SENTENZA DELLA CORTE

12 marzo 2002 *

Nei procedimenti riuniti C-27/00 e C-122/00,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, rispettivamente dalla High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Regno Unito) (causa C-27/00), e dalla High Court (Irlanda) (causa C-122/00), nelle cause pendenti dinanzi a tali giudici tra

The Queen

e

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

ex parte:

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

* Lingua processuale: l'inglese.

e tra

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

e

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

domande vertenti sulla validità dell'art. 2, punto 2), del regolamento (CE) del Consiglio 29 aprile 1999, n. 925, relativo all'immatricolazione e all'impiego nella Comunità di alcuni tipi di aerei subsonici civili a reazione che sono stati modificati e ricertificati conformi alle norme del volume I, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (luglio 1993) (GU L 115, pag. 1, e L 120, pag. 47),

LA CORTE,

composta dal sig. G.C. Rodríguez Iglesias, presidente, dal sig. P. Jann, dalle sig.re F. Macken e N. Colneric, e dal sig. S. von Bahr, presidenti di sezione, dai sigg. C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (relatore), J.N. Cunha Rodrigues e C.W.A. Timmermans, giudici,

avvocato generale: S. Alber
cancelliere: H.A. Rühl, amministratore principale

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la Omega Air Ltd (causa C-27/00), dai sigg. D. Vaughan, QC, e A. Robertson, barrister, su incarico del sig. M. Offer, solicitor;

— per la Omega Air Ltd, la Aero Engines Ireland Ltd e la Omega Aviation Services Ltd (causa C-122/00), dai sigg. J. O'Reilly, SC, ed A. M. Collins, BL, su incarico del sig. C.A. Kelly, solicitor;

— per la Irish Aviation Authority (causa C-122/00), dallo studio A & L Goodbody, solicitors;

— per il governo del Regno Unito, dal sig. J.E. Collins, in qualità di agente, assistito dai sigg. R. Plender, QC, e M. Hoskins, barrister;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. F. Benyon ed E. White, in qualità di agenti,

— per il Consiglio dell'Unione europea (causa C-122/00), dai sigg. J.P. Jacqué, A. Lopes Sabino ed A. Feeney, in qualità di agenti;

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della Omega Air Ltd (causa C-27/00), rappresentata dai sigg. D. Vaughan e A. Robertson, della Omega Air Ltd, della Aero Engines Ireland Ltd e della Omega Aviation Services Ltd (causa C-122/00), rappresentate

dai sigg. J. O'Reilly ed A.M. Collins, della Irish Aviation Authority (causa C-122/00), rappresentata dal sig. B.J. Walsh, solicitor, del governo del Regno Unito, rappresentato dai sigg. J.E. Collins, R. Plender e M. Hoskins, del Consiglio, rappresentato dai sigg. A. Lopes Sabino ed A. Feeney, e della Commissione, rappresentata dai sigg. F. Benyon ed E. White, all'udienza del 26 giugno 2001,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 settembre 2001,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 21 dicembre 1999, pervenuta in cancelleria il 31 gennaio 2000, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) ha sottoposto a questa Corte, in applicazione dell'art. 234 CE, una questione pregiudiziale riguardante la validità dell'art. 2, punto 2), del regolamento (CE) del Consiglio 29 aprile 1999, n. 925, relativo all'immatricolazione e all'impiego nella Comunità di alcuni tipi di aerei subsonici civili a reazione che sono stati modificati e ricertificati conformi alle norme del volume I, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (luglio 1993) (GU L 115, pag. 1, e L 120, pag. 47; in prosieguo: il «regolamento»).

2 Con ordinanza 21 marzo 2000, pervenuta in cancelleria il 23 marzo successivo, la High Court (Irlanda) ha sottoposto a questa Corte una questione avente in sostanza il medesimo oggetto.

3 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di controversie in materia di aviazione civile tra la Omega Air Ltd (in prosieguo: la «Omega») e le autorità del Regno Unito (causa C-27/00), e tra quest'ultima società, unitamente alla Aero Engines Ireland Ltd e alla Omega Aviation Services, imprese che rispettivamente operano nel commercio e provvedono alla manutenzione di aerei, e le autorità irlandesi (causa C-122/00). Con tali questioni si chiede, in sostanza, se l'art. 2, punto 2), del regolamento, vietando l'immatricolazione e l'impiego dei velivoli subsonici civili a reazione ricertificati in seguito all'installazione di un nuovo motore ove esso presenti un coefficiente di diluizione inferiore a 3, quand'anche l'apparecchio risponda ai requisiti del capitolo 3 del volume I, parte II, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, sull'aviazione civile internazionale (in prosieguo: la «convenzione di Chicago»), violi l'obbligo di motivazione derivante dall'art. 253 CE, il principio generale di proporzionalità, il principio di uguaglianza e di non discriminazione e l'accordo sugli ostacoli tecnici agli scambi (in prosieguo: l'«AOTS»).

4 Per comprendere bene le questioni pregiudiziali, è necessaria una spiegazione della nozione di «coefficiente di diluizione» e un riepilogo dell'evoluzione della normativa in materia.

Coefficiente di diluizione

5 Le emissioni sonore dei motori a reazione provengono in particolare dal rumore prodotto all'esterno del motore dall'impatto con l'atmosfera del getto o dei getti di scarico (rumore di «getto»).

6 Con l'invenzione del motore «turbofan», l'aria a bassa pressione non è utilizzata nel processo di combustione. Essa esce in un condotto distinto ed è espulsa, a bassa velocità, dall'ugello di propulsione — mentre i gas caldi sono espulsi a

grande velocità — al fine di fornire una parte significativa della spinta totale del motore. La velocità media complessiva del getto (composto dal gas e dall'aria espulsi) ne risulta ridotta, attenuando proporzionalemnte il rumore del getto.

7 Il coefficiente di diluizione misura il rapporto tra la massa di aria fredda «derivata», o aria di diluizione, che non attraversa né la camera di combustione, né la turbina, e la massa di aria mescolata al carburante e bruciata nel «reattore di base».

8 Nei primi motori turbofan, la proporzione del flusso d'aria totale che forniva l'aria di diluizione non superava la metà dell'aria totale utilizzata (coefficiente di diluizione inferiore o uguale a 1).

9 Grazie a nuovi progressi tecnici, il coefficiente di diluizione nel corso degli anni ha potuto essere aumentato, il che avrebbe permesso di ridurre sensibilmente il rumore e il consumo di carburante.

Contesto giuridico internazionale e comunitario

Convenzione di Chicago, suo allegato 16 e risoluzioni dell'ICAO

10 La convenzione di Chicago, che è stata ratificata da tutti gli Stati membri della Comunità, la quale ultima tuttavia non è a sua volta firmataria di tale convenzione, ha istituito l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

(in prosieguo: l'«ICAO»). Ai sensi dell'art. 44 della convenzione di Chicago, l'ICAO ha lo scopo di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, nonché di favorire l'istituzione e di stimolare lo sviluppo dei trasporti aerei internazionali.

11 In seguito ad una risoluzione adottata dalla sua assemblea nel 1972, l'ICAO ha predisposto un programma di azione in materia di ambiente. Nel 1977 sono stati pubblicati alcuni indirizzi per il controllo delle emissioni dei motori di aeromobili.

12 Le disposizioni pertinenti ai fini delle controversie nelle cause principali figurano nell'allegato 16 della convenzione di Chicago, intitolato «Norme internazionali e pratiche raccomandate — Tutela dell'ambiente».

13 L'allegato 16 contiene due volumi: il volume I, relativo al rumore degli aeromobili, e il volume II, relativo alle emissioni dei motori d'aviazione.

14 Il volume I è diviso in cinque parti. La parte I contiene talune definizioni, la parte II descrive le procedure di certificazione acustica degli aeromobili, le parti III, IV e V riguardano le procedure di misurazione, di valutazione e di attenuazione del rumore. La parte II è a sua volta suddivisa in un certo numero di capitoli, ognuno dei quali precisa le norme acustiche e le procedure di certificazione applicabili alle diverse categorie di aerei.

15 Il capitolo 2 della parte II espone le condizioni e le procedure di certificazione acustica degli aerei subsonici a reazione, per i quali la richiesta di certificato di navigabilità presentata per il prototipo sia stata accettata prima del 6 ottobre

1977. Il capitolo 3 della medesima parte II del volume I del detto allegato 16 (in prosieguo: il «capitolo 3») espone le condizioni più rigorose applicabili ai modelli di aerei subsonici a reazione, per i quali la richiesta di certificato di navigabilità presentata per il prototipo sia stata accettata a partire da tale data.

16 Il capitolo 3 fissa un metodo globale di calcolo delle emissioni sonore degli aerei. Si tratta di misurare il rumore complessivo che produce un aereo al momento del decollo, in posizione laterale e all'avvicinamento a terra, rumore che è quello che viene percepito dagli abitanti delle zone vicine agli aeroporti. Il rumore degli aerei a fini di certificazione acustica si esprime in termini di «livello effettivo di rumore percepito» («EPNL»), misurato in «decibel di rumore effettivamente percepito» («EPNdB»). Questa scala è ponderata in funzione delle frequenze alle quali l'orecchio umano è più sensibile.

17 Il totale delle misure di certificazione effettuate per tali posizioni dà un'indicazione del rumore globale dell'aereo. Il livello di rumore prodotto in uno o due punti di misurazione che eccede il livello massimo può essere compensato, entro certi limiti, prendendo in considerazione il livello inferiore di rumore prodotto in un altro o in altri punti.

18 La risoluzione A31-11 dell'assemblea dell'ICAO offriva agli Stati la possibilità di restringere l'impiego degli aerei considerati nel capitolo 2 che non rispondevano ai requisiti del capitolo 3. Tuttavia essa li invitava dapprima ad esaminare, in particolare, se la normale attrizione degli aerei in funzione o una regola di divieto di iscrizione (cioè una norma che vieti ogni nuova immatricolazione di un dato aereo) non fossero sufficienti ad assicurare la necessaria protezione (n. 1 della detta risoluzione).

19 Gli Stati che imponessero restrizioni d'impiego a tali aeromobili erano invitati a prevedere un periodo di ritiro progressivo di almeno 7 anni, a partire dal 1° aprile 1995, e a non limitare l'impiego degli aerei costruiti da meno di 25 anni, degli

aerei jumbo esistenti o di ogni altro aeromobile dotato di un motore a coefficiente di diluizione elevato prima della fine del periodo di ritiro, vale a dire prima del 1° aprile 2002 (n. 2).

20 In ogni caso, gli Stati erano invitati, nel caso in cui venissero introdotti standard di certificazione più severi rispetto a quelli contenuti nel capitolo 3, a non imporre restrizioni all'impiego degli aerei che rispondevano alle disposizioni di tale capitolo (n. 4).

21 In occasione della 32ª assemblea dell'ICAO, tenutasi dal 22 settembre al 22 ottobre 1998, la risoluzione A32-8 ha confermato la risoluzione A31-11 e ha esposto, in conformità a quest'ultima, gli scopi e le prassi dell'ICAO in materia di protezione ambientale.

Normativa comunitaria anteriore al regolamento

22 Prima che il regolamento fosse applicabile, la Comunità aveva adottato tre direttive che imponevano limiti alle emissioni sonore degli aeromobili: la direttiva del Consiglio 20 dicembre 1979, 80/51/CEE, per la limitazione delle emissioni sonore degli aeromobili subsonici (GU 1980, L 18, pag. 26), come modificata in particolare dalla direttiva del Consiglio 21 aprile 1983, 83/206/CEE (GU L 117, pag. 15); la direttiva del Consiglio 4 dicembre 1989, 89/629/CEE, sulla limitazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili a reazione (GU L 363, pag. 27), e la direttiva del Consiglio 2 marzo 1992, 92/14/CEE, sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988) (GU L 76, pag. 21), come modificata dalla direttiva del Consiglio 30 marzo 1998, 98/20/CE (GU L 107, pag. 4). Solo queste ultime due direttive presentano interesse ai fini delle cause principali.

23 La direttiva 89/629 rappresentava la prima fase della progressiva soppressione dell'impiego di aerei non conformi alle norme specificate nel capitolo 3 (settimo 'considerando'). A tal fine, essa ha introdotto la regola del divieto di iscrizione, secondo cui solo gli aeromobili conformi alle norme del detto capitolo 3 potevano essere oggetto di una nuova iscrizione nei registri dell'aviazione civile degli Stati membri.

24 Tuttavia, in deroga a questo regime più rigoroso, gli artt. 4, lett. e), e 5 della direttiva 89/629 prevedevano che gli Stati membri avessero il diritto di accordare deroghe all'art. 2 di questa, in particolare a favore di aeromobili sospinti da motori con coefficiente di diluizione pari o superiore a 2.

25 Alla regola del divieto di iscrizione prevista dalla direttiva 89/629, la direttiva 92/14 ha aggiunto una regola di non utilizzazione, mitigata dalla possibilità di deroghe in particolare per ragioni di carattere economico.

26 La regola di non utilizzazione figurava all'art. 2, n. 1, della direttiva 92/14, disposizione formulata nei seguenti termini:

«Gli Stati membri provvedono affinché, a decorrere dal 1° aprile 1995, gli aerei subsonici civili a reazione dotati di motore con coefficiente di diluizione inferiore a 2 non possano operare negli aeroporti situati sul loro territorio se non dispongono di un certificato acustico:

a) conforme alle norme specificate nell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988), o

b) conforme alle norme specificate nell'allegato 16 della suddetta convenzione, volume 1, parte II, capitolo 2, purché il certificato individuale di navigabilità sia stato rilasciato per la prima volta da meno di 25 anni».

27 Ai sensi dell'art. 5, n. 1, della direttiva 92/14, gli Stati membri erano tenuti ad accordare deroghe all'articolo 2, n. 1, della stessa nel caso degli aerei che potevano essere modificati per soddisfare le norme del capitolo 3 grazie ad un «impianto di conversione adeguato» (procedimento conosciuto con la denominazione di «insonorizzazione»).

28 In forza dell'art. 2, n. 2, della direttiva 92/14, tutti gli aerei subsonici civili a reazione destinati ad essere utilizzati negli aeroporti situati sul territorio degli Stati membri, dovevano, in linea di principio, essere conformi alle norme specificate nel capitolo 3 alla data del 1° aprile 2002, fatte salve determinate deroghe che sono state successivamente modificate dalla direttiva 98/20. Tuttavia, ai sensi dell'art. 7, n. 1, della direttiva 92/14, come modificata dalla direttiva 98/20, salvo l'approvazione dell'autorità competente dello Stato membro interessato, alle compagnie aeree non poteva essere richiesto, in base alla regola sancita nel detto art. 2, n. 1, di ritirare dal registro aerei che non soddisfacevano le norme del detto capitolo 3, in misura annua superiore al 10% della flotta di aerei subsonici civili a reazione dei vettori aerei comunitari.

29 A seguito dell'aggravamento della situazione acustica ed ambientale degli aeroporti comunitari, il Consiglio ha adottato il regolamento.

Il regolamento

30 Il primo 'considerando' del regolamento precisa che «uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti è una mobilità sostenibile (...)»,

il che richiede «un approccio globale mirante a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto della Comunità, sia la tutela dell'ambiente». Ai sensi del quarto 'considerando' del regolamento «la crescita delle attività di trasporto aereo negli aeroporti comunitari è sempre più soggetta a vincoli ambientali» e «l'impiego di velivoli meno rumorosi in questi aeroporti può contribuire ad un uso migliore della capacità [di questi ultimi]».

31 Ai sensi dell'art. 1 del regolamento:

«L'obiettivo del presente regolamento è di stabilire regole volte ad evitare il deterioramento dell'impatto complessivo delle emissioni sonore nella Comunità degli aerei subsonici civili a reazione ricertificati e nel contempo a limitare altri danni all'ambiente».

32 Le principali disposizioni del regolamento sono gli artt. 2, punto 2), e 3. Quest'ultima disposizione vieta l'immatricolazione e l'impiego dei «velivoli subsonici civili a reazione ricertificati». Questa espressione è definita nell'art. 2, punto 2), del regolamento, nei seguenti termini:

«un velivolo subsonico civile a reazione originariamente certificato conforme alle norme del capitolo 2 o a norme equivalenti, o originariamente sprovvisto di certificato acustico, che sia stato modificato per soddisfare le norme del capitolo 3, sia direttamente mediante modifiche tecniche, sia indirettamente mediante restrizioni operative; i velivoli subsonici civili a reazione che originariamente potevano ottenere solo una duplice certificazione di conformità alle norme del capitolo 3 attraverso restrizioni di peso devono essere considerati come aeromobili ricertificati; i velivoli subsonici civili a reazione modificati per soddisfare le norme del capitolo 3 mediante la completa sostituzione dei motori con motori con coefficiente di diluizione pari o superiore a 3 non sono considerati aerei ricertificati».

33 Questa definizione dei «velivoli subsonici civili a reazione ricertificati» deve essere letta alla luce del quinto considerando del regolamento secondo cui «(...) i tipi più vecchi di velivoli, modificati per migliorare il loro livello di certificazione delle emissioni sonore, sotto il profilo della rumorosità hanno prestazioni che sono notevolmente più sfavorevoli, a parità di massa, di quelle dei moderni tipi di velivoli che hanno ottenuto sin dall'origine una certificazione di conformità alle norme del volume I, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (luglio 1993); (...) tali modifiche prolungano la vita di un velivolo che in linea di massima sarebbe stato ritirato dal servizio e tendono ad aumentare la quantità di emissioni gassose e il consumo di combustibile dei motori di aerei di tecnologia meno recente; (...) ai velivoli possono essere sostituiti i motori per raggiungere prestazioni, sotto il profilo della rumorosità, paragonabili a quelle dei velivoli che hanno ottenuto sin dall'origine una certificazione di conformità ai requisiti del capitolo 3».

34 Il regolamento è stato adottato in un contesto di conflitto con gli Stati Uniti d'America. Poiché era tuttavia auspicabile che le nuove misure di limitazione del rumore e delle emissioni degli aeromobili venissero decise a livello internazionale, il Consiglio ha deciso di ritardare di un anno l'applicazione del regolamento, prevista all'art. 7 dello stesso, al fine di permettere che si tenessero negoziati. Il regolamento è entrato in vigore il 4 maggio 2000, senza che il conflitto abbia potuto essere risolto.

L'AOTS

35 L'accordo che istituisce l'Organizzazione mondiale del commercio (in prosieguo: l'«OMC»), è stato firmato dalla Comunità europea e da ciascuno Stato membro ed è stato approvato a nome della Comunità stessa, per le materie di sua competenza, con la decisione del Consiglio 22 dicembre 1994, 94/800/CE (GU L 336, pag. 1). La Comunità è parte di tutti gli accordi commerciali gestiti dall'OMC, compreso l'AOTS.

36 L'art. 2 dell'AOTS prevede:

«2.1. I membri faranno in modo che, riguardo ai regolamenti tecnici, i prodotti importati dal territorio di un altro membro ricevano un trattamento non meno favorevole di quello accordato ad analoghi prodotti d'origine nazionale e ad analoghi prodotti originari di qualsiasi altro paese.

2.2. I membri faranno in modo che i regolamenti tecnici non vengano elaborati, adottati o applicati in modo da creare o da conseguire l'effetto di indebiti ostacoli al commercio internazionale.

2.3. Non sono da mantenere in essere quei regolamenti tecnici per i quali [...] gli obiettivi [...], a seguito di cambiamenti intervenuti, [...] possano essere oggetto di regolamenti meno restrittivi.

2.4. Quando siano necessari regolamenti tecnici ed esistano [...] norme internazionali appropriate, i membri utilizzeranno tali norme o le parti pertinenti delle stesse come base dei loro regolamenti tecnici, tranne nei casi in cui tali norme internazionali o parti delle stesse fossero strumenti inefficaci e inadeguati per il conseguimento di obiettivi legittimi, ad esempio a causa di fattori climatici o geografici fondamentali o di problemi tecnologici fondamentali.

2.5. Il membro che abbia in corso di elaborazione, adozione o applicazione un regolamento tecnico suscettibile di produrre effetti significativi sul commercio di altri membri è tenuto, su richiesta di un altro membro, a

fornire le motivazioni che giustificano il regolamento tecnico in questione ai sensi delle disposizioni di cui ai paragrafi da 2 a 4. Ogniqualvolta sia elaborato, adottato o applicato un regolamento tecnico per uno dei legittimi obiettivi esplicitamente indicati nel paragrafo 2 e tale regolamento tecnico sia conforme alle pertinenti norme internazionali, si riterrà, fino a prova contraria, che esso non ponga in essere indebiti ostacoli agli scambi internazionali.

2.6. Al fine di armonizzare nel modo più ampio possibile i regolamenti tecnici, i membri parteciperanno pienamente, nei limiti delle loro risorse, all'elaborazione, da parte degli organismi internazionali competenti, di norme internazionali sui prodotti per i quali essi abbiano adottato o prevedano di adottare regolamenti tecnici.

2.7. I membri dovranno essere disponibili ad accettare i regolamenti tecnici di altri membri come equivalenti ai propri, ancorché diversi, purché siano convinti che tali regolamenti raggiungono adeguatamente gli obiettivi dei propri.

2.8. Nei casi in cui lo ritengano opportuno, i membri definiranno i regolamenti tecnici basandosi sui requisiti del prodotto in funzione delle sue prestazioni piuttosto che della sua concezione o delle sue caratteristiche descrittive».

Le controversie nelle cause principali e le questioni pregiudiziali

37 La Omega opera nel commercio degli aerei, principalmente dei Boeing 707, ed in attività connesse, quali la manutenzione di motori di aerei. Nel 1996, la Omega ha annunciato il suo programma diretto a sostituire i motori di un certo numero

di Boeing 707 con motori Pratt & Whitney JT8D-219, aventi un coefficiente di diluizione pari a 1,74.

38 Quando è stata presa la decisione di includere nella proposta di regolamento (98/C 118/12, GU 1998, C 118, pag. 20, e 98/C 329/07, GU 1998, C 329, pag. 10) gli aerei i cui motori erano stati sostituiti con altri aventi un coefficiente di diluizione inferiore a 3, era troppo tardi perché la Omega modificasse i suoi progetti. Nonostante i suoi interventi presso le istituzioni comunitarie, la sua situazione non sarebbe stata presa in considerazione, dato che il regolamento impediva l'impiego nella Comunità dei Boeing 707 «riequipaggiati con nuovi motori», quand'anche questi ultimi fossero stati conformi alle norme sulle emissioni sonore e gassose previste nel capitolo 3.

39 La Omega ha allora intentato azioni giudiziarie contro le autorità responsabili dell'aviazione civile nel Regno Unito e in Irlanda, affinché il regolamento venisse dichiarato inapplicabile.

40 Ritenendo serie talune censure sollevate dalla Omega nella causa C-27/00, la High Court of Justice (England & Wales), Quenn's Bench Division (Crown Office), ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'art. 2, punto 2, del regolamento (CE) del Consiglio n. 925/99 sia invalido, nei limiti in cui definisce i "velivoli subsonici civili a reazione ricertificati" in modo tale che i velivoli riequipaggiati "con motori con coefficiente di diluizione

pari o superiore a 3" non sono assoggettati ai divieti imposti dal regolamento, mentre i velivoli interamente riequipaggiati con motori aventi un coefficiente di diluizione inferiore a 3 sono assoggettati a divieti, alla luce in particolare:

i) dell'obbligo di motivazione ai sensi dell'art. 253 del Trattato CE;

ii) del principio generale di proporzionalità;

iii) dei diritti che i singoli possano far valere in base all'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio e/o all'accordo sugli ostacoli tecnici agli scambi».

41 Per ragioni identiche, in considerazione delle censure sollevate dalla Omega come dalle altre società interessate dal programma di «riequipaggiamento con nuovi motori» nella causa C-122/00, la High Court (Irlanda) ha anch'essa deciso di sospendere il giuidizio e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'art. 2, punto 2, del regolamento (CE) del Consiglio 29 aprile 1999, n. 925, relativo all'immatricolazione e all'impiego, nella Comunità, di alcuni tipi di aerei subsonici civili a reazione che sono stati modificati e ricertificati conformi alle norme del volume I, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (luglio 1993), sia invalido, nei limiti in cui definisce i "velivoli subsonici civili a reazione ricertificati" in modo da includere i "velivoli subsonici civili a reazione" ai sensi della definizione di cui

all'art. 2, punto 1), del regolamento, modificati per soddisfare le norme del capitolo 3 mediante la completa sostituzione dei motori con motori con coefficiente di diluizione inferiore a 3, alla luce in particolare:

i) dell'obbligo di motivazione ai sensi dell'art. 253 del Trattato CE;

ii) del principio di eguaglianza;

iii) del principio di proporzionalità;

iv) della compatibilità della detta disposizione con l'accordo che istituisce l'Organizzazione mondiale per il commercio, ed in particolare con l'accordo sugli ostacoli tecnici agli scambi ad esso allegato».

42 Con ordinanza del presidente della Corte 23 marzo 2001, le cause C-27/00 e C-122/00 sono state riunite ai fini della fase orale del procedimento e della sentenza.

Sull'obbligo di motivazione

43 La Omega fa valere che l'obbligo di motivazione è stato disatteso. L'introduzione del criterio del coefficiente di diluizione pari o superiore a 3, che troverebbe la sua fonte in un'iniziativa del Coreper (Comitato dei Rappresentanti permanenti), non sarebbe stata accompagnata da alcuna giustificazione nei 'considerando' del regolamento.

44 L'obbligo di motivazione gravante sul Consiglio sarebbe tanto più imperativo in quanto il regolamento si discosterebbe dalle regole della convenzione di Chicago, come da tutta la normativa comunitaria anteriore in materia di emissioni sonore degli aerei.

45 La Omega osserva anche che il quinto 'considerando' del regolamento si limita ad operare una distinzione tra gli aerei insonorizzati e gli aerei riequipaggiati con nuovi motori. Mentre i primi sarebbero oggetto di una valutazione sfavorevole, lo stesso non varrebbe per i secondi. Alla luce di ciò, stabilire differenze di trattamento all'interno di questa seconda categoria di aerei, come fa l'art. 2, punto 2, del regolamento, significherebbe contraddire il quinto 'considerando' di quest'ultimo.

46 Al riguardo, occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, la motivazione richiesta dall'art. 253 CE deve essere adeguata alla natura dell'atto di cui è causa. Essa deve far apparire in forma chiara e non equivoca l'iter logico dell'istituzione comunitaria autrice dell'atto, in modo da consentire agli interessati di conoscere le ragioni del provvedimento adottato e alla Corte di esercitare il proprio controllo. Da questa giurisprudenza risulta che non si può richiedere che la motivazione di un atto specifichi tutti gli elementi di fatto e di diritto pertinenti. Infatti, la questione se la motivazione di un atto soddisfi le condizioni stabilite dall'art. 253 CE va esaminata alla luce non solo della sua formulazione, ma anche del suo contesto e con riguardo al complesso delle norme giuridiche che disciplinano la materia di cui trattasi (v., in tal senso, sentenze 5 maggio 1998, causa C-180/96, Regno Unito/Commissione, Racc. pag. I-2265, punto 70, e 12 novembre 1998, causa C-352/96, Italia/Consiglio, Racc. pag. I-6937, punto 40).

47 La Corte ha altresì dichiarato che se l'atto contestato evidenzia nella sua essenza lo scopo perseguito dall'istituzione, sarebbe eccessivo pretendere una motivazione specifica per le diverse scelte d'indole tecnica operate (sentenza 7 novembre 2000, causa C-168/98, Lussemburgo/Parlamento e Consiglio, Racc. pag. I-9131, punto 62).

48 Nel caso di specie, il regolamento contiene una descrizione coerente e sufficiente del complesso della situazione che ha portato alla sua adozione e degli obiettivi perseguiti dalla Comunità. Questi consistono nella riduzione dei principali inconvenienti per l'ambiente che derivano dal traffico aereo, cioè il rumore, le emissioni gassose e il consumo di combustibile, come risulta dal quinto 'considerando' e dall'art. 1 del detto regolamento.

49 È al fine di raggiungere questo triplice obiettivo che il regolamento mira ad introdurre requisiti più restrittivi rispetto a quelli del capitolo 3. Al riguardo, il quinto 'considerando' del regolamento precisa che i risultati delle modifiche apportate agli aerei per renderli conformi alle norme del detto capitolo 3 sono meno soddisfacenti di quelli ottenuti da aerei moderni.

50 Inoltre, dal regolamento nel suo complesso risulta che il legislatore comunitario partiva dal principio che motori nuovi, il cui coefficiente di diluizione sia inferiore a 3, presentano caratteristiche di compatibilità ambientale meno soddisfacenti di quelle dei motori con coefficiente di diluizione più elevato o dei motori di aerei di concezione interamente nuova.

51 Benché fosse auspicabile una spiegazione più dettagliata della scelta del solo criterio del coefficiente di diluizione, nonché del fatto che questo sia stato fissato a 3, si deve ricordare che non si può esigere dalla motivazione di un regolamento di portata generale che essa specifichi i vari fatti, talvolta molto numerosi e complessi, in considerazione dei quali questo regolamento è stato adottato, né, a fortiori, che essa fornisca, di tali fatti, una più o meno completa valutazione tecnica (v. sentenza 30 novembre 1978, causa 87/78, Welding, Racc. pag. 2457, punto 11). Ciò vale in maniera particolare quando questi elementi di fatto e di indole tecnica pertinenti sono ben noti negli ambienti interessati.

52 Quanto all'ultimo inciso del quinto considerando del regolamento, secondo il quale «ai velivoli possono essere sostituiti i motori per raggiungere prestazioni

sotto il profilo della rumorosità paragonabili a quelle dei velivoli che hanno ottenuto sin dall'origine una certificazione di conformità ai requisiti del capitolo 3», occorre sottolineare che esso non è in contraddizione con l'art. 2, punto 2), del regolamento. Infatti, come emerge dalle risposte della Commissione alle questioni scritte poste dalla Corte, esso riguarda i motori tecnologicamente avanzati e di recente fabbricazione, i quali presentano in genere un coefficiente di diluizione pari o superiore a 3.

53 Alla luce delle considerazioni che precedono, non risulta che l'art. 2, punto 2), del regolamento violi l'obbligo di motivazione previsto all'art. 253 CE.

Sul principio di proporzionalità

54 Secondo la Omega, il coefficiente di diluizione sarebbe un criterio inadeguato nei limiiti in cui il rumore prodotto da un aereo può provenire da fonti diverse dal motore. Infatti, si dovrebbe tenere conto del complesso delle strutture portanti degli aerei.

55 D'altronde, se l'aumento del coefficiente di diluizione è tale da ridurre il rumore del motore e il consumo di combustibile, l'aumento della quantità di aria di diluizione renderebbe necessario un compressore di maggiori dimensioni nella parte anteriore del motore. Orbene, quanto maggiore è la dimensione del compressore, tanto più forte sarà il rumore da questo prodotto. Questo aumento di rumore compenserebbe in parte i vantaggi ottenuti a livello del motore.

56 Inoltre, il metodo riconosciuto sul piano internazionale per misurare il rumore degli aerei, in conformità alla convenzione di Chicago, non consisterebbe nel fissare limiti per ciascun elemento che contribuisce a produrre tale rumore, ma esso si fonderebbe su una considerazione complessiva delle emissioni sonore.

57 La Omega produce un prospetto secondo il quale l'aereo più silenzioso in fase di avvicinamento a terra sarebbe l'Omega 707, da essa riequipaggiato con nuovi motori, mentre esso avrebbe il coefficiente di diluizione più basso. L'aereo più rumoroso in fase di avvicinamento a terra sarebbe il Boeing 767-200, che avrebbe però un coefficiente di diluizione pari a 4,8. Gli aerei più rumorosi durante il decollo sarebbero l'Omega 707 e il Boeing 767-200, mentre essi avrebbero, rispettivamente, il coefficiente di diluizione più basso e quello più alto. Solo per quanto riguarda l'intensità del rumore laterale l'Omega 707 sarebbe sensibilmente più rumoroso. Tuttavia, gli Omega 707 sarebbero conformi alle norme specificate al capitolo 3, con un margine più elevato rispetto agli aerei Airbus o Boeing, che hanno entrambi un coefficiente di diluizione superiore a 3.

58 La Omega sostiene che, in ogni caso, si sarebbero potute prendere misure alternative meno dannose per la sua attività economica.

59 Sarebbe stato meno gravoso, in particolare, fissare valori limite distinti per il rumore, le emissioni gassose ed il consumo di combustibile che non disciplinare globalmente la costruzione dei motori degli aerei. Tale modo di procedere corrisponderebbe inoltre all'impostazione tradizionale seguita dal diritto comunitario, dalla convenzione di Chicago e dall'OMC.

60 La Omega fa valere inoltre che il principio di proporzionalità è stato violato in quanto il regolamento si discosta dalla convenzione di Chicago, dalla normativa comunitaria anteriore, nonché dalla normativa dell'OMC e che esso pregiudica gravemente la sua attività commerciale, senza per questo procurare un corrispondente vantaggio alla Comunità. Essa aggiunge che il legislatore comunitario non era obbligato ad adottare una normativa urgente e che esso poteva attendere di disporre di conoscenze scientifiche certe per valutare la situazione.

61 Per giunta, secondo la Omega, le emissioni di idrocarburi, di monossido di carbonio e di ossido di azoto provenienti dagli aerei da essa riequipaggiati con nuovi motori sarebbero inferiori a quelle dei reattori dell'omologo Airbus

A300-B4-203, e le emissioni di idrocarburi e di ossido di azoto sarebbero persino inferiori a quelle di tutti gli aerei omologhi. Anche il consumo del Boeing 707 modificato dalla Omega sarebbe, secondo quest'ultima, più vantaggioso di oltre il 40% rispetto al consumo di un Airbus A300-B4-203. Orbene, quest'ultimo presenterebbe un coefficiente di diluizione di 4,3.

62 A tale proposito occorre rammentare che secondo la costante giurisprudenza della Corte il principio di proporzionalità, che fa parte dei principi generali del diritto comunitario, richiede che gli atti delle istituzioni comunitarie non superino i limiti di ciò che è idoneo e necessario per il conseguimento degli scopi legittimamente perseguiti dalla normativa di cui trattasi, fermo restando che, qualora sia possibile una scelta tra più misure appropriate, si deve ricorrere alla meno restrittiva e che gli inconvenienti causati non devono essere sproporzionati rispetto agli scopi perseguiti (v., in particolare, sentenze 13 novembre 1990, causa C-331/88, Fedesa e a., Racc. pag. I-4023, punto 13; Regno Unito/Commissione, citata, punto 96, e 16 dicembre 1999, causa C-101/98, UDL, Racc. pag. I-8841, punto 30).

63 Risulta pure da una giurisprudenza costante che, per quanto riguarda il controllo giurisdizionale delle condizioni menzionate al punto precedente, il legislatore comunitario dispone, in materia di politica comune dei trasporti, di un ampio potere normativo quanto all'adozione di norme comuni adeguate (v., in questo senso, in particolare sentenza 17 luglio 1997, cause riunite C-248/95 e C-249/95, SAM Schiffahrt e Stapf, Racc. pag. I-4475, punto 23).

64 Sindacando l'esercizio di tale competenza, il giudice non può sostituire la sua valutazione a quella del legislatore comunitario, ma deve limitarsi ad esaminare se essa non sia viziata da errore manifesto o sviamento di potere o se l'autorità in questione non abbia manifestamente ecceduto i limiti del suo potere discrezionale (v., in particolare, citata sentenza SAM Schiffahrt e Stapf, punto 24).

65 Inoltre, risulta dalla giurisprudenza della Corte che, allorché l'attuazione di una politica comune implica, da parte del Consiglio, come nel caso di specie, la valutazione di una situazione economica complessa, il potere discrezionale spettante all'istituzione non riguarda esclusivamente la natura e la portata dei provvedimenti da adottare, ma anche, in una certa misura, l'accertamento dei dati di fatto, in particolare nel senso che esso può eventualmente fondarsi su accertamenti globali (v., in particolare, citata sentenza SAM Schiffahrt e Stapf, punto 25).

66 Nel caso di specie, il Consiglio non ha superato il suo margine di discrezionalità ritenendo che il riferimento ad un coefficiente di diluizione pari o superiore a 3 fosse idoneo a contribuire a realizzare l'obiettivo della riduzione dei danni per l'ambiente causati dal traffico aereo in termini sia di rumore sia di consumo di combustibile e di emissioni gassose.

67 La Omega non ha del resto dimostrato che il criterio relativo al coefficiente di diluizione sia inadeguato.

68 D'altronde, le sue affermazioni, peraltro contestate dal governo del Regno Unito, si riferiscono esclusivamente ad aerei di un tipo particolare, a Boeing 707 dei quali è previsto il riequipaggiamento con nuovi motori. Tali affermazioni costituiscono semplici proiezioni, dato che questi aerei non sono stati ancora sottoposti a prove di certificazione, come ha osservato l'avvocato generale al paragrafo 76 delle sue conclusioni.

69 La Commissione ha invece prodotto dati globali vertenti sull'evoluzione dell'inquinamento acustico e del consumo di combustibile degli aerei nel corso dei tre decenni compresi tra gli anni 60 e l'inizio degli anni 90. Da tali dati risulta che l'aumento progressivo dei coefficienti di diluizione durante tale periodo è accompagnato da una riduzione da 20 a 25 EPNdB delle emissioni sonore, che

equivarebbe ad una divisione per quattro o cinque degli effetti nocivi percepiti e ad una riduzione di più del 50% del consumo di combustibile per passeggero sui voli di lungo percorso, il che ha comportato a sua volta una diminuzione delle emissioni gassose.

70 Dopo tutto, il legislatore comunitario ha già adottato, per il passato, altre normative fondate sul criterio secondo il quale un coefficiente di diluizione più alto è un indizio del fatto che il motore è meno rumoroso. Un coefficiente di diluizione pari a 2 è utilizzato all'art. 4, lett. e), della direttiva 89/629 (v., punto 24 della presente sentenza) e all'art. 2, n. 1, della direttiva 92/14 (v., punto 26 della presente sentenza) come alternativa al rispetto delle norme sull'acustica specificate nel capitolo 3. Tale alternativa è pure suggerita nelle risoluzioni A31-11 e A32-8 dell'assemblea dell'ICAO, che raccomandano agli Stati membri di prevedere, in caso di applicazione anticipata dei valori massimi di cui al detto capitolo 3, una deroga per gli aerei equipaggiati con motori con elevato coefficiente di diluizione (v., punto 19 della presente sentenza).

71 La Omega sostiene inoltre che si sarebbero potute adottare misure alternative meno dannose per la sua attività economica e che il rumore degli aerei può provenire da fonti diverse dai motori.

72 Al riguardo, anche supponendo che misure del genere siano adatte a concorrere in maniera sufficiente alla riduzione dei danni per l'ambiente causati dal traffico aereo, il Consiglio ha ragionevolmente potuto prendere in considerazione il fatto che l'applicazione di criteri distinti relativi alla riduzione delle emissioni sonore, del consumo di combustibile e delle emissioni gassose avrebbe rappresentato un'operazione molto complessa, non giustificata dal limitato numero di aerei del tipo di quelli riequipaggiati con nuovi motori dalla Omega. Analogamente, esso ha potuto ragionevolmente considerare che il riferimento ad un solo criterio tecnico permetteva di eliminare le incertezze che norme specifiche avrebbero potuto lasciare sussistere. Così, per il solo problema del rumore, se si dovessero ponderare i valori ottenuti al decollo, all'atterraggio e lateralmente, potrebbe porsi anche la questione se non si debba tenere conto dell'influenza differenziata dei volumi acustici. Per queste ragioni, il Consiglio non ha commesso manifesti

errori di valutazione prendendo in considerazione nella sua scelta dei criteri il fatto che il coefficiente di diluizione si rivela più praticabile perché richiede minori prove e misure, sia in termini di concezione sia di controllo.

73 Di conseguenza, non risulta che il Consiglio abbia commesso un errore manifesto di valutazione ritenendo necessario autorizzare il riequipaggiamento di aerei solo con nuovi motori aventi un coefficiente di diluizione pari o superiore a 3.

74 Alla luce delle precedenti considerazioni, non risulta che l'art. 2, punto 2), del regolamento violi il principio di proporzionalità.

Sul principio di non discriminazione

75 La Omega sostiene anzitutto che l'obiettivo principale e dichiarato del regolamento è la riduzione del livello delle emissioni sonore prodotte dagli aerei impiegati sul territorio della Comunità. Orbene, imponendo restrizioni all'utilizzazione di aerei riequipaggiati con nuovi motori aventi un coefficiente di diluizione inferiore a 3, senza sottoporre agli stessi obblighi aerei più rumorosi, con motori aventi un coefficiente di diluizione pari o superiore a 3, il regolamento opererebbe una discriminazione a scapito dei primi.

76 Inoltre, l'art. 2, punto 2), del regolamento, facendo riferimento non al coefficiente di diluizione dei motori in questione, ma al momento in cui gli aerei controversi sono stati muniti dei detti motori, impedirebbe alle ricorrenti nelle cause principali di utilizzare i loro aerei. Una discriminazione operata tra aerei che utilizzano motori identici, sulla base della data in cui essi sono stati equipaggiati con tali motori, sarebbe priva di ogni obiettiva giustificazione.

77 L'applicazione di un criterio rappresentato da un coefficiente di diluizione pari o superiore a 3 sarebbe ugualmente discriminatorio a favore dei costruttori di motori di aereo dell'Unione europea e a scapito di quelli stabiliti negli Stati Uniti, nonché dei proprietari di aeromobili in possesso di apparecchi i cui motori siano stati sostituiti con motori fabbricati sul territorio di tale Stato.

78 Infine, la Omega contesta il fatto che il regolamento tratti alla stessa maniera il riequipaggiamento con nuovi motori aventi coefficiente di diluizione inferiore a 3 e la modificazione di aerei mediante dispositivi di insonorizzazione («hushkits»).

79 Al riguardo, secondo una giurisprudenza costante, il principio generale di uguaglianza, che fa parte dei principi fondamentali del diritto comunitario, impone di non trattare in modo diverso situazioni analoghe e in modo uguale situazioni diverse, a meno che una tale differenziazione sia obiettivamente giustificata (v., in questo senso, sentenze SAM Schiffahrt e Stapf, citata, punto 50, e 13 aprile 2000, causa C-292/97, Karlsson e a., Racc. pag. I-2737, punto 39).

80 In primo luogo, dato che esiste un nesso tra il coefficiente di diluizione e il rumore, vi è un motivo obiettivo per trattare gli aerei riequipaggiati con nuovi motori aventi un coefficiente di diluizione elevato in maniera diversa rispetto agli aerei riequipaggiati con nuovi motori a basso coefficiente di diluizione.

81 In secondo luogo, la distinzione tra gli aerei riequipaggiati con nuovi motori e gli aerei concepiti ab origine per rispondere ai requisiti di cui al capitolo 3 è giustificata soprattutto per considerazioni di tutela dei diritti quesiti. I costruttori che abbiano sviluppato aerei in funzione delle norme del detto capitolo 3 e le compagnie che abbiano acquistato tali aerei devono godere, in linea di principio, di una maggiore tutela del loro legittimo affidamento sull'utilizzabilità degli aerei stessi rispetto ai costruttori e proprietari di aerei la cui costruzione originaria non rispettasse tali norme.

82 In terzo luogo, i diversi elementi prodotti alla Corte non hanno permesso di stabilire che dall'applicazione del criterio relativo al coefficiente di diluizione pari o superiore a 3 risulti una discriminazione diretta o indiretta a scapito delle imprese stabilite negli Stati Uniti. Il regolamento, infatti, si applica con lo stesso rigore sia agli operatori e ai costruttori europei sia a quelli degli Stati Uniti.

83 In quarto luogo, il legislatore comunitario poteva validamente trattare alla stessa maniera il riequipaggiamento degli aerei con nuovi motori aventi coefficiente di diluizione inferiore a 3 e l'utilizzazione di dispositivi d'insonorizzazione detti «hushkits». Infatti, da una parte, esso ha potuto ragionevolmente considerare che entrambe queste tecniche sono meno efficaci in materia di riduzione del rumore rispetto al riequipaggiamento con nuovi motori aventi coefficiente di diluizione pari o superiore a 3, come emerge rispettivamente dal punto 52 della presente sentenza e dal quinto 'considerando' del regolamento (v. punto 33 della presente sentenza). D'altra parte, tali tecniche non presentano gli stessi vantaggi quanto al risparmio di kerosene e alla diminuzione delle emissioni gassose rispetto ai motori aventi un coefficiente di diluizione elevato.

84 Alla luce delle considerazioni che precedono, non risulta che l'art. 2, punto 2), del regolamento violi il principio di non discriminazione.

Sull'AOTS

85 Da una parte, la Omega critica la sentenza 23 novembre 1999, causa C-149/96, Portogallo /Consiglio (Racc. pag. I-8395), nella quale la Corte ha deciso, al punto 47, che gli accordi dell'OMC non figurano, in linea di principio, tra le normative alla luce delle quali la Corte controlla la legittimità degli atti delle istituzioni comunitarie.

86 Infatti, a parere della Omega, nell'esaminare la compatibilità di provvedimenti comunitari con accordi internazionali, la Corte opera una distinzione, al punto 42 della citata sentenza Portogallo/Consiglio, a seconda che tali accordi si fondino o meno «su una base di reciproca convenienza». La Omega considera peraltro che tale distinzione è poco utile, in quanto tutti gli accordi internazionali si fondano su una base del genere.

87 D'altra parte, la Omega sostiene, in via subordinata, che l'art. 2 dell'AOTS è sufficientemente preciso per avere effetto diretto. Per quanto riguarda l'esame della compatibilità del regolamento con questa disposizione, la Omega rileva che il criterio del coefficiente di diluizione, fissato a 3 nel regolamento, disattende varie disposizioni dell'art. 2 dell'OATS.

88 Anzitutto, l'art. 2, punto 2), del regolamento costituirebbe un «regolamento tecnico» ai sensi dell'AOTS. Inoltre, il punto 2.4 di quest'ultimo prevederebbe che, quando siano necessari regolamenti tecnici ed esistano norme internazionali appropriate, i membri utilizzino queste ultime, o le parti pertinenti delle stesse, come base dei loro regolamenti tecnici. Infine, il punto 2.8 dell'AOTS inviterebbe i membri, per quanto riguarda l'elaborazione dei regolamenti tecnici, a basarsi non sulla concezione e sulle caratteristiche tecniche dei prodotti, ma piuttosto sulle prestazioni di questi ultimi, contrariamente a quanto prevede il regolamento.

89 Al riguardo, è sufficiente osservare che la Omega tiene in non cale il fondamento della giurisprudenza della Corte. Infatti, l'elemento decisivo in materia risiede nel fatto che la soluzione delle controversie concernenti la normativa dell'OMC si basa, in parte, su negoziati tra le parti contraenti. La revoca di provvedimenti illegittimi costituisce certamente la soluzione suggerita dalla normativa dell'OMC, ma questa consente altresì l'adozione di altre soluzioni, quali la transazione, il versamento di somme a titolo di risarcimento del danno o la sospensione di concessioni (v., in questo senso, citata sentenza Portogallo/Consiglio, punti 36-39).

90 Pertanto, imporre agli organi giurisdizionali l'obbligo di escludere l'applicazione delle norme di diritto interno che siano incompatibili con gli accordi OMC avrebbe la conseguenza di privare gli organi legislativi o esecutivi delle parti contraenti della possibilità di trovare, sia pure a titolo provvisorio, soluzioni negoziate (v., in questo senso, citata sentenza Portogallo/Consiglio, punto 40).

91 Ne consegue che gli accordi OMC, interpretati alla luce del loro oggetto e del loro obiettivo, non stabiliscono i mezzi giuridici idonei a provvedere al loro adempimento in buona fede nell'ordinamento giuridico interno delle dette parti contraenti (v. citata sentenza Portogallo/Consiglio, punto 41).

92 È inoltre pacifico che alcune parti contraenti, che sono, da un punto di vista commerciale, tra le controparti più importanti della Comunità, hanno tratto, alla luce dell'oggetto e dello scopo degli accordi OMC, la conseguenza che questi ultimi non figurano tra le normative alla luce delle quali i loro organi giurisdizionali controllano la legittimità delle loro norme di diritto interno (v. citata sentenza Portogallo/Consiglio, punto 43).

93 Dall'insieme di tali considerazioni risulta che, tenuto conto della loro natura e della loro economia, gli accordi OMC non figurano in linea di principio tra le normative alla luce delle quali la Corte controlla la legittimità degli atti delle istituzioni comunitarie (v. citata sentenza Portogallo/Consiglio, punto 47).

94 Solo nel caso in cui la Comunità abbia inteso dare esecuzione ad un obbligo particolare assunto nell'ambito dell'OMC, ovvero nel caso in cui l'atto comunitario rinvii espressamente a precise disposizioni degli accordi OMC,

spetta alla Corte controllare la legittimità dell'atto comunitario controverso alla luce delle norme dell'OMC (v. citata sentenza Portogallo/Consiglio, punto 49).

95 Non è così nel caso di specie. Infatti, il regolamento non mira ad assicurare l'esecuzione nell'ordinamento giuridico comunitario di un particolare obbligo assunto nell'ambito dell'OMC ed esso non rinvia neppure espressamente a precise disposizioni degli accordi OMC.

96 Alla luce delle considerazioni che precedono, non risulta che l'AOTS infici la validità dell'art. 2, punto 2), del regolamento.

97 Occorre quindi risolvere le questioni proposte dai giudici nazionali nel senso che l'esame delle dette questioni non ha rivelato alcun elemento tale da inficiare la validità dell'art. 2, punto 2), del regolamento.

Sulle spese

98 Le spese sostenute dal governo del Regno Unito, nonché dal Consiglio e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nelle cause principali il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi ai giudici nazionali, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dalla High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), e dalla High Court (Irlanda), rispettivamente con ordinanze 21 dicembre 1999 e 21 marzo 2000, dichiara:

L'esame delle questioni proposte non ha rivelato alcun elemento tale da inficiare la validità dell'art. 2, punto 2), del regolamento (CE) del Consiglio 29 aprile 1999, n. 925, relativo all'immatricolazione e all'impiego nella Comunità di alcuni tipi di aerei subsonici civili a reazione che sono stati modificati e ricertificati conformi alle norme del volume I, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (luglio 1993).

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 12 marzo 2002.

Il cancelliere Il presidente

R. Grass G.C. Rodríguez Iglesias