



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

7. listopadu 2019*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (EU) č. 1178/2011 – Příloha I bod FCL.065 – Působnost *ratione temporis* – Směrnice 2000/78/ES – Rovné zacházení v zaměstnání a povolání – Diskriminace na základě věku – Článek 2 odst. 5 – Článek 4 odst. 1 – Vnitrostátní právní úprava, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru ve věku 60 let – Piloti letadel – Ochrana národní bezpečnosti“

Ve věci C-396/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Corte suprema di cassazione (Nejvyšší kasační soud, Itálie) ze dne 24. dubna 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 15. června 2018, v řízení

Gennaro Cafaro

proti

DQ,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení J.-C. Bonichot, předseda senátu, R. Silva de Lapuerta (zpravodajka), místopředsedkyně Soudního dvora, M. Safjan, L. Bay Larsen a C. Toader, soudci,

generální advokát: M. Szpunar,

vedoucí soudní kanceláře: R. Schiano, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 11. dubna 2019,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za G. Cafara S. Assennato a G. Sacconi, avvocati,
- za DQ, G. Guanciolim a P. Buscem, avvocati,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s G. De Socio, avvocato dello Stato,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi V. Di Buccim, D. Martinem a W. Möllsem, jakož i C. Valero, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: italština.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 26. června 2019,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu bodu FCL.065 přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek civilního letectví v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 Evropského parlamentu a Rady (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) (dále jen „nařízení č. 1178/2011“), a směrnice Rady 2000/78/ES 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).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Gennarem Cafarem a jeho bývalým zaměstnavatelem, DQ, ve věci automatického ukončení pracovního poměru z důvodu, že dosáhl věku 60 let.

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení č. 1178/2011

- 3 Článek 1 nařízení č. 1178/2011 stanoví:

„Toto nařízení stanoví prováděcí pravidla pro:

- 1) 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;

[...]“

- 4 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení platí tyto definice:

- 1) „průkazy způsobilosti podle části FCL“ se rozumí průkazy způsobilosti letové posádky, jež jsou v souladu s požadavky přílohy I;

[...]“

- 5 Článek 12 uvedeného nařízení, nadepsaný „Vstup v platnost a použitelnost“, stanoví:

„1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od 8. dubna 2012.

1b. Odchylně od odstavce 1 se členské státy mohou rozhodnout, že až do 8. dubna 2013 nebudou ustanovení příloh I až IV uplatňovat.

[...]

7. Pokud členský stát použije ustanovení odstavců 1b až 6, oznámí to [Evropské komisi] a [Evropské agentuře pro bezpečnost letectví], a popíše důvody této odchylky, jakož i program provádění obsahující plánovaná opatření a jejich časový harmonogram.

[...]“

6. 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“, 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.“

Směrnice 2000/78

7. V bodě 23 odůvodnění směrnice 2000/78 je uvedeno:

„Za velmi omezených okolností může být rozdíl v zacházení odůvodněný v případech, kdy vlastnost týkající se náboženského vyznání či víry, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace představuje oprávněný a rozhodující požadavek povolání, kdy cíl je legitimní a požadavek přiměřený. Takové okolnosti musí být zařazeny do informací předkládaných členskými státy Komisi.“

8. Článek 1 této směrnice stanoví, že účelem této směrnice je stanovit obecný rámec pro boj s diskriminací na základě náboženského vyznání či víry, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace v zaměstnání a povolání, s cílem zavést v členských státech zásadu rovného zacházení.

9. Článek 2 uvedené směrnice, nadepsaný „Pojem diskriminace“, stanoví:

„1. Pro účely této směrnice se ‚zásadou rovného zacházení‘ rozumí neexistence jakékoli přímé nebo nepřímé diskriminace na jakémkoli základě uvedeném v článku 1.

2. Pro účely odstavce 1 se:

a) ‚přímou diskriminací‘ rozumí, pokud se s jednou osobou zachází méně příznivě, než se zachází nebo zacházelo nebo by se zacházelo s jinou osobou ve srovnatelné situaci na základě jednoho z důvodů uvedených v článku 1;

[...]

5. Tato směrnice se nedotýká opatření stanovených vnitrostátními právními předpisy, která jsou v demokratické společnosti nutná pro veřejnou bezpečnost, udržování veřejného pořádku a předcházení trestným činům, pro ochranu zdraví a ochranu práv a svobod ostatních lidí.“

10 Článek 4 odst. 1 téže směrnice stanoví:

„Bez ohledu na čl. 2 odst. 1 a 2 mohou členské státy stanovit, že rozdíl v zacházení na základě vlastností souvisejících s jedním z důvodů uvedených v článku 1 nepředstavuje diskriminaci, pokud z povahy dotyčné pracovní činnosti nebo z podmínek jejího výkonu vyplývá, že tyto vlastnosti představují podstatný a určující profesní požadavek, je-li cíl legitimní a požadavek přiměřený.“

Italské právo

11 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že DQ je společností zabývající se leteckou dopravou založenou v souladu s článkem 25 Legge n. 124 - Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (zákon č. 124 o informačním systému pro bezpečnost republiky a o nové právní úpravě o klasifikaci tajných údajů) ze dne 3. srpna 2007 (GURI č. 187 ze dne 13. srpna 2007, s. 4), která pro účely ochrany národní bezpečnosti vykonává důvěrné činnosti pro potřeby tajných služeb italského státu.

12 Článek 744 čtvrtý pododstavec codice della navigazione (zákoník o letecké a lodní dopravě) staví letadla používaná veřejnými nebo soukromými subjekty, která provádějí činnosti na ochranu národní bezpečnosti, na roveň státním letadlům.

13 Podle čl. 748 prvního pododstavce zákoníku o letecké a lodní dopravě se jeho ustanovení nepoužijí na státní letadla.

14 Podle čl. 748 třetího pododstavce zákoníku o letecké a lodní dopravě se výkon leteckých operací prostřednictvím letadel rovnocenných státním letadlům uskutečňuje při zajištění adekvátní úrovně bezpečnosti určené podle zvláštních právních předpisů přijatých příslušnými státními orgány.

15 Podle informací poskytnutých předkládajícím soudem byla decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (vyhláška předsedy vlády, kterou se stanoví pravidla pro omezení při zaměstnávání leteckého personálu společnosti [DQ]) ze dne 9. září 2008 (dále jen „DPCM“) přijata na základě čl. 748 třetího pododstavce zákoníku o letecké a lodní dopravě.

16 DPCM zní:

„S přihlédnutím k účelům uvedeným v předchozích člancích se stanoví, že piloti společnosti [DQ] mohou vykonávat profesní činnost nejdéle do dovršení věku šedesáti let“.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

17 G. Cafaro byl zaměstnán společností DQ v postavení pilota letadla od 26. září 1988 do 19. září 2012.

18 Dopisem ze dne 19. ledna 2012 DQ informovala G. Cafara, že jeho pracovní smlouva skončí automaticky dne 19. září 2012 z důvodu, že k tomuto posledně uvedenému datu dosáhne věku 60 let.

19 G. Cafaro podal žalobu k Tribunale di Roma (soud v Římě, Itálie), kterou se domáhal určení protiprávnosti jeho propuštění, která byla tímto soudem zamítnuta.

20 G. Cafaro podal proti rozhodnutí Tribunale di Roma (soud v Římě) odvolání ke Corte d' appello di Roma (odvolací soud v Římě, Itálie), který rozsudkem ze dne 19. února 2016 toto odvolání zamítl. Posledně uvedený soud v podstatě rozhodl, že G. Cafaro nebyl propuštěn, jelikož jeho pracovní poměr skončil automaticky v době, kdy dosáhl věku 60 let v souladu s ustanoveními DPCM.

- 21 G. Cafaro podal proti tomuto rozsudku kasační opravný prostředek k předkládajícímu soudu.
- 22 Tento soud poznamenává, že v souladu s vnitrostátním právem musí být letadla používaná společností DQ považována za rovnocenná státním letadlům a že podle této kvalifikace se pracovní poměr pilotů zaměstnaných společností DQ řídí zvláštními ustanoveními DPCM, která stanoví zejména automatické ukončení jejich pracovního poměru, když dosáhnou věku 60 let.
- 23 Předkládající soud přitom uvádí, že bod FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011 umožňuje, s určitými omezeními, aby držitelé průkazu způsobilosti pilota nadále působili jako piloti letadla v obchodní letecké dopravě mezi 60 a 64 lety. Zdůrazňuje totiž, že toto ustanovení zakazuje držitelům průkazu způsobilosti pilota vykonávat jejich funkce v rámci obchodní letecké dopravy až ve věku 65 let.
- 24 V této souvislosti má uvedený soud pochybnosti o tom, zda je bod FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011 použitelný na situaci pilota letadla zaměstnaného společností, která vykonává činnosti související s ochranou národní bezpečnosti, jako je DQ, a v případě kladné odpovědi, zda toto ustanovení musí být vykládáno v tom smyslu, že brání vnitrostátnímu ustanovení, které stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů letadel zaměstnáváných společností DQ ve věku 60 let.
- 25 Podpůrně se předkládající soud táže, zda je takové vnitrostátní ustanovení slučitelné se zásadou zákazu diskriminace na základě věku zakotvenou směrnicí 2000/78.
- 26 Za těchto podmínek se Corte suprema di Cassazione (Nejvyšší kasační soud, Itálie) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je vnitrostátní právní úprava stanovená v [DPCM], která se na základě čl. 748 třetího pododstavce zákona o letecké a lodní dopravě týká úpravy omezení při zaměstnávání leteckého personálu společností [DQ] a která zejména stanoví automatické ukončení pracovního poměru při dosažení věku 60 let pracovníka, v rozporu s nařízením č. 1178/2011 v rozsahu, v němž toto nařízení stanoví horní hranici pro zaměstnávání pilotů v obchodní letecké dopravě na 65 let, a je uvedené nařízení poté, co je vyloučeno použití zvláštní vnitrostátní právní úpravy, použitelné na projednávanou věc?

2) Podpůrně, pokud by nařízení [č. 1178/2011] bylo považováno za nepoužitelné na okolnosti projednávané věci *ratione materiae*, je výše uvedená vnitrostátní právní úprava v rozporu se zásadou zákazu diskriminace na základě věku, která je uvedena ve směrnici 2000/78 a v [čl. 21 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie], a kterou tato směrnice] konkrétně provádí?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 27 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda bod FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů zaměstnaných společností provozující letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, jakmile dosáhnou věku 60 let.
- 28 Úvodem je třeba uvést, že DQ, italská vláda a Komise tvrdí, že bod FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011 není *ratione temporis* použitelný na spor v původním řízení.

- 29 V tomto ohledu z čl. 12 odst. 1b nařízení č. 1178/2011 vyplývá, že členské státy se mohou rozhodnout, že nebudou uplatňovat zejména ustanovení přílohy I tohoto nařízení až do 8. dubna 2013.
- 30 V projednávané věci ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že Italská republika této možnosti využila. Bod FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011 se tak stal použitelným na území tohoto členského státu až od 8. dubna 2013.
- 31 Z předkládacího rozhodnutí přitom vyplývá, že k ukončení pracovní smlouvy G. Cafara došlo dne 19. září 2012. Skutkové okolnosti sporu v původním řízení tak nastaly před datem provedení bodu FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011 v Itálii, takže toto ustanovení není *ratione temporis* použitelné na uvedený spor.
- 32 Za těchto podmínek není třeba odpovídat na první otázku položenou předkládajícím soudem.

K druhé otázce

- 33 Podstatou druhé otázky předkládacího soudu je, zda směrnice 2000/78 musí být vykládána v tom smyslu, že brání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená ve věci v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů zaměstnaných společnostmi provozující letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, jakmile dosáhnou věku 60 let.
- 34 Podle čl. 2 odst. 1 směrnice 2000/78 se „zásada rovného zacházení“ definuje jako neexistence jakékoli přímé nebo nepřímé diskriminace na jakémkoli základě uvedeném v článku 1 této směrnice“, mezi kterými je uveden zejména věk. Článek 2 odst. 2 písm. a) uvedené směrnice upřesňuje, že pro účely odstavce 1 se přímou diskriminací rozumí, že se s jednou osobou zachází méně příznivě než s jinou osobou ve srovnatelné situaci na základě jednoho z důvodů uvedených v článku 1 téže směrnice.
- 35 Skutečnost, že DPCM stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů zaměstnaných společnostmi DQ ve věku 60 let, vede k tomu, že je s některými osobami zacházeno méně příznivě než s jinými osobami, které vykonávají stejnou činnost na účet téhož zaměstnavatele, pouze z toho důvodu, že dosáhly věku 60 let.
- 36 Z toho vyplývá, že vnitrostátní právní úprava dotčená v původním řízení zavádí rozdílné zacházení na základě věku ve smyslu ustanovení článku 1 směrnice 2000/78 ve spojení s jejím čl. 2 odst. 2 písm. a).
- 37 S ohledem na cíle sledované vnitrostátní právní úpravou, která je dotčená v původním řízení, je tedy třeba zjistit, zda směrnice 2000/78 musí být vykládána v tom smyslu, že brání takovému rozdílnému zacházení.
- 38 V tomto ohledu z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že vnitrostátní právní úprava dotčená ve věci v původním řízení usiluje o zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti státních letů prováděných společnostmi DQ v zájmu národní bezpečnosti. Cílem uvedené právní úpravy je tedy zaručit zaprvé bezpečnost letectví a zadruhé ochranu národní bezpečnosti.
- 39 Za účelem odpovědi na druhou otázku je tedy třeba vyložit čl. 2 odst. 5 a čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78.

K výkladu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78

- 40 Podle znění čl. 2 odst. 5 se směrnice 2000/78 nedotýká opatření stanovených vnitrostátními právními předpisy, která jsou v demokratické společnosti nutná pro veřejnou bezpečnost, udržování veřejného pořádku a předcházení trestným činům, pro ochranu zdraví a ochranu práv a svobod ostatních lidí.
- 41 Přijetím tohoto ustanovení zamýšlel zákonodárce Evropské unie v oblasti zaměstnání a povolání předejít konfliktu mezi zásadou rovného zacházení na jedné straně a potřebou zajistit veřejný pořádek, veřejnou bezpečnost a veřejné zdraví, předcházení protiprávním jednáním, jakož i ochranu individuálních práv a svobod, které jsou nezbytné pro fungování demokratické společnosti, na straně druhé. Tento zákonodárce rozhodl, že v určitých případech vyjmenovaných v čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78 se zásady stanovené touto směrnicí nevztahují na opatření zahrnující rozdíly v zacházení na základě jednoho z důvodů uvedených v článku 1 této směrnice, avšak s tou podmínkou, že tato opatření jsou nutná pro dosažení výše uvedených cílů (rozsudek ze dne 22. ledna 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, bod 54 a citovaná judikatura).
- 42 Kromě toho uvedený čl. 2 odst. 5 musí být vykládán restriktivně, neboť zavádí výjimku ze zásady zákazu diskriminace. K takovému přístupu vede i znění tohoto ustanovení (rozsudek ze dne 22. ledna 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, bod 55 a citovaná judikatura).
- 43 V projednávané věci je třeba zaprvé konstatovat, že vnitrostátní právní úprava dotčená v původním řízení představuje opatření stanovené vnitrostátními právními předpisy ve smyslu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78.
- 44 Z judikatury Soudního dvora totiž vyplývá, že pojem „opatření stanovená vnitrostátními právními předpisy“ ve smyslu tohoto ustanovení se neomezuje jen na opatření vyplývající z aktu přijatého legislativním postupem, ale zahrnuje rovněž opatření zavedená na základě dostatečně přesného zmocňovacího právního základu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, body 59 a 61).
- 45 V tomto ohledu z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že rozdílné zacházení bylo zavedeno DPCM, jejíž ustanovení se odchylojí od zákoníku o letecké a lodní dopravě a obecné úpravy pracovního poměru. Tato ustanovení byla přijata na základě čl. 748 třetího pododstavce zákoníku o letecké a lodní dopravě, který opravňuje příslušné vnitrostátní orgány k přijetí pravidel, která umožní zajistit odpovídající úroveň bezpečnosti. Za těchto podmínek musí být rozdílné zacházení zavedené DPCM považováno za vyplývající z opatření stanoveného vnitrostátními právními předpisy ve smyslu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78.
- 46 Zadruhé vnitrostátní právní úprava dotčená v původním řízení sleduje cíle související s veřejnou bezpečností ve smyslu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78.
- 47 V tomto ohledu již zaprvé Soudní dvůr rozhodl, že letecká bezpečnost patří mezi cíle vyjmenované v čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78. Jeví se totiž, že opatření, která směřují k zabránění leteckým nehodám kontrolou způsobilosti a fyzické zdatnosti pilotů, aby tak příčinou těchto nehod nebyla lidská selhání, představují nepopíratelně opatření, která jsou způsobilá zajistit veřejnou bezpečnost ve smyslu tohoto ustanovení (rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 58).
- 48 Pokud jde zadruhé o cíl ochrany národní bezpečnosti, opatření, jejichž cílem je zajistit provedení a řádný průběh operací v zájmu národní bezpečnosti, jsou rovněž opatřeními zajišťujícími veřejnou bezpečnost ve smyslu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78.
- 49 Zatřetí a konečně je třeba ověřit, zda je vnitrostátní právní úprava dotčená v původním řízení nezbytná pro veřejnou bezpečnost ve smyslu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78.

- 50 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v bodě 64 rozsudku ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573), Soudní dvůr rozhodl, že vnitrostátní opatření, které stanoví věkovou hranici, od které piloti již nemohou vykonávat svou profesní činnost, na 60 let, zatímco vnitrostátní a mezinárodní právní úpravy stanoví tento věk na 65 let, není opatřením nutným pro veřejnou bezpečnost a pro ochranu zdraví ve smyslu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78.
- 51 V souladu s vnitrostátní a mezinárodní právní úpravou, kterou se řídí činnost obchodní letecké přepravy cestujících, poštovních zásilek nebo nákladu, použitelnou ve věci, v níž byl vydán tento rozsudek, bylo totiž nezbytné nikoliv zakázat dopravním pilotům výkon jejich činnosti po dosažení věku 60 let, ale pouze tento výkon omezit. Zákaz pilotovat letadlo po dosažení tohoto věku, který je obsažen v opatření dotčeném v této věci, tedy nebyl nezbytný k dosažení sledovaného cíle.
- 52 V oblasti obchodní letecké dopravy, která byla rovněž dotčená ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, měl unijní normotvůrce v úmyslu, jak vyplývá z bodu FCL.065 přílohy I nařízení č. 1178/2011, zakázat výkon povolání dopravního pilota držitelům průkazu způsobilosti ve věku vyšším než 65 let.
- 53 V projednávané věci však ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že lety provozované společnostmi DQ jsou určeny k provádění operací souvisejících s ochranou národní bezpečnosti, které obecně představují vyšší rizika než ty, které jsou spojeny s obchodní leteckou dopravou. Na rozdíl od dopravních pilotů mají totiž piloti společnosti DQ obvykle zasáhnout v obtížných, či dokonce extrémních podmínkách, takže realizace těchto operací klade obzvláště vysoké fyzické požadavky.
- 54 Zadruhé právo Unie a mezinárodní právo za současného stavu nestanoví žádnou zvláštní právní úpravu, která by stanovila věkovou hranici, od které piloti letadel provozovaných v rámci operací souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu již nemohou vykonávat svou profesní činnost.
- 55 Není tudíž namístě mít obecně za to, že věková hranice pro pilotování takových letů, jako jsou lety provozované společnostmi DQ, by v zásadě měla odpovídat věku 65 let, který je stanoven v oblasti obchodní letecké dopravy.
- 56 Za těchto podmínek přísluší předkládajícímu soudu, aby s ohledem na všechny okolnosti věci v původním řízení ověřil, zda je vnitrostátní právní úprava dotčená v původním řízení s ohledem na zvláštní povahu činností, které DQ vykonává, a s ohledem na fyzické požadavky, které jsou kladeny na piloty zaměstnané touto společností, nezbytná pro veřejnou bezpečnost ve smyslu čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78.
- 57 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy musí být čl. 2 odst. 5 směrnice 2000/78 vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů zaměstnaných společností, která provozuje letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, když dosáhnou věku 60 let, pokud je taková právní úprava nezbytná pro veřejnou bezpečnost ve smyslu tohoto ustanovení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

K výkladu čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78

- 58 Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78, „členské státy mohou stanovit, že rozdíl v zacházení na základě vlastností souvisejících s jedním z důvodů uvedených v článku 1 [této směrnice] nepředstavuje diskriminaci, pokud z povahy dotyčné pracovní činnosti nebo z podmínek jejího výkonu vyplývá, že tyto vlastnosti představují podstatný a určující profesní požadavek, je-li cíl legitimní a požadavek přiměřený“.

- 59 Ze znění tohoto ustanovení vyplývá, že aby se nejednalo o diskriminaci, musí být rozdíl v zacházení založen na vlastnosti související s jedním z důvodů uvedených v článku 1 směrnice 2000/78 a tato vlastnost musí představovat „podstatný a určující“ profesní požadavek. Soudní dvůr rozhodl, že nikoliv důvod, na němž je založeno rozdílné zacházení, nýbrž vlastnost související s tímto důvodem musí představovat podstatný a určující profesní požadavek (rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 66).
- 60 V tomto ohledu již Soudní dvůr rozhodl, že je podstatné, aby měli dopravní piloti zejména odpovídající fyzickou zdatnost, jelikož fyzická selhání v případě tohoto povolání mohou mít značné důsledky. Je rovněž nesporné, že tato zdatnost klesá s věkem. Z toho vyplývá, že požadavek na obzvláštní fyzickou zdatnost lze považovat za „podstatný a určující profesní požadavek“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78 pro výkon povolání dopravního pilota a že taková zdatnost souvisí s věkem (rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67).
- 61 Jak uvedl generální advokát v bodě 94 svého stanoviska, takový výklad by měl platit i pro piloty letadel vykonávající úkoly v souvislosti s ochranou národní bezpečnosti, jako jsou piloti zaměstnaní společnostmi DQ. Jak je totiž uvedeno v bodě 53 tohoto rozsudku, piloti společnosti DQ jsou obvykle povoláni zasáhnout v obtížných, či dokonce extrémních podmínkách, takže realizace těchto operací klade obzvláště vysoké fyzické požadavky.
- 62 Z toho vyplývá, že požadavek na obzvláštní fyzickou zdatnost lze považovat za „podstatný a určující profesní požadavek“ ve smyslu čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78 pro výkon povolání pilota letadel, který provádí operace spojené s ochranou národní bezpečnosti.
- 63 Pokud jde o cíle sledované vnitrostátní právní úpravou dotčenou v původním řízení, v bodě 38 tohoto rozsudku bylo konstatováno, že cílem této právní úpravy je zajistit zaprvé bezpečnost letového provozu a zadruhé ochranu národní bezpečnosti.
- 64 Soudní dvůr již rozhodl, že cíl zaručit bezpečnost letového provozu představuje legitimní cíl ve smyslu čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78 (rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 69). Cíl spočívající v zajištění ochrany národní bezpečnosti musí být rovněž považován za legitimní cíl ve smyslu téhož ustanovení.
- 65 Je však třeba zjistit, zda vnitrostátní právní úprava dotčená v původním řízení tím, že stanovila automatické ukončení pracovního poměru pilotů zaměstnaných společnostmi DQ ve věku 60 let, uložila přiměřený požadavek.
- 66 V tomto ohledu je třeba připomenout, že bod 23 odůvodnění směrnice 2000/78 upřesňuje, že rozdílné zacházení může být za „velmi omezených okolností“ odůvodněno v případech, kdy vlastnost týkající se mimo jiné věku představuje podstatný a určující profesní požadavek (rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 71).
- 67 Kromě toho musí být čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78 v rozsahu, v němž umožňuje odchýlit se od zásady zákazu diskriminace, vykládán striktně (rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C-447/09, EU:C:2011:573, bod 72).
- 68 V bodě 75 rozsudku ze dne 13. září 2011, Prigge a další (C-447/09, EU:C:2011:573), Soudní dvůr rozhodl, že tím, že sociální partneři stanovili věkovou hranici, od které se má za to, že dopravní piloti již nemají fyzickou zdatnost k výkonu svého povolání, na 60 let, zatímco vnitrostátní a mezinárodní právní úprava dovoluje výkon této činnosti za určitých podmínek až do věku 65 let, uložili uvedeným pilotům nepřiměřený požadavek v rozporu s čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78.
- 69 Nicméně z důvodů uvedených v bodech 53 až 55 tohoto rozsudku nelze takové řešení, které se použije na obchodní leteckou dopravu, přenést na projednávanou věc.

- 70 Za těchto podmínek přísluší předkládajícímu soudu, aby s ohledem na všechny okolnosti věci v původním řízení ověřil, zda s ohledem na specifickou povahu činností sledovaných společností DQ a fyzické požadavky uložené pilotům zaměstnaným touto společností, lze vnitrostátní právní úpravu dotčenou v původním řízení považovat za přiměřenou ve smyslu čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78.
- 71 V důsledku toho musí být čl. 4 odst. 1 směrnice 2000/78 vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů, kteří jsou zaměstnaní společností provozující letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, jestliže dosáhli věku 60 let, pokud je taková právní úprava přiměřená ve smyslu tohoto ustanovení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.
- 72 S ohledem na všechny předcházející úvahy je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že:
- článek 2 odst. 5 směrnice 2000/78 musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů, kteří jsou zaměstnaní společností provozující letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, jestliže dosáhli věku 60 let, pokud je taková právní úprava nezbytná pro veřejnou bezpečnost ve smyslu tohoto ustanovení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu;
 - článek 4 odst. 1 směrnice 2000/78 musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů, kteří jsou zaměstnaní společností provozující letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, jestliže dosáhli věku 60 let, pokud je taková právní úprava přiměřená ve smyslu tohoto ustanovení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

K nákladům řízení

- 73 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (první senát) rozhodl takto:

Článek 2 odst. 5 směrnice Rady 2000/78/ES ze dne 27. listopadu 2000, kterou se stanoví obecný rámec pro rovné zacházení v zaměstnání a povolání, musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů, kteří jsou zaměstnaní společností provozující letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, jestliže dosáhli věku 60 let, pokud je taková právní úprava nezbytná pro veřejnou bezpečnost ve smyslu tohoto ustanovení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

Článek 4 odst. 1 směrnice 2000/78 musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání takové vnitrostátní právní úpravě, jako je právní úprava dotčená v původním řízení, která stanoví automatické ukončení pracovního poměru pilotů, kteří jsou zaměstnaní společností provozující letadla v rámci činností souvisejících s ochranou národní bezpečnosti členského státu, jestliže dosáhli věku 60 let, pokud je taková právní úprava přiměřená ve smyslu tohoto ustanovení, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

Podpisy.