ARREST VAN HET HOF

12 maart 2002 *

In de gevoegde zaken C-27/00 en C-122/00,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 234 EG van de High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Verenigd Koninkrijk) (C-27/00), en van de High Court (Ierland) (C-122/00), in de aldaar aanhangige gedingen tussen

The Queen

en

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

ex parte:

Omega Air Ltd (C-27/00),

* Procestaal: Engels.

en tussen

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

en

Irish Aviation Authority (C-122/00),

om een prejudiciële beslissing over de geldigheid van artikel 2, punt 2, van verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993), (PB L 115, blz. 1, en L 120, blz. 47),

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE,

samengesteld als volgt: G. C. Rodríguez Iglesias, president, P. Jann, F. Macken, N. Colneric en S. von Bahr, kamerpresidenten, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (rapporteur), J. N. Cunha Rodrigues en C. W. A. Timmermans, rechters,

advocaat-generaal: S. Alber,

griffier: H. A. Rühl, hoofdadministrateur,

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

— Omega Air Ltd (C-27/00), vertegenwoordigd door D. Vaughan, QC, en A. Robertson, barrister, geïnstrueerd door M. Offer, solicitor,

— Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd en Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), vertegenwoordigd door J. O'Reilly, SC, en A. M. Collins, BL, geïnstrueerd door C. A. Kelly, solicitor,

— de Irish Aviation Authority (C-122/00), vertegenwoordigd door het kantoor A & L Goodbody, solicitors,

— de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door J. E. Collins als gemachtigde, bijgestaan door R. Plender, QC, en M. Hoskins, barrister,

— de Raad van de Europese Unie (C-122/00), vertegenwoordigd door J. P. Jacqué, A. Lopes Sabino en A. Feeney als gemachtigden,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door F. Benyon en E. White als gemachtigden,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van Omega Air Ltd (C-27/00), vertegenwoordigd door D. Vaughan en A. Robertson; Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd en Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), vertegenwoordigd door

J. O'Reilly en A. M. Collins; de Irish Aviation Authority (C-122/00), vertegenwoordigd door B. J. Walsh, solicitor; de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door J. E. Collins, R. Plender en M. Hoskins; de Raad, vertegenwoordigd door A. Lopes Sabino en A. Feeney, en de Commissie, vertegenwoordigd door F. Benyon en E. White, ter terechtzitting van 26 juni 2001,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 september 2001,

het navolgende

Arrest

1 Bij beschikking van 21 december 1999, ingekomen bij het Hof op 31 januari 2000, heeft de High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), krachtens artikel 234 EG een prejudiciële vraag gesteld over de geldigheid van artikel 2, punt 2, van verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993), (PB L 115, blz. 1, en L 120, blz. 47; hierna: „verordening").

2 Bij beschikking van 21 maart 2000, ingekomen bij het Hof op 23 maart daaraanvolgend, heeft de High Court (Ierland) een vraag gesteld, die in wezen hetzelfde onderwerp betreft.

3 Deze vragen zijn gerezen in gedingen op het gebied van de burgerluchtvaart tussen Omega Air Ltd (hierna: „Omega") en de autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk (C-27/00), en tussen deze vennootschap alsook Aero Engines Ireland Ltd en Omega Aviation Services — ondernemingen die vliegtuigen verhandelen respectievelijk onderhouden — en de Ierse autoriteiten (C-122/00). Zij strekken er in wezen toe te vernemen, of artikel 2, punt 2, van de verordening, voorzover het de inschrijving en het gebruik verbiedt van subsonische straalvliegtuigen die zijn gerecertificeerd na de installatie van een nieuwe motor, wanneer deze een omloopverhouding van minder dan 3 heeft, zelfs indien het toestel voldoet aan de eisen van hoofdstuk 3, van boekdeel I, deel 2, van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: „Verdrag van Chicago"), in strijd is met de uit artikel 253 EG voortvloeiende motiveringsplicht, het algemene evenredigheidsbeginsel, het beginsel van gelijke behandeling en non-discriminatie en de overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen (hierna: „OTH").

4 Voor een goed begrip van de prejudiciële vragen moet een uitlegging van „omloopverhouding" en een overzicht van de evolutie van de desbetreffende regeling worden gegeven.

De omloopverhouding

5 De geluidsemissies van straalmotoren zijn onder meer afkomstig van het lawaai dat buiten de motor wordt gemaakt wanneer de uitlaatgassen in contact komen met de atmosfeer („straallawaai").

6 Met de uitvinding van de „dubbelstroommotor" wordt lucht onder lage druk die uit de compressor komt, niet in het verbrandingsproces gebruikt. Zij ontsnapt in een apart kanaal, en wordt door de stuwkrachtstraalpijp uitgestoten tegen lage

snelheid — terwijl de warme gassen worden uitgestoten tegen hoge snelheid — teneinde een aanzienlijk deel van de totale stuwkracht van de motor te leveren. De gemiddelde totale snelheid van de straal (combinatie van uitgestoten gas en lucht) wordt daardoor beperkt, hetgeen het straallawaai vermindert.

7 De omloopverhouding is de verhouding tussen de massa „afgeleide" koude lucht, of verdunningslucht, die noch de verbrandingskamer noch de turbine doorstroomt, en de massa lucht die met brandstof wordt gemengd en in de „basisreactor" wordt verbrand.

8 In de eerste dubbelstroommotoren bedroeg de verhouding van de totale luchtstroom die de verdunningslucht leverde, hoogstens de helft van de in totaal gebruikte lucht (omloopverhouding van 1 of minder).

9 Dankzij nieuwe technische ontwikkelingen kon de omloopverhouding in de loop der jaren worden verhoogd, waardoor het lawaai en het brandstofverbruik aanzienlijk kon worden verminderd.

Gemeenschapsrechtelijk en volkenrechtelijk kader

Het Verdrag van Chicago, bijlage 16 hierbij, en de resoluties van de ICAO

10 Bij het Verdrag van Chicago, dat door alle lidstaten van de Gemeenschap is bekrachtigd, maar waarbij de Gemeenschap zelf geen partij is, is de Organisatie voor de Internationale Burgerluchtvaart (hierna: „ICAO") opgericht. Luidens

artikel 44 van het Verdrag van Chicago heeft de ICAO ten doel de beginselen en techniek van de internationale luchtvaart te ontwikkelen en de ontwikkeling en uitbreiding van het internationaal luchtvervoer te bevorderen.

11 Naar aanleiding van een in 1972 door haar vergadering aangenomen resolutie, heeft de ICAO een actieprogramma op milieugebied vastgesteld. In 1977 zijn richtsnoeren voor de controle van de emissies van de motoren van luchtvaartuigen gepubliceerd.

12 De voor de hoofdgedingen relevante bepalingen komen voor in bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, getiteld „Internationale normen en aanbevolen werkwijzen — Milieubescherming".

13 Bijlage 16 bevat twee boekdelen: boekdeel I, betreffende het geluid van luchtvaartuigen, en boekdeel II, betreffende de emissies van vliegtuigmotoren.

14 Boekdeel I bestaat uit vijf delen. Deel 1 bevat definities, deel 2 beschrijft de procedures voor de geluidscertificering van luchtvaartuigen, deel 3, deel 4 en deel 5 betreffen de procedures voor de meting, de evaluatie en de terugdringing van het geluid. Deel 2 zelf is onderverdeeld in een aantal hoofdstukken, die ieder de geluidsnormen en certificeringsprocedures voor de verschillende categorieën vliegtuigen preciseren.

15 Hoofdstuk 2 van deel 2 stelt de voorwaarden en procedures vast voor de geluidscertificering van subsonische straalvliegtuigen waarvan de voor het prototype ingediende aanvraag voor een luchtwaardigheidsbewijs vóór

6 oktober 1977 is ingewilligd. Hoofdstuk 3 van datzelfde deel 2 van boekdeel I van die bijlage 16 (hierna: „hoofdstuk 3") bevat de strengere voorwaarden die gelden voor subsonische straalvliegtuigen waarvan de voor het prototype ingediende aanvraag voor een luchtwaardigheidsbewijs vanaf die datum is ingewilligd.

16 Hoofdstuk 3 voert een algemene methode in voor de berekening van de geluidsemissies van vliegtuigen. Het gaat om de meting van het gecumuleerde geluid dat een vliegtuig bij het opstijgen, lateraal en tijdens de nadering maakt, dus het geluid dat de omwonenden van de luchthaven waarnemen. Voor de geluidscertificering wordt het geluid van vliegtuigen uitgedrukt als „effectief waargenomen geluidsniveau" („EPNL"), gemeten als „effectief waargenomen geluid in decibel" („EPNdB"). Deze schaal is gewogen volgens de frequenties waarvoor het menselijk oor het gevoeligst is.

17 Het totaal van de voor die posities verrichte metingen geeft een aanwijzing van het globale geluid van het vliegtuig. Het op een of twee meetpunten geproduceerde geluidsniveau dat het maximumniveau overschrijdt, kan binnen zekere grenzen worden gecompenseerd door rekening te houden met het lagere geluidsniveau op een ander punt of op de andere punten.

18 Resolutie A31-11 van de vergadering van de ICAO bood de staten de mogelijkheid, exploitatiebeperkingen op te leggen aan de in artikel 2 bedoelde vliegtuigen die niet aan de vereisten van hoofdstuk 3 voldeden. Daarin werd hen echter verzocht, eerst te onderzoeken of het normale uit de exploitatie nemen van de vliegtuigen dan wel een inschrijvingsverbod (dat wil zeggen een regel die elke nieuwe inschrijving van een bepaald vliegtuig verbiedt) niet zouden volstaan om de nodige bescherming te verzekeren (paragraaf 1 van de resolutie).

19 De staten die aan dergelijke luchtvaartuigen exploitatiebeperkingen zouden opleggen, werd verzocht te voorzien in een periode voor de geleidelijke terugtrekking van ten minste zeven jaar, te rekenen vanaf 1 april 1995, en de

exploitatie van vliegtuigen van minder dan 25 jaar oud, de bestaande jumbojets of ieder ander luchtvaartuig waarvan de motor een hoge omloopverhouding heeft, niet te beperken vóór het einde van de terugtrekkingsperiode, dus vóór 1 april 2002 (paragraaf 2).

20 In ieder geval werd de staten verzocht, voor de gevallen waarin strengere certificeringsnormen dan die van hoofdstuk 3 zouden worden ingevoerd, geen exploitatiebeperkingen op te leggen aan vliegtuigen die aan de eisen van dat hoofdstuk voldeden (paragraaf 4).

21 Op de 32e vergadering van de ICAO, die van 22 september tot 22 oktober 1998 werd gehouden, heeft resolutie A32-8 resolutie A31-11 bevestigd en, overeenkomstig deze laatste, de doelstellingen en praktijken van de ICAO inzake milieubescherming uiteengezet.

De gemeenschapsregeling vóór de verordening

22 Voordat de verordening van toepassing werd, had de Gemeenschap drie richtlijnen tot beperking van de geluidsemissies van luchtvaartuigen vastgesteld: richtlijn 80/51/EEG van de Raad van 20 december 1979 inzake de beperking van geluidshinder door subsonische luchtvaartuigen (PB 1980, L 18, blz. 26), zoals onder meer gewijzigd bij richtlijn 83/206/EEG van de Raad van 21 april 1983 (PB L 117, blz. 15); richtlijn 89/629/EEG van de Raad van 4 december 1989 betreffende de beperking van de geluidsemissie van civiele subsonische straalvliegtuigen (PB L 363, blz. 27), en richtlijn 92/14/EEG van de Raad van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988) (PB L 76, blz. 21), zoals gewijzigd bij richtlijn 98/20/EG van de Raad van 30 maart 1998 (PB L 107, blz. 4). Enkel deze laatste twee richtlijnen zijn van belang voor de hoofdgedingen.

23 Richtlijn 89/629 vormde het eerste stadium van de geleidelijke vermindering van de exploitatie van vliegtuigen die niet aan de normen van hoofdstuk 3 voldoen (zevende overweging van de considerans). Daartoe voorzag zij in een inschrijvingsverbod, bepalende dat enkel luchtvaartuigen die aan de normen van dat hoofdstuk 3 voldeden, voor een nieuwe inschrijving in de burgerluchtvaartregisters van de lidstaten in aanmerking kwamen.

24 In afwijking van die strengere regeling bepaalden de artikelen 4, sub e, en 5 van richtlijn 89/629 evenwel, dat de lidstaten het recht hadden om ontheffing van het bepaalde in artikel 2 te verlenen, onder meer ten gunste van luchtvaartuigen die worden aangedreven door motoren met een omloopverhouding van ten minste 2.

25 Aan het in richtlijn 89/629 bedoelde inschrijvingsverbod is bij richtlijn 92/14 een exploitatieverbod toegevoegd, dat werd getemperd door de mogelijkheid van ontheffingen, onder meer om economische redenen.

26 Het exploitatieverbod kwam voor in artikel 2, lid 1, van richtlijn 92/14, dat luidt als volgt:

„De lidstaten zien erop toe dat, met ingang van 1 april 1995, civiele subsonische straalvliegtuigen met motoren met een omloopverhouding van minder dan 2, alleen op luchthavens op hun grondgebied worden geëxploiteerd wanneer voor deze luchtvaartuigen akoestische goedkeuring is verleend op grond van:

a) de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, tweede uitgave, 1988, of

b) de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, van bijlage 16 bij genoemd Verdrag, mits het eerste individuele luchtwaardigheidsbewijs minder dan 25 jaar geleden is afgegeven."

27 Luidens artikel 5, lid 1, van richtlijn 92/14 waren de lidstaten verplicht ontheffing van artikel 2, lid 1, te verlenen voor vliegtuigen die dankzij een „passende ombouwuitrusting" konden worden omgebouwd om aan de normen van hoofdstuk 3 te voldoen (werkwijze bekend onder de benaming „hushkitting").

28 Ingevolge artikel 2, lid 2, van richtlijn 92/14 moesten alle civiele subsonische straalvliegtuigen die bestemd waren om op luchthavens op het grondgebied van de lidstaten te worden geëxploiteerd, in beginsel op 1 april 2002 aan de normen van hoofdstuk 3 voldoen, onder voorbehoud van bepaalde uitzonderingen die later bij richtlijn 98/20 zijn gewijzigd. Luidens artikel 7, lid 1, van richtlijn 92/14, zoals gewijzigd bij richtlijn 98/20, kon echter, onder voorbehoud van een machtiging door de bevoegde autoriteit van een lidstaat, op grond van de in artikel 2, lid 1, neergelegde regel niet van luchtvaartmaatschappijen worden verlangd, dat het percentage vliegtuigen dat niet aan de normen van bedoeld hoofdstuk 3 voldeed, en dat uit de registers moest worden geschrapt, per jaar meer bedroeg dan 10 % van de vloot van civiele subsonische straalvliegtuigen van de luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap.

29 Wegens de verslechtering van de geluids- en milieusituatie op de luchthavens van de Gemeenschap, heeft de Raad de verordening vastgesteld.

De verordening

30 De eerste overweging van de considerans van de verordening preciseert, dat „duurzame mobiliteit een van de hoofddoelstellingen van het gemeenschappelijk

vervoersbeleid is [...]", hetgeen „een algemene benadering [vereist] die zowel op de doeltreffende werking van de communautaire vervoerssystemen als op de bescherming van het milieu is gericht". Volgens de vierde overweging van de considerans wordt „de groei van de luchtverkeersactiviteit op de luchthavens van de Gemeenschap in toenemende mate door milieuoverwegingen [...] beperkt" en kan „de exploitatie van vliegtuigen die op deze luchthavens minder lawaai veroorzaken, [...] bijdragen tot een betere benutting van de beschikbare luchthavencapaciteit".

31 Artikel 1 van de verordening luidt:

„Het doel van deze verordening is voorschriften vast te stellen om in de Gemeenschap een verslechtering van de totale geluidsoverlast van gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen te voorkomen en tegelijkertijd andere milieuschade te beperken."

32 De voornaamste bepalingen van de verordening zijn de artikelen 2, punt 2, en 3. Deze laatste bepaling verbiedt de inschrijving en het gebruik van „gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen". Deze uitdrukking wordt in artikel 2, punt 2, gedefinieerd als volgt:

„een civiel subsonisch straalvliegtuig dat oorspronkelijk is gecertificeerd op basis van de hoofdstuk 2- of gelijkwaardige normen, dan wel waarvoor oorspronkelijk geen geluidscertificering heeft plaatsgevonden, dat is aangepast aan de hoofdstuk 3-normen, hetzij rechtstreeks door technische ingrepen of onrechtstreeks door operationele beperkingen; civiele subsonische straalvliegtuigen die oorspronkelijk alleen door middel van gewichtsbeperkingen dubbel konden worden gecertificeerd overeenkomstig de hoofdstuk 3-normen, moeten als gerecertificeerde vliegtuigen worden beschouwd; civiele subsonische straalvliegtuigen die zijn aangepast aan de hoofdstuk 3-normen omdat zij met geheel nieuwe motoren zijn uitgerust met een omloopverhouding van 3 of meer, worden niet als gerecertificeerde vliegtuigen beschouwd".

33 Deze definitie van „gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen" moet worden gelezen in het licht van de vijfde overweging van de considerans van de verordening, volgens welke „vliegtuigen van oudere types die zijn aangepast teneinde het gecertificeerd geluidsniveau te verlagen, bij gelijke massa wat lawaai betreft duidelijk minder goed presteren dan vliegtuigen van moderne types die van oorsprong gecertificeerd zijn als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993); dat deze aanpassingen de levensduur van vliegtuigen die normaal al buiten gebruik hadden moeten worden gesteld, verlengen; dat deze wijzigingen de luchtverontreiniging en het brandstofverbruik van vliegtuigmotoren die op oudere technologie zijn gebaseerd, doorgaans doen toenemen; dat vliegtuigen met nieuwe motoren kunnen worden uitgerust om de prestaties wat lawaai betreft vergelijkbaar te maken met die van vliegtuigen welke van oorsprong gecertificeerd zijn als zijnde in overeenstemming met de eisen van hoofdstuk 3".

34 De verordening is vastgesteld in een periode dat er een conflict was met de Verenigde Staten van Amerika. Aangezien het echter wenselijk was, dat de nieuwe maatregelen tot beperking van het lawaai en de emissies van luchtvaartuigen op internationaal vlak werden vastgesteld, heeft de Raad besloten de in artikel 7 bepaalde toepassing van de verordening met een jaar uit te stellen, om onderhandelingen mogelijk te maken. Het conflict kon evenwel niet worden opgelost en de verordening is op 4 mei 2000 in werking getreden.

De OTH

35 De Overeenkomst tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie (hierna: „WTO") is door de Europese Gemeenschap en elk van haar lidstaten ondertekend, en namens de Gemeenschap, wat de onder haar bevoegdheden vallende aangelegenheden betreft, goedgekeurd bij besluit 94/800/EG van de Raad van 22 december 1994 (PB L 336, blz. 1). De Gemeenschap is partij bij alle door de WTO beheerde handelsakkoorden, met inbegrip van de OTH.

36 Artikel 2 van de OTH bepaalt:

„2.1 De leden [zien] erop toe dat producten die uit het grondgebied van een ander lid worden ingevoerd, bij de toepassing van technische voorschriften geen minder gunstige behandeling krijgen dan die welke geldt voor soortgelijke producten van binnenlandse oorsprong of soortgelijke producten van oorsprong uit een ander land.

2.2 De leden [zien] erop toe dat technische voorschriften niet worden opgesteld, aangenomen of toegepast met het doel onnodige belemmeringen voor de internationale handel te creëren en dat zij niet leiden tot het ontstaan van dergelijke belemmeringen.

2.3 Technische voorschriften worden niet gehandhaafd wanneer de [...] door de gewijzigde [...] doelstellingen ontstane problemen kunnen worden opgelost door middel van maatregelen die het handelsverkeer minder sterk belemmeren.

2.4 Wanneer technische voorschriften vereist zijn en op het betrokken gebied internationale normen bestaan [...], nemen de leden die normen of althans de relevante elementen daarvan tot grondslag van hun technische voorschriften, behalve wanneer die internationale normen of onderdelen ondoeltreffend of ongeschikt zouden zijn om de legitieme doelstellingen te bereiken, bijvoorbeeld wegens fundamentele klimatologische of geografische factoren of fundamentele technologische problemen.

2.5 Een lid dat een technisch voorschrift opstelt, aanneemt of toepast dat ernstige gevolgen kan hebben voor het handelsverkeer van andere leden motiveert op verzoek van een ander lid dat technisch voorschrift over-

eenkomstig de bepalingen van de leden 2, 3 en 4. Wanneer op grond van een uitdrukkelijk in lid 2 genoemde legitieme doelstelling een technisch voorschrift wordt opgesteld, aangenomen of toegepast dat in overeenstemming is met de desbetreffende internationale normen, wordt dat voorschrift geacht, tot het bewijs van het tegendeel is geleverd, geen onnodige belemmering voor het internationale handelsverkeer te vormen.

2.6 Met het oog op een zo ruim mogelijke harmonisatie van de technische voorschriften en normen nemen de leden, binnen de grenzen van hun mogelijkheden, volledig deel aan het opstellen door de bevoegde internationale normalisatie-instellingen van internationale normen voor producten waarvoor zij technische voorschriften of normen hebben aangenomen of voornemens zijn dit te doen.

2.7 De leden verbinden zich ertoe de aanvaarding als equivalente maatregel van de in andere landen vastgestelde technische voorschriften in welwillende overweging te nemen, ook indien deze voorschriften van hun eigen voorschriften afwijken, mits zij de overtuiging zijn toegedaan dat de genoemde voorschriften in voldoende mate aan de doelstellingen van hun eigen voorschriften beantwoorden.

2.8 In alle gevallen waarin zulks wenselijk is, nemen de leden bij het formuleren van op de productvereisten gebaseerde technische voorschriften de werking van het product als uitgangspunt, veeleer dan het ontwerp of de beschrijving daarvan."

De hoofdgedingen en de prejudiciële vragen

37 Omega houdt zich bezig met de verkoop van vliegtuigen, vooral de Boeing 707, en verricht daarmee samenhangende activiteiten, zoals het onderhoud van vliegtuigmotoren. In 1996 heeft Omega haar programma aangekondigd tot

vervanging van de motoren van een aantal Boeing 707's door motoren Pratt & Whitney JT8D-219, waarvan de omloopverhouding 1,74 bedroeg.

38 Toen werd besloten, in de ontwerp-verordening (98/C 118/12, PB 1998, C 118, blz. 20, en 98/C 329/07, PB 1998, C 329, blz. 10) de vliegtuigen op te nemen waarvan de motoren waren vervangen door motoren met een omloopverhouding van minder dan 3, was het voor Omega te laat om haar plannen te wijzigen. Ondanks door haar bij de gemeenschapsinstellingen ondernomen stappen, zou haar situatie niet in aanmerking zijn genomen, aangezien de verordening de exploitatie in de Gemeenschap van „gehermotoriseerde" Boeing 707's belet, zelfs indien deze zouden hebben voldaan aan de in hoofdstuk 3 bedoelde normen voor geluidsemissies en luchtverontreiniging.

39 Omega heeft daarop tegen de burgerluchtvaartautoriteiten van het Verenigd Koninkrijk en Ierland procedures ingeleid, om de verordening niet-toepasselijk te laten verklaren.

40 Van oordeel dat sommige door Omega in zaak C-27/00 aangevoerde grieven ernstig waren, heeft de High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de navolgende prejudiciële vraag gesteld:

„Is artikel 2, punt 2, van verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad ongeldig, voorzover daarin een ‚gerecertificeerd civiel subsonisch straalvliegtuig' aldus wordt gedefinieerd dat straalvliegtuigen die zijn uitgerust met geheel nieuwe motoren ‚met een omloopverhouding van 3 of meer' niet onder de verbods-

bepalingen van de verordening vallen, doch vliegtuigen die zijn uitgerust met geheel nieuwe motoren met een omloopverhouding van minder dan 3 wel onder de verbodsbepalingen vallen, in het bijzonder gelet op:

a) de motiveringsplicht krachtens artikel 253 EG;

b) het algemene evenredigheidsbeginsel;

c) de rechten die particulieren aan de algemene overeenkomst inzake tarieven en handel en/of aan de overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen kunnen ontlenen?"

41 Om identieke redenen heeft de High Court (Ierland), gelet op de grieven die Omega en de andere bij het „hermotoriseringsprogramma" betrokken vennootschappen in zaak C-122/00 hebben aangevoerd, ook de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de navolgende prejudiciële vraag gesteld:

„Is artikel 2, punt 2, van verordening (EG) nr. 925/99 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993), ongeldig, voorzover het onder ‚gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen' onder meer verstaat ‚civiele

subsonische straalvliegtuigen', zoals gedefinieerd in punt 1 van dit artikel 2, die zijn aangepast aan de hoofdstuk 3-normen, omdat zij met geheel nieuwe motoren zijn uitgerust met een omloopverhouding van minder dan 3, in het bijzonder gelet op:

a) de motiveringsplicht krachtens artikel 253 EG;

b) het beginsel van gelijke behandeling;

c) het evenredigheidsbeginsel;

d) de verenigbaarheid van die bepaling met de overeenkomst tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie en in het bijzonder met de daaraan gehechte overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen?"

42 Bij beschikking van de president van het Hof van 23 maart 2001 zijn de zaken C-27/00 en C-122/00 gevoegd voor de mondelinge behandeling en het arrest.

De motiveringsplicht

43 Omega betoogt, dat de motiveringsplicht is geschonden. Voor de invoering van het criterium van de omloopverhouding van 3 of meer, die haar oorsprong vindt in een initiatief van het Coreper (Comité van permanente vertegenwoordigers), is in de considerans van de verordening geen enkele rechtvaardiging te vinden.

44 De op de Raad rustende motiveringsplicht is volgens haar des te dwingender daar de verordening afwijkt van de regels van het Verdrag van Chicago en de vroegere gemeenschapswetgeving inzake geluidsemissies van vliegtuigen.

45 Omega wijst er ook op, dat in de vijfde overweging van de considerans van de verordening enkel onderscheid wordt gemaakt tussen vliegtuigen die met geluidsdemping en vliegtuigen die met nieuwe motoren zijn uitgerust. Terwijl over de eerste categorie een ongunstig oordeel wordt uitgebracht, is dat niet het geval bij de tweede categorie. In die omstandigheden is de invoering van een verschil in behandeling in het kader van deze tweede categorie vliegtuigen, zoals artikel 2, punt 2, van de verordening doet, in tegenspraak met de vijfde overweging van de considerans.

46 Dienaangaande zij eraan herinnerd, dat volgens vaste rechtspraak de door artikel 253 EG vereiste motivering moet zijn aangepast aan de aard van de betrokken handeling. Zij moet de redenering van de communautaire instelling waarvan de handeling afkomstig is, duidelijk en ondubbelzinnig doen uitkomen, opdat de belanghebbenden de rechtvaardigingsgronden van de genomen maatregel kunnen kennen en het Hof zijn toezicht kan uitoefenen. Uit deze rechtspraak blijkt, dat niet kan worden verlangd dat de motivering van een handeling alle elementen vermeldt die feitelijk of rechtens relevant zijn. Bij de beoordeling van de vraag of de motivering van een handeling aan de vereisten van artikel 253 EG voldoet, moet namelijk niet alleen acht worden geslagen op de bewoordingen ervan, doch ook op de context waarin zij is gegeven en op het geheel van rechtsregels die de betrokken materie beheersen (zie in die zin arresten van 5 mei 1998, Verenigd Koninkrijk/Commissie, C-180/96, Jurispr. blz. I-2265, punt 70, en 12 november 1998, Italië/Raad, C-352/96, Jurispr. blz. I-6937, punt 40).

47 Het Hof heeft ook geoordeeld dat, indien het door de instelling nagestreefde doel, wat het wezenlijke betreft, uit de betwiste handeling blijkt, het te ver zou gaan om voor elke technische keuze een specifieke motivering te verlangen (arrest van 7 november 2000, Luxemburg/Parlement en Raad, C-168/98, Jurispr. blz. I-9131, punt 62).

48 In de onderhavige zaak geeft de verordening een samenhangende en toereikende beschrijving van de algemene situatie waarin zij is vastgesteld, alsook van de door de Gemeenschap nagestreefde doelstellingen: het beperken van de belangrijkste nadelen die voor het leefmilieu uit het luchtverkeer voortvloeien, namelijk de geluidshinder, de luchtverontreiniging en het brandstofverbruik, zoals blijkt uit de vijfde overweging van de considerans en artikel 1 van deze verordening.

49 Ter bereiking van dat drievoudige doel voert de verordening strengere eisen in dan die van hoofdstuk 3. De vijfde overweging van de considerans van de verordening preciseert, dat de resultaten van de modificaties die aan vliegtuigen worden aangebracht om ze met de normen van hoofdstuk 3 in overeenstemming te brengen, minder bevredigend zijn dan die welke door moderne vliegtuigen worden behaald.

50 Bovendien blijkt uit de gehele verordening, dat de gemeenschapswetgever is uitgegaan van het beginsel, dat nieuwe motoren met een omloopverhouding van minder dan 3 minder gunstige milieukenmerken vertonen dan motoren met een hogere omloopverhouding of technologisch geavanceerde vliegtuigmotoren.

51 Ofschoon een meer gedetailleerde verklaring, waarom de omloopverhouding als enig criterium is gekozen, en waarom die op 3 is vastgesteld, wenselijk ware geweest, mag van de motivering van een verordening van algemene strekking geen specifieke opsomming worden verlangd van de soms talrijke en ingewikkelde feiten met het oog waarop zij is vastgesteld, en mag zeker niet een min of meer volledige technische beoordeling van die feiten worden verwacht (zie arrest van 30 november 1978, Welding, 87/78, Jurispr. blz. 2457, punt 11). Dit is in het bijzonder het geval, wanneer de relevante feitelijke en technische elementen in de betrokken kringen welbekend zijn.

52 Verder is het laatste zinsdeel van de vijfde overweging van de considerans van de verordening, naar luid waarvan „vliegtuigen met nieuwe motoren kunnen

worden uitgerust om de prestaties wat lawaai betreft vergelijkbaar te maken met die van vliegtuigen welke van oorsprong gecertificeerd zijn als zijnde in overeenstemming met de eisen van hoofdstuk 3", niet in tegenspraak met artikel 2, punt 2, van de verordening. Zoals immers blijkt uit de antwoorden van de Commissie op de door het Hof gestelde schriftelijke vragen, doelt het op technologisch geavanceerde en recent gefabriceerde motoren, die over het algemeen een omloopverhouding van 3 of meer hebben.

53 Gezien de voorgaande overwegingen, wordt door artikel 2, punt 2, van de verordening de in artikel 253 EG bedoelde motiveringsplicht niet geschonden.

Het evenredigheidsbeginsel

54 Volgens Omega is de omloopverhouding een ongeschikt criterium, aangezien het door een vliegtuig gemaakte lawaai uit andere bronnen dan de motor afkomstig kan zijn. Er dient immers rekening te worden gehouden met alle dragende structuren van het vliegtuig.

55 Bovendien vermindert de verhoging van de omloopverhouding volgens Omega weliswaar het motorlawaai en het brandstofverbruik, maar is voor de verhoging van de hoeveelheid omlooplucht een grotere compressor aan de voorkant van de motor nodig. Echter, hoe groter de compressor is, hoe meer lawaai hij maakt. Deze toename van het lawaai doet de ten aanzien van de motor behaalde winst gedeeltelijk teniet.

56 Bovendien is de op internationaal vlak erkende methode om overeenkomstig het Verdrag van Chicago het vliegtuiglawaai te meten, volgens Omega niet om grenzen vast te stellen per element dat bijdraagt tot dat lawaai, maar een globale aanpak van de geluidsemissies.

57 Omega produceert een tabel volgens welke het rustigste vliegtuig tijdens de nadering de door haar van nieuwe motoren voorziene Omega 707 is, terwijl het de laagste omloopverhouding heeft. Tijdens de nadering maakt de Boeing 767-200 het meeste lawaai, hoewel zijn omloopverhouding 4,8 bedraagt. De lawaaierigste vliegtuigen bij het opstijgen zijn de Omega 707 en de Boeing 767-200, ofschoon zij de laagste respectievelijk de hoogste omloopverhouding hebben. Enkel bij de laterale meting maakt de Omega 707 aanzienlijk meer lawaai. De Omega 707 voldoet echter met een ruimere marge aan de normen van hoofdstuk 3 dan Airbussen of Boeings, die beide een omloopverhouding van meer dan 3 hebben.

58 Omega betoogt dat in ieder geval maatregelen hadden kunnen worden getroffen die minder schadelijk waren voor haar economische activiteit.

59 In het bijzonder zou het minder beperkend zijn geweest indien voor het lawaai, de luchtverontreiniging en het brandstofverbruik onderscheiden drempels waren vastgesteld, in plaats van de constructie van de vliegtuigmotoren in haar geheel te regelen. Die werkwijze zou ook in overeenstemming zijn geweest met de traditioneel door het gemeenschapsrecht, het Verdrag van Chicago en de WTO gevolgde benadering.

60 Omega betoogt bovendien, dat het evenredigheidsbeginsel is geschonden, doordat de verordening afwijkt van het Verdrag van Chicago, de vroegere gemeenschapsregeling en het recht van de WTO, en doordat zij haar handelsactiviteit ernstig schaadt, zonder de Gemeenschap echter een overeenkomstig voordeel te verschaffen. Zij voegt daaraan toe, dat de gemeenschapswetgever niet dringend een maatregel behoefde te treffen en kon wachten tot hij over de bijzondere wetenschappelijke kennis beschikte om de situatie te beoordelen.

61 Bovendien is volgens Omega de uitstoot van koolwaterstoffen, koolmonoxide en stikstofoxide van de door haar van nieuwe motoren voorziene vliegtuigen lager dan die van de straalmotoren van de Airbus A300-B4-203 — een vergelijkbaar

vliegtuig —, en de uitstoot van koolwaterstoffen en stikstofoxide zelfs lager dan die van alle vergelijkbare vliegtuigen. Zelfs het verbruik van de door haar omgebouwde Boeing 707 is volgens Omega meer dan 40 % gunstiger dan dat van een Airbus A300-B4-203. Deze laatste heeft echter een omloopverhouding van 4,3.

62 Het is vaste rechtspraak van het Hof, dat volgens het evenredigheidsbeginsel, dat deel uitmaakt van de algemene beginselen van het gemeenschapsrecht, handelingen van gemeenschapsinstellingen niet buiten de grenzen mogen treden van hetgeen geschikt en noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de legitieme doelstellingen die met de betrokken regeling worden nagestreefd, met dien verstande dat wanneer een keuze mogelijk is tussen meerdere geschikte maatregelen, die maatregel moet worden gekozen die de minste belasting met zich brengt, en dat de veroorzaakte nadelen niet onevenredig mogen zijn aan het nagestreefde doel (zie met name arresten van 13 november 1990, Fedesa e.a., C-331/88, Jurispr. blz. I-4023, punt 13; 5 mei 1998, Verenigd Koninkrijk/Commissie, reeds aangehaald, punt 96, en 16 december 1999, UDL, C-101/98, Jurispr. blz. I-8841, punt 30).

63 Eveneens is het vaste rechtspraak, dat voor de rechterlijke toetsing van de in het vorige punt vermelde voorwaarden, de gemeenschapswetgever op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid over een ruime normatieve bevoegdheid beschikt om passende gemeenschappelijke regels vast te stellen (zie in die zin onder meer arrest van 17 juli 1997, SAM Schiffahrt en Stapf, C-248/95 en C-249/95, Jurispr. blz. I-4475, punt 23).

64 Bij de controle op de uitoefening van deze bevoegdheid mag de rechter zijn beoordeling niet in de plaats stellen van die van de gemeenschapswetgever, doch dient hij enkel na te gaan of er geen sprake is van kennelijke dwaling of misbruik van bevoegdheid dan wel of het betrokken gezagsorgaan de grenzen van zijn beoordelingsbevoegdheid niet klaarblijkelijk heeft overschreden (zie onder meer arrest SAM Schiffahrt en Stapf, reeds aangehaald, punt 24).

65 Bovendien volgt uit de rechtspraak van het Hof dat wanneer, zoals in casu, de tenuitvoerlegging door de Raad van een gemeenschappelijk beleid meebrengt, dat de Raad een ingewikkelde economische situatie heeft te beoordelen, de discretionaire bevoegdheid waarover hij beschikt, zich niet enkel uitstrekt tot de aard en de draagwijdte van de vast te stellen bepalingen, maar tot op zekere hoogte ook tot de vaststelling van de gegevens die eraan ten grondslag worden gelegd, en wel met name in dier voege, dat hij in voorkomend geval ook van globale vaststellingen mag uitgaan (zie onder meer arrest SAM Schiffahrt en Stapf, reeds aangehaald, punt 25).

66 In de onderhavige zaak heeft de Raad niet de grenzen van zijn beoordelingsmarge overschreden door te oordelen dat de verwijzing naar een omloopverhouding van 3 of meer geschikt was om bij te dragen tot het doel, de door het luchtverkeer veroorzaakte milieuschade zowel op het gebied van de geluidshinder als op dat van het brandstofverbruik en de luchtverontreiniging te verminderen.

67 Omega heeft trouwens niet aangetoond, dat het criterium van de omloopverhouding ongeschikt is.

68 Haar — overigens door de regering van het Verenigd Koninkrijk betwiste — beweringen hebben uitsluitend betrekking op een bijzonder type vliegtuig, namelijk de Boeing 707, die volgens plan van nieuwe motoren zal worden voorzien. Het zijn loutere prognoses, aangezien die vliegtuigen, zoals de advocaat-generaal in punt 76 van zijn conclusie heeft opgemerkt, nog geen certificeringstests hebben ondergaan.

69 De Commissie heeft daarentegen algemene gegevens overgelegd betreffende de evolutie van de geluidsoverlast en het brandstofverbruik van vliegtuigen in de loop van de drie decennia tussen de jaren 60 en het begin van de jaren 90. Daaruit blijkt dat de geleidelijke verhoging van de omloopverhouding in die periode

gepaard ging met een vermindering van de geluidsemissies met 20 tot 25 EPNdB, hetgeen zou neerkomen op een vier- of vijfmaal lagere overlast, en met een verlaging van het brandstofverbruik per passagier op langeafstandvluchten met meer dan 50 %, wat ook weer de luchtverontreiniging verminderde.

70 Overigens heeft de gemeenschapswetgever reeds in het verleden andere regelingen gebaseerd op het criterium, dat een hogere omloopverhouding een aanwijzing is voor het feit dat de motor minder lawaai maakt. Een omloopverhouding van 2 wordt in artikel 4, sub e, van richtlijn 89/629 (punt 24 van het onderhavige arrest) en artikel 2, lid 1, van richtlijn 92/14 (punt 26 van het onderhavige arrest) als alternatief gebruikt voor de inachtneming van de geluidsnormen van hoofdstuk 3. Dat alternatief wordt ook in overweging gegeven in de resoluties A31-11 en A32-8 van de vergadering van de ICAO, waarin de lidstaten wordt aanbevolen, in geval van vervroegde toepassing van de drempels van dat hoofdstuk 3 in een uitzondering te voorzien voor vliegtuigen die zijn uitgerust met straalmotoren met een hoge omloopverhouding (zie punt 19 van het onderhavige arrest).

71 Omega betoogt bovendien, dat voor haar economische activiteit minder schadelijke maatregelen hadden kunnen worden getroffen, en dat het geluid van vliegtuigen van andere bronnen dan de motoren afkomstig kan zijn.

72 Zelfs indien dergelijke maatregelen voldoende kunnen bijdragen tot de vermindering van de door het luchtverkeer veroorzaakte milieuschade, mocht de Raad redelijkerwijs rekening ermee houden dat de toepassing van onderscheiden criteria voor de vermindering van de geluidsemissies, het brandstofverbruik en de gasvormige emissies een zeer ingewikkelde operatie zou zijn geweest, die het beperkte aantal vliegtuigen van het door Omega van nieuwe motoren voorziene type niet rechtvaardigde. Ook mocht hij er redelijkerwijs van uitgaan, dat met de verwijzing naar een enkel technisch criterium onzekerheden konden worden vermeden, die specifieke normen zouden kunnen laten voortbestaan. Zo zou, alleen al wat het probleem van het geluid betreft, indien een weging van de bij het opstijgen, het landen en lateraal verkregen waarden nodig was, ook de vraag kunnen rijzen of niet rekening moet worden gehouden met de gedifferentieerde

invloed van de geluidsvolumes. Om deze redenen heeft de Raad geen kennelijke beoordelingsfout begaan, door bij zijn keuze van de criteria rekening te houden met het feit dat de omloopverhouding praktischer blijkt, omdat zij, zowel wat het ontwerp als de controle betreft, minder tests en metingen vereist.

73 In die omstandigheden blijkt niet, dat de Raad een kennelijke beoordelingsfout heeft begaan, door de hermotorisering van vliegtuigen slechts toe te staan met motoren met een omloopverhouding van 3 of meer.

74 Gezien de voorgaande overwegingen, wordt door artikel 2, punt 2, van de verordening het evenredigheidsbeginsel niet geschonden.

Het non-discriminatiebeginsel

75 Omega betoogt allereerst, dat het — verklaarde — hoofddoel van de verordening is het niveau van de geluidsemissies van de binnen het grondgebied van de Gemeenschap geëxploiteerde vliegtuigen te verminderen. Door beperkingen te stellen op het gebruik van gehermotoriseerde vliegtuigen die uitgerust zijn met motoren met een omloopverhouding van minder dan 3, zonder dat dezelfde eisen worden gesteld voor meer luidruchtige vliegtuigen waarvan de motoren een omloopverhouding van 3 of meer hebben, discrimineert de verordening de eerste vliegtuigen.

76 Vervolgens belet artikel 2, punt 2, van de verordening verzoeksters in het hoofdgeding hun vliegtuigen te gebruiken, door niet uit te gaan van de omloopverhouding van de betrokken motoren, maar van het tijdstip waarop de vliegtuigen met die motoren zijn uitgerust. Voor een discriminatie tussen vliegtuigen met identieke motoren op grond van de datum waarop zij met die motoren zijn uitgerust, bestaat geen enkele objectieve rechtvaardiging.

77 De toepassing van het criterium omloopverhouding van 3 of meer is volgens Omega ook discriminerend ten gunste van de fabrikanten van vliegtuigmotoren in de Europese Unie, en ten nadele van die welke in de Verenigde Staten zijn gevestigd alsook van de eigenaars van vliegtuigen waarvan de motoren zijn vervangen door motoren die op het grondgebied van die staat zijn vervaardigd.

78 Ten slotte heeft Omega kritiek op het feit, dat de verordening de hermotorisering met motoren waarvan de omloopverhouding minder dan 3 bedraagt, en de ombouw van vliegtuigen met behulp van geluiddempingskits („hushkits"), op dezelfde wijze behandelt.

79 Volgens vaste rechtspraak verlangt het algemene gelijkheidsbeginsel, dat een der grondbeginselen van het gemeenschapsrecht is, dat vergelijkbare situaties niet verschillend worden behandeld, tenzij een verschil in behandeling objectief gezien gerechtvaardigd is (zie in die zin arrest SAM Schiffahrt en Stapf, reeds aangehaald, punt 50, en arrest van 13 april 2000, Karlsson e.a., C-292/97, Jurispr. blz. I-2737, punt 39).

80 In de eerste plaats is er, gezien het bestaan van een verband tussen de omloopverhouding en het lawaai, een objectieve reden om vliegtuigen die zijn gehermotoriseerd met motoren met een hoge omloopverhouding, anders te behandelen dan vliegtuigen die zijn gehermotoriseerd met motoren met een lage omloopverhouding.

81 In de tweede plaats wordt het onderscheid tussen vliegtuigen die van nieuwe motoren zijn voorzien en vliegtuigen die ab initio zijn ontwikkeld om aan de eisen van hoofdstuk 3 te voldoen, vooral gerechtvaardigd door overwegingen van bescherming van de verkregen rechten. De fabrikanten die op basis van de normen van dat hoofdstuk 3 vliegtuigen hebben ontwikkeld, en de maatschappijen die dergelijke vliegtuigen hebben gekocht, moeten in beginsel een grotere bescherming van hun gewettigd vertrouwen in de exploiteerbaarheid van die vliegtuigen genieten dan de vliegtuigbouwers en eigenaars van vliegtuigen waarvan de oorspronkelijke constructie niet aan die normen voldeed.

82 In de derde plaats hebben de verschillende voor het Hof overgelegde gegevens niet het bewijs opgeleverd dat het criterium betreffende de omloopverhouding van 3 of meer een rechtstreekse of indirecte discriminatie zou opleveren ten nadele van de in de Verenigde Staten gevestigde ondernemingen. De verordening is immers even strikt van toepassing op de Europese exploitanten en vliegtuigbouwers als op die van de Verenigde Staten.

83 In de vierde plaats mocht de gemeenschapswetgever de hermotorisering van vliegtuigen met motoren met een omloopverhouding van minder dan 3, en het gebruik van geluiddempingsuitrusting — de zogenoemde „hushkits" — op dezelfde wijze behandelen. Hij mocht zich immers redelijkerwijs op het standpunt stellen dat beide technieken, wat de lawaaibestrijding betreft, minder efficiënt zijn dan een hermotorisering met een motor met een omloopverhouding van 3 of meer, zoals blijkt uit punt 52 van het onderhavige arrest, respectievelijk uit de vijfde overweging van de considerans van de verordening (zie punt 33 van het onderhavige arrest). Anderzijds bieden deze technieken op het gebied van kerosinebesparing en vermindering van de luchtverontreiniging niet dezelfde voordelen als motoren met een hoge omloopverhouding.

84 Gezien de voorgaande overwegingen, wordt door artikel 2, punt 2, van de verordening het non-discriminatiebeginsel niet geschonden.

De OTH

85 Enerzijds heeft Omega kritiek op het arrest van 23 november 1999, Portugal/Raad (C-149/96, Jurispr. blz. I-8395), waarin het Hof in punt 47 heeft geoordeeld, dat de WTO-overeenkomsten in beginsel niet behoren tot de normen waaraan het Hof de wettigheid van handelingen van de gemeenschapsinstellingen toetst.

86 Volgens Omega maakt het Hof bij het onderzoek van de verenigbaarheid van communautaire maatregelen met internationale verdragen in punt 42 van voornoemd arrest Portugal/Raad immers onderscheid naargelang die verdragen al dan niet gebaseerd zijn op „wederkerigheid en wederzijds voordeel". Volgens Omega heeft dit onderscheid echter weinig nut, aangezien alle internationale verdragen op een dergelijke grondslag berusten.

87 Anderzijds betoogt Omega subsidiair, dat artikel 2 van de OTH voldoende nauwkeurig is om rechtstreekse werking te hebben. Wat het onderzoek van de verenigbaarheid van de verordening met die bepaling betreft, merkt zij op dat het criterium van de omloopverhouding, die in de verordening op 3 is vastgesteld, in strijd is met verschillende bepalingen van artikel 2 van de OTH.

88 Volgens Omega is om te beginnen artikel 2, punt 2, van de verordening een „technisch voorschrift" in de zin van de OTH. Vervolgens bepaalt punt 2.4 hiervan dat, wanneer technische voorschriften noodzakelijk zijn en er desbetreffende internationale normen bestaan, de leden deze normen of de relevante delen ervan zullen gebruiken als grondslag voor hun technische voorschriften. Ten slotte verzoekt punt 2.8 van de OTH de leden, zich bij het opstellen van technische voorschriften, anders dan de verordening bepaalt, niet te baseren op het ontwerp en de technische kenmerken van de producten, maar op de werking ervan.

89 Dienaangaande volstaat het op te merken, dat Omega geen rekening houdt met de grondslag van 's Hofs rechtspraak. De doorslaggevende factor ter zake is het feit dat de beslechting van geschillen betreffende het WTO-recht deels berust op onderhandelingen tussen de verdragsluitende partijen. Weliswaar is de intrekking van onwettige maatregelen de door het WTO-recht aanbevolen oplossing, maar dit staat ook andere oplossingen, zoals de dading, de betaling van schadevergoeding of de schorsing van concessies toe (zie in die zin arrest Portugal/Raad, reeds aangehaald, punten 36-39).

90 Zou men in die omstandigheden de rechterlijke instanties verplichten om nationaalrechtelijke bepalingen die onverenigbaar zijn met de WTO-overeenkomsten, buiten toepassing te laten, dan zou dat tot gevolg hebben dat de wetgevende of uitvoerende organen van de verdragsluitende partijen de mogelijkheid wordt ontnomen om via onderhandelingen tot — zij het ook tijdelijke — oplossingen te komen (zie in die zin arrest Portugal/Raad, reeds aangehaald, punt 40).

91 Hieruit volgt, dat in de WTO-overeenkomsten, uitgelegd naar hun inhoud en doel, niet is vastgelegd met welke maatregelen rechtens deze overeenkomsten in de interne rechtsorde van de verdragsluitende partijen te goeder trouw ten uitvoer moeten worden gelegd (zie arrest Portugal/Raad, reeds aangehaald, punt 41).

92 Bovendien staat vast dat sommige verdragsluitende partijen, die tot de belangrijkste handelspartners van de Gemeenschap behoren, uit de inhoud en de strekking van de WTO-overeenkomsten de conclusie hebben getrokken, dat deze overeenkomsten niet behoren tot de normen waaraan hun rechterlijke instanties de wettigheid van hun nationale rechtsregels toetsen (zie arrest Portugal/Raad, reeds aangehaald, punt 43).

93 Uit het voorgaande volgt, dat de WTO-overeenkomsten, gelet op hun aard en opzet, in beginsel niet behoren tot de normen waaraan het Hof de wettigheid van handelingen van de gemeenschapsinstellingen toetst (zie arrest Portugal/Raad, reeds aangehaald, punt 47).

94 Slechts ingeval de Gemeenschap uitvoering heeft willen geven aan een in het kader van de WTO aangegane bijzondere verplichting of indien de gemeenschapshandeling uitdrukkelijk naar specifieke bepalingen van de WTO-over-

eenkomsten verwijst, dient het Hof de wettigheid van de betrokken gemeenschapshandeling aan de WTO-regels te toetsen (zie arrest Portugal/Raad, reeds aangehaald, punt 49).

95 Dat is in de onderhavige zaak niet het geval. De verordening beoogt immers niet, de uitvoering van een in het kader van de WTO aangegane bijzondere verplichting in de communautaire rechtsorde te verzekeren, en verwijst evenmin uitdrukkelijk naar specifieke bepalingen van de WTO-overeenkomsten.

96 Gezien de voorgaande overweging, wordt de geldigheid van artikel 2, punt 2, van de verordening niet door de OTH aangetast.

97 Mitsdien moet aan de verwijzende rechters worden geantwoord, dat bij onderzoek van de door hen gestelde vragen niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van artikel 2, punt 2, van de verordening kunnen aantasten.

Kosten

98 De kosten door de regering van het Verenigd Koninkrijk, alsook door de Raad en de Commissie wegens indiening van opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE,

uitspraak doende op de door de High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), en de High Court (Ierland), bij beschikkingen van 21 december 1999 respectievelijk 21 maart 2000 gestelde vragen, verklaart voor recht:

Bij onderzoek van de gestelde vragen is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid kunnen aantasten van artikel 2, punt 2, van verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993).

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 12 maart 2002.

De griffier

R. Grass

De president

G. C. Rodríguez Iglesias