bezpečnost v ostatních sektorech dopravy¹⁸, je jedním z cílů obecného zájmu, které uznává Unie¹⁹.

2) *Přiměřenost*

38. Nyní je třeba posoudit, zda dotčené opatření skutečně splňuje cíl spočívající v dosažení bezpečnosti letového provozu, zda je nezbytné pro dosažení tohoto cíle a zda způsobená znevýhodnění nejsou nepřiměřená sledovaným cílům.

13 — Rozsudky ze dne 12. ledna 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, bod 41); ze dne 13. listopadu 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, bod 37); a ze dne 15. listopadu 2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873, bod 34).

14 — Viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67).

15 — Rozsudek ze dne 22. května 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 49).

16 — Například viz rozsudky ze dne 22. května 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 42); ze dne 29. dubna 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, body 51 a 52); a ze dne 15. února 2016, N. (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, bod 50).

17 — V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. dubna 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, bod 54).

18 — Pokud jde o bezpečnost silničního provozu, například viz rozsudek ze dne 22. května 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 51, a velké množství judikatury v něm citované).

19 — V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, body 68 a 69).

39. Italská vláda a společnost Lufthansa CityLine se domnívají, že kritérium věku 65 let je přiměřené a nezbytné k dosažení sledovaného cíle. Werner Fries uznává, že věková hranice je vhodná ke splnění cíle, jenž spočívá v dosažení vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti, neboť je známo, že fyzické a psychické schopnosti mají tendenci se s věkem snižovat. Tvrdí však, že věkové omezení 65 let není nezbytné.

i) *Vhodnost*

40. Mám za to, že není mnoho pochyb o tom, že sporné věkové omezení je v zásadě vhodné k dosažení sledovaného cíle. Jak Soudní dvůr prohlásil v rozsudku Prigge, je nezbytné, aby piloti aerolinií měli určitou fyzickou zdatnost²⁰. Tato zdatnost s věkem nevyhnutelně klesá.

41. Věkové omezení 65 let se tedy zdá být vhodným opatřením ke splnění cíle vysoké úrovně bezpečnosti letového provozu²¹.

42. Werner Fries nicméně zpochybňuje vnitřní soudržnost pravidla dotčeného v projednávané věci, přičemž se opírá o rozsudek Soudního dvora ve věci Petersen²². Tvrdí, že věková hranice 65 let nesleduje cíl bezpečnosti letecké dopravy konzistentním způsobem, neboť se nevztahuje na neobchodní leteckou dopravu, v níž je rovněž třeba mít na zřeteli bezpečnostní rizika.

43. Tento názor nesdílím. Skutečnost, že se dotčené věkové omezení vztahuje pouze na piloty letadel v obchodní letecké dopravě, ani zdaleka neovlivňuje důslednost tohoto pravidla při sledování tvrzeného legitimního cíle a ve skutečnosti posiluje přiměřenou povahu tohoto opatření.

44. Je zřejmé, že v oblasti letectví platí různá pravidla pro různé druhy operací v závislosti na různých požadovaných úrovních bezpečnosti vycházejících z hierarchie rizik, v rámci které se obchodní letecká doprava řadí výše.

45. Uložení věkového omezení pouze v případě obchodní letecké dopravy bylo nařízením č. 1178/2011 přijato kompromisní řešení, v rámci kterého se používají přísnější normy s přihlédnutím k vyšším rizikům spojeným s počtem osob a důležitostmi dotčených zájmů bezpečnosti leteckého provozu²³.

ii) *Nezbytnost*

46. Werner Fries však tvrdí, že věková hranice, která se na něho vztahovala, zachází nad rámec toho, co je nezbytné. Uvádí dva argumenty.

47. V rámci prvního argumentu W. Fries tvrdí, že neexistují žádné vědecké důkazy o tom, že piloti ve věku 65 let nespĺňují požadavky pro obchodní leteckou dopravu. Jako příklad uvádí některé státy mimo EU, které takové věkové hranice nemají.

20 — Rozsudek ze dne 13. září 2011, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67.

21 — V tomto ohledu Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67) konstatoval, že požadavek na obzvláštní fyzickou zdatnost lze považovat za „podstatný a určující profesní požadavek“, jelikož „pokud jde o piloty aerolinií, je podstatné, aby měli mimo jiné obzvláštní fyzickou zdatnost, jelikož fyzická selhání v případě tohoto povolání mohou mít značné důsledky. Je rovněž nesporné, že tato zdatnost klesá s věkem“.

22 — Rozsudek ze dne 12. ledna 2010, C-341/08, EU:C:2010:4.

23 — Rozdílná pravidla pro neobchodní a obchodní operace jsou obsažena mimo jiné v nařízení č. 216/2008, nařízení č. 1178/2011 a nařízení č. 695/2012. Viz body 7 a 8 odůvodnění nařízení č. 216/2008, citované v bodě 3 tohoto stanoviska. Rovněž viz vysvětlení Evropské agentury pro leteckou bezpečnost (EASA), jež se týká různých leteckých operací, na <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content..>

48. Zadruhé W. Fries uvádí, že zdraví a výkonnost jsou svou povahou osobní a specifické u každého pilota. Z tohoto důvodu je třeba při jejich posouzení zvolit individuální přístup. Domněnku zhoršujících se fyzických schopností nelze použít obecně na všechny jedince. Z tohoto důvodu by věk neměl být samostatným kritériem. Méně přísná opatření by mohla zohledňovat individuální schopnosti. Werner Fries zdůrazňuje, že existuje možnost určit takové schopnosti prostřednictvím systému lékařských prohlídek. Poukazuje na to, že u držitelů průkazu způsobilosti ve věku 60 let a více je doba platnosti požadovaných osvědčení zdravotní způsobilosti snížena na šest měsíců v souladu s bodem MED. A.045 písm. a) bodem 2) podbodem ii) přílohy IV nařízení č. 1178/2011. Poznamenal také, že piloti podstupují opakovaně výcvik a přezkoušení jejich odborné způsobilosti, jak je stanoveno v bodě ORO.FC.230 nařízení (EU) č. 965/2012²⁴.

49. Podle mého názoru nelze argumenty předložené W. Friesem přijmout. Postupně se budu zabývat oběma těmito argumenty.

– *Stanovení věkové hranice 65 let*

50. Skutečnost, že fyzické schopnosti se obecně s věkem snižují, je stěží sporná. Diskutovat lze však o tom, kde přesně stanovit hranici. Je tedy pravda, jak argumentoval W. Fries, že by mohla existovat určitá lékařská nejistota, pokud jde o stanovení přesné věkové hranice, při jejímž překročení již nelze zdravotní způsobilost předpokládat²⁵.

51. Rozhodnutí o zavedení věkové hranice a přesné stanovení této hranice nicméně zahrnuje komplexní posouzení lékařské a technické povahy. To znamená, že unijní normotvůrce má široký prostor pro uvážení při stanovení těchto limitů²⁶.

52. Tato rozhodnutí unijního normotvůrce musí být i v tomto případě založena na objektivních kritériích a zajišťovat, aby byla dodržována základní práva²⁷. Normy stanovené na mezinárodní úrovni lze považovat za zásadní prvek těchto objektivních kritérií.

53. Věková hranice 65 let je v souladu s normami, které vypracovala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v rámci Chicagské úmluvy, jež jsou dostatečně zohledněny jak v nařízení č. 216/2008, tak v nařízení č. 1178/2011²⁸.

54. Zejména bod 2.1.10 přílohy I Chicagské úmluvy stanoví omezení rozsahu oprávnění pro piloty, kteří dosáhli věku 60 let, a další omezení rozsahu oprávnění pro piloty, kteří jsou ve věku 65 let. Bod 2.1.10.1 uvedené přílohy stanoví, že smluvní státy nesmí dovolit držitelům pilotních průkazů způsobilosti, aby vykonávali funkci velícího pilota letadel, která jsou používána v mezinárodní obchodní letecké dopravě, jestliže držitelé průkazů způsobilosti dosáhli věku 60 let nebo v případě provozu s více než jedním pilotem, z nichž alespoň jeden je mladší 60 let, dosáhli věku 65 let²⁹.

24 — Nařízení Komise ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. 2012, L 296, s. 1).

25 — Zavedení pevných věkových hranic bylo a je i nadále předmětem mnoha diskusí. Například viz dokument AN-WP/7982 „Appendix C – Upper age limits for flight crew members“ (Dodatek C – Horní věkové hranice pro členy letových posádek), ICAO, 2006, který shrnuje různé postoje států a jednotlivých asociací k pravidlu 60 let před tím, než ICAO zvýšila věkovou hranici na 65 let v roce 2006. Rovněž viz: Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee, „The age 60 rule“ (Pravidlo 60 let), *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Svazek 75, č. 8, 2004, s. 708–715. Pokud jde o diskuse ve Spojených státech amerických, rovněž viz „Report to the Federal Aviation Administration“ (Zpráva federálnímu leteckému úřadu) od Age 60 Aviation Rulemaking Committee, ze dne 29. listopadu 2006.

26 — Zejména viz rozsudek ze dne 22. května 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, body 52 a 64, a citovaná judikatura).

27 — Zejména viz rozsudek ze dne 22. května 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 53, a citovaná judikatura).

28 — Mimo jiné viz body 3, 4 a 7 odůvodnění a čl. 2 písm. d) nařízení č. 216/2008 a bod 11 odůvodnění nařízení č. 1178/2011.

29 — Úmluva o mezinárodním civilním letectví, podepsaná dne 7. prosince 1944, s následnými úpravami. Článek 38 Chicagské úmluvy stanoví, že smluvní stát, který pokládá za nutné zavést nařízení nebo předpisy lišící se od předpisů nebo metod stanovených mezinárodní normou, oznámí ICAO rozdíl mezi jeho vlastním předpisem a předpisem stanoveným mezinárodní normou. Viz například zpráva předložená Japonskem o „Uvolnění věkové hranice pilotů v letecké dopravě a zajištění systému zdravotní kontroly v leteckých společnostech“, která vysvětluje rozhodnutí zvýšit věkovou hranici na 68 let, dokument A39-WP277, pracovní dokument, ICAO, 29.8.2016.

Bod 2.1.10.2 této přílohy obsahuje navíc doporučení, podle kterého by smluvní stát, který vydal pilotní průkazy způsobilosti, neměl dovolit jejich držitelům, aby vykonávali funkci druhého pilota letadel, která jsou používána v mezinárodní obchodní letecké dopravě, jestliže držitelé průkazů způsobilosti dovršili 65 let věku.

55. Stávající věková omezení v rámci Chicagské úmluvy vyplývají ze změny, kterou byla po mnoha diskusích v rámci ICAO zvýšena horní věková hranice z 60 na 65 let³⁰. Horní věková hranice 65 let také odráží pravidlo stanovené v rámci Joint Aviation Authorities (Sdružené letecké úřady)³¹.

56. Tyto mezinárodní normy jsou cenným faktorem při posuzování přiměřenosti sporného ustanovení v projednávané věci. Vzhledem k tomu, že vychází z rozsáhlých odborných debat a znalostí, vytváří pevný základ pro zdůvodnění věkové hranice a slouží jako objektivní a rozumná vodítka pro normotvůrce³². Demonstrují konsensus a zavedenou praxi v technickém oboru, který je svou povahou mezinárodní³³.

57. Skutečnost, že se věkové hranice měnily v jednotlivých verzích dotčeného unijního nařízení³⁴, jakož i v rámci mezinárodních norem, nečiní toto pravidlo nepřiměřeným nebo svévolným. Naopak, chvályhodná snaha normotvůrců přizpůsobit pravidla vývoji znalostí, společenskému vývoji a mezinárodní osvědčené praxi nelze použít jako argument pro zpochybňování nutnosti věkového omezení.

58. Stručně řečeno, rozhodnutí unijního normotvůrce stanovit věkovou hranici na 65 let se zdá být zcela v souladu s mezinárodními normami v této oblasti, které se navíc v průběhu let rozumně přizpůsobuje a vyvíjí. Zpochybnit takovou normu by naopak vyžadovalo mít pádný důvod podepřený solidními důkazy, které nebyly v projednávané věci předloženy.

– Věk jako jediné kritérium

59. Werner Fries rovněž napadá skutečnost, že dotčené ustanovení vychází pouze z věku jako *jediného* kritéria. Pouhým dosažením věku 65 let osoba již nemůže vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě. Avšak podle mého názoru v případě, jako je projednávaný případ, ani nedostatek individuálního přístupu nevede k nesplnění kritéria nezbytnosti.

60. Unijní normotvůrce tím, že v souladu s mezinárodní praxí stanovil obecné horní věkové omezení v konkrétní oblasti obchodní letecké dopravy, zvolil regulační přístup, který kombinuje individuální přístup založený na kontrolách zdravotního stavu a schopností (až do věku 60 let) a postupné omezování oprávnění držitelů průkazu způsobilosti v obchodním letectví po dosažení tohoto věku.

61. Podle mého názoru je takový režim odrazem legitimní regulační volby. Po dosažení určitého věku, kdy se zdravotní rizika podle všeho zvyšují, přidává normotvůrce k individuálnímu přístupu založenému na kontrolách zdravotního stavu a schopností určité další podmínky pro věkovou skupinu od 60 do 64 let, a v konečném důsledku u osob, jež dosáhly věku 65 let, vylučuje možnost, aby vykonávaly funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě. Takto vnáší do pravidla přiměřenost tím,

30 — Změna 167 přílohy I Chicagské úmluvy, přijatá Radou ICAO dne 10. března 2006. Pokud jde o diskuse související s touto změnou, viz dokument AN-WP/7982, citovaný v poznámce pod čarou 25.

31 — Viz dříve platné „Joint Aviation Requirements (JAR) – Flight Crew Licensing 1“ (Společné letecké předpisy (JAR) – Průkazy způsobilosti členů letových posádek 1) (JAR-FCL 1), Sdružení leteckých úřadů, ve znění ze dne 1. prosince 2006.

32 — V tomto smyslu viz sdělení č. 983/2001 ze dne 25. března 2003 Human Rights Committee (Výbor pro lidská práva), CCPR/C/77/D/983/2001, bod 8 odst. 3. V tomto případě, který se týkal článku 26 Mezinárodního paktu o občanských a politických právech, Výbor prohlásil, že nemůže dospět k závěru, že rozdíl v zacházení nebyl založen na objektivních a rozumných úvahách, když uváží, že za účelem odůvodnění závazné věkové hranice 60 let platné v té době se stát odvolával na tehdy platnou normu ICAO.

33 — Pokud jde o hodnotu těchto mezinárodních norem, viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 73) a stanovisko generálního advokáta Cruz Villalóna ve věci Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:321 bod 66).

34 — Bod FCL.065 byl změněn v roce 2015, viz poznámka pod čarou 4.

že postupně přizpůsobuje omezení s rostoucím věkem. Činí tak tím, že stanoví obecné pravidlo, které působí jednotně na základě obecného hodnocení rizik ze strany unijního normotvůrce v rámci jeho prostoru pro uvážení, čímž zajišťuje jeho předvídatelnost, funkčnost a proveditelnost ze strany soukromých subjektů i veřejných orgánů.

62. Posledně jmenované prvky předvídatelnosti a funkčnosti pravidla by zde měly být podtrženy. Druhý argument W. Friese zaměřený na souhru mezi obecným pravidlem a individuálním případem by mohl být ve skutečnosti používán univerzálně za účelem zpochybnění jakéhokoliv všeobecně použitelného pravidla, které zahrnuje věk. Obecná pravidla, jak napovídá jejich název, jsou však vytvořena *zobecněním*. Jsou odůvodněná, dokud lze tvrdit, že se obecně vhodně použijí v rozumné většině případů. Samozřejmě to také znamená, že mohou potenciálně existovat individuální výjimky. Neznamená to však, že obecné pravidlo je třeba přehodnotit a nahradit individuálním posouzením případ od případu. Pokud by tomu tak bylo, nemohla by existovat žádná obecná pravidla.

– *Proporcionalita stricto sensu*

63. Konečně s patřičným ohledem na význam cíle vysoké úrovně bezpečnosti letového provozu a jeho dopad na práva třetích osob, jakož i na rizika spojená s obchodní leteckou dopravou mám za to, že sporné ustanovení vyvažuje práva pilotů, kteří dosáhli věku 65 let, a zvláštní požadavky na bezpečnost letového provozu. Toto ustanovení, jehož platnost je v projednávané věci zpochybňována, tedy nelze považovat za ustanovení, které klade na osoby, jichž se dotýká věkové omezení ve spojitosti se sledovanými cíli, nepřiměřené požadavky.

e) *Dílčí závěr*

64. Na základě výše uvedeného navrhuji odpovědět na první otázku tak, že posouzení první otázky položené Bundesarbeitsgericht (Spolkový pracovní soud), neodhalilo nic, co by mohlo ovlivnit platnost bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 ve světle čl. 21 odst. 1 Listiny.

2. *Článek 15 odst. 1 Listiny*

a) *Analýza*

65. Předkládající soud rovněž žádá o posouzení platnosti bodu FCL.065 písm. b) ve světle čl. 15 odst. 1 Listiny.

66. Podle čl. 15 odst. 1 Listiny platí, že „každý má právo pracovat a vykonávat svobodně zvolené nebo přijaté povolání“. Toto právo, jehož základem je lidská důstojnost, zvyšuje osobní autonomii a seberealizaci³⁵.

67. Je nesporné, že dotčená věková hranice představuje omezení pro výkon povolání pilota. Omezuje možnost vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě. Článek 15 odst. 1 Listiny ale neobsahuje absolutní práva. Omezení jsou povolena podle parametrů stanovených v čl. 52 odst. 1 Listiny, jež byly připomenuty v bodě 32 tohoto stanoviska³⁶.

68. Werner Fries uvedl, že věkové omezení uložené sporným pravidlem je v rozporu s čl. 15 odst. 1 Listiny, jelikož ovlivňuje *podstatu tohoto práva*.

35 — V tomto smyslu viz moje stanovisko ve věci Lidl (C-134/15, EU:C:2016:169, bod 26).

36 — Rozsudky ze dne 30. dubna 2014, Pflieger a další (C-390/12, EU:C:2014:281, bod 58), a ze dne 7. července 2016, Muladi (C-447/15, EU:C:2016:533, bod 51).

69. Domnívám se, že tento názor nelze přijmout. Jak již bylo uvedeno v bodě 33 tohoto stanoviska, nelze stávající věkové omezení pro výkon funkce pilota v konkrétní oblasti obchodní letecké dopravy vzhledem k jeho omezenému dosahu považovat za omezení, jež má nepříznivý vliv na samotnou podstatu práva vykonávat svobodně zvolené povolání. Ovlivňuje možnost pokračovat v profesionální kariéře v určitém odvětví s ohledem na konkrétní činnost, v omezeném stadiu: působí v pozdějších letech profesionální kariéry, které jsou velmi blízko odchodu do důchodu, i když se s ním nepřekrývají. To nezahrnuje – a již to naznačuje mou odpověď na třetí předběžnou otázku – všechny potenciální úkoly spojené s povoláním pilota. Vztahuje se pouze na možnost pilotovat obchodní letadla, jak je definováno v bodě FCL.010 přílohy I nařízení č. 1178/2011.

70. S poukazem na prvořadý význam cíle bezpečnosti letecké dopravy a s ohledem na prostor pro uvážení normotvůrce v této oblasti lze úvahy o legitimitě cíle a přiměřenosti ustanovení, jehož platnost je zpochybňována, jež byly vyjádřeny s ohledem na čl. 21 odst. 1 Listiny, také velmi dobře použít v rámci čl. 15 odst. 1³⁷.

71. Existuje však specifický argument, který byl uveden ve vztahu k přiměřenosti opatření, a sice skutečnost, že věkové omezení platí bez ohledu na věk odchodu do důchodu. Předkládající soud tak vyjádřil obavy ohledně toho, že bod FCL.065 písm. b) platí bez ohledu na to, zda dotčení piloti splňují vnitrostátní požadavky pro vyplácení starobního důchodu, či nikoli. V Německu, stejně jako v jiných členských státech EU, věk odchodu do důchodu není vždy stanoven na 65 let a posouvá se a bude se pro příští generace nadále posouvat. Tyto obavy rovněž vyjádřil W. Fries.

72. Italská vláda tvrdí, že tento argument není relevantní. Problémy způsobené rozdílem mezi horní věkovou hranicí pro výkon funkce pilota a důchodovým věkem spadají do působnosti vnitrostátního práva. Konkrétní zájmy hospodářské povahy jednotlivců nesmí převážet nad legitimními zájmy, jako je bezpečnost a ochrana.

73. Podle mého názoru je třeba věnovat patřičnou pozornost účinkům dotčeného pravidla na právo vykonávat svobodně zvolené povolání, při zohlednění faktoru souvisejícího s přístupem k důchodovým právům. Domnívám se, že toto posouzení by mělo být součástí vážení individuálních a obecných zájmů, které jsou v sázce. To je přesně funkcí přezkumu dodržování základních práv.

74. Práv chráněných čl. 15 odst. 1 Listiny se dotýkají věková omezení pro výkon povolání nebo povinný důchodový věk³⁸. Navíc se zásah do práva na výkon svobodně zvoleného povolání stává vážnějším, je-li výkon povolání povinně přerušen bez ohledu na to, zda profesní život jednotlivce končí v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy upravujícími odchod do důchodu a přístup k důchodovým právům.

75. Nicméně skutečnost, že zaprvé bod FCL.065 písm. b) výslovně vylučuje pouze jeden druh činnosti – pilotování obchodních letadel – a zadruhé tak činí ve srovnání s celkovou délkou profesní kariéry pouze po relativně omezenou dobu, mne vede v projednávané věci k závěru, že sporné opatření dotčené osoby nepřiměřeně neznevýhodňuje.

37 — Zásada zákazu diskriminace na základě věku v zaměstnání a právo vykonávat povolání jsou úzce spjatá. Dokazuje to skutečností, že Evropský výbor pro sociální práva zkoumá otázky týkající se diskriminace na základě čl. 1 odst. 2 Evropské sociální charty, podle kterého se smluvní strany zavazují „chránit právo pracovníka vydělávat si na své živobytí ve svobodně zvoleném zaměstnání“. Podle důvodové zprávy k Listině, toto ustanovení inspirovalo čl. 15 odst. 1 Listiny. Viz Evropský výbor pro sociální práva, rozhodnutí ve věci samé ze dne 2. července 2013, *Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) v. Norsko*, stížnost č. 74/2011, body 104 a 105.

38 — Soudní dvůr ve věcech týkajících se povinného věku pro odchod do důchodu nebo automatického ukončení pracovního poměru, ve vztahu ke směrnici 2000/78, prohlásil, že zákaz diskriminace na základě věku musí být vykládán ve světle práva pracovat uznaného čl. 15 odst. 1 Listiny. Například viz rozsudky ze dne 21. července 2011, *Fuchs a Köhler* (C-159/10 a C-160/10, EU:C:2011:508, bod 62), a ze dne 5. července 2012, *Hörnfeldt* (C-141/11, EU:C:2012:421, bod 37).

76. Konečně je třeba dodat, že kromě toho, že je čl. 15 odst. 1 Listiny měřítkem pro posouzení platnosti, hraje také roli výkladového vodítka pro třetí otázku položenou předkládajícím soudem, a sice pro definici pojmu „obchodní letecká doprava“.

b) *Dílčí závěr*

77. Docházím tedy k závěru, že zkoumání druhé otázky položené předkládajícím soudem neodhalilo žádné důvody, které by mohly ovlivnit platnost bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 ve světle článku 15 Listiny.

B. Výklad pojmu „obchodní letecká doprava“

78. Předkládající soud dále žádá o výklad pojmu „obchodní letecká doprava“ v bodě FCL.065 písm. b). Podle tohoto soudu v případě, že bude potvrzena platnost tohoto ustanovení – jak jsem navrhl, že by měla být – bude nárok W. Frieše podle vnitrostátních právních předpisů záviset na tom, zda byl mimo jiné oprávněn provádět takzvané technické přelety nebo mohl nadále pracovat jako instruktor a examinátor na palubě letadla navzdory dosažení věku 65 let.

79. Společnost Lufthansa CityLine tvrdí, že s ohledem na důležité cíle bezpečnosti letecké dopravy a ochrany lidského života a zdraví, nesmí být osoby, které dosáhly věku 65 let, oprávněny vykonávat funkci pilota v obchodní letecké společnosti. Podle tohoto názoru musí být vyloučena možnost, aby osoby, jež dosáhly věku 65 let, pilotovaly technické přelety nebo se podílely na činnostech výcviku a přezkušování v pilotní kabině v průběhu letu.

80. Werner Fries, italská vláda a Komise mají opačný názor: na technické přelety – v rámci kterých se nepřeppravují cestující, náklad ani pošta – stejně jako na činnosti výcviku a přezkušování, při kterých pilot ve věku nad 65 let sedí v pilotní kabině letadla jako nelétající člen posádky, se pojem „obchodní letecká doprava“ ve smyslu bodu FCL.065 písm. b) nevztahuje, vezme-li se v úvahu definice tohoto pojmu v bodě FCL.010 přílohy I nařízení č. 1178/2011.

81. S tím souhlasím. Podle mého názoru jazykový, systematický, jakož i teleologický výklad potvrzují posledně uvedené chápání pojmu „obchodní letecká doprava“.

1. *Textový výklad*

82. Zprvč bod FCL.065 písm. b) stanoví, že „držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě“.

83. Za účelem výkladu pojmu „obchodní letecká doprava“ v bodě FCL.065 písm. b) je třeba odkázat na definici tohoto pojmu v bodě FCL.010. Toto posledně uvedené ustanovení stanoví definice použitelné na celou „část FCL“, do které patří obě tato ustanovení.

84. Bod FCL.010 stanoví, že „obchodní leteckou dopravou“ se rozumí přeprava cestujících, nákladu nebo pošty za úplaty nebo nájemné“.

85. K tomu, aby určitá činnost spadala pod „obchodní leteckou dopravu“, musí tedy vykazovat zároveň tři znaky. Zprvč se musí jednat o „dopravu“. Zadruhé musí být přepravování cestujících, nákladu nebo pošty. Zatřetí musí být zde existovat úplata nebo nájemné.

86. Co se týče *technických přeletů*³⁹, i v případě, že by bylo možné říci, že se jedná o „dopravu“, protože se letadlo pohybuje po určité trase, druhá podmínka, tj. přítomnost osob, nákladu nebo pošty, není splněna. Může se jednat o přepravu letadla, ale nikoli o přepravu cestujících, nákladu nebo pošty. S ohledem na přirozený význam slov se tvrzení, podle kterého je při technických přeletech samotné prázdné letadlo „nákladem“, podle mého názoru značně odchyluje od znění tohoto ustanovení⁴⁰.

87. Pokud jde o *činnosti výcviku a přezkušování*, jak první, tak druhá podmínka není splněna. I když se při těchto činnostech mohou osoby „přemísťovat“, nejedná se o přepravu v tom smyslu, že je přemístění osob z bodu A do bodu B hlavním účelem této činnosti⁴¹.

88. U obou těchto činností splněna by mohla být splněna pouze podmínka odměny, a to v závislosti na smluvním nebo jiném ujednání v konkrétním případě. To ovšem nestačí, aby tyto činnosti spadaly pod definici pojmu „obchodní letecká doprava“.

2. Systematický výklad

89. S přihlédnutím k ostatním ustanovením nařízení č. 1178/2011 je třeba ze systematického hlediska poznamenat, že platnost průkazů způsobilosti není bodem FCL.065 písm. b) dotčena. Toto ustanovení omezuje pouze oprávnění spojená s průkazy způsobilosti do té míry, že se na ně vztahuje konkrétní omezení vykonávat funkci pilota letadla v odvětví obchodní letecké dopravy. Jak uvedl W. Fries, zrušení a pozastavení platnosti průkazů způsobilosti je upraveno samostatně v bodě FCL.070 nařízení. Je také důležité poznamenat, jak uvedla italská vláda, že bod MED. B.010 přílohy IV nařízení č. 1178/2011 obsahuje zvláštní pravidlo týkající se zdravotních požadavků pro vydání osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy, podle kterého „se rozšířené kardiovaskulární posouzení provádí při prohlídce pro první prodloužení platnosti nebo obnovu po dosažení věku 65 let a následně každé čtyři roky“.

90. Je tedy zřejmé, že bod FCL.065 písm. b) nemá mít žádný širší dopad nebo důsledky kromě jediného vyloučení, které sám výslovně upravuje.

91. Navíc širší systematický výklad ve světle nařízení Komise č. 965/2012 předchází závěry rovněž podporuje.

92. Argumenty společnosti Lufthansa CityLine patrně vycházejí z předpokladu, že *všechny* činnosti pilotů v rámci obchodní letecké společnosti se v podstatě rovnají „obchodní letecké dopravě“. Tento argument lze však snadno odmítnout, jak italská vláda správně uvádí, s odkazem na nařízení č. 965/2012 – rovněž přijaté na základě nařízení č. 216/2008.

93. Článek 2 odst. 1 nařízení č. 965/2012 vymezuje pojem „obchodní letecká doprava“ v zásadě stejně jako bod FCL.010. Podle bodu ORO.AOC.125 přílohy III nařízení č. 965/2012⁴² platí, že držitelé osvědčení leteckého provozovatele mohou za určitých podmínek uvedených v tomto ustanovení provádět neobchodní lety s letadlem, které je jinak používáno k provozu v obchodní letecké dopravě.

39 — Předkládající soud pokládá tuto otázku s ohledem na pojem „Leerflüge“ (doslovně, „prázdný let“). Vyjádření stran v původním řízení odkazují na pojem „Leer- und Überführungsflüge“, který odpovídá pojmu „ferry flights“ (technické přelety). Technické přelety lze chápat jako „let za účelem návratu letadla na základnu, v rámci kterého se letadlo přemísťuje z jednoho místa na druhé, nebo na údržbovou základnu a zpět“. Crane, D., *Dictionary of Aeronautical Terms*, 5th ed., Aviation Supplies & Academics, Newcastle, Washington, 2015, s. 210.

40 — (Rozebraný či celý) letoun nebo jeho části mohou být samozřejmě přepravovány jako běžný náklad v nákladovém prostoru jiného letadla

41 — *Per analogiam* viz rozsudek ze dne 28. července 2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, bod 36), a moje stanovisko v uvedené věci (C-80/15, EU:C:2016:104, bod 42).

42 — Bod ORO.AOC.125: „Neobchodní lety letadla uvedeného v provozních specifikacích prováděné držitelem AOC a) Držitel osvědčení AOC může provádět neobchodní lety s letadlem, které je jinak používáno k provozu v obchodní letecké dopravě a které je uvedeno v provozních specifikacích jeho osvědčení AOC, jestliže provozovatel: 1) uvede v provozní příručce podrobný popis tohoto provozu, včetně: i) stanovení příslušných požadavků, ii) jednoznačného vymezení veškerých rozdílů mezi provozními postupy při provádění obchodních a neobchodních letů, iii) prostředků k zajištění toho, aby veškerý personál zapojený do provozu byl plně obeznámen se souvisejícími postupy; 2) předloží uvedené rozdíly mezi provozními postupy podle písm. a) bodu 1 podbodu ii) příslušnému úřadu předem ke schválení. b) Držitel osvědčení AOC provádějící provoz uvedený v písmenu a) nemusí prohlášení podle této části předkládat.“

94. Posledně uvedený bod je důležitý. Potvrzuje možnost hospodářských subjektů, které běžně provozují obchodní leteckou dopravu, podílet se na jiných operacích, pro které neplatí sporné věkové omezení.

3. *Teleologický výklad*

95. Jak uvedla společnost Lufthansa CityLine, cílem dotčeného pravidla je dosáhnout vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti v odvětví letecké dopravy. Tento cíl sleduje nařízení č. 1178/2011 i nařízení č. 216/2008 v souladu se zásadou proporcionality.

96. V souladu s principem proporcionality je však právě to, že se věkové omezení vztahuje pouze na obchodní leteckou dopravu, jež představuje vyšší riziko a může mít ničivější následky. Tím, že unijní normotvůrce tuto věkovou hranici obecně neuplatnil na jiné činnosti než na pilotování letadla v oblasti letecké obchodní dopravy, se neodchýlil od cíle bezpečnosti. U dalších činností, které nejsou spojeny s vysokým rizikem, jež s sebou nese obchodní letecká doprava, jsou pravidla týkající se povinnosti obnovovat osvědčení zdravotní způsobilosti každých šest měsíců po dosažení věku 60 let⁴³, považována za dostatečnou záruku.

97. V tomto ohledu, jak W. Fries tvrdí a předkládající soud poznamenává ve své třetí otázce, jakožto instruktor nebo examinátor ve věku nad 65 let pilot letadlo aktivně neovládá. Je přítomen pouze v pilotní kabině jako nelétající člen posádky. V důsledku toho nemá kontrolu nad letadlem a jeho činnosti nemají přímý vliv na bezpečnost letu.

98. Konečně, jak W. Fries správně tvrdí, věková hranice představuje omezení jak z pohledu zásady zákazu diskriminace, tak práva svobodně vykonávat povolání. Vzhledem k tomu, že sama o sobě znamená výjimku, pokud jde o činnost pilotování, a zároveň omezení ve smyslu čl. 15 odst. 1 Listiny, neměla by být vykládána extenzivně. Neexistuje tedy žádný platný důvod pro rozšíření tohoto pravidla, a to navzdory jeho textovým a systematickým vlastnostem, nad rámec činnosti, kterou výslovně stanoví.

4. *Dílčí závěr*

99. Stručně řečeno, podle mého názoru je třeba na třetí otázku odpovědět tak, že pojem „obchodní letecká doprava“ v bodě FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán podle definice uvedené v bodě FCL.010 téže přílohy v tom smyslu, že nezahrnuje takzvané technické přelety provozované leteckým dopravcem, v rámci kterých se nepřepřavují cestující, náklad ani pošta, ani činnosti výcviku a přezkušování, při kterých pilot ve věku nad 65 let zůstává v pilotní kabině letadla jako nelétající člen posádky.

43 — Bod MED. A.045 písm. a) bod 2 podbod ii) přílohy IV nařízení č. 1178/2011 omezuje platnost osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy na 6 měsíců osobám, které dosáhly věku 60 let. Podle bodu MED. A.030 písm. f) téže přílohy platí, že „žadatelé o průkaz způsobilosti obchodního pilota (CPL), průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL) nebo průkaz způsobilosti dopravního pilota (ATPL) a jejich držitelé musí být držiteli osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy“.

V. Závěry

100. S přihlédnutím ke všem předcházejícím úvahám navrhuji, aby Soudní dvůr na předběžné otázky položené Bundesarbeitsgericht (Spolkový pracovní soud, Německo) odpověděl takto:

- Zkoumání první a druhé otázky položené předkládajícím soudem neodhalilo nic, co by mohlo ovlivnit platnost bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve světle čl. 15 odst. 1 a čl. 21. odst. 1 Listiny.
- Pojem „obchodní letecká doprava“ v bodě FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán podle definice uvedené v bodě FCL.010 téže přílohy v tom smyslu, že nezahrnuje takzvané technické přelety provozované leteckým dopravcem, v rámci kterých se nepřepravují cestující, náklad ani pošta, ani činnosti výcviku a přezkušování, při kterých pilot ve věku nad 65 let zůstává v pilotní kabině letadla jako nelétající člen posádky.