



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEEK
MICHAL BOBEK
esitatud 21. märtsil 2017¹

Kohtuasi C-190/16

Werner Fries
versus
Lufthansa CityLine GmbH

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Bundesarbeitsgericht (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus))

Transpordipoliitika — Lennutransport — Komisjoni määrus nr 1178/2011 — Komisjoni määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kehtivus — Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 15 lõige 1 ja artikli 21 lõige 1 — Õigus valida kutseala ja õigus teha tööd — Ealine võrdne kohtlemine — Ärilises lennutranspordis tegutsevate pilootide vanusepiirang 65 aastat — Lennuohutus — Mõiste „äriline lennutransport“ — Ülelennud ning koolitustegevus ja kontroll-lennud

I. Sissejuhatus

1. W. Fries töötas Lufthansa CityLine GmbH (edaspidi „Lufthansa CityLine“) piloodina. Kui ta sai 65-aastaseks, keeldus lennuettevõtja temaga töösuhet jätkamast, ehkki kohaldatava kollektiivlepingu kohaselt oleks leping pidanud kestma veel kaks kuud. Lennuettevõtja leidis, et töösuhet ei saa jätkata, kuna liidu õiguse kohaselt ei või 65-aastaseks saanud piloodilooma omanikud töötada lennukipilootidena ärilises lennutranspordis. W. Fries väidab siiski, et tema töösuhe Lufthansa CityLine'iga oleks võinud jätkuda ülejäänud kahekuulisel perioodil kuni pensionieani. Sel ajal oleks ta võinud tegutseda lennuõpetaja, kontrollpiloodi ja ülelendude piloodina.

2. Selles kontekstis seab eelotsusetaotluse esitanud kohus esiteks, lähtudes vanuse tõttu diskrimineerimise keelust (harta artikli 21 lõige 1) ja õigusest teha tööd ja tegutseda vabalt valitud kutsealal (harta artikli 15 lõige 1), kahtluse alla kõnealuse vanusepiirangu kehtestava liidu õigusnormi – komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011² I lisa punkti FCL.065 alapunkti b (edaspidi „punkti FCL.065 alapunkt b“) – kehtivuse. Teiseks, kui see säte loetakse kehtivaks, küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kuidas tõlgendada mõistet „äriline lennutransport“. Konkreetsemalt soovib ta teada, kas see mõiste hõlmab koolitus- ja kontroll-lende ning ülelende.

1 — Algkeel: inglise.

2 — 3. novembri 2011. aasta määrus, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT 2011 L 311, lk 1), muudetud komisjoni 30. märtsi 2012. aasta määrusega (EL) nr 290/2012 (ELT 2012 L 100, lk 1).

II. Õigusraamistik

A. Määrus nr 216/2008

3. Käesolevas asjas vaidluse all oleva määrusega nr 1178/2011 rakendatakse määrus (EÜ) nr 216/2008.³ Viimati nimetatud määruse põhjendused 1, 3, 4, 7 ja 8 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Oleks vaja alaliselt tagada Euroopa kodaniku kõrgetasemeline ja ühetaoline kaitse tsiviillennunduses, võttes selleks vastu ühised ohutuseeskirjad ning meetmed tagamaks, et ühenduses vastavad tooted, isikud ja organisatsioonid vastaksid nii nendele kui ka keskkonna kaitsmiseks vastu võetud eeskirjadele. See aitab edendada kaupade, isikute ja organisatsioonide vaba liikumist siseturul.

[...]

(3) Chicago konventsiooniga nähakse juba ette tsiviillennundusohutuse ja sellega seotud keskkonnakaitse miinimumnõuded. Ühenduse olulised nõuded ning nende rakendamiseks vastuvõetud eeskirjad peaksid tagama, et liikmesriigid täidavad oma Chicago konventsioonist tulenevad kohustused, sealhulgas kohustused kolmandate riikide ees.

(4) Ühenduses tuleks vastavalt Chicago konventsiooni nõuetele ja soovitatavatele tavadele sätestada olulised nõuded, mida kohaldatakse lennundustoodete, osade ja seadmete, õhusõidukite käitamisega seotud isikute ja organisatsioonide ning pilootide koolituse ja tervisekontrolliga seotud isikute ja toodete suhtes. Komisjonile peaks andma volituse vajalike rakenduseeskirjade väljatöötamiseks.

[...]

(7) Lennundustooteid, osi ja seadmeid, ärilise lennutranspordiga tegelevaid ettevõtjaid, samuti piloote ning nende koolituse ja tervisekontrolliga seotud isikuid, tooteid ja organisatsioone tuleks sertifitseerida või litsentseerida, kui on tuvastatud, et need vastavad olulistele nõuetele, mida ühendus peab sätestama kooskõlas Chicago konventsiooniga ette nähtud nõuete ja soovitatavate tavadega. Komisjonile tuleks anda volitused vajalike rakenduseeskirjade väljatöötamiseks, et kehtestada sertifikaatide väljaandmise tingimused või tingimused nende asendamiseks ettevõtja võimete tõendamiseks, võttes arvesse eri lennutegevusega, sealhulgas teatavat tüüpi lennutööde ning väikeste lennukitega teostatavate kohalike lendudega kaasnevaid riske.

(8) Mitteäriliste lendude puhul peaksid käitamis- ja lennunduslubade eeskirjad vastama õhusõiduki keerukusele ning tuleks sätestada asjakohane määratlus.“

4. Määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 2 lõikes 1 on sätestatud, et „käesoleva määruse peaeesmärk on luua ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase“.

3 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT 2008 L 79, lk 1), muudetud komisjoni 30. juuli 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 690/2009 (ELT 2009 L 199, lk 6), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (ELT 2009 L 309, lk 51) ja komisjoni 8. jaanuari 2013. aasta määrusega (EL) nr 6/2013 (ELT 2013 L 4, lk 34).

B. Määrus nr 1178/2011

5. Määruse nr 1178/2011 põhjendus 11 on sõnastatud järgmiselt:

„Selleks et tagada sujuv üleminek ja tsiviillennundusohutuse ühtlustatud kõrge tase ELis, peaksid rakendusmeetmed kajastama piloodikoolituse ja õhusõidukite meeskondade lennundustegevuseks vajaliku tervisliku seisundi hindamise kõige uuemaid arengusuundi, sh parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika arengut. Sellest tulenevalt tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) ja Euroopa Ühinenud Lennuametite poolt 30. juunil 2009 heakskiidetud nõudeid ja haldusmenetlusi ning konkreetse liikmesriigi olukorda käsitlevaid kehtivaid õigusakte.“

6. Määruse nr 1178/2011 artikli 1 lõikes 1 on sätestatud, et selles määruses sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad seoses muu hulgas järgmiste aspektidega: „eri pädevusmärked piloodilubadel, lubade väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise või tühistamise ning lubadele piirangute kehtestamise tingimused, loaomanike õigused ja kohustused, liikmesriikide kehtivate piloodi- ja pardainsenerilubade piloodilubadeks muutmise tingimused ning kolmandates riikides väljaantud lubade tunnustamise tingimused“.

7. Põhikohtuasja asjaoludele kohaldatava määruse nr 1178/2011 redaktsiooni artiklis 3 on sätestatud: „Ilma et see piiraks artikli 7 kohaldamist, järgivad määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c ning artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukite piloodid käesoleva määruse I ja IV lisa sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi.“

8. Määruse nr 1178/2011 I lisa punkt FCL.010 (edaspidi „punkt FCL.010“) sisaldab määratlusi, mida kohaldatakse FCL (*flight crew licencing*, lennumeeskonnaliikmete load) osale. Selles on sätestatud, et „äriline lennutransport“ tähendab „reisijate-, kauba- või postivedu tasu või hüvitise eest“.

9. Määruse nr 1178/2011 I lisa punktis FCL.065 „60-aastaste ja vanemate loaomanike õiguste piiramine ärilises lennutranspordis“ on eelotsusetaotluse esitanud kohtu menetluses kohaldatavas redaktsioonis⁴ sätestatud:

„(a) Vanus 60–64 aastat. Lennukid ja kopterid. 60-aastane või vanem piloodiloo omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina, välja arvatud järgmistel juhtudel:

- 1) mitme piloodiga lennumeeskonna liikmena ning
- 2) kui kõnealune loaomanik on lennumeeskonnas ainus 60-aastane või vanem piloot.

b) Vanus 65 aastat. 65-aastane või vanem piloodiloo omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina.“

III. Faktilised asjaolud, menetlus ja eelotsuse küsimused

10. W. Fries töötas Lufthansa CityLine'is alates 1986. aastast. Ta oli Embraeri tüüpi lennuki kapten. Peale selle oli tema ülesandeks teiste pilootide koolitamine.

4 — Seda sätet on muudetud komisjoni 17. märtsi 2015. aasta määrusega (EL) 2015/445 (ELT 2015 L 74, lk 1): Vt I lisa punkt 1 „a) Vanus 60–64 aastat. Lennukid ja kopterid. 60-aastane või vanem piloodiloo omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina, välja arvatud juhul, kui ta on mitmepiloodimeeskonna liige. b) Vanus 65 aastat. 65-aastane või vanem piloodiloo omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina, välja arvatud juhul, kui tal on õhupalli- või purilennukipiloodi luba. c) Vanus 70 aastat. 70-aastane või vanem õhupalli- või purilennukipiloodi loa omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhupalli või purilennuki piloodina.“

11. Oktoobris 2013 sai W. Fries 65-aastaseks. Lufthansa CityLine nõudis, et W. Fries tagastaks talle eraldatud töövahendid 31. oktoobriks 2013. Alates sellest kuupäevast oli tema töösuhe Lufthansa CityLine'iga lõppenud. Lennuettevõtja oli seisukohal, et pärast 65-aastaseks saamist ei võinud W. Fries enam piloodina töötada tulenevalt vanusepiirangust, mis on kehtestatud määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b.

12. Ent Lufthansa CityLine'i ja W. Friesi tööleping pidi lõppema 31. detsembril 2013. See tulenes kohaldatavast kollektiivlepingust, milles oli ette nähtud lepingute lõppemine alates seaduses sätestatud pensioniea saabumisest. W. Friesi puhul pidi see pensionile jäämise aeg kätte jõudma siis, kui ta on saanud 65 aastat ja kaks kuud vanaks.

13. Sellest tulenevalt on Lufthansa CityLine'i poolt W. Friesi töösuhete lõpetamise ning kollektiivlepingus ette nähtud töölepingu lõppemistähtaaja vahel kahekuuline vahe.

14. W. Fries väidab, et tema 65. sünnipäevale järgnenud kahe kuu jooksul oleks ta olnud suuteline töölepingut täitma kuni pensionile jäämise ajani. Ta oleks endiselt võinud piloteerida ülelende ning tegutseda vastavalt oma litsentsidele lennuõpetaja ja kontrollpiloodina. Kõnealusel perioodil oli W. Friesil endiselt: liinipiloodi luba (ATPL), sealhulgas Embraeri lennukitüübile; tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI) tegevusluba Embraeri lennukitüübi pilootide koolitamiseks lennukis ja lennusimulaatoril; tüübipädevuse kontrollpiloodi (TRE) tegevusluba pilootide testimiseks lennukis ja lennusimulaatoril Embraeri lennukitüübi tüübipädevuse väljaandmiseks või pikendamiseks, ning vanemkontrollpiloodi (*senior examiner*, SEN) tunnistus, mis annab õiguse testida tüübipädevuse kontrollpilote (TRE) olenemata lennukitüübist.

15. W. Fries esitas hagi, nõudes tasu 2013. aasta novembri ja detsembri eest. Euroopa Kohtule esitatud kirjalikest seisukohtadest nähtub, et hagi rahuldati suuremas osas nii esimeses kui teises kohtuastmes.

16. Kumbki pool on esitanud kassatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule Bundesarbeitsgerichtile (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus). Lufthansa CityLine nõuab hagi rahuldamata jätmist ning W. Fries nõuab hagisumma täielikku väljamõistmist.

17. Eelotsusetaotluse esitanud kohus selgitab, et siseriiklik õigus näeb ette,⁵ et kui eksisteerib tööleping, mida on võimalik täita, siis rikub tööandja seda lepingut, kui ta ei võta vastu töötaja poolt talle kohaselt pakutud sooritust. Sellisel juhul võib töötaja nõuda kokkulepitud tasu nimetatud rikkumise tõttu osutamata jäänud teenuse eest. Ent kui töötaja ei ole suuteline kohustust täitma, siis on tööandja rikkumine välistatud. Kui töötajal ei ole võimalik täielikult või osaliselt teha töölepingus kokkulepitud ülesandeid, on tööandja kohustatud vastavalt siseriiklikule õigusele kaaluma tema õigusi ja huve, st andma töötajale muid ülesandeid, mida too on suuteline sooritama. Kui tööandja rikub seda kohustust, võib tal tekkida vastutus ja kahju hüvitamise kohustus.

18. Neil asjaoludel on Bundesarbeitsgericht (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus) otsustanud menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas komisjoni määruse (EL) nr 1178/2011 [...] I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on kooskõlas [harta] artikli 21 lõikes 1 sätestatud vanuse tõttu diskrimineerimise keeluga?
2. Kas [määruse nr 1178/2011] I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on kooskõlas harta artikli 15 lõikega 1, mille kohaselt on igapäev õigus teha tööd ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal?

5 — Saksa tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“) § 241 lõige 2, §-id 293, 297 ja 615.

3. Kui esimesele ja teisele küsimusele vastatakse jaatavalt:

- (a) Kas mõiste „äriline lennutransport“ [määruse nr 1178/2011] I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tähenduses või sama määruse I lisa punktis FCL.010 esitatud määratluse kohaselt hõlmab ka nn ülelende, mida teostab lennuettevõtja, kes ei vea ei reisijaid, kaupa ega posti?
- (b) Kas mõiste „äriline lennutransport“ [määruse nr 1178/2011] I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tähenduses või sama määruse I lisa punktis FCL.010 esitatud määratluse kohaselt hõlmab koolitust ja eksamite läbiviimist, mille puhul üle 65-aastane piloot viibib lennuki kabiinis jälgiva meeskonnaliikmena?“

19. W. Fries, Lufthansa CityLine, Itaalia valitsus ning Euroopa Komisjon on esitanud käesolevas asjas oma kirjalikud seisukohad.

IV. Hinnang

20. Käesolev ettepanek on struktureeritud järgmiselt. Esiteks käsitlen punkti FCL.065 alapunkti b kooskõla harta artikli 21 lõikega 1 ja artikli 15 lõikega 1 (A osa). Kuna asun seisukohale, et nimetatud säte on minu arvates kooskõlas nende hartas sätestatud õigustega, siis pakun teiseks välja tõlgenduse punktis FCL.010 ja punkti FCL.065 alapunktis b kasutatud mõistele „äriline lennutransport“ (B osa).

A. Punkti FCL.065 alapunkti b kooskõla hartaga

21. Määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b on sätestatud piloodina töötamise vanusepiirang, mille kohaselt ei tohi 65-aastaseks saanud piloodilubade omanikud tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina. Oma esimese ja teise küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas see vanusepiirang on kooskõlas hartaga: esiteks vanuse tõttu diskrimineerimise keeluga artikli 21 lõikes 1 ja teiseks artikli 15 lõikes 1 sätestatud õigusega teha tööd ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal. Uurin järjekorras selle sätte kooskõla kummagi nimetatud õigusega.

1. Harta artikli 21 lõige 1

22. Harta artikli 21 lõike 1 kohaselt on keelatud igasugune diskrimineerimine vanuse tõttu. Harta artiklis 20 sätestatud liidu õiguse võrdse kohtlemise üldpõhimõtte ühe väljendusena⁶ tähendab diskrimineerimiskeeld, et: a) sarnaseid olukordi ei käsitletaks erinevalt b) kaitstud rühma kahjuks c) mõne kaitstud aluse tõttu, d) välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud liidu poolt tunnustatud üldise huviga ja seejuures austatakse proportsionaalsuse põhimõtet.

a) Sarnaste olukordade erinev käsitlemine

23. Punkti FCL.065 alapunkt b volitab sarnases olukorras olevaid isikuid erinevalt kohtlema. Loaomanikul, kelle suhtes kehtib ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina töötamise vanusepiirang 65 aastat, on kindlasti rohkem sarnasusi kui erinevusi noorema piloodiga, kellel on luba tegutseda samades tegevusvaldkondades.⁷ Mõlemate suhtes kehtivad samad eeskirjad, mille raames nad võistlevad sisuliselt samade töökohtade pärast.

6 — Vt selle kohta kohtuotsused, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 43) ja 29.4.2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, punkt 48), ning seal viidatud kohtupraktika.

7 — Vt selle kohta kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 44).

b) Kaitstud rühma kahjuks

24. 65-aastaseks saanud piloote, kellel on keelatud juhtida ärilises lennutranspordis kasutatavat õhusõidukit, koheldakse nende vanuse tõttu vähem soodsalt.⁸ Neil on keelatud tegeleda teatavat liiki tegevusega.

c) Kaitstud aluse tõttu

25. Ainus kriteerium, millel punkti FCL.065 alapunktiga b kehtestatud piirang põhineb, on vanus, mis on üks harta artikli 21 lõikes 1 sõnaselgelt nimetatud „tundlikest alustest“.

d) Põhjendatus

26. Vanuse tõttu diskrimineerimise keeld harta artikli 21 lõikes 1 ei ole siiski absoluutne. Lubatud on piirangud vastavalt harta artikli 52 lõikes 1 sätestatud nõuetele.

27. Esitamaks võimalikke aluseid, mis võiksid käesolevas asjas põhjendada erinevat kohtlemist, väidab komisjon, et analoogia alusel tuleks tugineda lubatavatele eranditele võrdse kohtlemise põhimõttest direktiivis 2000/78/EÜ.⁹ Komisjon leiab, et kõnealune vanusenõue on vajalik „avaliku julgeoleku“ tagamiseks vastavalt direktiivi 2000/78 artikli 2 lõikele 5. Lisaks väidab komisjon, et seda vanusepiirangut hõlmab nimetatud direktiivi artikli 4 lõige 1, kuivõrd see on elukutseliste pilotide „oluline ja määrav kutsenõue“, ning et see on proportsionaalne taotletava õiguspärase eesmärgi suhtes.

28. Vaidlust ei ole selles, kas direktiiv 2000/78 on käesolevas asjas kohaldatav. Küsimuse all on liidu teisese õiguse normi kehtivus esmase õiguse –harta – normi valguses.

29. Nimetatud direktiiv 2000/78 kujutab endast mittediskrimineerimise põhimõtte konkreetset väljendust töö saamise ja kutsealale pääsemise valdkonnas. Seega peab harta artikli 21 lõikele 1 tuginev analüütiline raamistik olema sarnane. Sel põhjusel võivad sellest direktiivist lähtudes välja töötatud kategooriad ja tõlgendusviisid pakkuda inspiratsiooni harta artikli 21 lõike 1 konkreetse sisu mõistmisel. Eelnimetatud kaks direktiivi sätet, millele komisjon tugineb, kajastavad konkreetset liidu seadusandja püüet saavutada kompromiss võistlevate huvide vahel, võimaldades põhjendada siseriiklikke meetmeid, mis lubavad erinevat kohtlemist vahetult vanuse alusel.¹⁰ Ja lõpuks räägib direktiivi kohase arvestamise kasuks ka vajadus tagada töösuhete valdkonnas liidu ja siseriikliku õiguse kohtulikul kontrollil ühtne lähenemine vanuse tõttu diskrimineerimise küsimuses.

30. Selles kontekstis kujutab mõiste „oluline kutsenõue“, millele komisjon direktiivist 2000/78 lähtudes tugineb, endast sellist konkreetset võimalust põhjendada ebavõrdset kohtlemist töö saamise valdkonnas, mis on võrdselt kasutatav ka harta artikli 21 lõike 1 raames. Euroopa Kohus on otsustanud, et mõne sellise omaduse nagu vanus, sugu või puue tõttu erinev kohtlemine ei ole harta artikli 21 lõike 1 rikkumine, „kui see omadus on teatud kutsetegevuse laadi või sellega liituvate tingimuste tõttu oluline ja määrav kutsenõue, tingimusel et niisuguse ebavõrdse kohtlemise eesmärk on õiguspärane ja nõue sellega proportsionaalne“.¹¹ Oluline ja määrav kutsenõue ei ole erineva kohtlemise aluseks olev põhjus – vanus – ise, vaid selle põhjusega seotud omadus.¹² Käesolevas asjas

8 – Vt analoogia alusel kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 44).

9 – Nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv, millega kehtestatakse üldine raamistik võrdseks kohtlemiseks töö saamisel ja kutsealale pääsemisel (EÜT 2000 L 303, lk 16; ELT eriväljaanne 05/04, lk 79).

10 – Vt selle kohta kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 55).

11 – Kohtuotsus, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 49).

12 – Vt selle kohta seoses direktiivi 2000/78 artikli 4 lõikega 1 kohtuotsused, 12.1.2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, punkt 35), 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 66) ja 13.11.2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, punkt 36).

tähendab vanusega seotud omadus konkreetset füüsilist võimekust, mis vanusega kahaneb.¹³ Euroopa Kohus on juba tunnistanud seda kui „olulist ja määravat kutsenõuet“ liinipiloodina töötamiseks.¹⁴ Et see nõue oleks harta artikli 21 lõikes 1 sätestatud diskrimineerimiskeelu põhimõtte lubatav piirang, peab see taotlema õiguspärast eesmärki ning olema proportsionaalne.¹⁵

31. Hinnang selle kohta, kas vaidlusalune meede võib olla põhjendatud kui oluline ja määrav kutsenõue, kattub sisuliselt piirangute suhtes kehtestatud nõuetega harta artikli 52 lõikes 1, mis on lõppkokkuvõttes aluseks harta artikli 21 lõikes 1 sätestatud õiguste võimalike piirangute kaalumisele.

32. Harta artikli 52 lõige 1 lubab piiranguid, kui need on ette nähtud seadusega ja arvestavad asjaomaste õiguste olemust, ning proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt võib piiranguid seada üksnes juhul, kui need on vajalikud ning vastavad tegelikult liidu poolt tunnustatud üldist huvi pakkuvatele eesmärkidele või kui on vaja kaitsta teiste isikute õigusi ja vabadusi.¹⁶

33. Käesolevas asjas puudub vaidlus selle üle, et vaidlusalune vanusepiirang on ette nähtud seadusega: see on sõnaselgelt sätestatud määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b. Lisaks ei saa kõnealuse vanusepiirangu piiratud ulatuse tõttu väita, et see oleks otseses vastuolus diskrimineerimiskeelu põhimõtte põhiolomusega.¹⁷

34. Seetõttu uurin nüüd, kas see vanusepiirang 1) taotleb õiguspärast eesmärki ja 2) vastab proportsionaalsuse nõuetele.

1) Õiguspärane eesmärk

35. Käesolevas asjas väidavad komisjon, Itaalia valitsus ja Lufthansa CityLine, et vaidlusalune meede taotleb eesmärki tagada ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase. See eesmärk, nagu Lufthansa CityLine väidab, on samuti seotud inimeste elu ja tervise kaitsega.

36. Eesmärk tagada ja säilitada liidus tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase on sõnaselgelt sätestatud määruse nr 216/2008 põhjenduses 1 ja artikli 2 lõikes 1, olles aluseks määrusele nr 1178/2011. Viimati nimetatud määrus kajastab samuti seda eesmärki oma põhjendustes 1 ja 11.

37. Ma ei kahtle, et lennuliikluse ohutus nagu ka ohutus teistes transpordisektorites¹⁸ on liidu poolt tunnustatud üldist huvi pakkuv eesmärk.¹⁹

2) Proportsionaalsus

38. Nüüd tuleb hinnata, kas vaidlusalune meede tegelikult vastab eesmärgile tagada lennuliikluse ohutus, kas see on vajalik selle eesmärgi saavutamiseks ning kas tekitatud ebasoodne olukord ei ole taotletavate eesmärkidega võrreldes ebaproportsionaalne.

13 — Vt kohtuotsused, 12.1.2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, punkt 41), 13.11.2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, punkt 37) ja 15.11.2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873, punkt 34).

14 — Vt kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 67).

15 — Kohtuotsus, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 49).

16 — Vt nt kohtuotsused, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 42), 29.4.2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, punktid 51 ja 52) ja 15.2.2016, N. (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, punkt 50).

17 — Vt selle kohta kohtuotsus, 29.4.2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, punkt 54).

18 — Seoses teeliikluse ohutusega vt nt kohtuotsus, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 51) ja suurt hulka seal viidatud kohtupraktikat.

19 — Vt selle kohta kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punktid 68 ja 69).

39. Itaalia valitsus ja Lufthansa CityLine leiavad, et vanusekriteerium 65 aastat on kohane ja vajalik taotletava eesmärgi saavutamiseks. W. Fries nõustub, et vanusepiirang on kohane saavutamaks ohutuse ühtne kõrge tase, kuna kogemusest nähtub, et füüsilised ja vaimsed võimed kalduvad vanusega vähenema. Ent tema hinnangul ei ole 65. eluaasta piir vajalik.

i) Kohasus

40. Minu arvates pole erist kahtlust, et põhimõtteliselt on vaidlusalune vanusepiirang sobiv taotletavate eesmärkide saavutamiseks. Nagu Euroopa Kohus märkis kohtuotsuses Prigge, on oluline, et liinipilootidel oleksid teatavad füüsilised võimed.²⁰ Osa neist võimetest aega mööda pöördumatult kahaneb.

41. Vanusepiirang 65 aastat näib seetõttu olevat sobiv meede saavutamaks eesmärgiks olevat lennuliikluse ohutuse kõrget taset.²¹

42. Ent W. Fries vaidleb vastu käesolevas asjas vaidluse all oleva normi sisemisele järjekindlusele, tuginedes Euroopa Kohtu otsusele Petersen.²² Ta väidab, et vanusepiirang 65 aastat ei taotle lennutranspordi ohutuse eesmärki järjekindlalt, kuna seda ei kohaldata mitteäriõigusele lennutranspordile, kus valitsevad samuti ohutusega seotud riskid.

43. Ma ei jaga seda seisukohta. Asjaolu, et vaidlusalune vanusepiirang on kohaldatav ainult äriõiguse lennutranspordis kasutatavate õhusõidukite pilootidele, ei sea sugugi kahtluse alla selle reegli järjekindlust väidetava õiguspärase eesmärgi taotlemisel, vaid tegelikult rõhutab hoopis meetme proportsionaalsust.

44. On ilmne, et lennunduses kohaldatakse erinevat laadi tegevustele erinevaid eeskirju vastavalt nõutavatele erinevatele ohutustasanditele, mis põhinevad riskide hierarhial, kusjuures äriõiguse lennutransport on selles hierarhias kõrgemal.

45. Kehtestades kõnealuse vanusepiirangu ainult äriõiguse lennutranspordi suhtes pani määrus nr 1178/2011 paika kompromissi, kohaldades inimeste arvust ja mõjutatud lennuohutuse huvide tähtsusest tulenevaid suuremaid riske arvesse võtvaid rangemaid standardeid.²³

ii) Vajalikkus

46. Ent W. Fries väidab, et tema suhtes kohaldatud vanusepiirang läheb kaugemale sellest, mis on vajalik. Ta esitab kaks argumenti.

47. Esimese argumendina väidab W. Fries, et puuduvad teaduslikud tõendid, et 65-aastased piloodid ei vasta äriõiguse lennutranspordi nõuetele. Näiteks toob ta mõned liiduvälised riigid, kus selline vanusepiirang puudub.

20 — Kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 67).

21 — Selles osas on Euroopa Kohus oma 13. septembri 2011. aasta kohtuotsuses Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 67) sedastanud, et „eriliste füüsiliste võimete omamist võib pidada „oluliseks ja määravaks kutsenõudeks“, sest „liinipilootide puhul on oluline, et neil oleksid muu hulgas erilised füüsilised võimed, kuna sellel elukutsel võivad füüsilised häired tuua endaga kaasa tõsiseid tagajärgi. Kahtlust ei ole ka selles, et need võimed vanusega vähenevad“.

22 — Kohtuotsus, 12.1.2010, C-341/08, EU:C:2010:4.

23 — Äriõiguse ja mitteäriõiguse tegevuse suhtes sisalduvad erinevad reeglid muu hulgas määruses nr 216/2008, määruses nr 1178/2011 ja määruses nr 695/2012. Vt määruse nr 216/2008 põhjendused 7 ja 8, millele viidatakse käesoleva ettepaneku punktis 3. Vt Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) selgitus erinevate lendude kohta veebilehel <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content>.

48. Teiseks märgib W. Fries, et tervis ja võimekus on oma loomult isikukohased ning erinevad pilooditi. Seetõttu tuleks nende hindamisele läheneda individuaalselt. Väheneva füüsilise võimekuse eeldust ei või kohaldada üldiselt kõikidele indiviididele. Seetõttu ei peaks vanus olema sõltumatu kriteerium. Vähem ranged meetmed võtaksid arvesse isiku võimekust individuaalsel tasandil. W. Fries rõhutab, et selline võimekus on võimalik tuvastada arstlike kontrollide süsteemi abil. Ta viitab, et alates litsentsiomanike 60. eluaastast, on nõutavate arstitõendite kehtivusaega lühendatud kuuele kuule vastavalt määruse nr 1178/2011 IV lisa punkti MED.A.045 alapunkti a alapunkti 2 alapunktile ii. Ta märkis ka, et piloote koolitatakse ning nende erialast võimekust kontrollitakse regulaarselt, nagu on ette nähtud määruse (EL) nr 965/2012²⁴ punktis ORO.FC.230.

49. Minu arvates ei saa W. Friesi argumentidega nõustuda. Analüüsin järjekorras mõlemat argumenti.

– *Vanusepiirangu kindlaksmääramine 65 aastale*

50. Vaevalt on küsitav asjaolu, et füüsiline võimekus üldiselt vanusega väheneb. Vaielda võib siiski selle üle, kuhu täpselt piir tõmmata. Seetõttu on tõsi, et nagu W. Fries väidab, võib valitseda mõningane meditsiiniline ebakindlus selle kindlaksmääramisel, mis on täpne vanusepiirang, millest edasi ei saa enam vajalikku tervislikku seisundit eeldada.²⁵

51. Ent otsus kehtestada vanusepiirang ning selle täpne kindlaksmääramine nõuab keerukat meditsiinilist ja tehnilist hindamist. Sellest tulenevalt on Euroopa seadusandjal lai kaalutlusruum selliste piirangute kehtestamisel.²⁶

52. Liidu seadusandja peab isegi niisuguse kaalutlusõiguse olemasolul võtma tehtava valiku puhul aluseks objektiivsed kriteeriumid ning tagama, et austataks põhiõigusi.²⁷ Rahvusvahelisel tasandil kehtestatud standardeid tuleb pidada selliste objektiivsete kriteeriumite oluliseks elemendiks.

53. Vanusepiirang 65 aastat on kooskõlas Rahvusvahelise Tsiivilennunduse Organisatsiooni (ICAO) poolt Chicago konventsiooni raamistikus välja töötatud standarditega, millele on antud kohane kaal nii määruses nr 216/2008 kui ka määruses nr 1178/2011.²⁸

54. Eeskätt on Chicago konventsiooni I lisa punktis 2.1.10 sätestatud 60-aastaseks saanud pilootide õiguste piiramine ning 65-aastaseks saanud pilootide õiguste kärpimine. Nimetatud lisa punktis 2.1.10.1 on ette nähtud, et osalisriigid ei luba piloodil olla rahvusvahelises ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki kapteniks, kui loaomanik on saanud 60-aastaseks või, juhul kui lennukit juhib üle ühe piloodi ning teine piloot on noorem kui 60, kui loaomanik on saanud 65-aastaseks.²⁹ Lisaks sisaldab nimetatud lisa punkt 2.1.10.2 soovitus, mille kohaselt piloodilõu välja andnud osalisriik ei tohiks lubada loaomanikul tegutseda rahvusvahelises ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki teise piloodina, kui ta on saanud 65-aastaseks.

24 — Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt määrusele nr 216/2008 (ELT 2012 L 296, lk 1).

25 — Kindlate vanusepiirangute kehtestamise üle on palju vaieldud ja vaieldakse jätkuvalt. Vt nt dokument AN-WP/7982 „Appendix C – Upper age limits for flight crew members“, ICAO, 2006, milles on ära toodud riikide ja eri organisatsioonide erinevad seisukohad vanusepiirangu 60 aasta suhtes, enne kui ICAO tõstis 2006. aastal vanusepiirangu 65 aastale. Vt ka Lennunduse Meditsiiniassotsiatsiooni lennundusohutuse komitee tsiivilennundusohutuse alamkomitee artikkel „The age 60 rule“, *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 75. aastakäik, nr 8, 2004, lk 708–715. Debati kohta Ameerika Ühendriikides vt ka Age 60 Aviation Rulemaking Committee, „Report to the Federal Aviation Administration“, 29.11.2006.

26 — Vt eeskätt kohtuotsus, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punktid 52 ja 64 ja seal viidatud kohtupraktika).

27 — Vt eeskätt kohtuotsus, 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, punkt 53 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 — Vt mh määruse nr 216/2008 põhjendused 3, 4 ja 7 ning artikli 2 lõige d ning määruse nr 1178/2011 põhjendus 11.

29 — 7. detsembril 1944 Chicagos alla kirjutatud rahvusvahelise tsiivilennunduse konventsioon koos hilisemate muudatustega. Chicago konventsiooni artiklis 38 on sätestatud, et kui osalisriik peab vajalikuks juurutada eeskirju või tegevust, mis erinevad mingis üksikasjas rahvusvaheliste normidega kehtestatud, peab ta viivitamatult teavitama ICAOd erinevustest oma praktika ja rahvusvaheliste normide vahel. Vt nt Jaapani raport „Relaxation of age limit of pilots engaged in air transport and ensurement of the health management system in airlines“, milles selgitatakse otsust tõsta vanusepiirang 68-aastani, dokument A39-WP277, ICAO töödokument, 29.8.2016.

55. Praegused Chicago konventsiooni vanusepiirangud tulenevad muudatusest, millega pärast rohkem vaidlemist ICAO raames tõsteti vanusepiirang 60 aastalt 65 aastale.³⁰ See vanusepiirang 65 aastat kajastab ka Ühinenud Lennuametite raamistikus kehtestatud reeglit.³¹

56. Sellised rahvusvahelised standardid on käesolevas asjas vaidluse all oleva normi proportsionaalsuse hindamisel väärtuslik tegur. Kuivõrd need põhinevad ulatuslikul erialasel arutelul ja teabel, loovad nad vanusepiirangu põhjendamisele tugeva aluse kui objektiivne ja mõistlik võrdlusmaterjal otsustajatele.³² Nad näitavad konsensust ja head tava sellises tehnilises valdkonnas, mis on oma loomult rahvusvaheline.³³

57. Kõnealuste vanusepiirangute muutmine liidu määruses³⁴ ning samuti rahvusvaheliste standardite raamistikus, ei muuda seda reeglit ebaproportsionaalseks ega meelevaldseks. Vastupidi, otsustajate kiiduväärt püüet kohandada eeskirjad uuemate teadmiste, sotsiaalsete arengute ning parimate rahvusvaheliste tavadega, ei või kasutada argumendina vanusepiirangu vajalikkuse kahtluse alla seadmiseks.

58. Kokkuvõttes näib liidu seadusandja otsus kehtestada vanusepiiranguks just 65 aastat olevat täielikult kooskõlas valdkonna rahvusvaheliste standarditega ning seda on lisaks mõistlikult kohandatud ja aastate jooksul täpsustatud. Sellise standardi vaidlustamiseks oleks vaja kindlalt tõendatud olulist põhjust, mida käesoleval juhul ei ole.

– *Vanus kui ainus kriteerium*

59. W. Fries heidab samuti ette seda, et kõnealune säte tugineb vanusele kui *ainsale* kriteeriumile. Pelgalt 65-aastaseks saamise tõttu, ei või isik enam töötada ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina. Ent minu arvates ei tähenda käesolevas asjas ka individuaalse lähenemise puudumine, et ei oleks järgitud vajalikkuse kriteeriumi.

60. Kehtestades üldise vanusepiirangu ärilise lennutranspordi konkreetses valdkonnas on liidu seadusandja rahvusvahelist praktikat järgides kasutanud õigusloomes lähenemist, mis kombineerib tervisekontrollil ja atesteerimisel põhinevat individuaalset lähenemist (kuni 60. eluaastani) ning pärast seda järkjärgulist litsentsiomanike õiguste piiramist kommertslenunduses.

61. Minu arvates kajastab selline regulatsioon seadusandja õiguspärast valikut. Alates teatavast vanusest, mil terviseriskid on tõenäoliselt kasvanud, on seadusandja lisanud tervisekontrollil ja atesteerimisel põhinevale individuaalsele lähenemisele teatavad täiendavad tingimused vanuserühmale 60–64 ning lõpuks välistab võimaluse töötada ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina neil, kes on saanud 65-aastaseks. Seda tehes on ta põiminud proportsionaalsuse eeskirjadesse, nähes ette piirangud vastavalt vanuse suurenemisele. Selleks on liidu seadusandja kehtestanud oma kaalutlusruumi piires üldise riskihinnangu alusel üldkohaldatava üldnormi, tagades selle ettenähtavuse, toimivuse ja hallatavuse nii erasektorile kui ka ametiasutustele.

30 — Chicago konventsiooni I lisa muudatus 167, mille ICAO nõukogu võttis vastu 10. märtsil 2006. Selle muudatusega kaasnenud arutelu kohta vt dokument AN-WP/7982, millele viidatakse 25. joonealuses märkuses.

31 — Vt varasem „Ühised lennundusnõuded“ (*Joint Aviation Requirements, JAR*) – lennumeeskonnaliikmete load (*Flight Crew Licensing, FCL*) 1 (JAR-FCL 1), Ühinenud Lennuametid, muudetud 1. detsembril 2006.

32 — Vt selle kohta inimõiguste komitee 25. märtsi 2003. aasta kommünikee nr 983/2001, CCPR/C/77/D/983/2001, punkti 8 lõige 3. Selles asjas, mis puudutas kodaniku- ja poliitiliste õiguste rahvusvahelise pakti artiklit 26, otsustas komitee, et ei saa järeldada, et erinev kohtlemine ei põhinevad objektiivsetel ja mõistlikel kaalutlustel, võttes arvesse, et tollase vanusepiirangu 60 aastat põhjendamiseks, viitas riik tollal kohaldatavale ICAO standardile.

33 — Nende rahvusvaheliste standardite väärtuse kohta vt kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:573, punkt 73) ning kohtujuristi ettepanek, Cruz Villalón, kohtuasi Prigge jt (C-447/09, EU:C:2011:321 punkt 66).

34 — Punkti FCL.065 muudeti 2015. aastal, vt 4. joonealune märkus.

62. Siinkohal tuleb rõhutada reegli ettenähtavuse ja toimivuse elemente. W. Friesi teist väidet, mis põhineb üldnormi ja üksikjuhtumi suhtel, võiks tegelikult kasutada alati, kui soovitakse vaidlustada vanusega seotud üldnormi. Ent nagu nende nimetusestki nähtub, luuakse üldnormid *üldistamise* teel. Nad on põhjendatud niikaua, kuni on võimalik olla seisukohal, et üldiselt on nad kohaselt kohaldatavad piisavale enamikule juhtumitest. See tähendab muidugi ka, et võib esineda individuaalseid erandeid. Ent see ei tähenda, et üldnorm tuleks läbi vaadata ja asendada individuaalse juhtumipõhise hindamisega. Kui see oleks nii, siis üldnorme ei eksisteeriks.

– *Proportsionaalsus kitsamas tähenduses*

63. Ning lõpuks, kui võtta kohaselt arvesse lennuliikluse ohutuse suurt tähtsust ning selle mõju teiste isikute õigustele ning samuti ärilise lennutranspordiga seotud riske, siis näib, et vaidlusalune õigusnorm on tasakaalustanud 65. aastaseks saanud pilootide õigused ning lennuliikluse ohutuse konkreetsed nõuded. Seetõttu ei saa käesolevas asjas vaidlustatud normi pidada selliseks, millega oleks kõnealusest vanusepiirangust mõjutatud isikud asetatud ebaproportsionaalselt ebasoodsamasse olukorda võrreldes taotletavate eesmärkidega.

e) Vahekokkuvõte

64. Eeltoodust tulenevalt teen ettepaneku vastata esimesele küsimusele, et Bundesarbeitsgerichti (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus) esimese küsimuse uurimisel ei ole ilmnenud ühtegi põhjust, mis võiks harta artikli 21 lõiget 1 arvestades mõjutada määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kehtivust.

2. Harta artikli 15 lõige 1

a) Analüüs

65. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib samuti kindlaks teha punkti FCL.065 alapunkti b kehtivuse harta artikli 15 lõike 1 valguses.

66. Harta artikli 15 lõikes 1 on sätestatud, et „[i]gaühel on õigus teha tööd ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal“. See õigus edendab isiklikku sõltumatust ja eneseteostust ning selle aluseks on inimväärikus.³⁵

67. Puudub vaidlus selle üle, et kõnealune vanusepiirang kujutab endast piirangut piloodi kutsealal töötamisele. See piirab võimalust tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina. Ent harta artikli 15 lõige 1 ei sätesta absoluutseid õigusi. Lubatud on piirangud vastavalt harta artikli 52 lõikes 1 sätestatud tingimustele, millele viidatakse käesoleva ettepaneku punktis 32.³⁶

68. W. Fries väidab, et vaidlusaluse õigusnormiga kehtestatud vanusepiirang on vastuolus harta artikli 15 lõikega 1, kuna see mõjutab *selle õiguse põhiolemust*.

69. Minu arvates ei saa sellise seisukohaga nõustuda. Nagu olen juba märkinud käesoleva ettepaneku punktis 33, ei või praegust pilootide vanusepiirangut ärilise lennutranspordi konkreetses valdkonnas selle piiratud laadi tõttu pidada selliseks, mis kahjustab vabalt valitud kutsealal tegutsemise õiguse põhiolemust. See mõjutab võimalust jätkata erialast karjääri teatavas sektoris konkreetse tegevuse piiratud etapil, avaldades oma mõju erialase karjääri hilisematel aastatel, mis on lähedal pensionieale,

35 — Vt selle kohta minu ettepanek, kohtuasi Lidl (C-134/15, EU:C:2016:169, punkt 26).

36 — Kohtuotsused, 30.4.2014, Pflieger jt (C-390/12, EU:C:2014:281, punkt 58) ja 7.7.2016, Muladi (C-447/15, EU:C:2016:533, punkt 51).

isegi kui nad sellega kokku ei lange. See ei hõlma – ennustades sellega juba minu vastust kolmandale eelotsuse küsimusele – kõiki võimalikke piloodi kutsealaga seotud ülesandeid. Seda kohaldatakse ainult võimalusele juhtida ärilist õhusõidukit, nagu on määratletud määruse nr 1178/2011 I lisa punktis FCL.010.

70. Võttes arvesse lennutranspordi ohutuse ülekaalukat tähtsust ning otsustaja kaalutlusruumi selles valdkonnas, on ka harta artikli 15 lõike 1 kontekstis suuresti kohaldatavad seoses harta artikli 21 lõikega 1 esitatud kaalutlused, mis puudutavad eesmärgi õiguspärasust ja vaidlustatud normi proportsionaalsust.³⁷

71. Ent siin on esitatud seoses meetme proportsionaalsusega eraldi argument: asjaolu, et kõnealune vanusepiirang on kohaldatav olenemata pensionieast. Nii on eelotsusetaotluse esitanud kohus väljendanud muret selle üle, et punkti FCL.065 alapunkt b on kohaldatav vaatamata sellele, kas sellest mõjutatud piloodid vastavad või ei vasta siseriiklikele tingimustele vanaduspensioni saamiseks. Saksamaal nagu ka teistes liikmesriikides ei ole vanaduspensioniga alati 65 aastat ning seda ollakse järgmiste põlvkondade osas pikendamas. Sellekohast muret väljendas ka W. Fries.

72. Itaalia valitsus väidab, et see argument ei ole asjakohane. Probleemid, mis tekivad lüngast piloodina töötamise vanusepiirangu ning pensioniea vahel, tuleb lahendada siseriiklikus õiguses. Üksikisikute majanduslikku laadi erihuvide ei ole ülimuslikud selliste õiguspärase huvide nagu ohutus ja turvalisus suhtes.

73. Minu arvates tuleb kaaluda seda, millist mõju vaidlusalune norm avaldab õigusele tegutseda vabalt valitud kutsealal, võttes seejuures arvesse võimalust jääda pensionile ja pensioniga seotud õigusi. Sellekohane hindamine tähendab minu meelest kaalul olevate üksikisikute ja üldiste õiguste tasakaalustamist. Just see ongi põhiõiguste kohtuliku kontrolli ülesanne.

74. Kutsealal tegutsemise vanusepiirangud ning kohustuslik pensioniiga mõjutavad harta artikli 15 lõikega 1 kaitstavaid õigusi.³⁸ Lisaks on sekkumine õigusse tegutseda vabalt valitud kutsealal tõsisem siis, kui kutsealal tegutsemine keelatakse kohustuslikus korras olenemata sellest, kas isiku tööiga on jõudnud lõpule vastavalt kohaldatavatele siseriiklikele õigusnormidele, mis reguleerivad pensionile jäämist ja pensioniga seotud õigusi.

75. Ent kuna käesoleval juhul esiteks punkti FCL.065 alapunkt b välistab sõnaselgelt vaid üht liiki tegevuse – tegutsemise ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina – ning teiseks teeb ta seda erialase karjääri kogupikkusega võrreldes vaid suhteliselt piiratud perioodi osas, siis asun seisukohale, et kõnealune meede ei aseta mõjutatud isikuid ebaproportsionaalselt ebasoodsamasse olukorda.

76. Lõpuks tuleb lisada, et lisaks kehtivuse kohtulikul kontrollil mõõdupuuks olemisele on harta artikli 15 lõikel 1 oma roll mängida ka siseriikliku kohtu esitatud kolmanda küsimuse tõlgendussuunisena mõiste „äriine lennutransport“ sisustamisel.

37 — Vanuse tõttu diskrimineerimise keelu põhimõtte töösuhtes ning õigus tegutseda kutsealal on tihedalt põimunud. Seda tõendab asjaolu, et Euroopa Sotsiaalõiguste Komitee uurib diskrimineerimisega seotud küsimusi vastavalt Euroopa sotsiaalharta artikli 1 lõikele 2, mille kohaselt lepingupoole kohustuvad „tõhusalt kaitsma töötaja õigust teenida endale elatist vabalt valitud kutsealal“. Põhiõiguste harta selgituste kohaselt on see säte olnud inspiratsiooniks harta artikli 15 lõikele 1. Vt Euroopa Sotsiaalõiguste Komitee sisuline otsus, 2.7.2013, Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) vs. Norra, kaebus nr 74/2011, punktid 104 ja 105.

38 — Euroopa Kohus on seoses direktiiviga 2000/78 märkinud, et juhtudel, mis puudutavad kohustuslikku pensioniiga või töölepingute automaatset lõpetamist, tuleb vanuse tõttu diskrimineerimise keelu põhimõtet lahti mõtestades arvestada õigust teha tööd, mida on tunnustatud harta artikli 15 lõikes 1. Vt nt kohtuotsused, 21.7.2011, Fuchs ja Köhler (C-159/10 ja C-160/10, EU:C:2011:508, punkt 62), ning 5.7.2012, Hörnfeldt (C-141/11, EU:C:2012:421, punkt 37).

b) Vahekokkuvõte

77. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu teise küsimuse kohta märgiksin kokkuvõtvalt, et selle uurimisel ei ole ilmnenud ühtegi põhjust, mis võiks harta artiklit 15 arvestades mõjutada määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kehtivust.

B. Mõiste „äriline lennutransport“ tõlgendamine

78. Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib lisaks seda, kuidas tõlgendada mõistet „äriline lennutransport“ punkti FCL.065 alapunktis b. Nimetatud kohus märgib, et kui seda sätet peetakse kehtivaks – nagu ma olengi soovitanud – siis sõltuks W. Friesi nõue siseriikliku õiguse kohaselt sellest, kas ta oli muu hulgas endiselt volitatud tegema nn ülelende ja/või oleks vaatamata 65-aastaseks saamisele võinud endiselt töötada õhusõiduki pardal lennuõpetaja ja kontrollpiloodina.

79. Lufthansa CityLine väidab, et lennutranspordi ohutuse ning inimelu ja tervise kaitsmise tähtsust arvestades ei peaks lubama 65-aastaseks saanud isikutel tegutseda piloodina lennuettevõtjate juures. Selle seisukoha kohaselt tuleks välistada võimalus, et 65-aastaseks saanud isikud juhivad ülelende ning on lennu ajal piloodikabiinis hõivatud koolitustegevuse või kontroll-lendudega.

80. W. Fries, Itaalia valitsus ja komisjon on vastupidisel seisukohal: ülelennud, mille puhul ei veeta reisijaid, kaupa ega posti, ning koolitustegevus ja kontroll-lennud, mille puhul üle 65-aastane piloot viibib õhusõiduki piloodikabiinis jälgiva meeskonnaliikmena, ei ole hõlmatud mõistega „äriline lennutransport“ punkti FCL.065 alapunkti b tähenduses, võttes arvesse selle mõiste määratlust määruse nr 1178/2011 I lisa punktis FCL.010.

81. Ma nõustun. Minu arvates kinnitavad mõiste „äriline lennutransport“ sellist tähendust nii grammatiline, süstemaatiline kui ka teleoloogiline tõlgendus.

1. Grammatiline tõlgendus

82. Esiteks on punkti FCL.065 alapunktis b sätestatud, et „65-aastane või vanem piloodiloo omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina“.

83. Punkti FCL.065 alapunktis b kasutatud mõiste „äriline lennutransport“ tõlgendamiseks on vaja viidata selle mõiste määratlusele punktis FCL.010. Selles sättes on määratletud kogu „FCL osas“ kasutatavad mõisted.

84. Punktis FCL.010 on sätestatud: „„äriline lennutransport“ – reisijate-, kauba- või postivedu tasu või hüvitise eest“.

85. Nii peavad selleks, et tegevus kuuluks mõiste „äriline lennutransport“ kohaldamisalasse, üheaegselt eksisteerima kolm elementi. Esiteks, peab tegemist olema „veoga“. Teiseks, peab veetama reisijaid, kaupa või posti. Kolmandaks, peab eksisteerima tasu või hüvitis.

86. Mis puudutab *ülelende*,³⁹ siis isegi kui nende puhul võib väita, et tegemist on „veoga“, kuna õhusõidukit veetakse ühest kohast teise, siis puudub teine element, st reisijad, kaup või post. Tegu võib olla lennuki veoga, aga mitte reisijate-, kauba- või postiveoga. Kui lähtuda sõnade üldkeelsest tähendusest, siis tähendaks väide, et tühi lennuk ise on „kaup“, minu meelest olulist kaugenemist kõnealuse sätte sõnastusest.⁴⁰

87. Mis puudutab *koolitust ja kontroll-lende*, siis nende puhul puudub nii esimene kui ka teine element. Isegi kui nende tegevuste puhul isikud liiguvad ühest kohast teise, siis puudub vedu selles tähenduses, et isikute vedu punktist A punkti B oleks selle tegevuse peamine eesmärk.⁴¹

88. Ainult tasu element võib eksisteerida mõlemal juhul, olenevalt konkreetsetest lepingulistest või muudest suhetest. See ei ole siiski piisav, et sellised tegevused kuuluksid mõiste „äriline lennutransport“ kohaldamisalasse.

2. Süstemaatiline tõlgendus

89. Süstemaatilises vaatenurgast, võttes arvesse määruse nr 1178/2011 teisi sätteid, tuleb märkida, et punkti FCL.065 alapunkt b ei mõjuta lubade kehtivust. See säte piirab ainult loaga seotud õigusi selliselt, et nende suhtes kehtib konkreetne piirang tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina. Nagu W. Fries on märkinud, reguleeritakse lubade tühistamist ja peatamist eraldi määruse punktis FCL.070. Samuti tasub mainimist, et nagu Itaalia valitsus märgib, sisaldab määruse nr 1178/2011 IV lisa punkt MED.B.010 meditsiiniliste nõuete kohta klassi 1 tervisetõendi väljaandmiseks konkreetset reeglit, mille kohaselt „tehakse südame-veresoonkonna ulatuslik kontroll esimesel tervisetõendi kehtivuse pikendamisele või taastamisele eelneval läbivaatusel, kui tõendiomanik on vähemalt 65-aastane, ning pärast seda iga nelja aasta järel“.

90. Seetõttu on selge, et punkti FCL.065 alapunktiga b ei ole silmas peetud laiemat mõju kui see üks välistus, mis on selles sõnaselgelt ette nähtud.

91. Lisaks toetab eelmisi järeldusi ka laiem süstemaatiline tõlgendus, milles võetakse arvesse komisjoni määrust nr 965/2012.

92. Lufthansa CityLine'i argumendid näivad tuginevat eeldusele, et *kõik* pilootide tegevused lennuettevõtja juures kujutavad endast „ärilist lennutransporti“. Ent selle argumendi saab hõlpsasti ümber lükata, nagu Itaalia valitsus õigesti märgib, viidates samuti määruse nr 216/2008 alusel vastu võetud määrusele nr 965/2012.

39 — Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuse aluseks on mõiste „Leerflüge“ (sõnasõnal „tühilend“). Poolte seisukohtades põhikohtuasjas kasutatakse mõistet „Leer- und Überführungsflüge“, mille vasteks on „ülelennud“. Ülelendu võib määratleda kui „lendu, mille eesmärgiks on õhusõiduki baasi tagasiviimine, õhusõiduki siirdamine ühest asukohast teise või õhusõiduki viimine hooldusjaama või sealt äratoomine“. Crane, D., *Dictionary of Aeronautical Terms*, 5. trükk, Aviation Supplies & Academics, Newcastle, Washington, 2015, lk 210.

40 — Lennukit (osadeks võetult või tervena) võidakse vedada tavalise kaubana teise õhusõiduki lastiruumis.

41 — Vt analoogia alusel kohtuotsus, 28.7.2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, punkt 36), ning minu ettepanek selles kohtuasjas (C-80/15, EU:C:2016:104, punkt 42).

93. Määruse nr 965/2012 artikli 2 lõikes 1 on mõiste „äriline lennutransport“ määratletud sisuliselt samas sõnastuses nagu punktis FCL.010. Määruse nr 965/2012 III lisa punkti ORO.AOC.125⁴² kohaselt võib lennuettevõtja sertifikaadi omanik teha selles sättes loetletud tingimusel mitteärilisi lende õhusõidukiga, mida üldjuhul kasutatakse äriliseks lennutranspordiks.

94. Viimati nimetatud punkt on tähtis. See kinnitab, et ettevõtjad, kes tavaliselt tegelevad ärilise lennutranspordiga, võivad teha ka muid lende, millele vaidlusalune vanusepiirang ei ole kohaldatav.

3. Teleoloogiline tõlgendus

95. Nagu Lufthansa CityLine märgib, on kõnealuse sätte eesmärk saavutada lennundussektoris ohutuse ühtlustatud kõrge tase. Seda eesmärki taotletakse määrustega nr 1178/2011 ja nr 216/2008 kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega.

96. Ent proportsionaalsuse põhimõttega ongi täpselt kooskõlas see, et vanusepiirang on kehtestatud ainult ärilise lennutranspordi lendudele, millega kaasnevad suuremad riskid ning millel võivad olla hävitavad tagajärjed. Jättes selle vanusepiirangu muudele tegevustele peale ärilise lennutranspordi üldises korras kohaldamata, ei ole liidu seadusandja jätnud ohutust tähelepanuta. Muude tegevuste suhtes, mida ei mõjuta ärilise lennutranspordi suured riskid, on peetud piisavaks tagatiseks eeskirju, mille kohaselt tuleb pärast 60-aastaseks saamist uuendada tervisetõendeid iga kuue kuu järel.⁴³

97. W. Fries väidab ning ka eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab oma kolmandas küsimuses sellega seoses asjaolule, et üle 65-aastane piloot ei juhi lennuõpetaja ja/või kontrollpiloodina ise aktiivselt õhusõidukit. Ta viibib piloodikabiinis pelgalt kui jälgiva lennumeeskonna liige. Sellest tulenevalt puudub tal kontroll õhusõiduki üle ning tema tegevus ei mõjuta otseselt lennu ohutust.

98. Ning lõpuks, nagu W. Fries õigesti väidab, riivab kõnealune vanusepiirang niihästi diskrimineerimiskeelu põhimõtet kui ka õigust vabalt kutsealal tegutseda. Kuivõrd see kujutab endast erandit piloodina tegutsemise suhtes ning samuti piirangut harta artikli 15 lõikes 1 tunnustatud õigusele, ei tohiks seda tõlgendada laialt. Seetõttu ei ole põhjendatud selle sätte laiendamine, olenemata selle grammatilistest ja süstemaatilistest joontest, kaugemale selle sõnaselgelt nimetatud tegevusest.

4. Vahekokkuvõte

99. Kokkuvõttes olen seisukohal, et kolmandale küsimusele tuleks vastata, et mõistet „äriline lennutransport“ komisjoni määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b tuleb tõlgendada vastavalt määratlusele sama lisa punktis FCL.010 selliselt, et see ei hõlma lennuettevõtja poolt korraldatud niinimetatud ülelende, mille puhul ei veeta reisijaid, kaupa ega posti, ega koolitust ega kontroll-lendude sooritamist, mille puhul üle 65-aastane piloot viibib õhusõiduki piloodikabiinis jälgiva meeskonnaliikmena.

42 — Punkt ORO.AOC.125: „Lennuettevõtja sertifikaadi omaniku käitamistingimustes loetletud õhusõidukite mitteärilised lennud a) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik võib teha mitteärilisi lende õhusõidukiga, mida üldjuhul kasutatakse äriliseks lennutranspordiks ja mis on ära märgitud asjaomase lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes, tingimusel et käitaja teeb järgmist: 1) kirjeldab asjaomast mitteärilist lennutegevust üksikasjalikult lennutegevuskäsiraamatus, sealhulgas: i) märgib ära kohaldatavad nõuded; ii) märgib selgelt ära kõik erinevused ärilise ja mitteärilise lennutegevuse käitamisprotseduuride vahel; iii) kirjeldab vahendeid, millega tagatakse, et kõik käitamistegevuses osalevad töötajad on tutvunud kõikide käitamisega seotud protseduuridega; 2) esitab kõik alapunkti a alapunkti 1 alapunktis ii osutatud käitamisprotseduuride puhul kindlakstehtud erinevused pädevale asutusele eelnevalt heakskiitmiseks. b) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes käitab alapunktis a osutatud lende, ei ole kohustatud esitama käesoleva osa kohast deklaratsiooni.“

43 — Määruse nr 1178/2011 IV lisa punkti MED.A.045 alapunkti a alapunkti 2 alapunktiga ii on vähemalt 60-aastaste klassi 1 tervisetõendite kehtivusaega lühendatud kuue kuuni. Sama lisa punkti MED.A.030 alapunktis f on ette nähtud, et „[a]metipiloodi loa (CPL), teise piloodi loa (MPL) või liinipiloodi loa (ATPL) taotlejal ja omanikel peab olema vähemalt klassi 1 tervisetõend“.

V. Ettepanek

100. Eeltoodust lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Bundesarbeitsgerichti (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus) esitatud küsimustele järgmiselt:

- Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esimese ja teise küsimuse uurimisel ei ole ilmnenud ühtegi põhjust, mis võiks harta artikli 15 lõiget 1 ja artikli 21 lõiget 1 arvestades mõjutada komisjoni 3. novembri 2011. aasta määruse (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008, I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kehtivust.
- Mõistet „äriline lennutransport“ määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b tuleb tõlgendada vastavalt määratlusele sama lisa punktis FCL.010 selliselt, et see ei hõlma lennuettevõtja poolt korraldatud niinimetatud ülelende, mille puhul ei veeta reisijaid, kaupa ega posti, ega koolitust ega kontroll-lendude sooritamist, mille puhul üle 65-aastane piloot viibib õhusõiduki piloodikabiinis jälgiva meeskonnaliikmena.