



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

5. července 2017*

„Řízení o předběžné otázce — Letecká doprava — Nařízení Komise č. 1178/2011 — Bod FCL.065 písm. b) přílohy I — Zákaz pro držitele průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě — Platnost — Listina základních práv Evropské unie — Článek 15 — Právo svobodné volby povolání — Článek 21 — Rovné zacházení — Diskriminace na základě věku — Obchodní letecká doprava — Pojem“

Ve věci C190/16,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Bundesarbeitsgericht (Spolkový pracovní soud, Německo) ze dne 27. ledna 2016, došlým Soudnímu dvoru dne 5. dubna 2016, v řízení

Werner Fries

proti

Lufthansa CityLine GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení R. Silva de Lapuerta (zpravodajka), předsedkyně senátu, E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadžev a S. Rodin, soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za W. Frieše M. Menschingem, Rechtsanwalt,

— za společnost Lufthansa CityLine GmbH C. Schalastem, Rechtsanwalt,

— za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s G. Palatiellem, avvocato dello Stato,

— za Evropskou komisi D. Martinem, W. Möllsem a F. Wilmanem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 21. března 2017,

* ** Jednací jazyk: němčina.

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká platnosti a, podpůrně, výkladu 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 (Úř. věst. 2011, L 311, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi W. Friesem a Lufthansa CityLine GmbH (dále jen „Lufthansa“), leteckou společností se sídlem v Německu, jehož předmětem je vyplacení odměny za práci za měsíce listopad a prosinec 2013, kterou společnost Lufthansa W. Friesovi údajně dluží.

Právní rámec

Mezinárodní právo

Chicagská úmluva:

- 3 Úmluva o mezinárodním civilním letectví, podepsaná v Chicagu dne 7. prosince 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“), byla ratifikována všemi členskými státy Evropské unie, která však sama o sobě stranou této úmluvy není. Touto úmluvou byla zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), která má podle článku 44 téže úmluvy za cíl rozvíjet zásady a techniku mezinárodního létání a podporovat plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy.
- 4 Příloha 1 Chicagské úmluvy, nadepsaná „Způsobilost leteckého personálu“, která byla přijata Radou ICAO, shrnuje standardy a doporučené postupy, jimiž se řídí udělování průkazů způsobilosti pro členy letových posádek (piloty, palubní inženýry a letecké navigátory), řídící letového provozu, operátory leteckých stanic, techniky pro údržbu letadel a dispečery letecké dopravy. Příloha obsahuje konkrétně následující ustanovení:
 - „2.1.10.1. Smluvní stát, který vydal pilotní průkazy způsobilosti, nesmí dovolit jejich držitelům, aby vykonávali funkci velitele těch letadel, která jsou používána v mezinárodní obchodní letecké dopravě, jestliže držitelé průkazů způsobilosti dosáhli svých 60. narozenin nebo v případě provozu s více než jedním pilotem, z nichž alespoň jeden je mladší 60ti let, svých 65. narozenin.
 - 2.1.10.2. Smluvní stát, který vydal pilotní průkazy způsobilosti, by 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.“

JAR-FCL 1

- 5 Mezinárodní právní předpisy pro soukromé piloty, piloty z povolání nebo dopravní piloty vypracovává mezinárodní instituce s názvem „Joint Aviation Authorities“, na jejíž činnosti se podílí i Spolková republika Německo. Jeden z těchto předpisů, Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (dále jen „JAR-FCL 1“), byl přijat dne 15. dubna 2003. JAR-FCL 1 byl zveřejněn spolkovým ministerstvem dopravy, výstavby a bytové politiky v Bundesanzeiger č. 80a ze dne 29. dubna 2003.

6 Bod 1.060 JAR-FCL 1 upřesňuje:

„Omezení týkající se držitelů průkazů způsobilosti starších 60 let:

a) 60 až 64 let:

držitel průkazu způsobilosti pilota starší 60 let již nesmí vykonávat funkci pilota v obchodní letecké dopravě, s výjimkou případu:

- 1) kdy je členem posádky složené z více pilotů
- 2) a ostatní piloti dosud nedosáhli věku 60 let.

b) 65 let:

držitel průkazu způsobilosti pilota starší 65 let již nesmí vykonávat funkci pilota v obchodní letecké dopravě [...]“

Unijní právo

Narřízení (ES) č. 216/2008

- 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 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), v čl. 2 odst. 1 stanoví:

„Základním cílem tohoto nařízení je stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě.“

Narřízení č. 1178/2011

- 8 Body 1 a 11 odůvodnění nařízení č. 1178/2011 zní takto:

„(1) Cílem nařízení (ES) č. 216/2008 je stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě. Uvedené nařízení stanoví prostředky k dosažení tohoto cíle a dalších cílů v oblasti bezpečnosti civilního letectví.

[...]

(11) 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.“

- 9 Článek 3 nařízení č. 1178/2011, nadepsaný „Vydávání průkazů způsobilosti pilota a osvědčení zdravotní způsobilosti“, stanoví:

„Aniž je dotčen článek 7, splňují 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.“

- 10 Bod FCL.010 přílohy I nařízení č. 1178/2011, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely této části platí tyto definice:

[...]

„Obchodní leteckou dopravou“ se rozumí přeprava osob, nákladu či pošty za úplatu nebo nájemné.

[...]“

- 11 Bod FCL.065 přílohy I uvedeného nařízení, nadepsaný „Omezení práv držitelů průkazu způsobilosti ve věku 60 let a více v obchodní letecké dopravě“, zní:

„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.“

Německé právo

- 12 Ustanovení § 241 odst. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (německý občanský zákoník, dále jen „BGB“), nadepsaného „Povinnosti vyplývající ze závazkového vztahu“, stanoví:

„Prostřednictvím závazkového vztahu lze podle jeho obsahu zavázat každou stranu k povinnosti zohlednit práva, majetek a právem chráněné zájmy druhé strany.“

- 13 Podle § 280 odst. 1 BGB platí, že „[p]oruší-li dlužník povinnost vyplývající ze závazkového vztahu, může věřitel požadovat náhradu škody, která tím vznikne“.

- 14 Ustanovení § 293 BGB, nadepsaného „Prodlení na straně příjemce“, stanoví, že:

„Věřitel je v prodlení, pokud nepřijme plnění, které je mu nabízeno.“

- 15 Ustanovení § 297 BGB, nadepsaného „Neschopnost dlužníka plnit“, stanoví:

„Věřitel není v prodlení, pokud dlužník není s to v čase nabídky poskytnout plnění.“

- 16 Podle § 615 BGB, nadepsaného „Odměna v případě prodlení na straně příjemce a při provozním riziku“, platí, že:

„Dostane-li se příjemce služeb s přijetím služeb do prodlení, může poskytovatel služby požadovat sjednanou odměnu za služby neuhrazené v důsledku prodlení, aniž je povinen k dodatečnému plnění.

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 17 Werner Fries, žalobce v původním řízení, byl zaměstnán u společnosti Lufthansa jako kapitán letadla v období od roku 1986 do 31. prosince 2013. Kromě toho se na základě dodatku k pracovní smlouvě podílel i na výcviku dalších pilotů.
- 18 V říjnu 2013 dosáhl žalobce v původním řízení věku 65 let. Dne 31. prosince 2013 jeho pracovní smlouva skončila, jelikož dosáhl věku, v němž v souladu s platnou kolektivní smlouvou vzniká nárok na pobírání řádného důchodu v rámci veřejného důchodového systému.
- 19 Od 31. října 2013 přestala společnost Lufthansa W. Frieše zaměstnávat, jelikož se domnívala, že podle bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 není W. Fries od tohoto data oprávněn vykonávat funkci pilota v obchodní letecké dopravě.
- 20 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že v době od 31. října do 31. prosince 2013 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.
- 21 Werner Fries se před Bundesarbeitsgericht (Spolkový pracovní soud, Německo) dovolává protiprávnosti odmítnutí společnosti Lufthansa zaměstnávat ho jako pilota a domáhá se toho, aby bylo této společnosti nařízeno zaplatit mu odměnu za práci za měsíce listopad a prosinec 2013.
- 22 V tomto ohledu předkládající soud uvádí, že v souladu s vnitrostátní právní úpravou je zaměstnavatel „v prodlení“, pokud nepřijme plnění, jež mu zaměstnanec řádně nabízí v rámci pracovního poměru, který lze naplnit. V takovém případě platí, že i když zaměstnanec nepracuje, může od zaměstnavatele požadovat odměnu za práci, kterou by obdržel, kdyby zaměstnavatel přijal jeho plnění v období prodlení. Prodlení s přijetím plnění na straně zaměstnavatele je však vyloučeno, pokud pracovník není schopen plnit. Nemůže-li zaměstnanec zcela nebo zčásti plnit úkoly dohodnuté v pracovní smlouvě, má zaměstnavatel povinnost uložit zaměstnanci jiné úkoly, které je schopen vykonávat. Pokud zaměstnavatel poruší tuto povinnost, může mu vzniknout povinnost k náhradě škody.
- 23 Společnost Lufthansa se domnívá, že ji nelze přičíst žádné prodlení s přijetím plnění od W. Frieše v průběhu měsíců listopadu a prosince 2013, jelikož žalobce v původním řízení od okamžiku, kdy dosáhl věku 65 let, již podle bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 nebyl oprávněn vykonávat funkci dopravního pilota v obchodní letecké dopravě, takže v období od 1. listopadu 2013 do ukončení pracovního poměru nebyl s to poskytnout dohodnutá plnění.
- 24 Předkládající soud má nicméně pochybnosti o platnosti bodu FCL.065 písm. b) přílohy I uvedeného nařízení s ohledem na Listinu základních práv Evropské unie (dále jen „Listina „) a zejména na zákaz diskriminace na základě věku stanovený v čl. 21 odst. 1 Listiny a právo pracovat a vykonávat svobodně zvolené nebo přijaté povolání zakotvené v jejím čl. 15 odst. 1.
- 25 Předkládající soud má dále za to, že je-li bod FCL.065 písm. b) přílohy I téhož nařízení v souladu s Listinou, mohl by W. Fries uplatnit nárok na náhradu škody podle vnitrostátní právní úpravy, pokud by se ukázalo, že po dosažení věku 65 let mohl stále provádět technické přelety nebo pracovat na palubě letadla jako instruktor nebo examinátor. Takový nárok závisí na výkladu pojmu „obchodní letecká doprava“ ve smyslu bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 ve spojení s bodem FLC.010 této přílohy.

26 Za těchto podmínek 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 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?
- 3) V případě kladné odpovědi na první a druhou otázku:
- a) Spadají pod pojem ‚obchodní letecká doprava‘ ve smyslu bodu FCL.065 písm. b) přílohy I 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) přílohy I 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?“

K předběžným otázkám

K první a druhé otázce

- 27 Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda je bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 platný s ohledem na čl. 15 odst. 1 nebo čl. 21 odst. 1 Listiny.
- 28 Za účelem odpovědi na tyto otázky je třeba zaprvé určit, zda unijní normotvůrce porušil zásadu zákazu diskriminace zakotvenou v čl. 21 odst. 1 Listiny, v němž se uvádí, že „se [z]akazuje [...] jakákoli diskriminace založená zejména na [...] věku“, tím, že zakázal držitelům průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, aby vykonávali funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě. Zadruhé je třeba stanovit, zda uložení takového zákazu unijní normotvůrce porušil právo těchto držitelů průkazů způsobilosti pracovat a vykonávat svobodně zvolené nebo přijaté povolání, zakotvené v čl. 15 odst. 1 Listiny.

Článek 21 odst. 1 Listiny

- 29 Zásada rovného zacházení je obecnou zásadou unijního práva, která je zakotvena v článku 20 Listiny, a zásada zákazu diskriminace uvedená v čl. 21 odst. 1 Listiny je jejím zvláštním vyjádřením.
- 30 Podle ustálené judikatury Soudního dvora uvedená zásada vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (rozsudek ze dne 1. března 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats a další, C236/09, EU:C:2011:100, bod 28 a citovaná judikatura).
- 31 Je tedy nezbytné zaprvé ověřit, zda bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 zavádí rozdílné zacházení na základě věku.
- 32 Podle tohoto ustanovení nejsou držitelé průkazu způsobilosti pilota oprávněni po dosažení věku 65 let vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě.

- 33 Bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 tak v případě držitelů průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, upravuje méně příznivé zacházení, než je tomu v případě držitelů mladších 65 let.
- 34 Je proto třeba konstatovat, že toto ustanovení zavádí rozdílné zacházení na základě věku.
- 35 Zadruhé je třeba posoudit, zda je toto rozdílné zacházení přesto v souladu s čl. 21 odst. 1 Listiny tím, že splňuje kritéria stanovená v jejím čl. 52 odst. 1.
- 36 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle čl. 52 odst. 1 Listiny musí být každé omezení výkonu práv a svobod uznaných touto listinou stanoveno zákonem a respektovat podstatu těchto práv a svobod. Při dodržení zásady proporcionality mohou být omezení zavedena pouze tehdy, pokud jsou nezbytná a pokud skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává Unie, nebo potřebě ochrany práv a svobod druhého.
- 37 Je přitom nesporné, že zákaz, aby držitelé průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávali funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě, je třeba považovat za zákaz stanovený zákonem ve smyslu čl. 52 odst. 1 Listiny, jelikož vyplývá z bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011.
- 38 Kromě toho, jak uvedl generální advokát v bodě 33 svého stanoviska, toto omezení respektuje podstatu zásady zákazu diskriminace. Uvedené omezení totiž tuto zásadu nepopírá jako takovou, neboť se týká pouze specifické otázky omezení výkonu funkce pilota s cílem zajistit bezpečnost letectví (*per analogiam* viz rozsudek ze dne 29. dubna 2015, Léger, C528/13, EU:C:2015:288, bod 54).
- 39 Je však třeba ještě ověřit, zda toto omezení odpovídá cíli obecného zájmu ve smyslu čl. 52 odst. 1 Listiny, a pokud ano, zda respektuje zásadu proporcionality ve smyslu tohoto ustanovení.
- 40 Co se týče cíle sledovaného bodem FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011, je třeba uvést, že jak vyplývá z názvu tohoto nařízení, toto nařízení stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení č. 216/2008. Nařízení č. 1178/2011 tak bylo přijato za účelem provedení ustanovení nařízení č. 216/2008.
- 41 Vzhledem k tomu, že bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 je prováděcím opatřením nařízení č. 216/2008, je tudíž nutné konstatovat, že ustanovení dotčené v této věci sleduje tentýž cíl jako posledně uvedené nařízení, tj. stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě, jak vyplývá z článku 2 nařízení č. 216/2008, jakož i z bodů 1 a 11 odůvodnění nařízení č. 1178/2011.
- 42 Pokud jde o bezpečnost letectví, je přitom třeba uvést, že při výkladu čl. 2 odst. 5 a čl. 4 odst. 1 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), Soudní dvůr rozhodl, že cíl zajistit bezpečnost letového provozu je legitimním cílem ve smyslu těchto ustanovení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C447/09, EU:C:2011:573, body 58 a 69).
- 43 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že cíl, kterým je stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě, představuje cíl obecného zájmu.
- 44 Je třeba tudíž ověřit, zda bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 tím, že zakazuje držitelům průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě, stanoví přiměřený požadavek, tj. zda je takové opatření vhodné k dosažení sledovaného cíle a zda nepřekračuje rámec toho, co je k tomuto účelu nezbytné.

- 45 Co se týče nejprve vhodnosti takového ustanovení s ohledem na cíl, který sleduje, z judikatury Soudního dvora vyplývá, že pokud jde o bezpečnost letectví, představují opatření, která směřují k zabránění leteckým nehodám kontrolou způsobilosti a fyzické zdatnosti pilotů, aby příčinou těchto nehod nebyla lidská selhání, nepopíratelně opatření, která jsou s to zajistit bezpečnost letového provozu (*per analogiam* viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C447/09, EU:C:2011:573, bod 58).
- 46 Dále je nutné poznamenat, že Soudní dvůr poté, co uvedl, že je podstatné, aby měli dopravní piloti odpovídající fyzickou zdatnost, jelikož fyzická selhání v případě tohoto povolání mohou mít značné důsledky, konstatoval, že je nesporné, že tato zdatnost klesá s věkem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. září 2011, Prigge a další, C447/09, EU:C:2011:573, bod 67).
- 47 Ustanovení bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 tedy tím, že umožňují zabránit tomu, aby pokles fyzické zdatnosti po dosažení věku 65 let byl příčinou nehod, jsou s to dosáhnout sledovaného cíle obecného zájmu.
- 48 Je však třeba připomenout, že podle ustálené judikatury jsou právní předpisy vhodné k zajištění uskutečnění tvrzeného cíle pouze tehdy, pokud opravdu odpovídají snaze jej dosáhnout koherentním a systematickým způsobem, a že výjimky z ustanovení zákona mohou v určitých případech ohrožovat jeho koherenci, zejména když z důvodu svého rozsahu vedou k výsledku, který je v rozporu s cílem sledovaným uvedeným zákonem (rozsudek ze dne 21. července 2011, Fuchs a Köhler, C159/10 a C160/10, EU:C:2011:508, body 85 a 86).
- 49 V tomto ohledu ze znění bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 vyplývá, že věková hranice 65 let neplatí v oblasti neobchodní letecké dopravy. Podle názoru W. Frieše takové vyloučení ohrožuje koherenci tohoto bodu ve vztahu ke sledovanému cíli, čímž se dotčené omezení stává nepřiměřeným.
- 50 Avšak unijní normotvůrce tím, že uložil takovou věkovou hranici pouze v obchodní letecké dopravě, zohlednil rozdíly mezi tímto druhem dopravy a neobchodní leteckou dopravou, tj. zejména větší technickou složitost letadel používaných v obchodní letecké dopravě a vyšší počet osob, jichž se tato oblast týká, přičemž tyto rozdíly odůvodňují, aby byla za účelem zajištění bezpečnosti letového provozu u těchto dvou typů dopravy zavedena rozdílná pravidla.
- 51 Za těchto okolností se skutečnost, že se věková hranice 65 let vztahuje pouze na oblast obchodní letecké dopravy, jeví tak, že spíše zvyšuje, než snižuje přiměřenost předmětného opatření.
- 52 V důsledku toho je zákaz pro držitele průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě vhodným prostředkem k udržení odpovídající úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě.
- 53 Co se týče dále toho, zda takové opatření překračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení sledovaného cíle, a zda nadměrně poškozuje zájmy držitelů průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, je třeba na toto opatření nahlížet v právním kontextu, jehož je součástí, a zohlednit újmu, kterou může způsobit osobám, na něž se vztahuje, a též prospěch, jaký může přinést společnosti obecně a jejím členům konkrétně (*per analogiam* viz rozsudek ze dne 5. července 2012, Hörnfeldt, C 141/11, EU:C:2012:421, bod 38 a citovaná judikatura).
- 54 V tomto ohledu je důležité připomenout, že bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 je jedním z pravidel stanovených unijním normotvůrcem, které definuje požadavky týkající se posádek v civilním letectví s cílem zajistit, aby tyto posádky byly kvalifikované, svědomité a způsobilé vykonávat co nejlépe funkce, které jsou jim svěřeny, a to za účelem zlepšení bezpečnosti letectví.

- 55 Vzhledem k tomu, že v řetězci aktérů v letecké dopravě jsou piloti letadel základním článkem, je způsobilost těchto odborníků stále jednou z hlavních záruk spolehlivosti a bezpečnosti civilního letectví. Přijetí opatření, která mají zajistit, že pouze osoby s požadovanými fyzickými schopnostmi budou oprávněny pilotovat letadla, je v tomto kontextu nezbytné za účelem minimalizace rizika selhání v důsledku lidské chyby.
- 56 Za těchto podmínek se nejedná jako nepřiměřené, že unijní normotvůrce s ohledem na důležitost lidského faktoru v oblasti civilního letectví a na postupný pokles fyzických schopností požadovaných pro výkon povolání pilota s přibývajícím věkem považuje za nezbytné stanovit věkovou hranici pro výkon funkce pilota v obchodní letecké dopravě, aby byla zachována odpovídající úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě.
- 57 Pokud jde o stanovení věkové hranice konkrétně na 65 let, W. Fries s takovým omezením nesouhlasí a argumentuje zejména tím, že žádné vědecky prokázané lékařské údaje nepotvrzují zvýšené riziko v případě, že funkci pilota v obchodní letecké dopravě vykonává osoba ve věku 65 let nebo starší, a dále tím, že ke zhoršení fyzických a duševních schopností nedochází v určitém věku, ale závisí na faktorech, které jsou vlastní každému jedinci, mezi které zejména patří dosavadní průběh života.
- 58 Tyto argumenty nicméně nelze uznat.
- 59 Především je totiž třeba připomenout, že unijní normotvůrce má širokou posuzovací pravomoc ohledně složitých lékařských otázek, jako jsou otázky týkající se toho, zda osoby, jež překročily určitý věk, postrádají konkrétní fyzické schopnosti požadované pro výkon funkce dopravního pilota, a že pokud přetrvává nejistota ohledně existence nebo rozsahu rizik pro zdraví osob, uvedený normotvůrce může přijmout ochranná opatření, aniž je nutné čekat na to, až bude plně prokázána skutečná existence a závažnost těchto rizik (*per analogiam* viz rozsudek ze dne 22. května 2014, Glatzel, C 356/12, EU:C:2014:350, body 64 a 65).
- 60 Vzhledem k úzkému vztahu mezi bezpečností civilního letectví a ochranou členů posádky, cestujících a obyvatel přeletových zón může unijní normotvůrce v případě, že se rozhodne stanovit takovou věkovou hranici, o jakou se jedná v projednávané věci, a existují-li vědecké pochybnosti, dát přednost opatřením, která s jistotou zajistí vysokou úroveň bezpečnosti, za předpokladu, že jsou založena na objektivních údajích.
- 61 V tomto ohledu je v první řadě třeba uvést, že věkovou hranici 65 let lze považovat za dostatečně pokročilou na to, aby představovala hranici pro povolení výkonu funkce pilota v oblasti obchodní letecké dopravy (*per analogiam* viz rozsudek ze dne 12. ledna 2010, Petersen, C341/08, EU:C:2010:4, bod 52).
- 62 Dále je nutné konstatovat, že bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 odráží mezinárodní pravidla v oblasti mezinárodní obchodní letecké dopravy, na která bod 11 odůvodnění uvedeného nařízení ostatně výslovně odkazuje a která stanoví tutéž věkovou hranici.
- 63 Jak přitom uvedl generální advokát v bodě 56 svého stanoviska, tato pravidla vzhledem k tomu, že vychází z rozsáhlých odborných debat a znalostí, představují jakožto objektivní a rozumná vodítka pro normotvůrce zvláště důležitý prvek pro posouzení přiměřenosti ustanovení unijního práva dotčeného v projednávané věci.
- 64 Kromě toho s ohledem na prostor pro uvážení, který má unijní normotvůrce, nelze mít za to, že je povinen spíše než věkovou hranici zavést individuální posuzování fyzických a psychických schopností každého držitele průkazu způsobilosti pilota ve věku nad 65 let.

- 65 V tomto ohledu, jak uvedl generální advokát zejména v bodech 60 a 61 svého stanoviska, se unijní normotvůrce rozhodl zkombinovat individuální přístup pro věkové rozmezí 60 až 64 let s věkovou hranicí 65 let, která s ohledem na výše uvedené úvahy představuje volbu plně zakotvenou v příslušných mezinárodních pravidlech, která sama o sobě vychází ze současného stavu lékařských poznatků v této oblasti.
- 66 Kromě toho je třeba zdůraznit, že uvedená věková hranice nemá bez dalšího za účinek, že osoby, na které se vztahuje, budou nuceny definitivně opustit trh práce, jelikož tato hranice nezavádí imperativní režim povinného odchodu do důchodu ani nutně neznamená ukončení pracovní smlouvy zaměstnance z důvodu, že tento zaměstnanec dosáhl věku 65 let (*per analogiam* viz rozsudek ze dne 5. července 2012, Hörnfeldt, C141/11, EU:C:2012:421, bod 40).
- 67 Bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 totiž nebrání držitelům průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, ve výkonu všech činností v oblasti letecké dopravy, ale zakazuje jim pouze vykonávat funkci pilota v obchodní letecké dopravě.
- 68 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že zákaz, aby držitelé průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávali funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě, nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení sledovaného cíle obecného zájmu.
- 69 Z výše uvedeného vyplývá, že rozdílné zacházení z důvodu věku zavedené bodem FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 je v souladu s čl. 21 odst. 1 Listiny.

Článek 15 odst. 1 Listiny

- 70 Článek 15 odst. 1 Listiny stanoví právo každého pracovat a vykonávat svobodně zvolené nebo přijaté povolání.
- 71 V projednávané věci vede uplatnění bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 k omezení práva na svobodnou volbu povolání držitelů průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, v tom, že nemohou ode dne svých šedesátých pátých narozenin vykonávat povolání pilota v oblasti obchodní letecké dopravy.
- 72 Nicméně, jak již bylo uvedeno v bodě 36 výše, čl. 52 odst. 1 Listiny připouští, že výkon práv a svobod uznaných touto Listinou může být omezen za předpokladu, že tato omezení jsou stanovena zákonem, respektují podstatu uvedených práv a svobod a jsou při dodržení zásady proporcionality nezbytná a skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává Unie, nebo potřebě ochrany práv a svobod druhého.
- 73 Pokud jde konkrétně o právo svobodné volby povolání a svobodu podnikání, je třeba připomenout, že podle judikatury Soudního dvora se svobodný výkon podnikatelské nebo jiné výdělečné činnosti stejně jako právo na vlastnictví neprojevují jako absolutní výsady, ale musí k nim být přihlédnuto ve vztahu k jejich společenské funkci. V důsledku toho může být výkon těchto svobod omezen, pokud tato omezení skutečně odpovídají cílům obecného zájmu sledovaným Unií a nepředstavují vzhledem ke sledovanému cíli nepřiměřený a neúnosný zásah do samotné podstaty takto zaručených práv (rozsudek ze dne 6. září 2012, Deutsches Weintor, C544/10, EU:C:2012:526, bod 54 a citovaná judikatura).
- 74 Jak již bylo uvedeno v bodě 37 výše, zákaz, aby držitelé průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávali funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě, je třeba považovat za zákaz stanovený zákonem ve smyslu čl. 52 odst. 1 Listiny.

- 75 Mimoto posuzovaný zákaz nezasahuje do samotné podstaty práva na svobodnou volbu povolání, neboť pouze určitým způsobem omezuje profesní činnost držitelů průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let.
- 76 Co se týče cíle sledovaného sporným opatřením, z bodů 40 až 43 výše vyplývá, že cílem bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 je stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě, což představuje cíl obecného zájmu.
- 77 Pokud jde o zásadu proporcionality, z bodů 45 až 52 výše vyplývá, že opatření, o které se jedná v této věci, je vhodné k zajištění sledovaného cíle obecného zájmu.
- 78 Kromě toho všechny úvahy popsané v bodech 53 až 68 výše vedou k závěru, že unijní normotvůrce při přijímání ustanovení, jehož platnost je zpochybňována, vyvážil požadavky bezpečnosti letectví s individuálním právem držitelů průkazů způsobilosti pilota ve věku nad 65 let pracovat a vykonávat zvolené povolání způsobem, který nelze považovat za nepřiměřený ve vztahu ke sledovanému cíli.
- 79 V důsledku toho je zákaz, aby držitelé průkazu způsobilosti pilota, kteří dosáhli věku 65 let, vykonávali funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě, uvedený v bodě FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011, v souladu s čl. 15 odst. 1 Listiny.
- 80 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že zkoumání první a druhé otázky neodhalilo nic, co by mohlo ovlivnit platnost bodu FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 s ohledem na čl. 15 odst. 1 nebo čl. 21 odst. 1 Listiny.

Ke třetí otázce

- 81 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda musí být bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 vykládán v tom smyslu, že zakazuje držiteli průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, aby vykonával funkci pilota letadla při technických přeletech v obchodní letecké dopravě, při kterých nejsou přepravováni cestující, náklad ani pošta, nebo aby působil na palubě letadla jako instruktor nebo examinátor, pokud není členem letové posádky.
- 82 Za účelem odpovědi na tuto otázku je třeba připomenout, že podle bodu FCL.065 písm. b) přílohy I uvedeného nařízení nesmí držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, vykonávat funkci pilota letadla v obchodní letecké dopravě.
- 83 Ze samotného znění tohoto ustanovení tak vyplývá, že se toto omezení vztahuje pouze na případy, ve kterých jsou současně splněny tři podmínky, a sice že dotýčný držitel průkazu způsobilosti pilota dosáhne věku 65 let, že vykonává funkci pilota letadla a že se jedná o letadlo v obchodní letecké dopravě.
- 84 V této souvislosti je třeba poznamenat, že bod FCL.010 přílohy I nařízení č. 1178/2011 výslovně definuje „obchodní leteckou dopravu“ jako přepravu osob, nákladu či pošty za úplatu nebo nájemné.
- 85 Pokud jde o technické přelety, jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí i ze znění třetí otázky, tyto lety přitom neslouží k přepravě osob, nákladu či pošty.
- 86 Co se dále týče činností spojených s výcvikem a přezkušováním pilotů, je nesporné, že i když se držitel průkazu způsobilosti pilota vykonávající funkci instruktora nebo examinátora nachází v kabině letadla, toto letadlo nepilotuje.
- 87 Je proto třeba konstatovat, že na technické přelety ani na činnosti spojené s výcvikem a přezkušováním pilotů se opatření uvedené v bodě FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 nevztahuje.

- 88 S ohledem na výše uvedené je třeba na třetí otázku odpovědět tak, že bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán v tom smyslu, že nezakazuje držiteli průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, aby vykonával funkci pilota letadla při technických přeletech v obchodní letecké dopravě, při kterých nejsou přepravováni cestující, náklad ani pošta, ani aby působil na palubě letadla jako instruktor nebo examinátor, pokud není členem letové posádky.

K nákladům řízení

- 89 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:

Zkoumání první a druhé otázky 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, s ohledem na čl. 15 odst. 1 nebo čl. 21 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie.

Bod FCL.065 písm. b) přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán v tom smyslu, že nezakazuje držiteli průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, aby vykonával funkci pilota letadla při technických přeletech v obchodní letecké dopravě, při kterých nejsou přepravováni cestující, náklad ani pošta, ani aby působil na palubě letadla jako instruktor nebo examinátor, pokud není členem letové posádky.

Podpisy.