DOMSTOLENS DOM

12. marts 2002 *

I de forenede sager C-27/00 og C-122/00,

angående anmodninger, som High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Det Forenede Kongerige) (sag C-27/00), og High Court (Irland) (sag C-122/00) i medfør af artikel 234 EF har indgivet til Domstolen for i de for nævnte retter verserende sager,

The Queen

mod

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

ex parte:

Omega Air Ltd (sag C-27/00),

* Processprog: engelsk.

og

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

mod

Irish Aviation Authority (sag C-122/00),

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende gyldigheden af artikel 2, nr. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, for at opfylde normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993) (EFT L 115, s. 1, og L 120, s. 47),

har

DOMSTOLEN

sammensat af præsidenten, G.C. Rodríguez Iglesias, afdelingsformændene P. Jann, F. Macken, N. Colneric og S. von Bahr samt dommerne C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (refererende dommer), J.N. Cunha Rodrigues og C.W.A. Timmermans,

generaladvokat: S. Alber
justitssekretær: ekspeditionssekretær H.A. Rühl,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Omega Air Ltd (sag C-27/00) ved D. Vaughan, QC, og barrister A. Robertson for solicitor M. Offer

— Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd og Omega Aviation Services Ltd (sag C-122/00) ved J. O'Reilly, SC, og A. Collins, BL, for solicitor C.A. Kelly

— Irish Aviation Authority (sag C-122/00) ved solicitors A & L Goodbody

— Det Forenede Kongeriges regering ved J.E. Collins, som befuldmægtiget, bistået af R. Plender, QC, og barrister M. Hoskins

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved F. Benyon og E. White, som befuldmægtigede

— Rådet for Den Europæiske Union (sag C-122/00) ved J.P. Jacqué, A. Lopes Sabino og A. Feeney, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 26. juni 2001 er afgivet mundtlige indlæg af Omega Air Ltd (sag C-27/00) ved D. Vaughan og A. Robertson, af Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd og Omega Aviation Services Ltd (sag

C-122/00) ved J. O'Reilly og A.M. Collins, af Irish Aviation Authority (sag C-122/00) ved solicitor B.J. Walsh, af Det Forenede Kongeriges regering ved J.E. Collins, R. Plender og M. Hoskins, af Rådet ved A. Lopes Sabino og A. Feeney, og af Kommissionen ved F. Benyon og E. White,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 20. september 2001,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 21. december 1999, indgået til Domstolen den 31. januar 2000, har High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), i medfør af artikel 234 EF stillet et præjudicielt spørgsmål vedrørende gyldigheden af artikel 2, nr. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, for at opfylde normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993) (EFT L 115, s. 1, og L 120, s. 47, herefter »forordningen«).

2 Ved kendelse af 21. marts 2000, indgået til Domstolen den 23. marts 2000, har High Court (Irland) stillet et spørgsmål, der i det væsentlige har samme genstand.

3 Disse spørgsmål er blevet rejst i sager vedrørende civil luftfart mellem Omega Air Ltd (herefter »Omega«) og Det Forenede Kongeriges myndigheder (sag C-27/00), samt mellem sidstnævnte selskab, Aero Engines Ireland Ltd og Omega Aviation Services, der er virksomheder, som henholdsvis markedsfører og vedligeholder flyvemaskiner, og de irske myndigheder (sag C-122/00). Med spørgsmålene ønskes det nærmere bestemt oplyst, om forordningens artikel 2, nr. 2, tilsidesætter begrundelsespligten, der følger af artikel 253 EF, det generelle proportionalitetsprincip, ligebehandlingsprincippet og princippet om forbud mod forskelsbehandling samt aftalen om tekniske handelshindringer (herefter »TBT-aftalen«), idet den forbyder registrering og anvendelse af civile subsoniske jetflyvemaskiner, der er blevet omcertificeret efter montering af en ny motor, når motoren har et bypassforhold på under 3, selv om samme flyvemaskine opfylder kravene i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til Chicago-konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart (herefter »Chicago -konventionen«).

4 For bedre at kunne forstå de præjudicielle spørgsmål er det nødvendigt at forklare begrebet »bypassforhold« og gennemgå udviklingen i bestemmelserne på området.

Bypassforholdet

5 Støjemissioner fra jetmotorer stammer navnlig fra den støj, der skabes uden for motoren ved mødet med atmosfæren eller fra udblæsningsstrømmen (»jet«-støj).

6 I fanjetmotorer anvendes den lavtryksluft, der kommer ud af kompressoren, ikke i forbrændingsprocessen. Luften udblæses i en særskilt luftkanal og udslynges med ringe hastighed af udstødningsdysen — mens de varme gasser udstødes med

høj hastighed — med henblik på at udgøre en betydelig del af motorens samlede kraft. Jettens samlede gennemsnitshastighed (kombinationen af gas og udstødt luft) bliver herved nedbragt, og jetstøjen formindskes i samme forhold.

7 Bypassforholdet udgør forholdet mellem den »afledte« kolde luftmasse eller udstødningsgassen, der hverken passerer brændkammeret eller turbinen, og den luftmasse, der blandes med brændstoffet og brændes i »grundjetten«.

8 I de første fanjetmotorer oversteg den mængde af den samlede luftstrøm, der blev til udstødningsgas, ikke halvdelen af den samlede anvendte luftmængde (et bypassforhold på 1 eller derunder).

9 Bypassforholdet kunne takket være nye tekniske fremskridt forøges i løbet af årene, hvilket gav mulighed for mærkbart at nedbringe støjen og brændstofforbruget.

De internationale og fællesskabsretlige retsforskrifter

Chicago-konventionen, bilag 16 hertil og ICAO's resolutioner

10 I henhold til Chicago-konventionen, der er blevet ratificeret af alle Fællesskabets medlemsstater, selv om det imidlertid ikke selv er part i denne konvention, oprettedes Organisationen for International Civil Luftfart (herefter »ICAO«). I

henhold til Chicago-konventionens artikel 44 har ICAO til formål at udvikle principperne og teknikken for den internationale luftfart og at fremme planlægningen og udviklingen af international lufttrafik.

11 ICAO udarbejdede efter en resolution, der blev vedtaget på dens samling i 1972, et handlingsprogram på miljøområdet. Der blev offentliggjort retningslinjer for kontrollen med emissioner fra flymotorer i 1977.

12 De for denne tvist relevante bestemmelser findes i bilag 16 til Chicago-konventionen, der har overskriften »Anbefalede internationale normer og praksis — miljøbeskyttelse«.

13 Bilag 16 indeholder to bind: bind I, der vedrører støj fra flyvemaskiner, og bind II, der vedrører emissioner fra flymotorer.

14 Bind I er opdelt i fem dele. Den første del indeholder definitioner, den anden beskriver procedurerne for støjcertificering af flyvemaskiner, den tredje, fjerde og femte del vedrører procedurerne for måling, bedømmelse og formindskelse af støj. Den anden del er i sig selv underopdelt i en række kapitler, der hver præciserer støjnormerne og de certificeringsprocedurer, der finder anvendelse på forskellige flytyper.

15 Del II, kapitel 2, redegør for betingelserne og procedurerne for støjcertificering af subsoniske jetflyvemaskiner, med hensyn til hvilke den indgivne ansøgning om luftdygtighedsbevis er godkendt for prototypen inden den 6. oktober 1977. Del II,

kapitel 3, i bilag 16 (herefter »kapitel 3«) redegør for de strengere betingelser, der finder anvendelse på subsoniske jetfly, med hensyn til hvilke den indgivne ansøgning om luftdygtighedsbevis er godkendt for prototypen efter denne dato.

16 Kapitel 3 indfører en generel metode til beregning af støjemissioner fra flyvemaskiner. Det drejer sig om at måle den støj, som en flyvemaskine udsender ved start, under flyvning og ved indflyvning, idet det er denne støj, der opfattes af de personer, der bor ved en lufthavn. Flystøjen udtrykkes med henblik på støjcertificeringen som »effektivt opfattet støjniveau« (»EPNL«) målt i »decibel for det effektivt opfattede støjniveau« (»EPNdB«). Denne skala vægtes ved hjælp af de frekvenser, som det menneskelige øre bedst kan opfatte.

17 Alle de certificeringsforanstaltninger, der er gennemført for disse målinger, angiver flyvemaskinens samlede støjniveau. Såfremt støjniveauet på et eller to målingspunkter overstiger det maksimale niveau, kan der inden for visse grænser kompenseres herfor under hensyn til den mindre støj, der opstår på et eller flere andre målingspunkter.

18 Resolution A31-11 fra ICAO's samling gav staterne mulighed for at begrænse anvendelsen af de flyvemaskiner, der er omfattet af kapitel 2, og som ikke opfylder kravene i kapitel 3. Resolutionen opfordrer dem imidlertid til først navnlig at undersøge, om den normale nedslidning eller en bestemmelse om forbud mod nyregistrering (dvs. en bestemmelse, der forbyder enhver nyregistrering af en given flyvemaskine) ikke er tilstrækkelig til at sikre den nødvendige beskyttelse (den nævnte resolutions § 1).

19 Stater, der måtte pålægge restriktioner for anvendelsen af sådanne fly, blev opfordret til at foreskrive en periode med gradvis tilbagetrækning på mindst syv år fra den 1. april 1995 og til ikke at begrænse anvendelsen af flyvemaskiner, der

er yngre end 25 år, eksisterende jumbofly eller enhver anden flyvemaskine, der er udstyret med en motor med et højt bypassforhold, inden udløbet af tilbagetrækningsperioden, dvs. før den 1. april 2002 (§ 2).

20 Staterne blev under alle omstændigheder opfordret til — for det tilfælde, at der blev indført certificeringsstandarder, der var strengere end dem, der er indeholdt i kapitel 3 — ikke at pålægge restriktioner for anvendelsen af flyvemaskiner, der opfyldte kravene i dette kapitel (§ 4).

21 Under ICAO's 32. samling, der blev holdt fra den 22. september til den 22. oktober 1998, blev resolution A31-11 bekræftet ved resolution A32-8, der i overensstemmelse hermed redegjorde for ICAO's mål og praksis inden for miljøbeskyttelsesområdet.

De fællesskabsbestemmelser, der fandtes forud for forordningen

22 Før forordningen fandt anvendelse, havde Fællesskabet vedtaget tre direktiver, der pålagde grænser for støjemissioner fra flyvemaskiner: Rådets direktiv 80/51/EØF af 20. december 1979 om begrænsning af støj fra supersoniske luftfartøjer (EFT 1980 L 18, s. 26), som ændret ved navnlig Rådets direktiv 83/206/EØF af 21. april 1983 (EFT L 117, s. 15); Rådets direktiv 89/629/EØF af 4. december 1989 om begrænsning af støjemissionen fra civile subsoniske jetfly (EFT L 363, s. 27), og Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988) (EFT L 76, s. 21), som ændret ved Rådets direktiv 98/20/EF af 30. marts 1998 (EFT L 107, s. 4). Alene de to sidstnævnte direktiver er af interesse for tvisten i hovedsagerne.

23 Direktiv 89/629 udgjorde det første skridt i den gradvise begrænsning af anvendelsen af flyvemaskiner, der ikke opfylder støjnormerne i kapitel 3 (syvende betragtning). Direktivet indfører med dette formål en bestemmelse om forbud mod nyregistrering, hvorefter alene flyvemaskiner, der er i overensstemmelse med normerne i det nævnte kapitel 3, kunne være genstand for en ny registrering i medlemsstaternes civile luftfartsregistre.

24 Artikel 4, litra e), og artikel 5 i direktiv 89/629 bestemmer imidlertid som en undtagelse til denne strengere ordning, at medlemsstaterne kan indrømme fritagelser fra artikel 2 for bl.a. fly med fanjet-motorer med et fanluftforhold på 2 eller derover.

25 Direktiv 92/14 tilføjede til forbuddet mod nyregistrering i direktiv 89/629 en bestemmelse om et anvendelsesforbud, der er modereret af muligheden for fravigelser bl.a. af økonomiske årsager.

26 Anvendelsesforbuddet er indeholdt i artikel 2, stk. 1, i direktiv 92/14, der har følgende ordlyd:

»Medlemsstaterne sikrer, at civile subsoniske jetflyvemaskiner, som er udstyret med fanjetmotorer med et bypassforhold på under 2, fra den 1. april 1995 ikke opereres på lufthavne på deres område, medmindre de er støjcertificeret:

a) efter normerne i bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988), eller

b) efter normerne i bind 1, del II, kapitel 2, i bilag 16 til nævnte konvention, forudsat at det første individuelle luftdygtighedscertifikat er udstedt for mindre end 25 år siden.«

27 I henhold til artikel 5, stk. 1, i direktiv 92/14 er medlemsstaterne forpligtet til at undtage flyvemaskiner, som ikke opfylder normerne i kapitel 3, men som kan ændres således, at de kommer til det, fra bestemmelserne i artikel 2, stk. 1, såfremt der findes »egnet ombygningsudstyr« (hvilken proces er kendt under betegnelsen »støjdæmpning«).

28 I henhold til artikel 2, stk. 2, i direktiv 92/14 skulle alle civile subsoniske jetflyvemaskiner, som opereres fra lufthavne på medlemsstaternes område, fra den 1. april 2002 i princippet opfylde bestemmelserne i kapitel 3, under forbehold for visse fravigelser, der efterfølgende blev ændret ved direktiv 98/20. I henhold til artikel 7, stk. 1, i direktiv 92/14, som ændret ved direktiv 98/20, og med forbehold for godkendelse fra den ansvarlige myndighed i en medlemsstat, kunne det ikke i henhold til artikel 2, stk. 1, kræves, at luftfartsselskaberne årligt sletter flere flyvemaskiner, der ikke opfylder normerne i kapitel 3, af registret, end hvad der svarer til 10 % af deres samlede flåde af civile subsoniske jetflyvemaskiner.

29 På grund af forværrelsen af støjniveauet og de miljømæssige forhold ved lufthavnene i Fællesskabet vedtog Rådet forordningen.

Forordningen

30 Første betragtning til forordningen præciserer, at »[e]t af hovedmålene for den fælles transportpolitik er bæredygtig mobilitet [...]«, hvilket nødvendiggør »en

samlet fremgangsmåde, som dels sigter på, at Fællesskabets transportsystemer fungerer effektivt, dels på at beskytte miljøet«. Ifølge fjerde betragtning til forordningen er »væksten i luftfartsaktiviteter i Fællesskabets lufthavne [...] i stadig højere grad undergivet miljømæssige begrænsninger« og »anvendelse af mindre støjende flyvemaskiner i disse lufthavne kan bidrage til en bedre udnyttelse af den eksisterende lufthavnskapacitet«.

31 Forordningens artikel 1 har følgende ordlyd:

»Denne forordnings formål er at fastlægge bestemmelser med henblik på at undgå en forværring af støjproblemerne i Fællesskabet forårsaget af omcertificerede civile subsoniske jetflyvemaskiner og med henblik på samtidig at begrænse andre miljøskader.«

32 Forordningens væsentligste bestemmelser er artikel 2, nr. 2, og artikel 3. Artikel 3 forbyder registrering og anvendelse af »omcertificerede civile subsoniske jetflyvemaskiner«. Dette udtryk er defineret i forordningens artikel 2, nr. 2, på følgende måde:

»En civil subsonisk jetflyvemaskine, som oprindeligt var certificeret til kapitel 2-krav eller tilsvarende, eller oprindelig ikke var støjcertificeret, og som er blevet ombygget til at opfylde kapitel 3-krav enten direkte ved hjælp af tekniske foranstaltninger eller indirekte ved hjælp af operationelle restriktioner; civile subsoniske jetflyvemaskiner, der tidligere for at opfylde kravene i kapitel 3 måtte dobbeltcertificeres ved hjælp af vægtrestriktioner, skal anses for omcertificerede luftfartøjer; civile subsoniske jetflyvemaskiner, der for at opfylde kravene i kapitel 3 er blevet ændret ved udskiftning af motorerne med fanjetmotorer med et bypassforhold på 3 og derover, anses ikke for omcertificerede flyvemaskiner.«

33 Denne definition af »omcertificerede civile subsoniske jetflyvemaskiner« skal læses i lyset af femte betragtning til forordningen, hvorefter »ældre flyvemaskinetyper, som er ombygget for at forbedre deres støjcertificering, støjer betydelig mere sammenlignet med moderne flyvemaskiner af samme vægt, som fra begyndelsen er certificeret i henhold til normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993); disse ombygninger forlænger levetiden for en flyvemaskine, der ellers ville være blevet trukket tilbage; der er en tendens til højere forurenende emissioner og brændstofforbrug hos flymotorer af ældre dato; motorerne kan udskiftes i flyvemaskiner for at opnå et støjniveau svarende til niveauet for flyvemaskiner, der fra starten er certificeret for at opfylde normerne i kapitel 3«.

34 Forordningen blev vedtaget i forbindelse med en konflikt med USA. Da det var ønskeligt, at de nye foranstaltninger til nedbringelse af støjen og emissionerne fra flyvemaskiner blev udstedt på internationalt plan, besluttede Rådet at udsætte forordningens anvendelse med et år, således som det er fastsat i forordningens artikel 7, med henblik på at give mulighed for afholdelse af forhandlinger. Forordningen trådte i kraft den 4. maj 2000, uden at konflikten var blevet løst.

TBT-aftalen

35 Overenskomsten om oprettelse af Verdenshandelsorganisationen (herefter »WTO«) blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab og hver af dets medlemsstater og godkendt på Fællesskabets vegne for så vidt angår de områder, der er omfattet af dets kompetence, ved Rådets afgørelse 94/800/EF af 22. december 1994 (EFT L 336, s. 1). Fællesskabet er part i alle de handelsaftaler, der forvaltes af WTO, herunder TBT-aftalen.

36 TBT-aftalens artikel 2 bestemmer:

»2.1 Medlemmerne sikrer med hensyn til tekniske forskrifter, at varer, der indføres fra et andet medlems område, gives en behandling, der ikke er mindre gunstig end den, der gives tilsvarende varer af national oprindelse eller med oprindelse i et hvilket som helst andet land.

2.2 Medlemmerne drager omsorg for, at der ikke udarbejdes, vedtages eller anvendes tekniske forskrifter, der har til formål eller til virkning at skabe unødvendige hindringer for den internationale handel.

2.3 Der må ikke opretholdes tekniske forskrifter, hvis [...] de [ændrede] mål [...] kan angribes på en mindre handelsbegrænsende måde.

2.4 Når tekniske forskrifter er påkrævet, og der findes relevante internationale standarder [...] skal parterne anvende dem eller de relevante dele heraf som grundlag for deres tekniske forskrifter, undtagen hvis sådanne internationale standarder eller de relevante dele heraf er et ineffektivt eller uegnet middel til at opfylde de forfulgte lovlige mål, f.eks. på grund af væsentlige klimatiske eller geografiske faktorer eller grundlæggende teknologiske problemer.

2.5 Et medlem, der udarbejder, vedtager eller anvender en teknisk forskrift, der kan få væsentlig indflydelse på andre medlemmers handel, skal på anmodning af et andet medlem give en begrundelse for den pågældende

tekniske forskrift med henvisning til bestemmelserne i stk. 2-4. Når der udarbejdes, vedtages eller anvendes en teknisk forskrift med henblik på et af de lovlige mål, der er udtrykkeligt omhandlet i stk. 2, og som er i overensstemmelse med de relevante internationale standarder, består der en gendrivelig formodning om, at den ikke skaber en unødvendig hindring for den internationale handel.

2.6 Med henblik på den størst mulige harmonisering af tekniske forskrifter og standarder deltager medlemmerne, så vidt deres ressourcer tillader det, fuldt ud i de kompetente internationale standardiseringsorganisationers udarbejdelse af internationale standarder for varer, for hvilke de har vedtaget eller forventer at vedtage tekniske forskrifter.

2.7 Medlemmerne skal velvilligt overveje at acceptere andre medlemmers tekniske forskrifter som ækvivalente, selv om disse tekniske forskrifter afviger fra deres egne, dog forudsat at de finder det godtgjort, at disse forskrifter på passende måde opfylder målene for deres egne forskrifter.

2.8 Medlemmerne skal, når det er hensigtsmæssigt, fastsætte tekniske forskrifter eller standarder for varens anvendelsesmæssige egenskaber frem for konstruktion eller deskriptive karakteristika.«

Tvisterne i hovedsagerne og de præjudicielle spørgsmål

37 Omega markedsfører flyvemaskiner, hovedsagelig Boeing 707, og udøver beslægtede aktiviteter, såsom vedligeholdelse af flymotorer. I 1996 meddelte

Omega sine planer om at udskifte motorerne i et vist antal Boeing 707 med motorer af mærket Pratt & Whitney JT8D-219, hvis bypassforhold er 1,74.

38 På det tidspunkt, hvor beslutningen om, at fly, hvis motorer var blevet udskiftet med motorer, der havde et bypassforhold på under 3, skulle være omfattet af forslaget til forordningen (98/C 118/12, EFT C 188 af 17.4.1998, s. 20, og EFT C 329 af 27.10.1998, s. 10), var det for sent for Omega at ændre sine planer. På trods af Omegas henvendelser til Fællesskabets institutioner blev selskabets situation ikke taget i betragtning, idet forordningen forhindrer anvendelse af Boeing 707 med udskiftede motorer i Fællesskabet, selv om de overholder normerne for støjemissioner og forurenende emissioner i kapitel 3.

39 Omega anlagde herefter sag mod de ansvarlige myndigheder for den civile luftfart i Det Forenede Kongerige og i Irland med henblik på, at forordningen blev erklæret uanvendelig.

40 Da High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), har fundet, at visse af Omegas klagepunkter i sag C-27/00 er velbegrundede, har retten besluttet at udsætte sagen og stille Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er artikel 2, nr. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 925/1999 ugyldig, for så vidt som den definerer »omcertificeret civil subsonisk jetflyvemaskine« således, at flyvemaskiner, som har fået motorerne udskiftet med »fanjetmotorer med et bypassforhold på 3 og derover«, ikke er omfattet af de ved forordningen indførte

forbud, mens flyvemaskiner, hvis motorer er blevet fuldstændig udskiftet med motorer med et bypassforhold på under 3, omfattes af forbuddene, når særligt henses til

a) begrundelsespligten i henhold til artikel 253 EF

b) det almindelige proportionalitetsprincip

c) de eventuelle rettigheder, som private kan udlede af den almindelige overenskomst om told og udenrigshandel og/eller aftalen om tekniske handelshindringer?«

41 High Court (Irland) har af tilsvarende grunde, for så vidt angår klagepunkterne fra Omega og de andre virksomheder, der er berørt af planerne med udskiftning af motorer i sag C-122/00, besluttet at udsætte sagen og stille Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er artikel 2, nr. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, for at opfylde normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993), ugyldig, for så vidt som den definerer »omcertificeret civil subsonisk jetflyvemaskine« således, at dette omfatter »civil subsonisk jetflyvemaskine«, som defineret i forordningens

artikel 2, nr. 1, der med henblik på at opfylde normerne i kapital 3 har fået motorerne fuldstændig udskiftet med motorer med et bypassforhold på under 3, når særligt henses til

a) begrundelsespligten i henhold til artikel 253 EF

b) ligebehandlingsprincippet

c) proportionalitetsprincippet

d) problemet, om den nævnte bestemmelse er forenelig med overenskomsten om oprettelse af Verdenshandelsorganisationen og navnlig den hertil knyttede aftale om tekniske handelshindringer?«

42 Ved kendelse afsagt af Domstolens præsident den 23. marts 2001 blev sag C-27/00 og C-122/00 forenet med henblik på den mundtlige forhandling og domsafsigelsen.

Begrundelsespligten

43 Omega har gjort gældende, at begrundelsespligten er blevet tilsidesat. Indførelsen af kriteriet om et bypassforhold på 3 eller derover, der skyldes et initiativ fra Coreper (De Faste Repræsentanters Komité), har ikke givet anledning til nogen begrundelse i betragtningerne til forordningen.

44 Den begrundelsespligt, der påhviler Rådet, er så meget desto mere nødvendig, som forordningen fraviger bestemmelser i Chicago-konventionen og al tidligere fællesskabslovgivning vedrørende flyvemaskiners støjemissioner.

45 Omega har ligeledes anført, at femte betragtning til forordningen alene opererer med en sondring mellem lyddæmpede flyvemaskiner og flyvemaskiner med udskiftede motorer. Selv om de førstnævnte er genstand for en ugunstig bedømmelse, er dette ikke tilfældet for de sidstnævnte. Under disse omstændigheder udgør det forhold, at der fastsættes en forskellig behandling inden for denne anden kategori af fly, således som det er gjort ved forordningens artikel 2, nr. 2, en selvmodsigelse i forhold til femte betragtning hertil.

46 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at ifølge fast retspraksis skal den begrundelse, som kræves i henhold til artikel 253 EF, være afpasset efter arten af den omhandlede retsakt. Den skal klart og utvetydigt angive de betragtninger, som den fællesskabsmyndighed, der har udstedt retsakten, har lagt til grund dels således, at de berørte personer kan få kendskab til grundlaget for den trufne foranstaltning, dels således, at Domstolen kan udøve sin prøvelsesret. Det følger desuden af denne retspraksis, at det ikke kræves, at begrundelsen for en retsakt angiver alle de forskellige relevante faktiske og retlige momenter. Spørgsmålet om, hvorvidt en beslutnings begrundelse opfylder kravene efter artikel 253 EF, skal nemlig ikke blot vurderes i forhold til ordlyden, men ligeledes i forhold til den sammenhæng, hvori den indgår, samt alle de retsregler, som gælder på det pågældende område (jf. i denne retning dom af 5.5.1998, sag C-180/96, Det Forenede Kongerige mod Kommissionen, Sml. I, s. 2265, præmis 70, og af 12.11.1998, sag C-253/96, Italien mod Rådet, Sml. I, s. 6937, præmis 40).

47 Domstolen har ligeledes udtalt, at hvis det formål, der forfølges af institutionen, i det væsentlige fremgår af den anfægtede retsakt, ville det være urimeligt at kræve en særlig begrundelse for de enkelte valg af teknisk art (dom af 7.11.2000, sag C-168/98, Luxembourg mod Parlamentet og Rådet, Sml. I, s. 9131, præmis 62).

48 I denne sag indeholder forordningen en sammenhængende og tilstrækkelig beskrivelse af den samlede situation, der førte til dens vedtagelse, samt de formål, som Fællesskabet forfulgte hermed. Disse formål består i at nedbringe de væsentligste miljøskader, der følger af lufttrafikken, nemlig støj, forurenende emissioner og brændstofforbruget, således som det fremgår af femte betragtning til forordningen og artikel 1.

49 Det er for at opfylde dette tredobbelte formål, at forordningen fastsætter strengere krav end kravene i kapitel 3. Femte betragtning til forordningen præciserer således, at resultaterne af de ændringer, der er foretaget af flyvemaskiner for at gøre dem i overensstemmelse med normerne i kapitel 3, er mindre tilfredsstillende end de resultater, der opnås med moderne flyvemaskiner.

50 Det fremgår endvidere af forordningen som helhed, at fællesskabslovgiver i princippet gik ud fra, at nye motorer, hvis bypassforhold er under 3, har mindre tilfredsstillende miljømæssige kendetegn end motorer, hvis bypassforhold er højere, eller end flymotorer af en helt ny konstruktion.

51 Selv om det ville have været ønskeligt med en bedre underbygget forklaring vedrørende valget af alene bypassforholdet som kriterium, samt vedrørende det forhold, at bypassforholdet blev fastsat til 3, skal det bemærkes, at det ikke kan kræves, at begrundelsen for en almengyldig forordning i enkeltheder angiver de ofte talrige og komplicerede omstændigheder, der har givet anledning til forordningens vedtagelse, og så meget desto mindre, at den giver en mere eller mindre fuldstændig teknisk bedømmelse af disse omstændigheder (jf. dom af 30.11.1978, sag 87/78, Welding, Sml. s. 2457, præmis 11). Dette gælder særligt, når de relevante faktiske og tekniske forhold er velkendte i de berørte kredse.

52 Hvad angår det sidste sætningsled i femte betragtning om, at »motorerne kan udskiftes i flyvemaskiner for at opnå et støjniveau svarende til niveauet for

flyvemaskiner, der fra staren er certificeret for at opfylde normerne i kapitel 3«, skal det understreges, at den ikke er i modstrid med forordningens artikel 2, nr. 2. Den vedrører, som det fremgår af Kommissionens besvarelse af Domstolens skriftlige spørgsmål, teknologisk avancerede nyere motorer, som generelt har et bypassforhold på 3 eller derover.

53 På baggrund af ovenstående betragtninger forekommer det ikke, at forordningens artikel 2, nr. 2, tilsidesætter begrundelsespligten, der er fastsat i artikel 253 EF.

Proportionalitetsprincippet

54 Ifølge Omega er bypassforholdet et utilstrækkeligt kriterium, idet den støj, som en flyvemaskine fremkalder, kan stamme fra andre kilder end motoren. Der skal således også tages hensyn til støj fra alle flyskrogets bestanddele.

55 Hvis endvidere forhøjelsen af bypassforholdet efter sin art kan nedsætte motorstøjen og brændstofforbruget, nødvendiggør forøgelsen af udstødningsgassens mængde en større vingeblæser på motorens bagerste del. Jo større vingeblæseren er, desto mere støj frembringer den. Denne øgelse af støjen bliver der delvist kompenseret for gennem det, der indvindes ved motoren.

56 Endvidere består den metode, der er internationalt anerkendt til måling af flystøj, og som er i overensstemmelse med Chicago-konventionen, ikke i at fastsætte grænser for hvert af de forhold, der bidrager til at frembringe denne støj, men den består i en samlet fremgangsmåde i forhold til støjemissioner.

57 Omega har fremlagt en oversigt, hvorefter den flyvemaskine, der er mest stille ved indflyvningen, er Omega 707, der har fået motoren udskiftet af selskabet, mens den har det mindste bypassforhold. Den flyvemaskine, der er mest støjende ved indflyvningen er Boeing 767-200, der dog har et bypassforhold på 4,8. De flyvemaskiner, der støjer mest ved starten, er Omega 707 og Boeing 767-200, mens de har henholdsvis det mindste og det største bypassforhold. Det er alene for så vidt angår støjmålingen under flyvningen, at Omega 707 er væsentligt mere støjende. Omega 707 er imidlertid i overensstemmelse med normerne i kapitel 3 med en margen, der er større end Airbus- eller Boeing-flyvemaskiner, der begge har et bypassforhold på over 3.

58 Omega har anført, at der under alle omstændigheder kunne være truffet foranstaltninger, der var mindre skadende for selskabets økonomiske virksomhed.

59 Det havde navnlig været mindre restriktivt at fastsætte særskilte tærskler for støjen, de forurenende emissioner og brændstofforbruget end samlet at regulere konstruktionen af flymotorer. Denne fremgangsmåde ville også svare til den fremgangsmåde, der traditionelt følges i fællesskabsretten, i Chicago-konventionen og i WTO.

60 Omega har endvidere gjort gældende, at proportionalitetsprincippet er blevet tilsidesat ved det forhold, at forordningen fraviger Chicago-konventionen, tidligere fællesskabsbestemmelser og bestemmelser fra WTO, og forordningen skader i betydeligt omfang Omegas virksomhed, uden at Fællesskabet opnår tilsvarende fordele. Omega har tilføjet, at fællesskabslovgiver ikke var forpligtet til at træffe en hasteforanstaltning, og at fællesskabslovgiver kunne afvente visse videnskabelige resultater for at bedømme situationen.

61 Herudover er kulbrinte-, kulilte- og nitrogenoxidemissioner fra flyvemaskiner, der har fået udskiftet motoren af Omega, ifølge Omega mindre end emissionerne fra Airbus A300-B4-203's motorer, der er en sammenlignelig flyvemaskine, og

kulbrinte- og nitrogenoxidemissionerne er endda mindre end emissionerne fra alle sammenlignelige flyvemaskiner. Selv forbruget for en Boeing 707, der er blevet ændret af Omega, er ifølge Omega mere end 40% mindre end forbruget for en Airbus A300-B4-203. Denne sidstnævnte har imidlertid et bypassforhold på 4,3.

62 Der skal i denne forbindelse henvises til Domstolens faste praksis, hvorefter proportionalitetsprincippet, der hører til fællesskabsrettens almindelige grundsætninger, indebærer, at fællesskabsinstitutionernes retsakter ikke må gå videre, end hvad der er nødvendigt og passende for gennemførelsen af det lovligt tilsigtede formål med de pågældende bestemmelser. Såfremt det er muligt at vælge mellem flere egnede foranstaltninger, skal den mindst bebyrdende vælges, og byrderne herved må ikke være uforholdsmæssige i forhold til de tilsigtede mål (jf. bl.a. dom af 13.11.1990, sag C-331/88, Fedesa m.fl., Sml. I, s. 4023, præmis 13, dommen i sagen Det Forenede Kongerige mod Kommissionen, præmis 96, og af 16.12.1999, sag C-101/98, UDL, Sml. I, s. 8841, præmis 30).

63 Hvad angår den retslige prøvelse af de i ovenstående præmis anførte betingelser, fremgår det endvidere af fast retspraksis, at fællesskabslovgiver har en vidtgående lovgivningsbeføjelse vedrørende den fælles transportpolitik med henblik på vedtagelsen af de nødvendige fælles regler (jf. i denne retning dom af 17.7.1997, forenede sager C-248/95 og C-249/95, SAM Schiffahrt og Stapf, Sml. I, s. 4475, præmis 23).

64 Ved domstolskontrollen med udøvelsen af en sådan kompetence kan den efterprøvende ret ikke sætte sit skøn i stedet for fællesskabslovgivers, men må begrænse sig til at undersøge, om myndighedens afgørelse er behæftet med en åbenbar vildfarelse eller med magtfordrejning, eller om den pågældende myndighed klart har overskredet grænserne for sit skøn (jf. bl.a. SAM Schiffahrt og Stapf-dommen, præmis 24).

65 Det fremgår endvidere af Domstolens praksis, at det skøn, Rådet har, når det som i det foreliggende tilfælde ved iværksættelsen af en fælles politik nødvendigvis skal foretage en vurdering af en kompliceret økonomisk situation, ikke udelukkende omfatter karakteren og rækkevidden af de bestemmelser, der skal vedtages, men også i et vist omfang konstateringen af de grundlæggende faktiske forhold i den forstand, at det i givet fald kan lægge en helhedsvurdering til grund (jf. bl.a. SAM Schiffahrt og Stapf-dommen, præmis 25).

66 I denne sag har Rådet ikke overskredet sin skønsbeføjelse ved at antage, at henvisningen til et bypassforhold på 3 eller derover var egnet til at opfylde formålet med at nedbringe de miljøskader, der skyldes lufttrafikken, i form af støj, brændstofforbrug og forurenende emissioner.

67 Omega har i øvrigt ikke godtgjort, at kriteriet om bypassforholdet er utilstrækkeligt.

68 Endvidere henviser Omegas anbringender, der bestrides af Det Forenede Kongeriges regering, udelukkende til en bestemt flytype, nemlig Boeing 707, for hvilke der er planlagt udskiftning af motorerne. De udgør blot prognoser, idet disse flyvemaskiner endnu ikke er blevet underkastet certificeringstests, således som det fremgår af punkt 76 i generaladvokatens forslag til afgørelse.

69 Kommissionen har derimod fremlagt oplysninger vedrørende udviklingen af flyvemaskiners støjforurening og brændstofforbrug i løbet af de sidste 30 år, herunder i 1960'erne og begyndelsen af 1990'erne. Det fremgår heraf, at den gradvise forhøjelse af bypassforholdet i løbet af denne periode blev ledsaget af en nedbringelse af støjemissionerne med 20-25 EPNdB, hvilket svarer til en fjerdedel

eller en femtedel af de opfattede gener og en nedbringelse på mere end 50% af brændstofforbruget pr. passager på langdistanceflyvninger, hvilket atter medfører en formindskelse af de forurenende emissioner.

70 I øvrigt har fællesskabslovgiver allerede tidligere vedtaget andre forordninger, der bygger på kriteriet om, at et højere bypassforhold er et indicium for, at motoren er mindre støjende. Et bypassforhold på 2 anvendes i artikel 4, litra e), i direktiv 89/629 (jf. denne doms præmis 24) og i artikel 2, stk. 1, i direktiv 92/14 (jf. denne doms præmis 26) som alternativ til overholdelsen af støjnormerne i kapitel 3. Dette alternativ foreslås ligeledes i resolution A31-11 og A32-8 fra ICAO's samling, der anbefaler medlemsstaterne at fastsætte en undtagelse for flyvemaskiner, der er udstyret med motorer med et højere bypassforhold i tilfælde af den forventede anvendelse af tærsklerne i kapitel 3 (jf. denne doms præmis 19).

71 Omega har endvidere anført, at der kunne være truffet foranstaltninger, der var mindre skadende for selskabets økonomiske virksomhed, og at flystøjen kan hidrøre fra andre kilder end motorerne.

72 Selv om det i denne forbindelse antages, at sådanne foranstaltninger var egnet til i tilstrækkeligt omfang at medvirke til at nedbringe de miljøskader, som flytrafikken medfører, kunne Rådet med føje tage hensyn til det forhold, at iværksættelsen af særskilte kriterier for nedbringelsen af støjemissioner, brændstofforbrug og gasemissioner ville have udgjort en meget kompleks fremgangsmåde, som det begrænsede antal flyvemaskiner af den type, som Omega har udskiftet motorer på, ikke kunne berettige. Ligeledes kunne Rådet med føje antage, at henvisningen til ét teknisk kriterium gav mulighed for at undgå de former for usikkerhed, der kunne være forbundet med specifikke normer. Hvis man således alene vedrørende støjproblemet skulle overveje de opnåede værdier ved start, landing og under flyvning, kunne man også stille det spørgsmål, om der ikke skulle tages hensyn til den forskellige indflydelse, som lydniveauet kunne have. Af disse grunde har Rådet ikke anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved — i

forbindelse med sit valg af kriterium — at tage hensyn til det forhold, at bypassforholdet viste sig mere praktisk gennemførligt, da det nødvendiggjorde færre prøver og foranstaltninger, både hvad angår udformning og kontrol.

73 Under disse omstændigheder fremgår det ikke, at Rådet har anlagt et åbenbart urigtigt skøn ved at finde det nødvendigt alene at give tilladelse til udskiftning af motorerne på flyvemaskiner, når motorerne har et bypassforhold på 3 eller derover.

74 Under hensyn til det ovenfor anførte fremgår det ikke, at forordningens artikel 2, nr. 2, tilsidesætter proportionalitetsprincippet.

Princippet om forbud mod forskelsbehandling

75 Omega har først anført, at forordningens erklærede hovedformål er at nedbringe støjemissionerne fra flyvemaskiner, der anvendes i Fællesskabet. Forordningen indebærer imidlertid en forskelsbehandling til skade for flyvemaskiner, der har fået udskiftet motorerne, idet det fastsætter begrænsninger for anvendelsen af flyvemaskiner, der er ombygget, og som er udstyret med motorer, der har et bypassforhold på mindre end 3, uden at der stilles de samme krav til mere støjende flyvemaskiner, hvis motorer har et bypassforhold på 3 eller derover.

76 Forordningens artikel 2, nr. 2, forhindrer endvidere sagsøgerne i hovedsagerne i at anvende deres flyvemaskiner, idet den ikke henholder sig til de pågældende motorers bypassforhold, men til det tidspunkt, hvorpå de pågældende flyvemaskiner blev udstyret med disse motorer. En forskelsbehandling af flyvemaskiner, der anvender identiske motorer, baseret på tidspunktet for, hvornår de er blevet udstyret med disse motorer, er helt uden saglig begrundelse.

77 Anvendelsen af et kriterium, der består af et bypassforhold på 3 eller derover, indebærer ligeledes forskelsbehandling til fordel for producenterne af flymotorer i Den Europæiske Union og til skade for dem, der er etableret i USA, samt ejerne af flyvemaskiner, hvis motorer er blevet udskiftet med motorer, der er fremstillet i USA.

78 Omega har endelig kritiseret det forhold, at forordningen behandler udskiftning af motorer med motorer, hvis bypassforhold er mindre end 3, på samme måde som ændring af flyvemaskiner ved hjælp af støjdæmpningsanordninger (»hush-kits«).

79 Det bemærkes, at ifølge fast retspraksis kræver det almindelige ligebehandlingsprincip, der hører til fællesskabsrettens grundlæggende principper, at ensartede forhold ikke må behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke må behandles ensartet, medmindre en sådan forskellig behandling er objektivt begrundet (jf. i denne retning SAM Schiffahrt og Stapf-dommen, præmis 50, og dom af 13.4.2000, sag C-292/97, Karlsson m.fl., Sml. I, s. 2737, præmis 39).

80 For det første er der, da der findes en forbindelse mellem bypassforholdet og støjen, en saglig grund til at behandle flyvemaskiner med udskiftede motorer med et højere bypassforhold anderledes end flyvemaskiner med udskiftede motorer med et mindre bypassforhold.

81 For det andet er sondringen mellem flyvemaskiner med udskiftede motorer og flyvemaskiner, der fra begyndelsen er udviklet med henblik på at overholde kravene i kapitel 3, berettiget navnlig ud fra hensynet til beskyttelse af velerhvervede rettigheder. De producenter, der har udviklet flyvemaskiner i henhold til normerne i kapitel 3, og de selskaber, der har købt sådanne flyvemaskiner, bør i princippet have en bedre beskyttelse af deres berettigede forventning med hensyn til anvendelsen af flyvemaskinerne end de flyvemaskinefabrikanter og ejere af flyvemaskiner, hvis oprindelige konstruktion ikke overholdt disse normer.

82 De forskellige forhold, der er fremlagt for Domstolen, gør det for det tredje ikke muligt at fastslå, at der er tale om en direkte eller indirekte forskelsbehandling til skade for virksomheder, der er etableret i USA, og som skyldes iværksættelsen af kriteriet om et bypassforhold på 3 eller derover. Forordningen finder nemlig anvendelse med samme strenghed på både europæiske og amerikanske erhvervsdrivende og flyvemaskinefabrikanter.

83 For det fjerde kunne fællesskabslovgiver med føje behandle udskiftningen af flyvemaskiners motorer med motorer, hvis bypassforhold var under 3, og anvendelsen af støjdæmpningsanordninger, såkaldte »hushkits«, på samme måde. Fællesskabslovgiver kunne således med rimelighed antage dels, at disse teknikker begge er mindre effektive til at nedbringe støjen end en udskiftning af en motor med en motor, hvis bypassforhold er 3 eller derover, hvilket fremgår henholdsvis af denne doms præmis 52 og af femte betragtning til forordningen (jf. denne doms præmis 33). Dels frembyder de ikke samme fordele med hensyn til flybrændstofsøkonomi og nedbringelse af forurenende emissioner som motorer med et højt bypassforhold.

84 På baggrund af ovenstående betragtninger fremgår det ikke, at forordningens artikel 2, nr. 2, tilsidesætter princippet om forbud mod forskelsbehandling.

TBT-aftalen

85 Omega har på den ene side kritiseret dommen af 23. november 1999 (sag C-149/96, Portugal mod Rådet, Sml. I, s. 8395), hvori Domstolen i præmis 47 udtalte, at WTO-aftalerne i princippet ikke udgør regler, hvis overholdelse i fællesskabsinstitutionernes retsakter er genstand for efterprøvelse ved Domstolen.

86 Efter Omegas opfattelse har Domstolen ved undersøgelsen af fællesskabsretlige foranstaltningers forenelighed med internationale konventioner i præmis 42 i dommen i sagen Portugal mod Rådet foretaget en sondring efter, hvorvidt de bygger på et »grundlag af gensidighed og gensidigt fordelagtige aftaler« eller ej. Omega er imidlertid af den opfattelse, at denne sondring er mindre nyttig, idet alle internationale konventioner bygger på et sådant grundlag.

87 Omega har desuden subsidiært anført, at TBT-aftalens artikel 2 er tilstrækkeligt præcis til at have umiddelbar virkning. For så vidt angår undersøgelsen af forordningens forenelighed med denne bestemmelse har Omega anført, at kriteriet om bypassforhold, der i forordningen er fastsat til 3, tilsidesætter flere bestemmelser i TBT-aftalens artikel 2.

88 For det første er forordningens artikel 2, nr. 2, en »teknisk forskrift« i TBT-aftalens forstand. Endvidere bestemmer TBT-aftalens punkt 2.4, at når tekniske forskrifter er nødvendige, og der allerede findes relevante internationale standarder, skal medlemmerne anvende disse eller de relevante dele heraf som grundlag for deres tekniske forskrifter. Endelig — og i modsætning til det i forordningen fastsatte — opfordrer TBT-aftalens punkt 2.8 medlemmerne til ved udfærdigelsen af tekniske forskrifter at gå ud fra varernes anvendelsesmæssige egenskaber frem for konstruktion eller deskriptive karakteristika.

89 Det er herved tilstrækkeligt at anføre, at Omega ikke har taget hensyn til grundlaget for Domstolens praksis. Det afgørende element på området udgøres nemlig af det forhold, at bilæggelsen af tvister vedrørende WTO-aftalerne delvis bygger på forhandlinger mellem de kontraherende parter. Ophævelse af de ulovlige foranstaltninger er ganske vist den foretrukne løsning i WTO-aftalerne, men der er ligeledes givet mulighed for iværksættelse af andre løsninger, såsom indgåelse af forlig, betaling af erstatning eller suspension af indrømmelser (jf. i denne retning dommen i sagen Portugal mod Rådet, præmis 36-39).

90 På denne baggrund vil et krav til de dømmende instanser om, at de skal undlade at anvende nationale regler, der er uforenelige med WTO-aftalerne, være ensbetydende med, at de kontraherende parters lovgivningsmagt eller forvaltning mister muligheden for, om end kun midlertidigt, at nå frem til forhandlingsløsninger (jf. i denne retning dommen i sagen Portugal mod Rådet, præmis 40).

91 Heraf følger, at WTO-aftalerne efter en fortolkning ud fra deres genstand og formål ikke fastlægger de retsmidler, hvorigennem deres opfyldelse i god tro i de kontraherende parters nationale retsordener kan sikres (jf. dommen i sagen Portugal mod Rådet, præmis 41).

92 Endvidere står det fast, at nogle af de kontraherende parter, som handelsmæssigt hører til Fællesskabets vigtigste handelspartnere, på grundlag af WTO-aftalernes genstand og formål har draget den slutning, at disse aftaler ikke udgør en retsorden, hvis lovlighed efter deres nationale retssystemer kontrolleres af de nationale domstole (jf. dommen i sagen Portugal mod Rådet, præmis 43).

93 Af disse grunde fremgår i det hele, at WTO-aftalerne efter deres art og opbygning ikke udgør regler, hvis overholdelse i fællesskabsinstitutionernes retsakter er genstand for efterprøvelse ved Domstolen (jf. dommen i sagen Portugal mod Rådet, præmis 47).

94 Kun såfremt Fællesskabet har ønsket at opfylde en særlig inden for rammerne af WTO påtaget forpligtelse, eller når den pågældende fællesskabsretsakt udtrykkeligt henviser til bestemte bestemmelser i WTO-aftalerne, tilkommer det

Domstolen at prøve den pågældende fællesskabsretsakts lovlighed efter WTO-bestemmelserne (jf. dommen i sagen Portugal mod Rådet, præmis 49).

95 Dette er ikke tilfældet i denne sag. Forordningen har nemlig ikke til formål at sikre gennemførelsen i Fællesskabets retsorden af en særlig inden for rammerne af WTO påtaget forpligtelse og henviser heller ikke udtrykkeligt til bestemte bestemmelser i WTO-aftalerne.

96 På baggrund af ovenstående betragtninger fremgår det ikke, at TBT-aftalen påvirker gyldigheden af forordningens artikel 2, nr. 2.

97 De af de nationale retter stillede spørgsmål skal herefter besvares med, at gennemgangen heraf intet har frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af forordningens artikel 2, nr. 2.

Sagsomkostningerne

98 De udgifter, der er afholdt af Det Forenede Kongeriges regering samt af Rådet og af Kommissionen, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagernes behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for de nationale retter, tilkommer det dem at træffe afgørelse om sagsomkostningerne.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) og af High Court (Irland) ved kendelse af 21. december 1999 og af 21. marts 2000, for ret:

Gennemgangen af de stillede spørgsmål har intet frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af artikel 2, nr. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 925/1999 af 29. april 1999 om registrering og anvendelse i Fællesskabet af visse typer civile subsoniske jetflyvemaskiner, som er blevet ombygget og omcertificeret, for at opfylde normerne i bind I, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, tredje udgave (juli 1993).

Rodríguez Iglesias	Jann	Macken
Colneric	von Bahr	Gulmann
Edward	Puissochet	Wathelet
Cunha Rodrigues		Timmermans

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 12. marts 2002.

R. Grass — G.C. Rodríguez Iglesias

Justitssekretær — Præsident