URTEIL DES GERICHTSHOFES

12. März 2002 *

In den verbundenen Rechtssachen C-27/00 und C-122/00

betreffend dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Vereinigtes Königreich) (C-27/00), sowie vom High Court (Irland) (C-122/00) in den bei diesen anhängigen Rechtsstreitigkeiten

The Queen

gegen

Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions,

ex parte:

Omega Air Ltd (C-27/00),

* Verfahrenssprache: Englisch.

und

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

gegen

Irish Aviation Authority (C-122/00)

vorgelegte Ersuchen um Vorabentscheidung über die Gültigkeit des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates vom 29. April 1999 zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neu bescheinigt worden sind (ABl. L 115, S. 1, und L 120, S. 47),

erlässt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten G. C. Rodríguez Iglesias, des Kammerpräsidenten P. Jann, der Kammerpräsidentinnen F. Macken und N. Colneric, des Kammerpräsidenten S. von Bahr sowie der Richter C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (Berichterstatter), J. N. Cunha Rodrigues und C. W. A. Timmermans,

Generalanwalt: S. Alber
Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der Omega Air Ltd (C-27/00), vertreten durch D. Vaughan, QC, und A. Robertson, Barrister, beauftragt von M. Offer, Solicitior,

— der Omega Air Ltd, der Aero Engines Ireland Ltd und der Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), vertreten durch J. O'Reilly, SC, und A. M. Collins, BL, beauftragt durch C. A. Kelly, Solicitor,

— der Irish Aviation Authority (C-122/00), vertreten durch die Kanzlei A & L Goodbody, Solicitors,

— der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch J. E. Collins als Bevollmächtigten im Beistand von R. Plender und M. Hoskins,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch F. Benyon und E. White als Bevollmächtigte,

— des Rates der Europäischen Union (C-122/00), vertreten durch J. P. Jacqué, A. Lopes Sabino und A. Feeney als Bevollmächtigte,

aufgrund der Sitzungsberichte,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Omega Air Ltd (C-27/00), vertreten durch D. Vaughan und A. Robertson, der Omega Air Ltd, der Aero Engines Ireland Ltd und der Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), vertreten

durch J. O'Reilly und A. M. Collins, der Irish Aviation Authority (C-122/00), vertreten durch B. J. Walsh, Solicitor, der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch J. E. Collins, R. Plender und M. Hoskins, des Rates, vertreten durch A. Lopes Sabino und A. Feeney, und der Kommission, vertreten durch F. Benyon und E. White, in der Sitzung vom 26. Juni 2001,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 20. September 2001,

folgendes

Urteil

1 Der High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), hat mit Beschluss vom 21. Dezember 1999, beim Gerichtshof eingegangen am 31. Januar 2000, gemäß Artikel 234 EG eine Frage zur Gültigkeit des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates vom 29. April 1999 zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neu bescheinigt worden sind (ABl. L 115, S. 1, und L 120, S. 47, im Folgenden: Verordnung), zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Der High Court (Irland) hat mit Beschluss vom 21. März 2000, beim Gerichtshof eingegangen am 23. März 2000, eine Frage mit im Wesentlichen gleichem Gegenstand vorgelegt.

3 Diese Fragen stellen sich in Rechtsstreitigkeiten auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt zwischen der Omega Air Ltd (im Folgenden: Omega) und den Behörden des Vereinigten Königreichs (C-27/00) und zwischen dieser Gesellschaft sowie der Aero Engines Ireland Ltd und der Omega Aviation Services Ltd, Unternehmen, die im Handel mit bzw. in der Wartung von Flugzeugen tätig sind, und den irischen Behörden (C-122/00). Dabei geht es im Kern darum, ob Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung dadurch, dass er die Registrierung und den Betrieb von zivilen Unterschall-Strahlflugzeugen, deren Bescheinigung im Anschluss an die Ausrüstung mit einem neuen Triebwerk mit einem Nebenstromverhältnis von weniger als 3 erneuert wurde, auch dann verbietet, wenn das Flugzeug den Anforderungen in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden: Abkommen von Chicago) genügt, gegen die Begründungspflicht aus Artikel 253 EG, den allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, den Gleichheitssatz und das Diskriminierungsverbot sowie gegen das Übereinkommen über technische Handelshemmnisse verstößt.

4 Zum besseren Verständnis der Vorlagefragen sind der Begriff „Nebenstromverhältnis" zu erläutern sowie die Entwicklung der einschlägigen Regelung in Erinnerung zu rufen.

Das Nebenstromverhältnis

5 Die Schallemissionen von Strahltriebwerken gehen insbesondere von dem außerhalb des Triebwerks durch das Zusammentreffen des oder der austretenden Strahls oder Strahle mit der Umgebungsluft erzeugten Lärm („Strahl"-Lärm) aus.

6 Beim „Zweistrom"-Triebwerk wird die Luft mit niedrigem Druck nicht für den Verbrennungsvorgang genutzt. Sie tritt in ein anderes Gehäuse aus und wird von der Gebläsestufe mit geringer Geschwindigkeit ausgestoßen — während die

heißen Abgase mit hoher Geschwindigkeit ausgestoßen werden — und liefert einen erheblichen Beitrag zum Gesamtschub des Triebwerks. Die durchschnittliche Gesamtgeschwindigkeit des Strahls (Kombination von Abgas und ausgestoßener Luft) verringert sich und mindert in gleichem Maße den Strahl-Lärm.

7 Das Nebenstromverhältnis bemisst das Verhältnis zwischen der „abgeleiteten" kalten Luftmasse oder dem Nebenstrom, der weder durch die Verbrennungskammer noch durch die Turbine fließt, und der Luftmasse, die mit dem Treibstoff gemischt und im „Kerntriebwerk" verbrannt wird.

8 Bei den ersten Zweistrom-Triebwerken war der Anteil des gesamten Luftstroms, der den Nebenstrom lieferte, nicht größer als die Hälfte des insgesamt genutzten Luftstroms (Nebenstromverhältnis von bis zu 1).

9 Dank weiterer technischer Fortschritte konnte das Nebenstromverhältnis im Laufe der Jahre gesteigert werden, wodurch der Lärm und der Treibstoffverbrauch spürbar gesenkt werden konnten.

Völker- und gemeinschaftsrechtlicher Rahmen

Das Abkommen von Chicago, dessen Anhang 16 und die Entschließungen der ICAO

10 Durch das von allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft unterzeichnete Abkommen von Chicago, an dem die Gemeinschaft selbst jedoch nicht als Partei beteiligt ist, wurde die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) einge-

richtet. Nach Artikel 44 des Abkommens von Chicago soll die ICAO die Grundsätze und die Technik der internationalen Luftfahrt entwickeln sowie die Planung und Entwicklung des internationalen Luftverkehrs fördern.

11 Nachdem die Versammlung der ICAO 1972 eine Entschließung angenommen hatte, erstellte sie ein Aktionsprogramm zu Umweltfragen. 1977 wurden Leitlinien für die Überwachung der Emissionen von Flugzeugtriebwerken bekannt gegeben.

12 Die für die Zwecke der Ausgangsverfahren maßgebenden Bestimmungen finden sich in Anhang 16 zum Abkommen von Chicago, der die Überschrift trägt: „Internationale Normen und empfohlene Praktiken — Schutz der Umwelt".

13 Der Anhang 16 umfasst zwei Bände: Band I über Flugzeuglärm und Band II über Emissionen von Flugzeugtriebwerken.

14 Band I ist in fünf Teile gegliedert. Teil 1 enthält Begriffsbestimmungen, Teil 2 beschreibt die Verfahren der Erteilung der Lärmbescheinigungen für die Flugzeuge, die Teile 3, 4 und 5 betreffen die Verfahren zur Lärmmessung, -bewertung und -dämpfung. Teil 2 umfasst mehrere Kapitel, in denen für verschiedene Kategorien von Flugzeugen die jeweils anwendbaren Schallnormen und Bescheinigungsverfahren aufgeführt sind.

15 Teil 2 Kapitel 2 nennt die Voraussetzungen und Verfahren für die Erteilung der Lärmbescheinigung für Unterschall-Strahlflugzeuge, bei denen dem für den Prototyp gestellten Antrag auf Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses bis zum

5. Oktober 1977 stattgegeben wurde. Anhang 16 Band I Teil 2 Kapitel 3 (im Folgenden: Kapitel 3) nennt die strengeren Voraussetzungen für die Typen von Unterschall-Strahlflugzeugen, bei denen dem für den Prototyp gestellten Antrag auf Ausstellung des Lufttüchtigkeitszeugnisses nach diesem Zeitpunkt stattgegeben wurde.

16 In Kapitel 3 wird eine globale Methode zur Berechnung der Schallemissionen von Flugzeugen eingeführt. Gemessen wird der Gesamtlärm, den ein Flugzeug beim Start, nach den Seiten hin und bei der Landung erzeugt, des Lärms also, dem die Anwohner von Flughäfen ausgesetzt sind. Der Flugzeuglärm wird für die Zwecke der Ausstellung der Lärmbescheinigung durch das in „tatsächlich wahrgenommenen Lärmdezibel" (EPNdB) gemessene „tatsächlich wahrgenommene Lärmniveau" (EPNL) ausgedrückt. Diese Skala wird nach Maßgabe der Frequenzen gewichtet, für die das menschliche Ohr am empfindlichsten ist.

17 Die Gesamtheit der für diese Positionen ausgeführten Messungen gibt die Gesamtlärmentwicklung des Flugzeugs an. Übersteigt der an einem oder zwei Messpunkten erzeugte Lärm die Höchstgrenze, so kann dies innerhalb bestimmter Grenzen durch Berücksichtigung des niedrigeren Pegels an einem anderen Punkt oder an anderen Punkten erzeugten Lärms ausgeglichen werden.

18 Die Entschließung A31-11 der Versammlung der ICAO bot den Staaten die Möglichkeit, den Betrieb der in Kapitel 2 genannten Flugzeuge einzuschränken, die den Anforderungen in Kapitel 3 nicht genügten. Die Staaten wurden darin jedoch aufgefordert, zunächst u. a. zu prüfen, ob der normale Verschleiß der in Betrieb befindlichen Flugzeuge oder ein Eintragungsverbot (d. h. ein Verbot der Neueintragung eines bestimmten Flugzeugs) nicht ausreichten, um den erforderlichen Schutz zu gewährleisten (Absatz 1 dieser Entschließung).

19 Die Staaten, die Betriebsbeschränkungen für derartige Flugzeuge vorzuschreiben beabsichtigten, wurden aufgefordert, einen Zeitraum von mindestens sieben Jahren, vom 1. April 1995 an gerechnet, für die schrittweise Außerdienststellung

vorzusehen und den Betrieb von weniger als 25 Jahre alten Flugzeugen, von vorhandenen Großraum- oder allen anderen mit Triebwerken mit einem hohen Nebenstromverhältnis ausgerüsteten Flugzeugen vor Ablauf der Frist für die Außerdienststellung, d. h. bis zum 1. April 2002, nicht zu beschränken (Absatz 2).

20 Allgemein wurden die Mitgliedstaaten für den Fall, dass anspruchsvollere Normen für die Bescheinigung eingeführt würden als die in Kapitel 3, aufgefordert, für Flugzeuge, die den Vorschriften dieses Kapitels genügen, keine Betriebsbeschränkungen anzuordnen (Absatz 4).

21 Bei der 32. Versammlung der ICAO, die vom 22. September bis 22. Oktober 1998 stattfand, wurde die Entschließung A31-11 durch die Entschließung A32-8 bestätigt, und in letzterer wurden im Einklang mit jener die Ziele und die Praxis der ICAO auf dem Gebiet des Umweltschutzes dargelegt.

Die vor Erlass der Verordnung geltende Gemeinschaftsregelung

22 Vor Beginn der Geltung der Verordnung hatte die Kommission drei Richtlinien zur Festlegung von Grenzen für Schallemissionen von Luftfahrzeugen erlassen: die Richtlinie 80/51/EWG des Rates vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschalluftfahrzeugen (ABl. 1980, L 18, S. 26), geändert u. a. durch die Richtlinie 83/206/EWG des Rates vom 21. April 1983 (ABl. L 117, S. 15), die Richtlinie 89/629/EWG des Rates vom 4. Dezember 1989 zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen (ABl. L 363, S. 27) und die Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988) (ABl. L 76, S. 21), geändert durch die Richtlinie 98/20/EG des Rates vom 30. März 1998 (ABl. L 107, S. 4). Nur die beiden letztgenannten Richtlinien sind für die Ausgangsverfahren von Interesse.

23 Die Richtlinie 89/629 war der erste Schritt zur schrittweisen Einstellung des Betriebs von Flugzeugen, die den Normen von Kapitel 3 nicht entsprechen (siebte Begründungserwägung). Hierzu wurde mit ihr ein Eintragungsverbot eingeführt mit der Folge, dass nur Flugzeuge, die den Normen dieses Kapitels 3 entsprechen, neu in die Zivilluftfahrtrollen der Mitgliedstaaten eingetragen werden konnten.

24 Abweichend von dieser strengeren Regelung hatten die Mitgliedstaaten nach den Artikeln 4 Buchstabe e und 5 der Richtlinie 89/629 jedoch das Recht, Freistellungen von deren Artikel 2, insbesondere für Luftfahrzeuge, die von Triebwerken mit einem Mantelstromverhältnis von mindestens 2 angetrieben werden, zu gewähren.

25 Zu dem in der Richtlinie 89/629 vorgesehenen Eintragungsverbot kam mit der Richtlinie 92/14 ein durch die Möglichkeit von Freistellungen u. a. aus wirtschaftlichen Gründen gemildertes Betriebsverbot hinzu.

26 Dieses Betriebsverbot ergab sich aus Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 92/14, der folgenden Wortlaut hat:

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass ab 1. April 1995 zivile Unterschallstrahlflugzeuge, die mit Motoren mit einem Mantelstromverhältnis von kleiner als 2 ausgerüstet sind, die Flughäfen auf ihrem Hoheitsgebiet nicht anfliegen dürfen, sofern sie nicht eine Lärmzulassung besitzen, die

a) den Normen in Teil II Kapitel 3 Band 2 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), entspricht oder

b) den Normen in Teil II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zu diesem Abkommen entspricht, vorausgesetzt, dass die Erstausstellung des individuellen Lufttüchtigkeitszeugnisses weniger als 25 Jahre zurückliegt."

27 Nach Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 92/14 waren die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Freistellung von Artikel 2 Absatz 1 dieser Richtlinie für Flugzeuge zu gewähren, die durch „geeignete Bausätze zur Umrüstung" umgerüstet werden können (als „Schalldämpfung" bekanntes Verfahren), um den Normen in Kapitel 3 zu entsprechen.

28 Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 92/14 müssen alle zivilen Unterschallstrahlflugzeuge, die auf Flughäfen des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten eingesetzt werden sollen, vorbehaltlich bestimmter Freistellungen, die später durch die Richtlinie 98/20 geändert wurden, ab 1. April 2002 grundsätzlich den Normen in Kapitel 3 entsprechen. Nach Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 92/14 in der durch die Richtlinie 98/20 geänderten Fassung konnte jedoch außer bei Zustimmung der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats von den Fluggesellschaften aufgrund dieser in Artikel 2 Absatz 1 aufgestellten Regel nicht verlangt werden, dass sie Flugzeuge, die den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 nicht entsprechen, jährlich um eine Kapazität verringern, die mehr als 10 % der gesamten Flotte ziviler Unterschallstrahlflugzeuge der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft entspricht.

29 Wegen der Verschlechterung der Lärm- und Umweltsituation der Flughäfen der Gemeinschaft erließ der Rat die Verordnung.

Die Verordnung

30 In der ersten Begründungserwägung der Verordnung heißt es: „Eine der zentralen Zielsetzungen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine dauerhaft umwelt-

verträgliche Mobilität ... [Dies macht] ein umfassendes Konzept [erforderlich], mit dem zum einen das wirksame Funktionieren der gemeinschaftlichen Verkehrssysteme und zum anderen der Schutz der Umwelt gewährleistet werden." Die vierte Begründungserwägung der Verordnung lautet: „Das Wachstum des Luftverkehrsaufkommens auf Flughäfen der Gemeinschaft unterliegt in immer stärkerem Maße umweltpolitischen Beschränkungen. Der Betrieb leiserer Flugzeuge auf diesen Flughäfen kann zu einer besseren Ausnutzung der verfügbaren Flughafenkapazität beitragen".

31 Artikel 1 der Verordnung hat folgenden Wortlaut:

„Ziel dieser Verordnung ist die Festlegung von Bestimmungen zur Verhinderung einer Erhöhung der Gesamtlärmbelastung in der Gemeinschaft durch neu bescheinigte zivile Unterschall-Strahlflugzeuge und zur gleichzeitigen Begrenzung sonstiger Umweltschäden."

32 Artikel 2 Nummer 2 und Artikel 3 enthalten die wichtigsten Bestimmungen der Verordnung. Nach Artikel 3 dürfen „[n]eu bescheinigte zivile Unterschall-Strahlflugzeuge" nicht eingetragen und betrieben werden. Dieser Begriff wird in Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung folgendermaßen definiert:

„Ein ziviles Unterschall-Strahlflugzeug, für das ursprünglich eine Bescheinigung nach Kapitel 2 oder einer gleichwertigen Norm ausgestellt wurde oder das ursprünglich nicht über eine Lärmbescheinigung verfügte und das umgerüstet wurde, um die Normen des Kapitels 3 entweder unmittelbar durch technische Maßnahmen oder mittelbar durch Betriebsbeschränkungen zu erfüllen; zivile Unterschall-Strahlflugzeuge, für die ursprünglich nur eine Mehrfachbescheinigung in Bezug auf die Normen des Kapitels 3 aufgrund von Massenbeschränkungen ausgestellt werden konnte, gelten als neu bescheinigte Luftfahrzeuge; zivile Unterschall-Strahlflugzeuge, die umgerüstet wurden, um die Normen des Kapitels 3 durch eine vollständige Neuausrüstung mit Triebwerken mit einem Nebenstromverhältnis von 3 oder mehr zu erfüllen, gelten nicht als neu bescheinigte Luftfahrzeuge".

33 Dieser Begriff der „neu bescheinigten zivilen Unterschall-Strahlflugzeuge" ist im Licht der fünften Begründungserwägung der Verordnung auszulegen, die folgenden Wortlaut hat: „Ältere Flugzeugtypen, die zur Verringerung ihrer Lärmemissionen umgerüstet wurden, verursachen immer noch eine Lärmbelastung, die bezogen auf ihre Masse deutlich höher ist als die moderner Flugzeugtypen, denen von Anfang an die Einhaltung der Normen des Bands I Teil II Kapitel 3 von Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), bescheinigt wurde. Durch diese Umrüstungen verlängert sich die Betriebsdauer eines Flugzeugs, das normalerweise außer Dienst gestellt worden wäre. Darüber hinaus bringen diese Umrüstungen bei den Flugtriebwerken älterer Generation höhere Abgasemissionen und einen höheren Treibstoffverbrauch mit sich. Flugzeuge können mit neuen Triebwerken ausgerüstet werden, so dass sie Lärmbelastungswerte einhalten, die den Werten der Flugzeuge entsprechen, denen von Anfang an die Einhaltung der Anforderungen des Kapitels 3 bescheinigt worden ist."

34 Die Verordnung wurde vor dem Hintergrund eines Konflikts mit den Vereinigten Staaten von Amerika erlassen. Da der Rat es jedoch für wünschenswert hielt, dass die neuen Maßnahmen zur Begrenzung des Lärms und der Emissionen von Luftfahrzeugen auf internationaler Ebene erlassen würden, schob er in Artikel 7 den Beginn der Geltung der Verordnung um ein Jahr hinaus, um die Fortsetzung der Verhandlungen zu ermöglichen. Die Verordnung trat am 4. Mai 2000 in Kraft, ohne dass der Streit hätte geschlichtet werden können.

Das Übereinkommen über technische Handelshemmnisse

35 Das Übereinkommen zur Errichtung der Welthandelsorganisation (im Folgenden: WTO) wurde von der Europäischen Gemeinschaft sowie von jedem ihrer Mitgliedstaaten unterzeichnet und mit dem Beschluss 94/800/EG des Rates vom 22. Dezember 1994 (ABl. L 336, S. 1) im Namen der Europäischen Gemeinschaft in Bezug auf die in ihre Zuständigkeiten fallenden Bereiche genehmigt. Die Gemeinschaft ist an allen von der WTO verwalteten Handelsabkommen einschließlich des Übereinkommens über technische Handelshemmnisse beteiligt.

36 Artikel 2 des Übereinkommens über technische Handelshemmnisse bestimmt:

„2.1. Die Mitglieder stellen sicher, dass aus dem Gebiet eines anderen Mitglieds eingeführte Waren in Bezug auf technische Vorschriften eine nicht weniger günstige Behandlung erhalten als gleichartige Waren inländischen Ursprungs oder gleichartige Waren mit Ursprung in einem anderen Land.

2.2. Die Mitglieder stellen sicher, dass technische Vorschriften nicht in der Absicht oder mit der Wirkung ausgearbeitet, angenommen oder angewandt werden, unnötige Hemmnisse für den internationalen Handel zu schaffen....

2.3. Technische Vorschriften werden nicht beibehalten, wenn... veränderte... Ziele in einer weniger handelsbeschränkenden Weise behandelt werden können.

2.4. Soweit technische Vorschriften erforderlich sind und einschlägige internationale Normen bestehen..., verwenden die Mitglieder diese oder die einschlägigen Teile derselben als Grundlage für ihre technischen Vorschriften, es sei denn, diese internationalen Normen oder die einschlägigen Teile derselben wären unwirksame oder ungeeignete Mittel zur Erreichung der angestrebten berechtigten Ziele, zum Beispiel wegen grundlegender klimatischer oder geographischer Faktoren oder grundlegender technologischer Probleme.

2.5. Bei der Ausarbeitung, Annahme oder Anwendung einer technischen Vorschrift, die eine erhebliche Auswirkung auf den Handel anderer Mitglieder haben kann, erläutert das Mitglied auf Ersuchen eines anderen

Mitglieds die Rechtfertigung dieser technischen Vorschrift im Sinne der Absätze 2 bis 4. Wird eine technische Vorschrift für eines der in Absatz 2 ausdrücklich genannten Ziele ausgearbeitet, angenommen oder angewandt und ist sie konform mit einschlägigen internationalen Normen, so besteht die widerlegbare Vermutung, dass sie kein unnötiges Hemmnis für den internationalen Handel schafft.

2.6. Die Mitglieder beteiligen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten und mit dem Ziel, eine möglichst weitgehende Harmonisierung der technischen Vorschriften zu erreichen, voll und ganz an der Ausarbeitung von internationalen Normen durch die zuständigen internationalen Normenorganisationen, wenn sie für die betreffenden Waren technische Vorschriften angenommen haben oder vorsehen.

2.7. Die Mitglieder prüfen wohlwollend die Anerkennung der Gleichwertigkeit technischer Vorschriften anderer Mitglieder, selbst wenn sich diese Vorschriften von ihren eigenen unterscheiden, sofern sie sich davon überzeugt haben, dass durch diese Vorschriften die Ziele ihrer eigenen Vorschriften angemessen erreicht werden.

2.8. Soweit angebracht, umschreiben die Mitglieder die technischen Vorschriften eher in Bezug auf die Gebrauchstauglichkeit als in Bezug auf Konstruktion oder beschreibende Merkmale."

Die Ausgangsverfahren und die Vorabentscheidungsfragen

37 Omega handelt mit Flugzeugen — hauptsächlich des Typs Boeing 707 — und übt im Zusammenhang damit stehende Tätigkeiten aus, wie z. B. die Wartung von Flugzeugtriebwerken. 1996 kündigte Omega ihr Programm zur Ersetzung der

Triebwerke bei einer Reihe von Maschinen vom Typ Boeing 707 durch Pratt & Whitney JT8D-219-Triebwerke mit einem Nebenstromverhältnis von 1,74 an.

38 Zu der Zeit, als der Beschluss gefasst wurde, in den Verordnungsvorschlag (98/C 118/12, ABl. 1998, C 118, S. 20, und 98/C 329/07, ABl. 1998, C 329, S. 10) die Flugzeuge aufzunehmen, deren Triebwerke durch Triebwerke mit einem Nebenstromverhältnis von weniger als 3 ersetzt worden waren, war es für eine Änderung der Pläne von Omega zu spät. Nach ihrem Vorbringen wurde ihre Lage trotz ihrer Vorstöße bei den Gemeinschaftsorganen nicht berücksichtigt, da in der Verordnung der Betrieb von „mit neuen Triebwerken ausgerüsteten" Flugzeugen vom Typ Boeing 707 innerhalb der Gemeinschaft selbst dann verboten wurde, wenn diese Flugzeuge den Normen für Schall- und Schadstoffemissionen in Kapitel 3 entsprochen hätten.

39 Omega strengte daraufhin Verfahren gegen die für die Zivilluftfahrt verantwortlichen Behörden im Vereinigten Königreich und in Irland an, um die Verordnung für ungültig erklären zu lassen.

40 Da er einige der von Omega im Ausgangsverfahren in der Rechtssache C-27/00 vorgebrachten Rügen für gewichtig hielt, beschloss der High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates ungültig, soweit er „neu bescheinigte zivile Unterschall-Strahlflugzeuge" so definiert, dass „mit Triebwerken mit einem Nebenstromverhältnis von 3 oder mehr" neu ausgerüstete Luftfahrzeuge nicht den Verboten dieser Verordnung unterliegen, wohl

aber Luftfahrzeuge, die vollständig mit Triebwerken mit einem Nebenstromverhältnis von weniger als 3 neu ausgerüstet worden sind, und zwar unter besonderer Berücksichtigung

(i) der Begründungspflicht aus Artikel 253 EG;

(ii) des allgemeinen Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit;

(iii) von Rechten, die der Einzelne aus dem Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen und/oder dem Übereinkommen über technische Handelshemmnisse ableiten kann?

41 Aus den gleichen Gründen beschloss auch der High Court (Irland) angesichts der Rügen, die Omega und die anderen von dem Programm „der Ausstattung mit neuen Triebwerken" betroffenen Gesellschaften im Ausgangsverfahren in der Rechtssache C-122/00 vorgebracht hatten, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates vom 29. April 1999 zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 über die Internationale Zivilluftfahrt, Dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neu bescheinigt worden sind, ungültig, soweit er „neu bescheinigte zivile Unterschall-Strahlflugzeuge" so definiert, dass „zivile Unterschall-Strahlflugzeuge" im Sinne der Definition des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung, die durch vollständige

Neuausrüstung mit Triebwerken mit einem Nebenstromverhältnis von weniger als 3 umgerüstet wurden, um die Normen des Kapitels 3 zu erfüllen, erfasst werden, und zwar unter besonderer Berücksichtigung

a) der Begründungspflicht aus Artikel 253 EG;

b) des Grundsatzes der Gleichbehandlung;

c) des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit;

d) der Vereinbarkeit dieser Bestimmung mit dem Übereinkommen zur Errichtung der Welthandelsorganisation und insbesondere dem Übereinkommen über technische Handelshemmnisse in dessen Anhang.

42 Durch Beschluss vom 23. März 2001 hat der Präsident des Gerichtshofes die Rechtssachen C-27/00 und C-122/00 zu gemeinsamem mündlichen Verfahren und gemeinsamer Entscheidung verbunden.

Zur Begründungspflicht

43 Omega macht geltend, dass die Begründungspflicht nicht beachtet worden sei. Die Aufnahme des Kriteriums des Nebenstromverhältnisses von 3 oder mehr, die auf eine Initiative des Ausschusses der Ständigen Vertreter zurückgehe, sei in der Begründung der Verordnung in keiner Weise gerechtfertigt worden.

44 Der Rat müsse die ihm auferlegte Begründungspflicht umso strikter beachten, als die Verordnung von den Vorschriften des Abkommens von Chicago sowie von sämtlichen früheren Gemeinschaftsrechtsvorschriften auf dem Gebiet der Schallemissionen von Flugzeugen abweiche.

45 Omega weist außerdem darauf hin, dass in der fünften Begründungserwägung der Verordnung lediglich zwischen schallgedämpften und mit neuen Triebwerken ausgerüsteten Flugzeugen unterschieden werde. Nur erstere würden ungünstig beurteilt, letztere dagegen nicht. Somit laufe eine unterschiedliche Behandlung innerhalb der zweiten Gruppe von Flugzeugen, wie sie in Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung festgelegt werde, auf einen Widerspruch zur fünften Begründungserwägung dieser Verordnung hinaus.

46 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die nach Artikel 253 EG vorgeschriebene Begründung nach ständiger Rechtsprechung der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein muss. Sie muss die Überlegungen des Gemeinschaftsorgans, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und unzweideutig wiedergeben, dass die Betroffenen die tragenden Gründe für die Maßnahme erkennen können und der Gerichtshof seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. Nach dieser Rechtsprechung brauchen in der Begründung des Rechtsakts jedoch nicht alle tatsächlich oder rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden. Ob nämlich die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen des Artikels 253 EG genügt, ist nicht nur im Hinblick auf seinen Wortlaut zu beurteilen, sondern auch aufgrund seines Zusammenhangs sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 5. Mai 1998 in der Rechtssache C-180/96, Vereinigtes Königreich/Kommission, Slg. 1998, I-2265, Randnr. 70, und vom 12. November 1998 in der Rechtssache C-352/96, Italien/Rat, Slg. 1998, I-6937, Randnr. 40).

47 Wie der Gerichtshof ferner entschieden hat, würde es, wenn der angefochtene Rechtsakt den von dem Gemeinschaftsorgan verfolgten Zweck in seinen wesentlichen Zügen erkennen lässt, zu weit gehen, eine besondere Begründung für die verschiedenen technischen Entscheidungen zu verlangen (Urteil vom 7. November 2000 in der Rechtssache C-168/98, Luxemburg/Parlament und Rat, Slg. 1998, I-9131, Randnr. 62).

48 Im vorliegenden Fall enthält die Verordnung eine schlüssige und hinreichende Beschreibung der Gesamtsituation, die zu ihrem Erlass geführt hat, sowie der von der Gemeinschaft verfolgten Ziele. Diese bestehen darin, die sich aus dem Flugverkehr ergebenden Hauptumweltbelastungen, d. h. den Lärm, die Abgasemissionen und den Treibstoffverbrauch, zu verringern, wie aus der fünften Begründungserwägung und aus Artikel 1 der Verordnung hervorgeht.

49 Zur Verwirklichung dieser drei Ziele sollen mit der Verordnung strengere Anforderungen als die in Kapitel 3 eingeführt werden. In der fünften Begründungserwägung der Verordnung heißt es hierzu, dass die Ergebnisse der Änderungen, die an den Flugzeugen vorgenommen worden seien, um sie den Anforderungen des Kapitels 3 anzupassen, weniger zufrieden stellend seien als diejenigen, die bei modernen Flugzeugen erzielt worden seien.

50 Außerdem ergibt sich aus der Verordnung als Ganzes, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber von dem Grundsatz ausging, dass neue Triebwerke mit einem Nebenstromverhältnis von weniger als 3 weniger zufrieden stellende Umwelteigenschaften aufweisen als Triebwerke mit einem höheren Nebenstromverhältnis oder Triebwerke von vollkommen neu konzipierten Flugzeugen.

51 Auch wenn eine ausführlichere Erläuterung der Entscheidung dafür, nur auf das Kriterium des Nebenstromverhältnisses abzustellen und dieses auf 3 festzulegen, wünschenswert gewesen wäre, ist zu beachten, dass von der Begründung einer Verordnung mit allgemeiner Geltung nicht verlangt werden kann, dass sie die manchmal sehr zahlreichen und komplexen Sachverhalte, zu deren Regelung diese Verordnung erlassen worden ist, sämtlich im Einzelnen anführt, und schon gar nicht, dass sie eine mehr oder weniger vollständige technische Beurteilung dieser Sachverhalte liefert (vgl. Urteil vom 30. November 1978 in der Rechtssache 87/78, Welding, Slg. 1978, 2457, Randnr. 11). Dies gilt ganz besonders, wenn die einschlägigen tatsächlichen und technischen Gesichtspunkte den betroffenen Kreisen wohlbekannt sind.

52 Der letzte Satzteil der fünften Begründungserwägung der Verordnung, wonach die „Flugzeuge... mit neuen Triebwerken ausgerüstet werden [können], so dass sie

Lärmbelastungswerte einhalten, die den Werten der Flugzeuge entsprechen, denen von Anfang an die Einhaltung der Anforderungen des Kapitels 3 bescheinigt worden ist", steht nicht im Widerspruch zu Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung. Denn wie sich aus den Antworten der Kommission auf die schriftlichen Fragen des Gerichtshofes ergibt, betrifft er Triebwerke mit fortgeschrittener Technik aus neuer Fabrikation, die im Allgemeinen ein Nebenstromverhältnis von 3 oder mehr aufweisen.

53 Angesichts dieser Erwägungen ist nicht ersichtlich, dass Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung gegen die Begründungspflicht nach Artikel 253 EG verstößt.

Zum Verhältnismäßigkeitsgrundsatz

54 Omega trägt vor, das Nebenstromverhältnis sei ein ungeeignetes Kriterium, da der von einem Flugzeug erzeugte Lärm auch aus anderen Quellen stammen könne als dem Triebwerk. Zu berücksichtigen sei nämlich das gesamte Flugwerk.

55 Im Übrigen könne eine Erhöhung des Nebenstromverhältnisses zwar den Lärm des Triebwerks und den Treibstoffverbrauch senken, jedoch bedürfe es für die Erhöhung der Nebenstromluftmenge eines größeren Gebläses im vorderen Teil des Triebwerks. Je größer aber das Gebläse sei, desto stärker sei der von ihm erzeugte Lärm. Diese Zunahme des Lärms gleiche die beim Triebwerk erzielten Gewinne teilweise wieder aus.

56 Außerdem bestehe die international anerkannte Methode zur Messung des Flugzeuglärms nach dem Abkommen von Chicago nicht darin, für jedes Einzelteil, das zur Lärmentstehung beitrage, Grenzen festzulegen, sondern nach dieser Methode werde eine Gesamtbeurteilung der Schallemissionen vorgenommen.

57 Omega legt eine Übersicht vor, wonach das von ihr mit neuen Triebwerken ausgerüstete Flugzeug des Typs Omega 707 das leiseste Flugzeug bei der Landung sei, obwohl es das niedrigste Nebenstromverhältnis aufweise. Das lauteste Flugzeug bei der Landung sei das Flugzeug des Typs Boeing 767-200, das ein Nebenstromverhältnis von 4,8 aufweise. Die lautesten Flugzeuge beim Start seien die Flugzeuge der Typen Omega 707 und Boeing 767-200, die das niedrigste bzw. das höchste Nebenstromverhältnis aufwiesen. Lediglich bei der Messung des Lärms von der Seite sei das Flugzeug des Typs Omega 707 signifikant lauter. Die Flugzeuge des Typs Omega 707 entsprächen jedoch den Normen des Kapitels 3 in höherem Maße als die Flugzeuge der Typen Airbus oder Boeing, die beide ein Nebenstromverhältnis von mehr als 3 aufwiesen.

58 Omega vertritt die Ansicht, dass jedenfalls andere, für ihre Wirtschaftstätigkeit weniger schädliche Maßnahmen hätten getroffen werden können.

59 Es wäre etwa weniger belastend gewesen, unterschiedliche Grenzwerte für Lärm, Abgasemissionen und Treibstoffverbrauch festzusetzen, als die Konstruktion von Flugzeugtriebwerken insgesamt zu regeln. Diese Vorgehensweise entspreche auch dem bisherigen Ansatz im Gemeinschaftsrecht, im Abkommen von Chicago und in der WTO.

60 Omega macht ferner geltend, dass der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz dadurch verletzt worden sei, dass die Verordnung vom Abkommen von Chicago, von den früheren Gemeinschaftsrechtsvorschriften sowie vom Recht der WTO abweiche und ihre Geschäftstätigkeit schwer beeinträchtige, ohne einen entsprechenden Vorteil für die Gemeinschaft zu bewirken. Zudem sei eine Regelung durch den Gemeinschaftsgesetzgeber nicht dringlich gewesen, und dieser hätte warten können, bis er über gesicherte wissenschaftliche Kenntnisse zur Beurteilung der Sachlage verfügt hätte.

61 Omega legt weiterhin dar, dass die Emissionswerte der von ihr mit neuen Triebwerken ausgerüsteten Flugzeuge im Hinblick auf Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid und Stickoxide unter den Werten der Triebwerke eines ver-

gleichbaren Airbus A300-B4-203 lägen und im Hinblick auf Kohlenwasserstoffe und Stickoxide sogar unter den Werten aller vergleichbaren Flugzeuge. Auch beim Verbrauch sei das von Omega umgerüstete Flugzeug vom Typ Boeing 707 um über 40 % günstiger als ein Airbus A300-B4-203. Dieser weise aber ein Nebenstromverhältnis von 4,3 auf.

62 Aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofes ergibt sich, dass nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der zu den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts gehört, die Handlungen der Gemeinschaftsorgane nicht die Grenzen dessen überschreiten dürfen, was zur Erreichung der mit der fraglichen Regelung zulässigerweise verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist. Dabei ist, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen; ferner müssen die verursachten Nachteile in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen (vgl. u. a. Urteile vom 13. November 1990 in der Rechtssache C-331/88, Fedesa u. a., Slg. 1990, I-4023, Randnr. 13, Vereinigtes Königreich/Kommission, Randnr. 96, und vom 16. Dezember 1999 in der Rechtssache C-101/98, UDL, Slg. 1999, I-8841, Randnr. 30).

63 Was die gerichtliche Nachprüfbarkeit der in der vorstehenden Randnummer genannten Voraussetzungen betrifft, so verfügt der Gemeinschaftsgesetzgeber ebenfalls nach ständiger Rechtsprechung im Bereich der gemeinsamen Verkehrspolitik über einen weitreichenden Ermessensspielraum zum Erlass angemessener gemeinsamer Regeln (vgl. in diesem Sinne u. a. Urteil vom 17. Juli 1997 in den Rechtssachen C-248/95 und C-249/95, SAM Schifffahrt und Stapf, Slg. 1997, I-4475, Randnr. 23).

64 Bei der Kontrolle der Ausübung einer solchen Befugnis darf der Richter die Beurteilung des Gemeinschaftsgesetzgebers nicht durch seine eigene ersetzen, sondern muss sich auf die Prüfung beschränken, ob diese Beurteilung mit einem offensichtlichen Fehler oder einem Ermessensmissbrauch behaftet ist oder ob die fragliche Behörde die Grenzen ihres Ermessens offensichtlich überschritten hat (vgl. u. a. Urteil SAM Schifffahrt und Stapf, Randnr. 24).

65 Ferner ist der Rechtsprechung des Gerichtshofes zu entnehmen, dass sich das Ermessen, über das der Rat verfügt, wenn er — wie hier — bei der Durchführung einer gemeinsamen Politik einen komplexen wirtschaftlichen Sachverhalt beurteilen muss, nicht ausschließlich auf die Art und die Tragweite der zu erlassenden Bestimmungen erstreckt, sondern in bestimmtem Umfang auch auf die Feststellung von Grunddaten, insbesondere in dem Sinne, dass es ihm freisteht, sich gegebenenfalls auf globale Feststellungen zu stützen (vgl. u. a. Urteil SAM Schifffahrt und Stapf, Randnr. 25).

66 Im vorliegenden Fall hat der Rat seinen Ermessensspielraum nicht überschritten, als er angenommen hat, dass die Bezugnahme auf ein Nebenstromverhältnis von 3 oder mehr geeignet war, das Ziel der Verminderung von Umweltschäden durch den Flugverkehr sowohl hinsichtlich des Lärms als auch hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs und der Abgasemissionen zu erreichen.

67 Omega hat im Übrigen nicht dargetan, dass das Kriterium des Nebenstromverhältnisses unangemessen wäre.

68 Außerdem beziehen sich ihre, von der Regierung des Vereinigten Königreichs im Übrigen bestrittenen, Behauptungen nur auf einen bestimmten Flugzeugtyp, die Boeing 707, deren Nachrüstung mit neuen Triebwerken geplant sei. Es handelt sich dabei um bloße Vorausberechnungen, da für diese Flugzeuge — wie der Generalanwalt in Nummer 76 seiner Schlussanträge ausgeführt hat — noch keine Zertifizierungstests durchgeführt worden sind.

69 Die Kommission hat demgegenüber globale Angaben über die Entwicklung der Lärmbelastung und des Treibstoffverbrauchs von Flugzeugen in den drei Jahrzehnten zwischen den sechziger Jahren und dem Beginn der neunziger Jahre vorgelegt. Demnach ging die schrittweise Erhöhung des Nebenstromverhältnisses im Laufe dieser Zeit mit einer Verminderung der Schallemissionen von 20 auf 25

EPNdB einher, was einer Teilung der wahrgenommenen Belästigung durch vier oder fünf und einer Verringerung des Treibstoffverbrauchs je Passagier auf den Langstreckenflügen um mehr als 50 % entsprach, die wiederum zu einer Verminderung der Abgasemissionen führte.

70 Im Übrigen hat der Gemeinschaftsgesetzgeber bereits in der Vergangenheit weitere Regelungen erlassen, die auf das Kriterium gestützt waren, dass ein höheres Nebenstromverhältnis auf ein weniger lautes Triebwerk schließen lässt. Ein Nebenstromverhältnis von 2 findet in Artikel 4 Buchstabe e der Richtlinie 89/629 (vgl. Randnr. 24 dieses Urteils) und in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 92/14 (vgl. Randnr. 26 dieses Urteils) alternativ zur Einhaltung der Schallnormen des Kapitels 3 Verwendung. Diese Alternative wird auch in den Resolutionen A31-11 und A32-8 der Versammlung der ICAO vorgeschlagen, in denen den Mitgliedstaaten empfohlen wird, bei der vorzeitigen Anwendung der Grenzwerte von Kapitel 3 eine Ausnahme für Flugzeuge vorzusehen, die mit Triebwerken mit einem hohen Nebenstromverhältnis ausgerüstet sind (vgl. Randnr. 19 dieses Urteils).

71 Omega trägt ferner vor, dass andere, für ihre Wirtschaftstätigkeit weniger schädliche Maßnahmen hätten getroffen werden können und dass der Flugzeuglärm auch aus anderen Quellen als dem Triebwerk stammen könne.

72 Selbst wenn man davon ausginge, dass solche Maßnahmen geeignet wären, zu einer ausreichenden Verringerung der durch den Luftverkehr verursachten Umweltschäden beizutragen, konnte der Rat vernünftigerweise dem Umstand Rechnung tragen, dass die Verwendung anderer, die Verminderung der Schallemissionen, den Treibstoffverbrauch und die Abgasemissionen betreffender Kriterien ein sehr komplexes Vorgehen bedeutet hätte, das die begrenzte Zahl der Flugzeuge des von Omega mit neuen Triebwerken ausgerüsteten Typs nicht gerechtfertigt hätte. Vernünftigerweise konnte er auch davon ausgehen, dass sich durch das Abstellen auf ein einziges technisches Kriterium die Unsicherheiten vermeiden ließen, die bei spezifischen Normen hätten weiter bestehen können. So könnte sich allein für das Lärmproblem, falls die beim Start, bei der Landung und von der Seite gemessenen Werte gewichtet werden müssten, auch die Frage stellen, ob nicht der unterschiedliche Einfluss der Lärmvolumina berücksichtigt

werden müsste. Aus diesen Gründen hat der Rat keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, als er bei seiner Auswahl der Kriterien berücksichtigt hat, dass sich das Nebenstromverhältnis als praktikabler erweist, weil es sowohl konzeptionell als auch überwachungstechnisch weniger Tests und Messungen erfordert.

73 Somit ist nicht ersichtlich, dass der Rat einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hätte, als er es für erforderlich gehalten hat, die Nachrüstung von Flugzeugen nur mit solchen Triebwerken zu genehmigen, die ein Nebenstromverhältnis von 3 oder mehr aufweisen.

74 Angesichts der vorstehenden Erwägungen ist nicht ersichtlich, dass Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verstößt.

Zum Diskriminierungsverbot

75 Omega trägt zunächst vor, das wesentliche und erklärte Ziel der Verordnung sei die Senkung des Pegels der Schallemissionen von im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft betriebenen Flugzeugen. Indem die Verordnung aber Beschränkungen für die Verwendung von Flugzeugen vorschreibe, die mit neuen Triebwerken mit einem Nebenstromverhältnis von weniger als 3 ausgerüstet seien, ohne lautere Flugzeuge, deren Triebwerke ein Nebenstromverhältnis von 3 oder mehr aufwiesen, den gleichen Anforderungen zu unterwerfen, nehme sie eine Diskriminierung zu Lasten der erstgenannten vor.

76 Ferner hindere Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung die Klägerinnen des Ausgangsverfahrens dadurch an der Verwendung ihrer Flugzeuge, dass sie nicht auf das Nebenstromverhältnis der fraglichen Triebwerke, sondern auf den Zeitpunkt abstelle, zu dem die betreffenden Flugzeuge mit diesen Triebwerken ausgerüstet worden seien. Für eine Ungleichbehandlung von Flugzeugen, in denen gleiche Triebwerke verwendet würden, aufgrund des Datums, zu dem sie mit diesen Triebwerken ausgerüstet worden seien, gebe es keinerlei objektive Rechtfertigung.

77 Die Anwendung des Kriteriums eines Nebenstromverhältnisses von 3 oder mehr sei auch eine Diskriminierung zugunsten der Hersteller von Flugzeugtriebwerken in der Europäischen Union und zu Lasten der in den Vereinigten Staaten ansässigen Hersteller sowie der Eigentümer von Flugzeugen, deren Triebwerke durch dort hergestellte Triebwerke ersetzt worden seien.

78 Schließlich beanstandet Omega, dass in der Verordnung die Ausrüstung mit neuen Triebwerken, die ein Nebenstromverhältnis von weniger als 3 aufweisen, genau so behandelt werde, wie die Umrüstung von Flugzeugen durch Vorrichtungen zur Schalldämpfung („hushkits").

79 Nach ständiger Rechtsprechung verlangt der allgemeine Gleichheitsgrundsatz, der zu den wesentlichen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts gehört, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleichbehandelt werden, es sei denn, dass eine derartige Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre (vgl. in diesem Sinne Urteil SAM Schifffahrt und Stapf, Randnr. 50, und vom 13. April 2000 in der Rechtssache C-292/97, Karlsson u. a., Slg. 2000, I-2737, Randnr. 39).

80 Erstens gibt es, da zwischen Nebenstromverhältnis und Lärm ein Zusammenhang besteht, einen objektiven Grund, mit neuen Triebwerken mit einem hohen Nebenstromverhältnis ausgerüstete Flugzeuge anders zu behandeln als solche, die mit neuen Triebwerken mit einem niedrigen Nebenstromverhältnis nachgerüstet sind.

81 Zweitens ist die Unterscheidung zwischen mit neuen Triebwerken ausgerüsteten Flugzeugen und originär für die Anforderungen von Kapitel 3 entwickelten Flugzeugen vor allem durch Bestandsschutzerwägungen gerechtfertigt. Hersteller, die Flugzeuge für die Normen dieses Kapitels 3 entwickelt haben, und Fluggesellschaften, die solche Flugzeuge erworben haben, müssen grundsätzlich größeren Vertrauensschutz im Hinblick auf die Nutzbarkeit dieser Flugzeuge genießen als die Hersteller und Eigentümer von Flugzeugen, die nach ihrer ursprünglichen Konstruktion diesen Normen nicht entsprechen.

82 Drittens haben die verschiedenen dem Gerichtshof vorgetragenen Gesichtspunkte nicht die Feststellung erlaubt, dass sich aus der Anwendung des Kriteriums des Nebenstromverhältnisses von 3 oder mehr eine unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung zu Lasten der in den Vereinigten Staaten ansässigen Unternehmen ergibt. Die Verordnung gilt nämlich mit gleicher Strenge für europäische Wirtschaftsteilnehmer und Hersteller von Flugzeugen wie für diejenigen der Vereinigten Staaten.

83 Viertens durfte der Gemeinschaftsgesetzgeber die Ausrüstung von Flugzeugen mit neuen Triebwerken, die ein Nebenstromverhältnis von weniger als 3 aufweisen, und die Verwendung von Vorrichtungen zur Schalldämpfung, der „hushkits", gleichbehandeln. Er konnte nämlich vernünftigerweise davon ausgehen, dass diese beiden Techniken auf dem Gebiet der Lärmverminderung weniger wirkungsvoll sind, als die Ausrüstung mit einem neuen Triebwerk, das ein Nebenstromverhältnis von 3 oder mehr aufweist, wie aus Randnummer 52 dieses Urteils bzw. aus der fünften Begründungserwägung der Verordnung hervorgeht (vgl. Randnr. 33 dieses Urteils). Außerdem bieten sie im Bereich der Kerosineinsparung und der Verringerung der Abgasemissionen nicht die gleichen Vorteile wie Triebwerke mit einem hohen Nebenstromverhältnis.

84 Angesichts der vorstehenden Erwägungen ist nicht ersichtlich, dass Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung gegen das Diskriminierungsverbot verstößt.

Zum Übereinkommen über technische Handelshemmnisse

85 Omega beanstandet zum einen das Urteil vom 23. November 1999 in der Rechtssache C-149/96 (Portugal/Rat, Slg. 1999, I-8395), in dem der Gerichtshof in Randnummer 47 ausgeführt hat, dass die WTO-Übereinkünfte grundsätzlich nicht zu den Vorschriften gehören, an denen der Gerichtshof die Rechtmäßigkeit von Handlungen der Gemeinschaftsorgane misst.

86 Der Gerichtshof unterscheide in Randnummer 42 des erwähnten Urteils Portugal/Rat bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Gemeinschaftsmaßnahmen mit internationalen Vereinbarungen nämlich danach, ob diese Vereinbarungen „auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und zum gemeinsamen Nutzen" aufbauten oder nicht. Diese Unterscheidung sei jedoch nicht hilfreich, da alle internationalen Vereinbarungen auf einer derartigen Grundlage beruhten.

87 Zum anderen trägt Omega, hilfsweise, vor, dass Artikel 2 des Übereinkommens über technische Handelshemmnisse hinreichend genau sei, um unmittelbare Wirkung zu entfalten. Was die Prüfung der Vereinbarkeit der Verordnung mit dieser Bestimmung betrifft, weist sie darauf hin, dass das Kriterium des in der Verordnung auf 3 festgesetzten Nebenstromverhältnisses gegen mehrere Bestimmungen des Artikels 2 des Übereinkommens über technische Handelshemmnisse verstoße.

88 Zunächst stelle Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung eine „technische Vorschrift" im Sinne des Übereinkommens über technische Handelshemmnisse dar. Ferner sei dort in Nummer 2.4 vorgesehen, dass, soweit technische Vorschriften erforderlich seien und einschlägige internationale Normen bestünden, die Mitglieder diese oder die einschlägigen Teile derselben als Grundlage für ihre technischen Vorschriften verwendeten. Schließlich würden die Mitglieder in Nummer 2.8 des Übereinkommens über technische Handelshemmnisse — anders als in der Verordnung vorgesehen — aufgefordert, sich bei der Ausarbeitung von technischen Vorschriften nicht auf die Konstruktion oder die beschreibenden Merkmale der Erzeugnisse, sondern eher auf deren Gebrauchstauglichkeit zu stützen.

89 Hierzu genügt der Hinweis, dass Omega die Grundlage der Rechtsprechung des Gerichtshofes verkennt. Auf diesem Gebiet ist nämlich ausschlaggebend, dass die Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten über WTO-Recht teilweise auf Verhandlungen zwischen den Mitgliedern aufbauen. Die Rücknahme rechtswidriger Maßnahmen ist zwar die vom WTO-Recht bevorzugte Lösung, doch lässt das WTO-Recht auch andere Lösungen zu, etwa den Vergleich, Schadensersatzzahlungen oder die Aussetzung von Zugeständnissen (vgl. in diesem Sinne Urteil Portugal/Rat, Randnrn. 36 bis 39).

90 Dürften die Gerichte mit den WTO-Übereinkünften unvereinbare innerstaatliche Rechtsvorschriften nicht anwenden, so würde den Legislativ- und Exekutivorganen der Mitglieder somit die ihnen eingeräumte Befugnis genommen, auf dem Verhandlungsweg Lösungen zu erreichen, selbst wenn diese nur als vorübergehende zulässig sind (vgl. in diesem Sinne Urteil Portugal/Rat, Randnr. 40).

91 Die Auslegung der WTO-Übereinkünfte im Licht ihres Gegenstands ihres und Zweckes ergibt mithin, dass in ihnen nicht festgelegt ist, mit welchen rechtlichen Maßnahmen die Mitglieder diese Übereinkünfte nach Treu und Glauben in ihre interne Rechtsordnung umzusetzen haben (vgl. Urteil Portugal/Rat, Randnr. 41).

92 Außerdem folgern unstreitig einige Mitglieder, die zu den wichtigsten Handelspartnern der Gemeinschaft gehören, aus Gegenstand und Zweck der WTO-Übereinkünfte, dass diese nicht zu den Normen gehören, an denen ihre Gerichte die Rechtmäßigkeit interner Rechtsvorschriften messen (vgl. Urteil Portugal/Rat, Randnr. 43).

93 Somit gehören die WTO-Übereinkünfte wegen ihrer Natur und ihrer Struktur grundsätzlich nicht zu den Vorschriften, an denen der Gerichtshof die Rechtmäßigkeit von Handlungen der Gemeinschaftsorgane misst (vgl. Urteil Portugal/Rat, Randnr. 47).

94 Nur wenn die Gemeinschaft eine bestimmte, im Rahmen der WTO übernommene Verpflichtung umsetzt oder wenn die Gemeinschaftshandlung ausdrücklich auf spezielle Bestimmungen der WTO-Übereinkünfte verweist, ist es Sache des Ge-

richtshofes, die Rechtmäßigkeit der fraglichen Gemeinschaftshandlung anhand der Vorschriften der WTO zu prüfen (vgl. Urteil Portugal/Rat, Randnr. 49).

95 Dies ist hier nicht der Fall. Denn die Verordnung zielt weder darauf ab, die Umsetzung einer bestimmten, im Rahmen der WTO übernommenen Verpflichtung in die Gemeinschaftsrechtsordnung sicherzustellen, noch verweist sie ausdrücklich auf spezielle Bestimmungen der WTO-Übereinkünfte.

96 Angesichts der vorstehenden Erwägungen ist nicht ersichtlich, dass das Übereinkommen über technische Handelshemmnisse die Gültigkeit von Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung beeinträchtigt.

97 Daher ist den vorlegenden Gerichten zu antworten, dass die Prüfung der von ihnen vorgelegten Fragen nichts ergeben hat, was die Gültigkeit des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung beeinträchtigen könnte.

Kosten

98 Die Auslagen der Regierung des Vereinigten Königreichs sowie des Rates und der Kommission, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in den bei den vorlegenden Gerichten anhängigen Rechtsstreitigkeiten; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), und vom High Court (Irland) mit Beschlüssen vom 21. Dezember 1999 und 21. März 2000 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Die Prüfung der vorgelegten Fragen hat nichts ergeben, was die Gültigkeit des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung (EG) Nr. 925/1999 des Rates vom 29. April 1999 zur Registrierung und zum Betrieb innerhalb der Gemeinschaft von bestimmten Typen ziviler Unterschall-Strahlflugzeuge, die zur Einhaltung der in Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, dritte Ausgabe (Juli 1993), festgelegten Normen umgerüstet und neu bescheinigt worden sind, beeinträchtigen könnte.

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 12. März 2002.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

G. C. Rodríguez Iglesias