



## Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA  
MICHAL BOBEK  
prednesené 21. marca 2017<sup>1</sup>

**Vec C-190/16**

**Werner Fries  
proti  
Lufthansa CityLine GmbH**

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory, Nemecko)]

„Dopravná politika — Letecká doprava — Nariadenie Komisie č. 1178/2011 — Platnosť bodu FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia č. 1178/2011 — článok 15 ods. 1 a článok 21 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len ‚Charta‘) — Slobodná voľba povolania a právo na prácu — Rovnaké zaobchádzanie z dôvodu veku — Veková hranica 65 rokov pre pilotov v obchodnej leteckej doprave — Letecká bezpečnosť — Vymedzenie ‚obchodnej leteckej dopravy‘ — Technické prelety a činnosť školiteľa a skúšajúceho“

### I. Úvod

1. Pán Fries pracoval ako pilot pre spoločnosť Lufthansa CityLine GmbH (ďalej len „Lufthansa CityLine“). Keď dovŕšil vek 65 rokov, letecká spoločnosť ho odmietla ďalej zamestnávať, hoci podľa platnej kolektívnej zmluvy mala jeho zmluva trvať ešte dva mesiace. Letecká spoločnosť usúdila, že pracovný pomer nemôže pokračovať, lebo podľa práva EÚ držiteľa preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, nesmú pôsobiť ako piloti lietadiel v obchodnej leteckej doprave. Pán Fries však tvrdí, že jeho pracovný pomer v spoločnosti Lufthansa CityLine mal trvať ďalšie dva mesiace, kým by dosiahol dôchodkový vek. V uvedenom období mohol pôsobiť ako inštruktor, skúšajúci a pilot technických preletov.

2. Za týchto okolností sa vnútroštátny súd po prvé pýta na platnosť ustanovenia práva EÚ upravujúceho vekovú hranicu – bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 [ďalej len „bod FCL.065 písm. b)“]<sup>2</sup> – z hľadiska zákazu diskriminácie z dôvodu veku (článok 21 ods. 1 Charty) a práva na prácu a slobodnej voľby povolania (článok 15 ods. 1 Charty). Po druhé, ak sa má uvedené ustanovenie považovať za platné, vnútroštátny súd sa pýta na výklad pojmu „obchodná letecká doprava“. Konkrétne kladie otázku, či tento pojem zahŕňa lety na účely výcviku a preskúšania a technické prelety.

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — Nariadenie z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 2011, s. 1), zmenené a doplnené nariadením Komisie (EÚ) č. 290/2012 z 30. marca 2012 (Ú. v. EÚ L 100, 2012, s. 1).

## II. Právny rámec

### A. Nariadenie č. 216/2008

3. Nariadením č. 1178/2011, ktorého sa týka prejednávaná vec, sa vykonáva nariadenie (ES) č. 216/2008.<sup>3</sup> Odôvodnenia 1, 3, 4, 7 a 8 posledného uvedeného nariadenia znejú takto:

„(1) V civilnom letectve by sa mala za každých okolností zaručiť vysoká a jednotná úroveň ochrany európskych občanov prijatím spoločných bezpečnostných predpisov a opatrení, pomocou ktorých sa zaručí, aby výrobky, osoby a organizácie v Spoločenstve spĺňali tieto predpisy, ako aj predpisy prijaté na ochranu životného prostredia. Prispelo by to k uľahčeniu voľného pohybu tovaru, osôb a organizácií na vnútornom trhu.

...

(3) Chicagský dohovor už ustanovuje minimálne normy na zaistenie bezpečnosti civilného letectva a ochrany životného prostredia, ktorá s ňou súvisí. Základné požiadavky a predpisy Spoločenstva prijaté na ich vykonávanie by mali zabezpečiť, aby si členské štáty plnili povinnosti, ktoré im Chicagský dohovor ukladá, vrátane povinností voči tretím krajinám.

(4) Spoločenstvo by malo v súlade s normami a odporúčanými postupmi Chicagského dohovoru ustanoviť základné požiadavky na výrobky, súčasti a zariadenia leteckej techniky, na osoby a organizácie, ktoré sa podieľajú na prevádzke lietadiel, a na osoby, ktoré sa podieľajú na výcviku a zdravotných prehliadkach pilotov, a výrobky, ktoré sa pri nich využívajú. Komisia by mala byť poverená vypracovaním potrebných vykonávacích predpisov.

...

(7) Výrobkom, súčastiam a zariadeniam leteckej techniky, prevádzkovateľom, ktorí sa podieľajú na obchodnej leteckej doprave, ako aj pilotom a osobám a organizáciám, ktoré sa podieľajú na výcviku a zdravotných prehliadkach pilotov, a výrobkom, ktoré sa pri nich využívajú, by sa malo vydať osvedčenie alebo preukaz spôsobilosti, ak spĺnia základné požiadavky, ktoré ustanoví Spoločenstvo v súlade s normami a odporúčanými postupmi Chicagského dohovoru. Komisia by mala byť poverená vypracovaním potrebných vykonávacích predpisov na vytvorenie podmienok pre vydanie osvedčenia alebo podmienok pre jeho náhradu vyhlásením o spôsobilosti s prihliadnutím na riziká spojené s rôznymi druhmi prevádzky, ako sú určité typy leteckých prác a miestnych letov malými lietadlami.

(8) Pravidlá prevádzky a udeľovania preukazov spôsobilosti pre neobchodné prevádzky by sa mali upraviť vzhľadom na zložitosť lietadla a mala by sa stanoviť príslušná definícia.“

4. Článok 2 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008 stanovuje, že „základným cieľom tohto nariadenia je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe“.

3 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 2008, s. 1), v znení zmenenom a doplnenom nariadením Komisie (ES) č. 690/2009 z 30. júla 2009 (Ú. v. EÚ L 199, 2009, s. 6), nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 2009, s. 51) a nariadením Komisie (EÚ) č. 6/2013 (Ú. v. EÚ L 4, 2013, s. 34).

## B. Nariadenie č. 1178/2011

5. Odôvodnenie 11 nariadenia č. 1178/2011 znie takto:

„S cieľom zabezpečiť bezproblémový prechod a vysokú jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Únii by mali vykonávacie opatrenia odzrkadľovať najnovší stav techniky vrátane najlepších postupov, ako aj vedecký a technický pokrok v oblasti výcviku pilotov a zdravotnej spôsobilosti posádky lietadla. Zodpovedajúcim spôsobom by sa mali zohľadniť aj technické požiadavky a administratívne postupy, na ktorých sa do 30. júna 2009 dohodlo v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len ‚ICAO‘ International Civil Aviation Organisation) a Spojených leteckých úradov, ako aj platné právne predpisy týkajúce sa konkrétneho prostredia v jednotlivých štátoch.“

6. Článok 1 ods. 1 nariadenia č. 1178/2011 stanovuje, že nariadenie upravuje podrobné pravidlá okrem iného pre „rôzne kvalifikačné kategórie pre preukazy spôsobilosti pilotov, podmienky vydania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia preukazov spôsobilosti, oprávnení a povinností držiteľov preukazov spôsobilosti, podmienky prevodu existujúcich národných preukazov spôsobilosti pilotov a národných preukazov spôsobilosti palubných technikov, ako aj podmienky uznávania preukazov spôsobilosti z tretích krajín“.

7. Článok 3 nariadenia č. 1178/2011 v znení uplatniteľnom na skutkové okolnosti stanovuje: „Bez toho, aby bol dotknutý článok 7, piloti lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) a v článku 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008 musia spĺňať technické požiadavky a administratívne postupy ustanovené v prílohe I a prílohe IV k tomuto nariadeniu.“

8. Bod FCL.010 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 (ďalej len „bod FCL.010“) obsahuje vymedzenia pojmov platné pre časť FCL (vydávanie preukazov spôsobilosti letovej posádky). Stanovuje, že „obchodná letecká doprava“ znamená dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo za prenájom“.

9. Bod FCL.065 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 nazvaný „Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti, ktorí dosiahli vek 60 rokov, v obchodnej leteckej doprave“ v znení uplatniteľnom na spor prejednávaný vnútroštátnym súdom<sup>4</sup> stanovuje:

„a) Vek 60 – 64 rokov. Letúny a vrtuľníky. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave s výnimkou prípadu, keď pôsobí:

1. ako člen viacpilotnej posádky a
2. za predpokladu, že takýto držiteľ je jediným pilotom v letovej posádke, ktorý dosiahol vek 60 rokov.

b) Vek 65 rokov. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave.“

4 — Toto ustanovenie bolo zmenené a doplnené nariadením Komisie (EÚ) 2015/445 zo 17. marca 2015 (Ú. v. EÚ L 74, 2015, s. 1). Pozri bod 1 prílohy I: „a) Vek 60 – 64 rokov. Letúny a vrtuľníky. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave s výnimkou prípadu, keď je členom viacpilotnej posádky. b) Vek 65 rokov. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, s výnimkou držiteľa preukazu spôsobilosti pilota balónov alebo vetroňov, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave. c) Vek 70 rokov. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota balónov alebo vetroňov, ktorý dosiahol vek 70 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot balónov alebo vetroňov v obchodnej leteckej doprave.“

### III. Skutkový stav, konanie a prejudiciálne otázky

10. Pán Fries bol zamestnaný v spoločnosti Lufthansa CityLine od roku 1986. Bol kapitánom lietadla typu Embraer. Plnil tiež úlohy pri výcviku iných pilotov.

11. V októbri 2013 dosiahol pán Fries vek 65 rokov. Spoločnosť Lufthansa CityLine pána Friesa požiadala, aby k 31. októbru 2013 vrátil poskytnuté pracovné prostriedky. Po tomto dátume už nebol zamestnancom spoločnosti Lufthansa CityLine. Podľa názoru leteckej spoločnosti pán Fries po dosiahnutí veku 65 rokov už nemohol byť zamestnaný ako pilot v dôsledku vekového obmedzenia stanoveného v bode FCL.065 písm. b) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011.

12. Pracovná zmluva medzi spoločnosťou Lufthansa CityLine a pánom Friesom však mala trvať do 31. decembra 2013. Bolo to spôsobené pravidlom stanoveným v platnej kolektívnej zmluve, podľa ktorého sa platnosť zmlúv končila po dosiahnutí dôchodkového veku upraveného v zákonom stanovenom dôchodkovom systéme. Pán Fries mal tento dôchodkový vek dosiahnuť vo veku 65 rokov a dva mesiace.

13. V dôsledku toho existuje dvojmesačný rozdiel medzi dátumom, ku ktorému spoločnosť Lufthansa CityLine prestala zamestnávať pána Friesa, a dátumom, ku ktorému sa podľa kolektívnej zmluvy mala skončiť jeho pracovná zmluva.

14. Pán Fries tvrdí, že svoju pracovnú zmluvu mohol plniť ďalšie dva mesiace po svojich 65. narodeninách až do dovŕšenia dôchodkového veku. Mohol stále pôsobiť ako pilot technických preletov, inštruktor a skúšajúci v súlade s preukazmi spôsobilosti, ktorých bol držiteľom. V predmetnom období bol pán Fries stále držiteľom týchto oprávnení: preukaz spôsobilosti dopravného pilota (ATPL) vrátane kvalifikácie pre lietadlo typu Embraer; oprávnenie inštruktora typovej kvalifikačnej kategórie (TRI) na výcvik pilotov v lietadlách a na simulátoroch pre lietadlo typu Embraer; oprávnenie skúšajúceho typovej kvalifikačnej kategórie (TRE) na preskúšavanie v lietadlách a na simulátoroch na účely získania alebo predĺženia preukazov spôsobilosti pre lietadlo typu Embraer; a oprávnenie skúšajúceho (SEN) na organizovanie previerok skúšajúcich typovej kvalifikačnej kategórie (TRE) bez ohľadu na typ lietadla.

15. Pán Fries podal žalobu, ktorou sa domáhal vyplatenia odmeny za mesiace november a december 2013. Z písomných pripomienok predložených Súdnemu dvoru vyplýva, že prvostupňový aj druhostupňový súd vyhovej väčšine žalobných návrhov.

16. Obaja účastníci konania podali na vnútroštátny súd Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory, Nemecko) kasačný opravný prostriedok. Spoločnosť Lufthansa CityLine navrhuje zamietnutie žaloby, zatiaľ čo pán Fries sa domáha vyplatenia požadovanej sumy v plnom rozsahu.

17. Vnútroštátny súd vysvetľuje, že podľa vnútroštátneho práva<sup>5</sup>, pokiaľ existuje pracovná zmluva, ktorá môže byť plnená, zamestnávateľ sa dopustí porušenia povinnosti, ak nesúhlasí s plnením, ktoré mu riadne navrhne zamestnanec. V takom prípade môže zamestnanec požadovať dojednanú odmenu za služby neposkytnuté v dôsledku porušenia povinnosti. Ak však zamestnanec nie je schopný splniť svoj záväzok, nedôjde k porušeniu povinnosti zo strany zamestnávateľa. Ak zamestnanec nemôže vôbec alebo čiastočne vykonávať úlohy dohodnuté v pracovnej zmluve, zamestnávateľ je povinný zohľadniť jeho práva a záujmy v zmysle vnútroštátneho práva: znamená to, že zamestnanca poverí plnením iných úloh, ktoré je schopný plniť. Ak zamestnávateľ poruší túto povinnosť, zamestnanec od neho môže požadovať náhradu škody.

5 — § 241 ods. 2, § 293, 297 a 615 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB, nemecký občiansky zákonník).

18. Za týchto okolností sa Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Je bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 zlučiteľný so zákazom diskriminácie z dôvodu veku podľa článku 21 ods. 1 [Charty]?
2. Je bod FCL.065 písm. b) prílohy I nariadenia (EÚ) č. 1178/2011 zlučiteľný s článkom 15 ods. 1 Charty, podľa ktorého má každý právo na prácu a vykonávanie slobodne zvoleného alebo prijatého povolania?
3. V prípade kladnej odpovede na prvú a druhú prejudiciálnu otázku:
  - a) Patria pod pojem ‚obchodná letecká doprava‘ v zmysle bodu FCL.065 písm. b), resp. vymedzenia tohto pojmu v bode FCL.010 prílohy I [nariadenia č. 1178/2011], aj tzv. technické prelety v rámci prevádzky leteckej spoločnosti, pri ktorých sa neprepravujú ani cestujúci, ani náklad, ani pošta?
  - b) Patrí pod pojem ‚obchodná letecká doprava‘ v zmysle bodu FCL.065 písm. b), resp. vymedzenia tohto pojmu v bode FCL.010 prílohy I [nariadenia č. 1178/2011], výcvik a organizovanie skúšok, pri ktorých sa pilot, ktorý má viac ako 65 rokov, zdržiava v pilotnej kabíne lietadla ako nelietajúci člen posádky?“

19. Pán Fries, spoločnosť Lufthansa CityLine, talianska vláda a Európska komisia predložili v prejednávanej veci písomné pripomienky.

#### **IV. Posúdenie**

20. Tieto návrhy majú nasledujúcu štruktúru. Po prvé sa budem zaoberať zlučiteľnosťou bodu FCL.065 písm. b) s článkom 21 ods. 1 a článkom 15 ods. 1 Charty (časť A). Po druhé keďže dospejem k záveru, že toto ustanovenie je podľa môjho názoru zlučiteľné s vyššie uvedenými právami zakotvenými v Charte, ponúknem výklad pojmu „obchodná letecká doprava“ uvedeného v bode FCL.010 a bode FCL.065 písm. b) (časť B).

##### **A. Zlučiteľnosť bodu FCL.065 písm. b) s Chartou**

21. Bod FCL.065 písm. b) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 upravuje vekové obmedzenie pôsobenia pilotov: stanovuje, že držiteľia preukazu spôsobilosti pilota, ktorí dosiahli vek 65 rokov, nesmú pôsobiť ako piloti lietadiel v obchodnej leteckej doprave. Prvou a druhou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či je toto vekové obmedzenie zlučiteľné s Chartou: po prvé so zákazom diskriminácie z dôvodu veku podľa článku 21 ods. 1 a po druhé s právom na prácu a na vykonávanie slobodne zvoleného alebo prijatého povolania podľa článku 15 ods. 1. Postupne preskúmam zlučiteľnosť dotknutého ustanovenia s oboma právami.



## **1. Článok 21 ods. 1 Charty**

22. Podľa článku 21 ods. 1 Charty je akákoľvek diskriminácia z dôvodu veku zakázaná. Zákaz diskriminácie zakotvený v článku 20 Charty ako vyjadrenie všeobecnej zásady rovnakého zaobchádzania v práve EÚ<sup>6</sup> znamená, že: a) s porovnateľnými situáciami sa nesmie zaobchádzať rozdielne, b) na úkor chránenej skupiny, c) na základe jedného z dôvodov, na ktoré sa vzťahuje ochrana, d) pokiaľ také zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené cieľom všeobecného záujmu uznaného zo strany EÚ a nie je v súlade so zásadou proporcionality.

### **a) Rozdielne zaobchádzanie s porovnateľnými situáciami**

23. Bod FCL.065 písm. b) upravuje rozdielne zaobchádzanie s osobami, ktoré sú v porovnateľnej situácii. Držiteľ preukazu spôsobilosti, na ktorého sa vzťahuje obmedzenie pôsobenia ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave vo veku 65 rokov, vykazuje určite viac podobností než rozdielov v porovnaní s mladším pilotom, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti na vykonávanie rovnakej činnosti.<sup>7</sup> Na oboch sa vzťahuje rovnaký regulačný režim, v rámci ktorého súťažia v podstate o rovnaké pracovné miesta.

### **b) Na úkor chránenej skupiny**

24. S pilotmi po dosiahnutí veku 65 rokov, ktorých pôsobenie ako pilotov lietadiel v obchodnej leteckej doprave nie je povolené, sa zaobchádza menej priaznivo z dôvodu ich veku.<sup>8</sup> Majú zakázané vykonávať určitý druh činnosti.

### **c) Na základe dôvodu, na ktorý sa vzťahuje ochrana**

25. Jediným kritériom, na ktorom je obmedzenie podľa bodu FCL.065 písm. b) založené, je vek, ktorý je jedným z „podozrivých dôvodov“ výslovne uvedených v článku 21 ods. 1 Charty.

### **d) Odôvodnenie**

26. Zákaz diskriminácie z dôvodu veku podľa článku 21 ods. 1 Charty však nie je absolútny. Obmedzenia sú prípustné v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 52 ods. 1 Charty.

27. Komisia s cieľom poukázať na možné dôvody opodstatňujúce rozdielne zaobchádzanie v prejednávanej veci tvrdí, že je potrebné analogicky sa odvolať na prípustné výnimky zo zásady rovnosti zaobchádzania podľa smernice 2000/78/ES.<sup>9</sup> Komisia sa domnieva, že predmetná veková požiadavka je „potrebn[á] pre verejnú bezpečnosť“ v súlade s článkom 2 ods. 5 smernice 2000/78. Komisia ďalej tvrdí, že na dotknuté vekové obmedzenie sa vzťahuje článok 4 ods. 1 smernice, lebo ide o „skutočnú a rozhodujúcu požiadavku na zamestnanie“ pre profesionálnych pilotov, ktorá je primeraná sledovanému oprávnenému cieľu.

28. Je nesporné, že smernica 2000/78 sa v prejednávanej veci neuplatňuje. Ide o platnosť ustanovenia sekundárneho práva EÚ z hľadiska ustanovenia primárneho práva – Charty.

6 — Pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. mája 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 43), a z 29. apríla 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, bod 48), ako aj tam citovanú judikatúru.

7 — Pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 44).

8 — Pozri analogicky rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 44).

9 — Smernica Rady z 27. novembra 2000, ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre rovnaké zaobchádzanie v zamestnaní a povolani (Ú. v. ES L 303, 2000, s. 16; Mim. vyd. 05/004, s. 79).

29. Smernica je konkrétnym vyjadrením zásady zákazu diskriminácie v oblasti zamestnania a povolania. Analytický rámec podľa článku 21 ods. 1 Charty teda musí byť podobný. Kategórie a výklad poskytnutý v zmysle smernice z tohto dôvodu môžu slúžiť ako inšpirácia na konkretizáciu obsahu článku 21 ods. 1 Charty. Dve ustanovenia smernice, na ktoré sa odvoláva Komisia, poukazujú najmä na úsilie európskeho normotvorcu o dosiahnutie kompromisu medzi navzájom si konkurujúcimi záujmami tým, že umožňujú odôvodnenie vnútroštátnych opatrení upravujúcich rozdielne zaobchádzanie priamo na základe veku.<sup>10</sup> Nakoniec náležité zohľadnenie smernice je nevyhnutné aj vzhľadom na potrebu konzistentného prístupu k súdnemu preskúmaniu na základe práva EÚ a vnútroštátneho práva v oblasti zákazu diskriminácie z dôvodu veku v zamestnaní.

30. V tejto súvislosti pojem „skutočné požiadavky na zamestnanie“ uvádzaný Komisiou na základe smernice 2000/78 predstavuje osobitný prístup k odôvodneniu nerovnakého zaobchádzania v oblasti zamestnania, ktorý sa dá použiť aj v rámci článku 21 ods. 1 Charty. Súdny dvor konštatoval, že rozdiel v zaobchádzaní založený na takých dôvodoch, akými sú vek, pohlavie alebo zdravotné postihnutie, nie je porušením článku 21 ods. 1 Charty, keď „pre povahu pracovnej činnosti alebo podmienky jej výkonu táto charakteristika tvorí základnú a rozhodujúcu požiadavku na zamestnanie, pod podmienkou, že cieľ takéhoto rozdielného zaobchádzania je oprávnený a požiadavka je primeraná sledovaným cieľom“<sup>11</sup>. Skutočnú a rozhodujúcu požiadavku na zamestnanie ako takú nepredstavuje „podozrivý“ dôvod, na ktorom sa zakladá rozdiel v zaobchádzaní – vek –, ale charakteristika súvisiaca s týmto dôvodom.<sup>12</sup> V tomto prípade je charakteristikou súvisiacou s vekom osobitná fyzická spôsobilosť, ktorá sa s vekom znižuje.<sup>13</sup> Súdny dvor už vyhlásil, že ide o „základnú a rozhodujúcu požiadavku“ na vykonávanie povolania dopravného pilota.<sup>14</sup> Aby táto požiadavka mohla byť prípustným obmedzením zásady zákazu diskriminácie zakotvenej v článku 21 ods. 1 Charty, musí sledovať oprávnený cieľ a byť primeraná.<sup>15</sup>

31. Posúdenie toho, či možno dotknuté opatrenie odôvodniť ako skutočnú a rozhodujúcu požiadavku na zamestnanie, sa v skutočnosti prekrýva s požiadavkami týkajúcimi sa obmedzení upravenými v článku 52 ods. 1 Charty, teda v konečnom dôsledku ide o posúdenie prípustných obmedzení práv zakotvených v článku 21 ods. 1 Charty.

32. Článok 52 ods. 1 Charty pripúšťa obmedzenia, ak sú stanovené zákonom, rešpektujú podstatu dotknutých práv a za predpokladu dodržiavania zásady proporcionality sú nevyhnutné a skutočne zodpovedajú cieľom všeobecného záujmu uznaným zo strany EÚ alebo sú potrebné na ochranu práv a slobôd iných.<sup>16</sup>

<sup>33</sup> Je nesporné, že vekové obmedzenie v prejednávanej veci je *stanovené zákonom*: je výslovne uvedené v bode FCL.065 písm. b) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011. Okrem toho sa nedá povedať, že dotknuté vekové obmedzenie zasahuje do *podstatného obsahu* zásady zákazu diskriminácie, lebo má obmedzenú pôsobnosť.<sup>17</sup>

34. Z tohto dôvodu teraz preskúmam, či vekové obmedzenie (1) sleduje oprávnený cieľ a (2) či je v súlade s požiadavkami proporcionality.

10 — Pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 55).

11 — Rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 49).

12 — Pokiaľ ide o článok 4 ods. 1 smernice 2000/78, pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. januára 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, bod 35); z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 66), a z 13. novembra 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, bod 36).

13 — Pozri rozsudky z 12. januára 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, bod 41); z 13. novembra 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, bod 37), a z 15. novembra 2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873, bod 34).

14 — Pozri rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67).

15 — Rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 49).

16 — Pozri napríklad rozsudky z 22. mája 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 42); z 29. apríla 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, body 51 a 52), a z 15. februára 2016, N. (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, bod 50).

17 — Pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. apríla 2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, bod 54).

### 1) *Oprávnený cieľ*

35. V prejednávanej veci Komisia, talianska vláda a spoločnosť Lufthansa CityLine tvrdia, že predmetné opatrenie sleduje cieľ dosiahnuť a udržať vysokú jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe. Ako tvrdí spoločnosť Lufthansa CityLine, uvedený cieľ súvisí aj s ochranou života a zdravia ľudí.

36. Cieľ dosiahnuť a udržať vysokú jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Únii je výslovne uvedený v odôvodnení 1 a v článku 2 ods. 1 nariadenia č. 216/2008, ktoré predstavuje právny základ nariadenia č. 1178/2011. Posledné uvedené nariadenie tiež odráža ten istý cieľ vo svojich odôvodneniach 1 a 11.

37. Podľa môjho názoru je nepochybné, že bezpečnosť leteckej dopravy predstavuje rovnako ako bezpečnosť v iných oblastiach dopravy<sup>18</sup> cieľ všeobecného záujmu uznanej Úniou.<sup>19</sup>

### 2) *Proporcionalita*

38. Teraz treba preskúmať, či predmetné opatrenie skutočne sleduje cieľ dosiahnuť bezpečnosť leteckej dopravy, či je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa a či spôsobené nevýhody nie sú neprimerané sledovaným cieľom.

39. Talianska vláda a spoločnosť Lufthansa CityLine sa domnievajú, že vekové kritérium 65 rokov je primerané a nevyhnutné na dosiahnutie sledovaného cieľa. Pán Fries uznáva, že určité vekové obmedzenie je vhodné na dosiahnutie cieľa vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti, keďže skúsenosti ukazujú, že telesné a duševné schopnosti majú tendenciu znižovať sa s rastúcim vekom. Domnieva sa však, že veková hranica 65 rokov nie je nevyhnutná.

#### *i) Vhodnosť*

40. Podľa môjho názoru sotva možno pochybovať o tom, že predmetné vekové obmedzenie je v zásade vhodné na dosiahnutie sledovaného cieľa. Ako Súdny dvor uviedol v rozsudku Prigge, je dôležité, aby dopravní piloti mali určitú fyzickú zdatnosť.<sup>20</sup> Táto zdatnosť sa s vekom do istej miery nevyhnutne znižuje.

41. Veková hranica 65 rokov sa preto javí ako vhodné opatrenie na dosiahnutie cieľa vysokej úrovne bezpečnosti leteckej dopravy.<sup>21</sup>

42. Pán Fries však spochybňuje vnútornú konzistentnosť pravidla, ktoré je predmetom prejednávanej veci, pričom sa odvoláva na rozsudok Súdneho dvora vydaný vo veci Petersen.<sup>22</sup> Tvrdí, že veková hranica 65 rokov konzistentne nesleduje cieľ bezpečnosti leteckej dopravy, lebo sa nevzťahuje na neobchodnú leteckú dopravu, v ktorej tiež existujú bezpečnostné riziká.

18 — Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, pozri napríklad rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 51, a rozsiahlu judikatúru, ktorá je tam citovaná).

19 — Pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, body 68 a 69).

20 — Rozsudok z 13. septembra 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67).

21 — V tejto súvislosti Súdny dvor v rozsudku z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 67), konštatoval, že požiadavku osobitnej fyzickej zdatnosti možno považovať za „podstatnú a rozhodujúcu profesijnú požiadavku“, keďže „pokiaľ ide o dopravných pilotov, je dôležité, aby mali najmä osobitnú fyzickú zdatnosť, keďže fyzické nedostatky môžu mať pre toto povolanie významné následky. Takisto je nepopierateľné, že táto zdatnosť sa s vekom znižuje“.

22 — Rozsudok z 12. januára 2010 (C-341/08, EU:C:2010:4).



43. S týmto názorom nesúhlasím. Fakt, že dotknuté vekové obmedzenie platí len pre pilotov lietadiel v obchodnej leteckej doprave, zďaleka nenaruša konzistentnosť pravidla pri sledovaní uvádzaného oprávneného cieľa, ale v skutočnosti posilňuje primeranosť opatrenia.

44. Je jasné, že v letectve pre rozličné druhy prevádzky platia rozdielne pravidlá, pokiaľ ide o odlišné úrovne požadovanej bezpečnosti, a to na základe hierarchie rizík, v ktorej je obchodná letecká doprava najvyššie.

45. Stanovením vekového obmedzenia len pre obchodnú leteckú dopravu nariadenie č. 1178/2011 zaviedlo kompromisné riešenie, keď uplatnilo prísnejšie normy vzhľadom na vyššie riziko spojené s počtom osôb a významom dotknutých záujmov bezpečnosti leteckej prevádzky.<sup>23</sup>

#### *ii) Nevyhnutnosť*

46. Pán Fries však tvrdí, že vekové obmedzenie, ktoré sa naňho vzťahovalo, ide nad rámec toho, čo je nevyhnutné. Uvádza dve tvrdenia.

47. Ako prvé tvrdenie pán Fries uvádza, že neexistujú vedecké dôkazy o tom, že piloti vo veku 65 rokov nespĺňajú požiadavky obchodnej leteckej dopravy. Ako príklad uvádza niektoré štáty mimo EÚ, v ktorých také vekové obmedzenie neexistuje.

48. Po druhé pán Fries uvádza, že zdravie a zdatnosť sú už zo svojej povahy osobné a špecifické pre každého pilota. Ich hodnotenie by teda malo byť založené na individuálnom prístupe. Domnienku zhoršovania fyzickej spôsobilosti nemožno uplatniť všeobecne na všetkých jednotlivcov. Vek by preto nemal byť samostatným kritériom. Menej prísne opatrenia by mohli zohľadňovať spôsobilosť na úrovni jednotlivca. Pán Fries zdôrazňuje, že túto spôsobilosť je možné určiť pomocou systému lekárskeho vyšetrení. Poukazuje na to, že v prípade držiteľov preukazu spôsobilosti, ktorí majú 60 a viac rokov, je platnosť požadovaných osvedčení zdravotnej spôsobilosti skrátená na šesť mesiacov podľa bodu MED.A.045 písm. a) ods. 2) bodu ii) prílohy IV nariadenia č. 1178/2011. Ďalej uvádza, že piloti musia absolvovať udržiavací výcvik a preskúšavanie odbornej spôsobilosti v súlade s bodom ORO.FC.230 nariadenia (EÚ) č. 965/2012.<sup>24</sup>

49. Tvrdenia, ktoré uvádza pán Fries, podľa môjho názoru nemožno prijať. Obe tieto tvrdenia postupne preskúmam.

#### *– Stanovenie vekovej hranice na 65*

50. Skutočnosť, že fyzická zdatnosť sa vo všeobecnosti s vekom znižuje, sa dá sotva spochybníť. Diskutovať však možno o tom, kde presne treba nakresliť čiaru. Je preto pravda, že ako tvrdí pán Fries, môže existovať určitá lekárska neistota v súvislosti s určením presnej vekovej hranice, po ktorej prekročení už nemožno predpokladať zdravotnú spôsobilosť.<sup>25</sup>

23 — Rozdielne pravidlá pre neobchodnú a obchodnú leteckú prevádzku sú okrem iného stanovené v nariadení č. 216/2008, v nariadení č. 1178/2011 a v nariadení č. 695/2012. Pozri odôvodnenia 7 a 8 nariadenia č. 216/2008 citované v bode 3 týchto návrhov. Pozri tiež vysvetlenie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) týkajúce sa jednotlivých druhov leteckej prevádzky na adrese <https://www.easa.europa.eu/easa-a-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content>.

24 — Nariadenie Komisie z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 2012, s. 1).

25 — Stanovenie pevných vekových hraníc bolo a stále je predmetom mnohých diskusií. Pozri napríklad dokument AN-WP/7982 „Appendix C – Upper age limits for flight crew members“ (Príloha C – horné vekové hranice pre členov letovej posádky), ICAO, 2006, ktorý je kompiláciou rozdielnych pozícií jednotlivých štátov a združení v súvislosti s pravidlom 60 rokov, skôr než ICAO zvýšila v roku 2006 vekovú hranicu na 65 rokov. Pozri tiež: Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee: The age 60 rule. In: *Aviation, Space, and Environmental Medicine*. Zv. 75, č. 8, 2004, s. 708 – 715. Pokiaľ ide o diskusiu v Spojených štátoch amerických, pozri tiež „Report to the Federal Aviation Administration“ (Správa pre Federálny úrad pre letectvo) z 29. novembra 2006, ktorú vypracoval Age 60 Aviation Rulemaking Committee (Výbor pre stanovenie pravidla 60 rokov v letectve).

51. S rozhodnutím o stanovení vekovej hranice a jej presným určením je však spojené posúdenie komplexných otázok lekárskej a technickej povahy. Odrazom je to, že európsky normotvorca má pri stanovovaní takých hraníc širokú mieru voľnej úvahy.<sup>26</sup>

52. Aj v takom prípade však musia byť rozhodnutia normotvorcu EÚ založené na objektívnych kritériách a musia zabezpečovať dodržiavanie základných práv.<sup>27</sup> Normy stanovené na medzinárodnej úrovni možno považovať za rozhodujúci prvok takých objektívnych kritérií.

53. Veková hranica 65 rokov je v súlade s normami vypracovanými Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO) v rámci Chicagského dohovoru, ktorému nariadenie č. 216/2008 i nariadenie č. 1178/2011 pripisuje veľkú váhu.<sup>28</sup>

54. Konkrétne bod 2.1.10 prílohy I Chicagského dohovoru stanovuje obmedzenie oprávnení pilotov, ktorí dosiahli vek 60 rokov, a zrušenie oprávnení pilotov, ktorí dovŕšili vek 65 rokov. Bod 2.1.10.1 uvedenej prílohy stanovuje, že zmluvný štát neumožní držiteľovi preukazu spôsobilosti pilota pôsobiť ako veliaci pilot lietadla v medzinárodnej obchodnej leteckej doprave, ak držiteľ preukazu spôsobilosti dosiahol vek 60 rokov alebo, pokiaľ je v lietadle viac pilotov a druhý pilot má menej ako 60 rokov, ak dovŕšil vek 65 rokov.<sup>29</sup> Bod 2.1.10.2 tejto prílohy navyše obsahuje odporúčanie, podľa ktorého zmluvný štát, ktorý vydal preukaz spôsobilosti pilota, nemá jeho držiteľovi umožniť pôsobiť ako druhý pilot lietadla v medzinárodnej obchodnej leteckej doprave, pokiaľ držiteľ preukazu spôsobilosti dosiahol vek 65 rokov.

55. Aktuálne vekové obmedzenia v rámci Chicagského dohovoru sú výsledkom zmeny a doplnenia, ktorým bola po rozsiahlych diskusiách v ICAO zvýšená horná veková hranica zo 60 na 65 rokov.<sup>30</sup> Horná veková hranica 65 rokov je tiež odrazom pravidla stanoveného v rámci Spojených leteckých úradov.<sup>31</sup>

56. Také medzinárodné normy sú cenným prvkom pri posudzovaní proporcionality ustanovenia, ktoré je predmetom prejednávanej veci. Keďže vychádzajú z rozsiahlych odborných diskusií a znalostí, predstavujú pevný základ na odôvodnenie vekovej hranice a pre subjekty zodpovedné za prijímanie rozhodnutí sú objektívnou a primeranou referenciou.<sup>32</sup> Sú odrazom konsenzu a osvedčených postupov v technickej oblasti, ktorá je svojou povahou medzinárodná.<sup>33</sup>

26 — Pozri najmä rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, body 52 a 64 a tam citovanú judikatúru).

27 — Pozri najmä rozsudok z 22. mája 2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, bod 53 a tam citovanú judikatúru).

28 — Pozri okrem iného odôvodnenia 3, 4 a 7 a článok 2 písm. d) nariadenia č. 216/2008, ako aj odôvodnenie 11 nariadenia č. 1178/2011.

29 — Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve podpísaný 7. decembra 1944 s následnými zmenami a doplneniami. Podľa článku 38 Chicagského dohovoru zmluvné štáty, ktoré považujú za potrebné prijať predpisy alebo postupy odchyľujúce sa od medzinárodnej normy, oznámia ICAO rozdiely medzi svojimi postupmi a postupmi stanovenými medzinárodnou normou. Pozri napríklad správu Japonska nazvanú „Uvoľnenie vekovej hranice pre pilotov v leteckej doprave a zabezpečenie systému riadenia zdravia v leteckých spoločnostiach“, ktorá vysvetľuje rozhodnutie zvýšiť vekovú hranicu na 68 rokov, dokument A39-WP277, pracovný dokument, ICAO, 29.8.2016.

30 — Zmena a doplnenie 167 prílohy I Chicagského dohovoru, ktorú prijala Rada ICAO 10. marca 2006. Pokiaľ ide o diskusiu v súvislosti s touto zmenou a doplnením, pozri dokument AN-WP/7982 citovaný v poznámke pod čiarou 25.

31 — Pozri bývalé Spoločné letecké predpisy (JAR) – Vydávanie preukazov spôsobilosti letovej posádky 1 (JAR-FCL 1), Spojené letecké úrady, v znení zmien a doplnení z 1. decembra 2006.

32 — Pozri v tomto zmysle Výbor pre ľudské práva, oznámenie č. 983/2001 z 25. marca 2003, CCPR/C/77/D/983/2001, bod 8 ods. 3 V tomto prípade, ktorý sa týkal článku 26 Medzinárodného dohovoru o občianskych a politických právach, výbor uviedol, že nemôže konštatovať, že rozdiel v zaobchádzaní nie je založený na objektívnych a primeraných úvahách, vzhľadom na to, že aby štát odôvodnil vtedajšiu záväznú hranicu 60 rokov, odvolal sa na v tom čase platnú normu ICAO.

33 — Pokiaľ ide o hodnotu týchto medzinárodných noriem, pozri rozsudok z 13. septembra 2011, Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:573, bod 73), a návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Cruz Villalón vo veci Prigge a i. (C-447/09, EU:C:2011:321 bod 66).

57. Skutočnosť, že vekové hranice sa menili v jednotlivých verziách dotknutého nariadenia EÚ,<sup>34</sup> ako aj v rámci medzinárodných noriem, neznamená, že pravidlo je neprimerané alebo svojvoľné. Naopak, chvályhodné úsilie subjektov zodpovedných za prijímanie rozhodnutí o prispôsobenie pravidiel vývoju poznatkov, sociálnemu vývoju a osvedčeným medzinárodným postupom nemožno použiť ako tvrdenie na bagatelizovanie potreby vekového obmedzenia.

58. Zhrniem to tak, že rozhodnutie normotvorcu EÚ stanoviť vekovú hranicu na 65 rokov sa javí byť v úplnom súlade s medzinárodnými normami v danej oblasti a navyše je v priebehu rokov primerane prispôsobované a vyvíja sa. Spochybnenie takej normy by si vyžadovalo pomerne závažný prípad podporený silnými dôkazmi, ktoré v tejto veci neboli predložené.

– *Vek ako jediné kritérium*

59. Pán Fries ďalej tvrdí, že predmetné ustanovenie je založené na veku ako *jedinom* kritériu. Len na základe toho, že určitá osoba dosiahne vek 65 rokov, už nemôže pôsobiť ako pilot lietadiel v obchodnej leteckej doprave. Podľa môjho názoru však v takých veciach, akou je táto, nedostatok individualizovaného prístupu tiež neznamená nesúlad s kritériom nevyhnutnosti.

60. Normotvorca EÚ stanovením všeobecnej hornej vekovej hranice v osobitnej oblasti obchodnej leteckej dopravy v súlade s medzinárodnými postupmi prijal regulačný prístup, ktorý spája individualizovaný prístup založený na zdravotných prehliadkach a kontrolách spôsobilosti (do veku 60 rokov) a postupné obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti v obchodnej leteckej doprave po dosiahnutí tohto veku.

61. Taký systém podľa môjho názoru odráža legitímnu voľbu regulátora. Po dosiahnutí určitého veku, v ktorom sa zdravotné riziká považujú za väčšie, normotvorca pridáva k individualizovanému prístupu založenému na zdravotných prehliadkach a kontrolách spôsobilosti určité dodatočné podmienky pre vekovú skupinu 60 – 64 rokov a nakoniec vylučuje možnosť pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave pre osoby, ktoré dovŕšili vek 65 rokov. Pravidlo sa tak stáva primeraným, lebo obmedzenia sú postupne prispôsobované rastúcemu veku. Normotvorca to dosiahol stanovením všeobecného pravidla, ktoré sa uplatňuje jednotne, na základe všeobecného posúdenia rizika vykonaného subjektom zodpovedným za prijímanie rozhodnutí na úrovni EÚ v rámci jeho právomoci voľnej úvahy, ktoré zabezpečuje jeho predvídateľnosť, použiteľnosť a zvládnuteľnosť pre súkromných hráčov i verejné orgány.

62. Na tomto mieste je potrebné zdôrazniť predvídateľnosť a použiteľnosť pravidla. Druhé tvrdenie pána Friesa súvisiace so vzťahom medzi všeobecným pravidlom a individuálnym prístupom by sa totiž dalo použiť univerzálne na spochybnenie akéhokoľvek všeobecne platného pravidla založeného na veku. Ako však ukazuje ich názov, všeobecné pravidlá sa vytvárajú *zovšeobecňovaním*. Sú opodstatnené, pokiaľ sa dá tvrdiť, že vo všeobecnosti sa náležite uplatnia v primeranej väčšine prípadov. Samozrejme, znamená to tiež, že môžu existovať individuálne výnimky. To však neznamená, že všeobecné pravidlo treba prehodnotiť a nahradiť individuálnym posudzovaním jednotlivých prípadov. Keby to bolo tak, nemohli by existovať všeobecné pravidlá.

34 — Bod FCL.065 bol zmenený a doplnený v roku 2015, pozri poznámku pod čiarou 4.

– *Proporcionalita v úzkom zmysle slova*

63. Nakoniec po náležitom zohľadnení významu cieľa dosiahnuť vysokú úroveň bezpečnosti leteckej dopravy a jeho vplyvu na práva iných, ako aj rizík spojených s obchodnou leteckou dopravou sa zdá, že predmetné ustanovenie vyvažuje práva pilotov, ktorí dosiahli vek 65 rokov, a osobitné požiadavky na bezpečnosť leteckej dopravy. Ustanovenie, ktorého platnosť je v prejednávanej veci spochybnená, preto nemožno považovať za ustanovenie spôsobujúce neprimerané znevýhodnenie osôb, ktorých sa vekové obmedzenie týka, vo vzťahu k sledovaným cieľom.

#### **e) Predbežný záver**

64. V dôsledku predchádzajúcich úvah navrhujem odpovedať na prvú otázku v tom zmysle, že posúdenie prvej otázky, ktorú položil Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory), neodhalilo nijaké dôvody, ktoré by mohli mať vplyv na platnosť bodu FCL.065 písm. b) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 z hľadiska článku 21 ods. 1 Charty.

## **2. Článok 15 ods. 1 Charty**

### **a) Analýza**

65. Vnútroštátny súd sa tiež pýta na platnosť bodu FCL.065 písm. b) z hľadiska článku 15 ods. 1 Charty.

66. Podľa článku 15 ods. 1 Charty „každý má právo na prácu a vykonávanie slobodne zvoleného alebo prijatého povolania“. Toto právo posilňuje osobnú autonómiu a sebarealizáciu, pričom jeho základom je ľudská dôstojnosť.<sup>35</sup>

67. Je nesporné, že predmetná veková hranica znamená obmedzenie výkonu povolania pilota. Obmedzuje možnosť pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave. Článok 15 ods. 1 Charty však neobsahuje absolútne práva. Obmedzenia sú prípustné v súlade s parametrami stanovenými v článku 52 ods. 1 Charty, ktoré som pripomenul v bode 32 týchto návrhov.<sup>36</sup>

68. Pán Fries tvrdí, že veková hranica stanovená dotknutým pravidlom je v rozpore s článkom 15 ods. 1 Charty, lebo sa dotýka *podstaty uvedeného práva*.

69. Domnievam sa, že tento názor nemožno prijať. Ako som už uviedol v bode 33 týchto návrhov, súčasné vekové obmedzenie pôsobenia pilotov v osobitnej oblasti obchodnej leteckej dopravy nemožno vzhľadom na jeho obmedzenú pôsobnosť považovať za obmedzenie, ktoré má nepriaznivý vplyv na samotnú podstatu práva na vykonávanie slobodne zvoleného povolania. Zasahuje do možnosti budovať si pracovnú kariéru v určitom sektore vo vzťahu ku konkrétnej činnosti v obmedzenej miere: uplatní sa v neskorších rokoch pracovnej kariéry, ktoré sú blízke (bližšie) k odchodu do dôchodku, hoci sa s ním neprekrývajú. Nevzťahuje sa – a tu už načrtávam svoju odpoveď na tretiu prejudiciálnu otázku – na všetky potenciálne úlohy spojené s povolaním pilota. Vzťahuje sa len na možnosť pôsobiť ako pilot v obchodnej leteckej doprave vymedzenej v bode FCL.010 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011.

35 — Pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré som predniesol vo veci Lidl (C-134/15, EU:C:2016:169, bod 26).

36 — Rozsudky z 30. apríla 2014, Pfeleger a i. (C-390/12, EU:C:2014:281, bod 58), a zo 7. júla 2016, Muladi (C-447/15, EU:C:2016:533, bod 51).

70. Vzhľadom na prevažujúci význam cieľa spočívajúceho v bezpečnosti leteckej dopravy a na voľnú úvahu subjektu zodpovedného za prijímanie rozhodnutí v tomto smere sa úvahy týkajúce sa legitímnosti cieľa a primeranosti ustanovenia, ktorých platnosť je napadnutá v súvislosti s článkom 21 ods. 1 Charty, do veľkej miery uplatnia aj v súvislosti s článkom 15 ods. 1.<sup>37</sup>

71. Existuje však osobitné tvrdenie, ktoré bolo uvedené v súvislosti s primeranosťou opatrenia: skutočnosť, že vekové obmedzenie sa uplatní bez ohľadu na dôchodkový vek. Vnútroštátny súd tak vyjadril obavy súvisiace s tým, že bod FCL.065 písm. b) sa uplatní bez ohľadu na to, či dotknutí piloti spĺňajú, alebo nespĺňajú vnútroštátne podmienky poberania starobného dôchodku. V Nemecku rovnako ako v ďalších členských štátoch EÚ dôchodkový vek nie je vždy stanovený na 65 rokov a pre nadchádzajúce generácie sa stále posúval a posúva. Tieto obavy vyjadril aj pán Fries.

72. Talianska vláda tvrdí, že toto tvrdenie nie je relevantné. Problémy spôsobené rozdielom medzi hornou vekovou hranicou pôsobenia ako pilot a dôchodkovým vekom sú záležitosťou vnútroštátneho práva. Osobitné záujmy jednotlivcov hospodárskej povahy nesmú prevážiť nad takými legitímnymi záujmami, akým je bezpečnosť.

73. Podľa môjho názoru treba náležite preskúmať účinky dotknutého pravidla na právo na vykonávanie slobodne zvoleného povolania s prihliadnutím na prístup k dôchodku a dôchodkovým právam. Toto posúdenie podľa môjho názoru patrí k zváženiu individuálnych a všeobecných záujmov, o ktoré ide. Práve to je funkciou preskúmania z hľadiska základných práv.

74. Do práv chránených článkom 15 ods. 1 Charty zasahujú vekové obmedzenia výkonu povolania alebo povinný dôchodkový vek.<sup>38</sup> Zásah do práva na vykonávanie slobodne zvoleného povolania sa navyše stáva závažnejším, keď je výkon povolania povinne prerušený bez ohľadu na to, či sa pracovná kariéra jednotlivca skončila podľa platných vnútroštátnych predpisov upravujúcich odchod do dôchodku a prístup k dôchodkovým právam.

75. V prejednávanej veci ma však skutočnosť, že po prvé bod FCL.065 písm. b) výslovne vylučuje len jeden druh činnosti – pilotovanie lietadiel v obchodnej leteckej doprave –, a po druhé, že v porovnaní s celkovou dĺžkou pracovnej kariéry ide len o pomerne obmedzené obdobie, privádza k záveru, že predmetné opatrenie nespôsobuje dotknutým jednotlivcom neprimerané znevýhodnenie.

76. Nakoniec treba uviesť, že článok 15 ods. 1 Charty nie je len meradlom na posúdenie platnosti, ale zohráva aj úlohu výkladového usmernenia pri tretej otázke položenej vnútroštátnym súdom, konkrétne pri vymedzení pojmu „obchodná letecká doprava“.

### **b) Predbežný záver**

77. Na záver konštatujem, že podľa môjho názoru posúdenie druhej otázky položenej vnútroštátnym súdom neodhalilo nijaké dôvody, ktoré by mohli ovplyvniť platnosť bodu FCL.065 písm. b) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 z hľadiska článku 15 Charty.

37 — Zásada zákazu diskriminácie z dôvodu veku v zamestnaní a právo vykonávať povolanie sú navzájom úzko prepojené. Dôkazom je to, že Európsky výbor pre sociálne práva posudzuje otázky súvisiace s diskrimináciou na základe článku 1 ods. 2 Európskej sociálnej charty, podľa ktorého sa zmluvné strany zaväzujú „účinne chrániť právo pracovníka zarábať si na živobytie v slobodne zvolenom povolaní“. Podľa vysvetliviek k Charte základných práv je toto ustanovenie inšpirované článkom 15 ods. 1 Charty. Pozri Európsky výbor pre sociálne práva, rozhodnutie vo veci z 2. júla 2013, Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) v. Nórsko, sťažnosť č. 74/2011, body 104 a 105.

38 — Súdny dvor v súvislosti so smernicou 2000/78 v rozsudkoch týkajúcich sa povinného veku odchodu do dôchodku alebo automatického ukončenia pracovného pomeru konštatoval, že zákaz diskriminácie z dôvodu veku je potrebné vykladať z hľadiska práva na prácu uznaného v článku 15 ods. 1 Charty. Pozri napríklad rozsudky z 21. júla 2011, Fuchs a Köhler (C-159/10 a C-160/10, EU:C:2011:508, bod 62), a z 5. júla 2012, Hörnfeldt (C-141/11, EU:C:2012:421, bod 37).



## B. Výklad pojmu „obchodná letecká doprava“

78. Vnútroštátny súd sa ďalej pýta na výklad pojmu „obchodná letecká doprava“ v bode FCL.065 písm. b). Vnútroštátny súd sa domnieva, že ak sa potvrdí platnosť tohto ustanovenia – ako som navrhol –, nárok pána Friesa v rámci vnútroštátneho práva bude okrem iného závisieť od toho, či bol stále oprávnený vykonávať tzv. technické prelety a/alebo mohol stále pôsobiť ako inštruktor a skúšajúci na palube lietadla napriek tomu, že dosiahol vek 65 rokov.

79. Spoločnosť Lufthansa CityLine tvrdí, že vzhľadom na dôležitosť cieľov spočívajúcich v bezpečnosti dopravy a v ochrane ľudského života a zdravia osoby, osoby, ktoré dovŕšili 65 rokov, nemôžu byť oprávnené pôsobiť ako piloti v komerčných leteckých spoločnostiach. Podľa tohto názoru musí byť možnosť uskutočňovať technické prelety a pôsobiť pri výcviku alebo preskúšaní v kabíne počas letu pre osoby, ktoré dovŕšili 65 rokov veku, vylúčená.

80. Pán Fries, talianska vláda a Komisia presadzujú opačný názor: na technické prelety – pri ktorých sa neprepravujú cestujúci, náklad ani pošta –, ako aj na výcvik a preskúšavanie, pri ktorom pilot starší ako 65 rokov sedí v kabíne lietadla ako nelietajúci člen posádky, sa nevzťahuje pojem „obchodná letecká doprava“ v zmysle bodu FCL.065 písm. b) s náležitým prihliadnutím na vymedzenie tohto pojmu v bode FCL.010 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011.

81. Súhlasím. Gramatický, systematický, ako aj teleologický výklad podľa môjho názoru potvrdzuje posledné uvedené chápanie pojmu „obchodná letecká doprava“.

### 1. Gramatický výklad

82. V prvom rade bod FCL.065 písm. b) stanovuje, že „držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave“.

83. Pri výklade pojmu „obchodná letecká doprava“ v bode FCL.065 písm. b) je potrebné odkázať na vymedzenie tohto pojmu v bode FCL.010. Posledné uvedené ustanovenie obsahuje definície platné pre celú „časť FCL“, do ktorej patria obe ustanovenia.

84. Bod FCL.010 stanovuje, že „obchodná letecká doprava“ znamená dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo za prenájom“.

85. Takže aby určitá činnosť patrila pod pojem „obchodná letecká doprava“, musia byť súčasne prítomné tri prvky. Po prvé musí ísť o „dopravu“. Po druhé prepravovanými subjektmi musia byť cestujúci, náklad alebo pošta. Po tretie musí ísť o úhradu alebo prenájom.

86. Pokiaľ ide o *technické prelety*,<sup>39</sup> dalo by sa síce možno tvrdiť, že ide o „dopravu“, lebo lietadlo sa pohybuje, druhý prvok, t. j. prítomnosť cestujúcich, nákladu alebo pošty, však chýba. Môže ísť o dopravu lietadla, ale nie o dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty. Pokiaľ ide o prirodzený význam slov, tvrdiť, že pri technických preletoch je samotné prázdne lietadlo „nákladom“, sa mi javí ako výrazný odklon od znenia ustanovenia.<sup>40</sup>

39 — Vnútroštátny súd kladie otázku v súvislosti s „Leerflüge“ (doslova „prázdne lety“). Tvrdenia účastníkov sporu vo veci samej odkazujú na „Leer- und Überführungsflüge“, ktoré zodpovedajú „technickým preletom“. Pod technickým preletom sa rozumie „let na účely návratu lietadla na základňu, dodávky lietadla z jedného miesta na druhé alebo presunu lietadla z a do údržbovej základne“. CRANY, D.: *Dictionary of Aeronautical Terms*. 5. vyd. Newcastle, Washington: Aviation Supplies & Academics, 2015, s. 210.

40 — Samozrejme, (demonťované alebo zmontované) lietadlo alebo jeho časti môžu byť prepravované ako bežný náklad v inom lietadle.

87. Čo sa týka *výcviku a preskúšavania*, chýba prvý aj druhý prvok. Pri týchto činnostiach sa síce osoby môžu „pohybovať“, nejde však o dopravu v tom zmysle, že presun osôb z bodu A do bodu B je hlavným účelom činnosti.<sup>41</sup>

88. Len prvok odmeny môže byť prítomný v oboch prípadoch v závislosti od zmluvného alebo iného dojednania v konkrétnom prípade. Nepostačuje to však na to, aby sa na tieto činnosti vzťahovalo vymedzenie pojmu „obchodná letecká doprava“.

## 2. Systematický výklad

89. Zo systematického hľadiska po zohľadnení ďalších ustanovení nariadenia č. 1178/2011 treba poukázať na to, že bod FCL.065 písm. b) sa nedotýka platnosti preukazov spôsobilosti. Uvedené ustanovenie obmedzuje len oprávnenia súvisiace s preukazmi spôsobilosti v rozsahu, v akom sa na ne vzťahuje osobitné obmedzenie pôsobenia pilota lietadla v odvetví obchodnej leteckej dopravy. Ako uvádza pán Fries, zrušenie a pozastavenie platnosti preukazov spôsobilosti je upravené osobitne v bode FCL.070 nariadenia. Za zmienku stojí aj to, že ako zdôrazňuje talianska vláda, bod MED.B.010 prílohy IV k nariadeniu č. 1178/2011 obsahuje osobitné pravidlo týkajúce sa zdravotných požiadaviek na vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy, podľa ktorého „sa rozšírené kardiovaskulárne hodnotenie vykoná pri prvom vyšetrení na predĺženie platnosti alebo obnovenie po dosiahnutí veku 65 rokov a potom každé 4 roky“.

90. Je preto jasné, že bod FCL.065 písm. b) nemá mať širší dosah a následky okrem jediného vylúčenia, ktoré výslovne upravuje.

91. Predchádzajúce výsledky okrem toho podporuje aj širší systematický výklad z hľadiska nariadenia Komisie č. 965/2012.

92. Tvrdenia spoločnosti Lufthansa CityLine podľa všetkého vychádzajú z predpokladu, že *všetky* činnosti pilotov v rámci komerčnej leteckej spoločnosti predstavujú „obchodnú leteckú dopravu“. Ako však správne uvádza talianska vláda, toto tvrdenie je možné ľahko zamietnuť poukázaním na nariadenie č. 965/2012 – tiež prijaté na základe nariadenia č. 216/2008.

93. V článku 2 ods. 1 nariadenia č. 965/2012 je pojem „obchodná letecká doprava“ vymedzený v podstate rovnakými výrazmi ako v bode FCL.010. Podľa bodu ORO.AOC.125 prílohy III k nariadeniu č. 965/2012<sup>42</sup> držiteľ osvedčenia leteckého prevádzkovateľa môžu vykonávať neobchodnú prevádzku s lietadlom, ktoré sa inak používa na obchodnú leteckú dopravu, za istých podmienok uvedených v tomto ustanovení.

94. Posledný uvedený bod je dôležitý. Potvrďuje, že prevádzkovatelia, ktorí zvyčajne uskutočňujú obchodnú leteckú dopravu, môžu vykonávať inú prevádzku, pre ktorú dotknuté vekové obmedzenie neplatí.

41 — Pozri analogicky rozsudok z 28. júla 2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, bod 36), a návrhy, ktoré som predniesol v uvedenej veci (C-80/15, EU:C:2016:104, bod 42).

42 — Bod ORO.AOC.125: „Neobchodná prevádzka lietadla uvedená v prevádzkových špecifikáciách držiteľa AOC. a) Držiteľ osvedčenia AOC môže vykonávať neobchodnú prevádzku s lietadlom, ktoré sa inak používa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy a ktoré je uvedené v prevádzkových špecifikáciách jeho AOC, za predpokladu, že prevádzkovateľ: 1. podrobne opíše takúto prevádzku v prevádzkovej príručke vrátane: i) určenia príslušných požiadaviek; ii) jednoznačného určenia všetkých rozdielov medzi prevádzkovými postupmi používanými pri vykonávaní obchodnej a neobchodnej prevádzky; iii) prostriedkov, ktorými sa zabezpečí, aby všetci pracovníci podieľajúci sa na prevádzke boli plne oboznámení so súvisiacimi postupmi; 2. predloží príslušnému orgánu určené rozdiely medzi prevádzkovými postupmi uvedenými v písmene a) odseku 1 bode ii) na predchádzajúce schválenie. b) Držiteľ AOC vykonávajúci prevádzku uvedenú v písm. a) nie je povinný predkladať vyhlásenie v súlade s touto časťou.“

### 3. *Teleologický výklad*

95. Ako uvádza spoločnosť Lufthansa CityLine, cieľom predmetného pravidla je dosiahnuť vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti v odvetví leteckej dopravy. Nariadenie č. 1178/2011 a nariadenie č. 216/2008 sledujú tento cieľ v súlade so zásadou proporcionality.

96. Práve so zásadou proporcionality je však v súlade to, že vekové obmedzenie sa vzťahuje len na prevádzku obchodnej leteckej dopravy, s ktorou sú spojené väčšie riziká a ktorá môže mať ničivejšie následky. Subjekt zodpovedný za prijímanie rozhodnutí na úrovni EÚ sa tým, že všeobecne neuplatnil vekovú hranicu na ďalšie činnosti okrem pilotovania lietadiel v obchodnej leteckej doprave, neodchýlil od cieľa súvisiaceho s bezpečnosťou. Pri všetkých ďalších činnostiach, s ktorými nie je spojené také vysoké riziko ako s obchodnou leteckou dopravou, považoval pravidlo stanovujúce povinnosť obnovy osvedčenia zdravotnej spôsobilosti každých šesť mesiacov po dosiahnutí veku 60 rokov<sup>43</sup> za dostatočnú záruku.

97. Ako v tejto súvislosti tvrdí pán Fries a vnútroštátny súd uvádza vo svojej tretej otázke, ako inštruktor a/alebo skúšajúci po dosiahnutí veku 65 rokov pilot aktívne neriadi lietadlo. Je len prítomný v kabíne ako nelietajúci člen posádky. V dôsledku toho neovláda lietadlo a jeho činnosť nemá priamy vplyv na bezpečnosť letu.

98. Nakoniec ako správne tvrdí pán Fries, z vekovej hranice vyplýva obmedzenie zásady zákazu diskriminácie aj práva na slobodné vykonávanie povolania. Keďže pravidlo ako také znamená výnimku z činnosti pilota a tiež ide o obmedzenie práva stanoveného v článku 15 ods. 1 Charty, nesmie sa vykladať široko. Nie je preto právoplatný dôvod rozšíriť toto pravidlo napriek jeho gramatickým a systematickým črtám nad rámec činnosti, ktorú výslovne upravuje.

### 4. *Predbežný záver*

99. Zhrniem to tak, že podľa môjho názoru treba na tretiu otázku odpovedať tak, že pojem „obchodná letecká doprava“ v bode FCL.065 písm. b) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 sa má podľa vymedzenia uvedeného v bode FCL.010 tej istej prílohy vykladať v tom zmysle, že sa nevzťahuje na tzv. technické prelety prevádzkované leteckým dopravcom, pri ktorých sa neprepravujú cestujúci, náklad alebo pošta, ani na výcvik a organizovanie skúšok, pri ktorých je pilot starší ako 65 rokov prítomný v kabíne lietadla ako nelietajúci člen posádky.

## V. *Návrh*

100. Vzhľadom na predchádzajúce úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázky, ktoré položil Bundesarbeitsgericht (Spolkový súd pre pracovnoprávne spory, Nemecko), takto:

- Posúdenie prvej a druhej otázky položenej vnútroštátnym súdom neodhalilo nijaké dôvody, ktoré by mohli mať vplyv na platnosť bodu FCL.065 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, z hľadiska článku 15 ods. 1 a článku 21 ods. 1 Charty.

43 — Bod MED.A.045 písm. a) ods. 2 bod ii) prílohy IV k nariadeniu č. 1178/2011 obmedzuje platnosť osvedčenia 1. triedy na 6 mesiacov pre osoby staršie ako 60 rokov. Podľa bodu MED.A.030 písm. f) tej istej prílohy „žiadatelia a držiteľia preukazu spôsobilosti obchodného pilota (CPL), preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL) alebo preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL) musia byť držiteľmi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy“.

- Pojem „obchodná letecká doprava“ v bode FCL.065 písm. b) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 sa má podľa vymedzenia uvedeného v bode FCL.010 tej istej prílohy vykladať v tom zmysle, že sa nevzťahuje na tzv. technické prelety prevádzkované leteckým dopravcom, pri ktorých sa neprepravujú cestujúci, náklad alebo pošta, ani na výcvik a organizovanie skúšok, pri ktorých je pilot starší ako 65 rokov prítomný v kabíne lietadla ako nelietajúci člen posádky.