YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO

12 päivänä maaliskuuta 2002 *

Yhdistetyissä asioissa C-27/00 ja C-122/00,

jotka High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Yhdistynyt kuningaskunta) (asia C-27/00) ja High Court (Irlanti) (asia C-122/00) ovat saattaneet EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäviksi saadakseen näissä kansallisissa tuomioistuimissa vireillä olevissa asioissa

The Queen

vastaan

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

ex parte:

Omega Air Ltd (C-27/00),

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

ja

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd ja

Omega Aviation Services Ltd

vastaan

Irish Aviation Authority (C-122/00),

ennakkoratkaisun sellaisten tietyntyyppisten siviilikäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden rekisteröinnistä ja käytöstä yhteisössä, joita on muutettu ja jotka on uudelleen hyväksytty kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit täyttävinä, 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 925/1999 (EYVL L 115, s. 1 ja L 120, s. 47) 2 artiklan 2 kohdan pätevyydestä,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti G. C. Rodríguez Iglesias, jaostojen puheenjohtajat P. Jann, F. Macken, N. Colneric ja S. von Bahr sekä tuomarit C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (esittelevä tuomari), J. N. Cunha Rodrigues ja C. W. A. Timmermans,

julkisasiamies: S. Alber,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Omega Air Ltd (C-27/00), edustajinaan D. Vaughan, QC, ja barrister A. Robertson, solicitor M. Offerin valtuuttamina,

— Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd ja Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), edustajinaan J. O'Reilly, SC, ja A. M. Collins, BL, solicitor C. A. Kellyn valtuuttamina,

— Irish Aviation Authority (C-122/00), asiamiehenään asianajotoimisto A & L Goodbody, solicitors,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään J. E. Collins, avustajinaan R. Plender ja M. Hoskins,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään F. Benyon ja E. White,

— Euroopan unionin neuvosto (C-122/00), asiamiehinään J. P. Jacqué, A. Lopes Sabino ja A. Feeney,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditut kertomukset,

kuultuaan Omega Air Ltd:n (asia C-27/00), edustajinaan D. Vaughan ja A. Robertson, Omega Air Ltd:n, Aero Engines Ireland Ltd:n ja Omega Aviation Services Ltd:n (asia C-122/00), edustajinaan J. O'Reilly ja A. M. Collins, Irish

Aviation Authorityn (asia C-122/00), asiamiehenään solicitor B. J. Walsh, Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen, asiamiehinään J. E. Collins, R. Plender ja M. Hoskins, neuvoston, asiamiehinään A. Lopes Sabino ja A. Feeney, ja komission, asiamiehinään F. Benyon ja E. White, 26.6.2001 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.9.2001 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 21.12.1999 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 31.1.2000, EY 234 artiklan nojalla ennakkoratkaisukysymyksen sellaisten tietyntyyppisten siviilikäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden rekisteröinnistä ja käytöstä yhteisössä, joita on muutettu ja jotka on uudelleen hyväksytty kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit täyttävinä, 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 925/1999 (EYVL L 115, s. 1 ja L 120, s. 47; jäljempänä asetus) 2 artiklan 2 kohdan pätevyydestä.

2 High Court (Irlanti) on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 21.3.2000 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 23.3.2000, ennakkoratkaisukysymyksen, joka koskee asiallisesti samaa seikkaa.

3 Kysymykset ovat tulleet esiin siviili-ilmailua koskevissa asioissa, joissa asianosaisina ovat (asiassa C-27/00) Omega Air Ltd (jäljempänä Omega) ja Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaiset ja (asiassa C-122/00) Omega yhdessä lentokoneiden myyntiä harjoittavan yhtiön Aero Engines Ireland Ltd:n ja lentokoneiden huoltopalveluja tarjoavan yhtiön Omega Aviation Services Ltd:n kanssa ja Irlannin viranomaiset. Kysymyksillä pyritään varsinaisesti selvittämään, rikotaanko asetuksen 2 artiklan 2 kohdalla EY 253 artiklasta johtuvaa perusteluvelvollisuutta ja kaupan teknisiä esteitä koskevaa sopimusta ja loukataanko sillä yleistä suhteellisperiaatetta, yhdenvertaisuusperiaatetta ja syrjintäkiellon periaatetta, kun siinä kielletään rekisteröimästä ja käyttämästä sellaisia siviilikäytössä olevia, ääntä hitaampia lentokoneita, jotka on hyväksytty uudelleen sen jälkeen, kun niihin on asennettu uusi moottori, jonka ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, vaikka lentokone täyttäisi kansainvälisestä siviili-ilmailusta 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Chicagon yleissopimus) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa asetetut vaatimukset.

4 Ennakkoratkaisukysymysten ymmärtämisen helpottamiseksi on selvitettävä ohivirtaussuhteen käsitettä ja tarkasteltava, miten alaa koskeva lainsäädäntö on kehittynyt.

Ohivirtaussuhde

5 Suihkumoottoreiden melupäästöt muodostuvat pääasiallisesti melusta, joka syntyy moottorin ulkopuolella pakokaasuvirran tai -virtojen törmätessä ilmakehään (suihkumelu).

6 Kehittyneemmässä suihkumoottorityypissä eli ohivirtausmoottorissa osaa matalapaineisesta ilmasta ei käytetä palamisprosessissa. Se menee erilliseen ohivirtauskanavaan ja tulee suuttimesta ulos hitaasti, kun taas kuumat pakokaasut

purkautuvat suurella nopeudella; merkittävä osa moottorin kokonaistyöntövoimasta syntyy ohivirtauksesta. Suihkun (joka muodostuu ulospurkautuvasta pakokaasusta ja ilmasta yhdessä) keskimääräinen kokonaisnopeus alenee, jolloin suihkumelu vähenee samassa suhteessa.

7 Ohivirtaussuhde ilmoittaa, mikä on kylmän rinnakkaisilmamassan eli ohivirtausilman, joka ei kulje sen enempää polttokammion kuin turbiininkaan läpi, suhde ilmamassaan, johon polttoaine sekoitetaan ja joka poltetaan perusmoottorissa.

8 Ensimmäisissä ohivirtausmoottoreissa ohivirtausilmaksi käytettiin enintään puolet kokonaisilmamäärästä (jolloin ohivirtaussuhde oli enintään 1).

9 Tekniikan kehittymisen myötä ohivirtaussuhdetta on pystytty vuosien kuluessa kasvattamaan, minkä johdosta melua ja polttoaineenkulutusta on pystytty huomattavasti vähentämään.

Asiaa koskevat kansainväliset ja yhteisön oikeussäännöt

Chicagon yleissopimus, sen liite 16 ja ICAO:n päätöslauselmat

10 Chicagon yleissopimuksella, jonka kaikki yhteisön jäsenvaltiot ovat ratifioineet, vaikka yhteisö ei itse olekaan sen sopimuspuoli, on perustettu Kansainvälinen siviili -ilmailujärjestö (jäljempänä ICAO). Chicagon yleissopimuksen 44 artiklan

mukaan ICAO:n tarkoituksena on kehittää kansainvälisen ilmailun periaatteita ja tekniikkaa sekä edistää kansainvälisen ilmakuljetuksen suunnittelua ja kehittämistä.

11 ICAO on vuonna 1972 pidetyssä kokouksessaan hyväksynyt päätöslauselman, jonka johdosta se on vahvistanut ympäristöohjelman. Ilma-alusten moottoreiden päästöjen valvontaa koskevat suuntaviivat julkaistiin vuonna 1977.

12 Nyt käsiteltävinä olevissa asioissa merkitykselliset sopimusmäärykset sisältyvät Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 16, nimeltään International Standards and Recommended Practices, Aircraft Noise (Kansainväliset standardit ja suositetut menetelmät — Lentomelu).

13 Liitteessä 16 on kaksi nidettä, joista I nide koskee ilma-alusten aiheuttamaa melua ja II nide ilma-alusten moottoreiden päästöjä.

14 Liitteessä 16 olevassa I niteessä on viisi osaa. Tämän niteen I osa sisältää määritelmät, II osa koskee ilma-alusten meluhyväksynnässä noudatettavia menettelyjä, ja III, IV ja V osa koskevat melun mittaamisessa, arvioinnissa ja vähentämisessä käytettäviä menettelyjä. Edellä mainittu II osa jakaantuu edelleen lukuihin, joissa kussakin määritetään eri lentokoneluokkiin sovellettavat melustandardit ja hyväksymismenettelyt.

15 Edellä mainitun II osan 2 luvussa määrätään edellytyksistä ja menettelyistä, jotka koskevat sellaisten ääntä hitaampien suihkukoneiden meluhyväksyntää, joiden prototyyppiä koskeva lentokelpoisuustodistushakemus on hyväksytty ennen

6 päivää lokakuuta 1977. Liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa (jäljempänä 3 luku) määrätään tiukemmista edellytyksistä, jotka koskevat ääntä hitaampia suihkukonetyyppejä, joiden prototyyppiä koskeva lentokelpoisuustodistushakemus on hyväksytty 6.10.1977 tai sen jälkeen.

16 Tässä 3 luvussa otetaan käyttöön lentokoneiden melupäästöjen laskennassa käytettävä kokonaismenetelmä. Mittauksen kohteena on kokonaismelu, jonka lentokone aiheuttaa lentoonlähdössä, sivuttaissuunnassa ja lähestymisessä; kyseessä on melu, jonka lentoasemien lähistöllä asuvat havaitsevat. Meluhyväksynnässä huomioon otettava lentomelu ilmaistaan tehollisena meluisuustasona (EPNL), jonka mittayksikkönä käytetään tehollisen meluisuustason desibelimäärää (EPNdB). Asteikkoa painotetaan sen mukaan, mille taajuuksille ihmiskorva on kaikkein herkin.

17 Kaikki mittaukset, joita näistä asemista on tehty meluhyväksyntää varten, osoittavat yhdessä lentokoneen kokonaismelun. Jos melutaso ylittää yhdessä tai kahdessa mittauspaikassa enimmäistason, sitä voidaan tietyissä rajoissa kompensoida ottamalla huomioon, että melutaso on toisessa tai toisissa paikoissa alempi.

18 ICAO:n kokouksen päätöslauselmassa A31-11 annetaan valtioille mahdollisuus rajoittaa sellaisten 2 luvussa tarkoitettujen lentokoneiden käyttöä, jotka eivät vastaa 3 luvussa asetettuja vaatimuksia. Päätöslauselmassa kuitenkin kehotetaan valtioita ensin tutkimaan etenkin sitä, riittäisikö kaluston tavanomainen poistuma tai tällaisia lentokoneita koskeva rekisteröintikielto (eli sääntö, joka kieltää määrätyn lentokoneen uudet rekisteröinnit) varmistamaan tarvittavan suojelun (päätöslauselman 1 kohta).

19 Valtioita, jotka rajoittavat tällaisten ilma-alusten käyttöä, kehotetaan säätämään siirtymäajasta, jonka kuluessa kyseiset ilma-alukset on asteittain poistettava käytöstä ja jonka on oltava vähintään 7 vuotta 1.4.1995 lukien, ja pidättymään

rajoittamasta alle 25 vuotta vanhojen lentokoneiden tai olemassa olevien suurten matkustajalentokoneiden käyttöä tai minkään muun sellaisen ilma-aluksen käyttöä, jonka moottorin ohivirtaussuhde on korkea, ennen kuin käytöstä poistamiselle varattu siirtymäaika on päättynyt eli ennen 1 päivää huhtikuuta 2002 (päätöslauselman 2 kohta).

20 Siltä varalta, että käyttöön otetaan hyväksymistä koskevia standardeja, jotka ovat ankarampia kuin 3 lukuun sisältyvät standardit, jäsenvaltioita kehotetaan joka tapauksessa olemaan rajoittamatta tämän luvun määräysten mukaisten lentokoneiden käyttöä (päätöslauselman 4 kohta).

21 ICAO:n 32. kokouksessa, joka pidettiin 22.9.—22.10.1998, annettiin päätöslauselma A32-8, jolla vahvistettiin päätöslauselma A31-11 ja selvitettiin viimeksi mainitun päätöslauselman mukaisesti tavoitteita, joita ICAO:lla on ympäristönsuojelun alalla, ja käytäntöjä, joita se noudattaa tällä alalla.

Asetusta edeltävä yhteisön lainsäädäntö

22 Yhteisö on ennen asetuksen voimaantuloa antanut seuraavat kolme direktiiviä, joissa on asetettu rajoja ilma-alusten melupäästöille: ääntä hitaammin lentävien ilma-alusten melupäästöjen rajoittamisesta 20 päivänä joulukuuta 1979 annettu neuvoston direktiivi 80/51/ETY (EYVL 1980, L 18, s. 26), sellaisena kuin se on muutettuna erityisesti 21.4.1983 annetulla neuvoston direktiivillä 83/206/ETY (EYVL L 117, s. 15), siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden aiheuttaman melun rajoittamisesta 4 päivänä joulukuuta 1989 annettu neuvoston direktiivi 89/629/ETY (EYVL L 363, s. 27) ja kansainvälisen siviiliilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (toinen painos 1988) niteessä I olevan II osan 2 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen rajoittamisesta 2 päivänä maaliskuuta 1992 annettu neuvoston direktiivi 92/14/ETY (EYVL L 76, s. 21), sellaisena kuin se on muutettuna 30.3.1998 annetulla neuvoston direktiivillä 98/20/EY (EYVL L 107, s. 4). Ainoastaan kahdella viimeksi mainitulla direktiivillä on merkitystä pääasioiden kannalta.

23 Direktiivi 89/629/ETY oli ensimmäinen vaihe sellaisten lentokoneiden asteittaisessa käytöstä poistamisessa, jotka eivät vastaa 3 luvussa asetettuja standardeja (seitsemäs perustelukappale). Direktiivissä on tässä tarkoituksessa säädetty rekisteröintikiellosta, jonka mukaan jäsenvaltioiden siviili-ilmailurekistereihin saadaan ottaa vain 3 luvun standardien mukaisia ilma-aluksia.

24 Direktiivin 89/629/ETY 4 artiklan e alakohdassa ja 5 artiklassa kuitenkin säädetään tästä ankarammasta järjestelmästä poiketen, että jäsenvaltioilla on oikeus myöntää poikkeuksia direktiivin 2 artiklasta erityisesti sellaisten ilma-alusten osalta, joiden moottoreiden ohivirtaussuhde on vähintään 2.

25 Sen lisäksi, että direktiivissä 89/629/ETY säädetään rekisteröintikiellosta, direktiivissä 92/14/ETY säädetään käyttökiellosta, jota on lievennetty mahdollisuudella myöntää poikkeuksia erityisesti taloudellisista syistä.

26 Käyttökielto sisältyy direktiivin 92/14/ETY 2 artiklan 1 kohtaan, jossa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että 1 päivästä huhtikuuta 1995 alkaen niiden alueen lentokentillä saa liikennöidä siviilikäytössä olevia ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita, joiden moottorien ohivirtaussuhde on alle 2, ainoastaan jos niillä on melutodistus, joka vastaa:

a) kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16 (toinen painos 1988) oleva[ssa] nitee[ssä] I olevan II osan 3 luvun mukaisia standardeja,

b) mainitun sopimuksen liitteen 16 niteessä I olevan II osan 2 luvun mukaisia standardeja edellyttäen, että lentokoneyksilön ensimmäisen lentokelpoisuustodistuksen myöntämisestä on kulunut vähemmän kuin 25 vuotta."

27 Direktiivin 92/14/ETY 5 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on myönnettävä direktiivin 2 artiklan 1 kohtaa koskevia poikkeuksia lentokoneille, jotka voidaan muuttamalla saattaa 3 luvun standardien mukaisiksi "soveltuvalla muutossarjalla" (menetelmää kutsutaan äänenvaimennukseksi).

28 Direktiivin 92/14/ETY 2 artiklan 2 kohdan mukaan kaikkien siviilikäytössä olevien ääntä hitaampien suihkukoneiden, joilla on tarkoitus liikennöidä jäsenvaltioiden alueella sijaitsevilla lentokentillä, on 1 päivästä huhtikuuta 2002 lähtien pääsääntöisesti vastattava 3 luvussa asetettuja standardeja, jollei eräistä poikkeuksista, joita on myöhemmin muutettu direktiivillä 98/20/EY, muuta johdu. Direktiivin 92/14/ETY 7 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/20/EY, kuitenkin säädetään, että lentoyhtiöitä voidaan edellä mainitun 2 artiklan 1 kohdassa asetetun säännön perusteella vaatia poistamaan rekisteristä 3 luvun standardeja vastaamattomia lentokoneita määrä, joka vastaa vuosittain korkeintaan kymmentä prosenttia yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kaikkien siviilikäytössä olevien ääntä hitaampien suihkukoneiden määrästä.

29 Koska tilanne yhteisön lentoasemilla on huonontunut melun ja ympäristön osalta, neuvosto antoi asetuksen.

Asetus

30 Asetuksen ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan, että "eräs keskeisistä yhteisen liikennepolitiikan tavoitteista on kestävä liikkuvuus — — ", joka

edellyttää "kokonaisvaltais[ta] lähestymista[paa], jolla pyritään varmistamaan sekä yhteisön liikennejärjestelmien toimivuus että ympäristönsuojelu". Asetuksen neljännessä perustelukappaleessa todetaan, että "lentoliikenteen kasvua yhteisön lentoasemilla säätelevät yhä lisääntyvässä määrin ympäristöpoliittiset rajoitukset" ja että "vähemmän melua aiheuttavien lentokoneiden käyttö voi osaltaan auttaa hyödyntämään paremmin näiden lentoasemien lentokapasiteettia".

31 Asetuksen 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tämän asetuksen tavoitteena on antaa säännökset siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien uudelleen hyväksyttyjen suihkukoneiden yhteisön alueella aiheuttaman melun kokonaismäärän sekä muiden ympäristövahinkojen lisääntymisen estämiseksi."

32 Asetuksen tärkeimmät säännökset ovat sen 2 artiklan 2 kohta ja 3 artikla. Viimeksi mainitussa artiklassa kielletään "uudelleen hyväksyttyjen siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden" rekisteröinti ja käyttö. Tämä termi on määritelty asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa seuraavasti:

"'uudelleen hyväksytyllä siviili-ilmailukäytössä olevalla, ääntä hitaammin lentävällä suihkukoneella' [tarkoitetaan] siviili-ilmailukäytössä olevaa, ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, jolla on alun perin 2 luvun tai vastaavien standardien mukainen melutodistus tai jolla ei alun perin ole melutodistusta mutta joka on muutettu 3 luvun standardit täyttäväksi joko suoraan teknisin muutoksin tai välillisesti käyttörajoituksia soveltamalla; siviili-ilmailukäytössä olevaa ääntä hitaammin lentävää suihkukonetta, joka voidaan alun perin vain kaksoishyväksyä 3 luvun standardien mukaisena soveltamalla painorajoituksia, on pidettävä uudelleen hyväksyttynä lentokoneena; siviili-ilmailukäytössä olevia, ääntä hitaammin lentäviä suihkukoneita, jotka on muutettu 3 luvun standardit täyttäviksi vaihtamalla niiden moottorit kokonaan sellaisiksi moottoreiksi, joiden ohivirtaussuhde on vähintään 3, ei pidetä uudelleen hyväksyttyinä ilma-aluksina".

33 Tämän "uudelleen hyväksyttyjen siviili-ilmailukäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden" määritelmän yhteydessä on otettava huomioon asetuksen viides perustelukappale, jonka mukaan "meluhyväksynnän tason parantamiseksi muutettujen vanhempien lentokonetyyppien tuottama melu on suhteessa niiden lentoonlähtömassaan merkittävästi pahempi kuin uusissa lentokonetyypeissä, jotka on alunperin hyväksytty kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen kolmannen painoksen (heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvun standardien mukaisina; nämä muutostyöt pidentävät sellaisen lentokoneen käyttöikää, joka muutoin olisi jo poistettu toiminnasta; muutostöistä seuraa usein aikaisemmalla tekniikalla rakennettujen lentokoneiden moottorien pakokaasupäästöjen paheneminen ja polttoaineen kulutuksen lisääntyminen; lentokoneiden moottorit voidaan vaihtaa alunperin 3 luvun vaatimusten mukaisina hyväksytty[ihin] koneisiin verrattavan melutason saavuttamiseksi".

34 Asetuksen antaminen johti erimielisyyteen Amerikan yhdysvaltojen kanssa. Koska kuitenkin pidettiin toivottavana, että ilma-aluksia koskevista uusista meluja päästörajoituksista päätetään kansainvälisellä tasolla, neuvosto päätti neuvottelujen mahdollistamiseksi lykätä asetuksen soveltamista vuodella, mistä on säädetty asetuksen 7 artiklassa. Ristiriitaa ei pystytty ratkaisemaan, ja asetusta ryhdyttiin soveltamaan 4.5.2000 lähtien.

Sopimus kaupan teknisistä esteistä

35 Euroopan yhteisö ja kukin sen jäsenvaltioista on allekirjoittanut Maailman kauppajärjestön (jäljempänä WTO) perustamissopimuksen, ja sopimus on hyväksytty yhteisön puolesta yhteisön toimivaltaan kuuluvien asioiden osalta 22 päivänä joulukuuta 1994 tehdyllä neuvoston päätöksellä 94/800/EY (EYVL L 336, s. 1). Yhteisö on sopimuspuolena kaikissa WTO:ssa tehdyissä kauppasopimuksissa eli myös kaupan teknisiä esteitä koskevassa sopimuksessa.

36 Kaupan teknisiä esteitä koskevan sopimuksen 2 artiklassa määrätään seuraavaa:

"2.1 Jäsenten on taattava teknisten määräysten suhteen, että minkä tahansa jäsenen alueelta tuotaville tuotteille myönnetään vähintään yhtä edullinen kohtelu kuin vastaaville kotimaisille tai mistä tahansa muusta maasta peräisin oleville tuotteille.

2.2 Jäsenten on taattava, ettei teknisiä määräyksiä laadita, hyväksytä eikä sovelleta siinä tarkoituksessa tai siten, että luodaan tarpeettomia esteitä kansainväliselle kaupalle.

2.3 Teknisiä määräyksiä ei tule ylläpitää, jos — — muuttuneet — — tarkoitukset voidaan hoitaa vähemmän kauppaa rajoittavalla tavalla.

2.4 Milloin teknisiä määräyksiä tarvitaan ja vastaavia kansainvälisiä standardeja on olemassa — —, jäsenten on käytettävä niitä tai niiden vastaavia osia teknisten määräysten pohjana, paitsi milloin tällaiset kansainväliset standardit tai vastaavat osat olisivat tehottomia tai soveltumattomia keinoja täyttää oikeutetut tarkoitukset esimerkiksi oleellisista ilmastollisista tai maantieteellisistä tekijöistä taikka teknologisista ongelmista johtuen.

2.5 Jäsenen, joka on laatimassa, hyväksymässä tai soveltamassa teknistä määräystä, jolla saattaa olla merkittävää vaikutusta toisten jäsenten kauppaan, tulee, toisen jäsenen niin pyytäessä, selittää oikeutus tähän

tekniseen määräykseen kohtien 2—4 ehtojen mukaisesti. Milloin tekninen määräys on laadittu, hyväksytty tai sitä on sovellettu kohdassa 2 erikseen mainittua oikeutettua tarkoitusta varten, ja se on vastaavien kansainvälisten standardien mukainen, on katsottava, ettei se aiheuta tarpeettomia esteitä kansainväliselle kaupalle, ellei päinvastaista kyetä todistamaan.

2.6 Jotta tekniset määräykset saataisiin harmonisoiduiksi mahdollisimman laajasti, jäsenten on annettava voimavarojensa puitteissa täysi panos asianomaisten kansainvälisten standardisoivien elinten toimesta tapahtuvaan sellaisia tuotteita koskevien standardien valmistamiseen, joita varten ne ovat hyväksyneet tai aikovat hyväksyä teknisiä määräyksiä.

2.7 Jäsenten on harkittava myönteisesti muiden jäsenten teknisten määräysten hyväksymistä samanarvoisiksi, vaikka nämä määräykset eroaisivat niiden omista edellyttäen, että ne ovat vakuuttuneita siitä, että nämä määräykset täyttävät riittävästi niiden omien määräysten tarkoitukset.

2.8 Jäsenten on määriteltävä mahdollisuuksien mukaan tekniset määräykset ennemmin suorituskykyä kuin rakennetta tai ulkoisia ominaisuuksia koskevien ominaisuuksien avulla."

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

37 Omega harjoittaa lentokoneiden — pääasiallisesti Boeing 707 -tyyppisten koneiden — kauppaa ja tähän liittyvää toimintaa, kuten lentokonemoottoreiden huoltoa. Omega ilmoitti vuonna 1996 ohjelmastaan, jonka mukaan tiettyyn

määrään Boeing 707 -koneita vaihdetaan Pratt & Whitney JT8D-219 -moottorit, joiden ohivirtaussuhde on 1,74.

38 Silloin kun päätettiin, että asetusta koskeva ehdotus (98/C 118/12, EYVL 1998, C 118, s. 20 ja 98/C 329/07, EYVL 1998, C 329, s. 10) kattaa myös lentokoneet, joihin on vaihdettu moottorit, joiden ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, Omega ei enää pystynyt muuttamaa suunnitelmiaan. Vaikka se kääntyi yhteisön toimielinten puoleen, sen tilannetta ei otettu huomioon, joten asetus estää käyttämästä yhteisössä Boeing 707 -koneita, joihin on vaihdettu moottorit, siinäkin tapauksessa, että moottorit vastaisivat 3 luvussa asetettuja melu- ja pakokaasupäästöstandardeja.

39 Omega on tämän johdosta pannut vireille oikeudenkäynnin sekä Yhdistyneen kuningaskunnan että Irlannin toimivaltaisia siviili-ilmailuviranomaisia vastaan, jotta asetus todettaisiin pätemättömäksi.

40 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) katsoi, että eräät Omegan asiassa C-27/00 esittämistä väitteistä olivat vakavasti otettavia, joten se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko neuvoston asetuksen (EY) N:o 925/1999 2 artiklan 2 kohta pätemätön siltä osin kuin siinä määritellään 'uudelleen hyväksytyt siviili-ilmailukäytössä olevat, ääntä hitaammin lentävät suihkukoneet' siten, että asetuksessa säädetyt kiellot eivät koske lentokoneita, joiden moottorit on vaihdettu 'moottoreiksi,

joiden ohivirtaussuhde on vähintään 3', mutta koskevat lentokoneita, joiden moottorit on vaihdettu kokonaan moottoreiksi, joiden ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, kun huomioon otetaan erityisesti seuraavat seikat:

a) EY 253 artiklan mukainen perusteluvelvollisuus,

b) yleinen suhteellisuusperiaate,

c) oikeudet, joita yksityisillä oikeussubjekteilla on tullitariffeja ja kauppaa koskevan yleissopimuksen tai kaupan teknisiä esteitä koskevan sopimuksen taikka näiden molempien sopimusten perusteella?"

41 Myös High Court (Irlanti) on Omegan sekä niiden muiden yhtiöiden, joita moottoreidenvaihto-ohjelma koskee, asiassa C-122/00 esittämät väitteet huomioon ottaen päättänyt samoista syistä lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko sellaisten tietyntyyppisten siviilikäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden rekisteröinnistä ja käytöstä yhteisössä, joita on muutettu ja jotka on uudelleen hyväksytty kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit täyttävinä, 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 925/1999 2 artiklan 2 kohta pätemätön siltä osin kuin 'uudelleen hyväksytyn siviili-ilmailukäytössä olevan, ääntä hitaammin lentävän suihkukoneen' määritelmällä tarkoitetaan myös sellaisia asetuksen 2 artiklan 1 kohdassa olevan määritelmän mukaisia 'siviili-ilmailukäytössä olevia, ääntä

hitaammin lentäviä suihkukoneita', joiden moottorit on 3 luvun standardien täyttämiseksi kokonaan vaihdettu moottoreiksi, joiden ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, kun otetaan huomioon erityisesti seuraavat seikat:

a) EY 253 artiklan mukainen perusteluvelvollisuus,

b) yhdenvertaisuusperiaate,

c) suhteellisuusperiaate,

d) kyseessä olevan säännöksen yhteensoveltuvuus Maailman kauppajärjestön (WTO) perustamissopimuksen ja erityisesti sen liitteenä olevan kaupan teknisiä esteitä koskevan sopimuksen kanssa?"

42 Yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 23.3.2001 antamalla määräyksellä asiat C-27/00 ja C-122/00 on yhdistetty suullista käsittelyä ja tuomion antamista varten.

Perusteluvelvollisuus

43 Omega väittää, että perusteluvelvollisuutta on rikottu. Asetuksen perustelukappaleissa ei ole millään tavalla perusteltu sitä, miksi arviointiperusteena ryhdytään pysyvien edustajien komitean tekemän aloitteen mukaisesti käyttämään ohivirtaussuhdetta, jonka on oltava vähintään 3.

44 Omegan mukaan neuvoston perusteluvelvollisuus on erityisen pakottava, koska asetuksessa poiketaan Chicagon yleissopimuksen säännöistä ja koko siitä aiemmasta yhteisön lainsäädännöstä, joka on koskenut lentokoneiden melupäästöjä.

45 Omega huomauttaa myös, että asetuksen viidennessä perustelukappaleessa pelkästään erotetaan toisistaan lentokoneet, joiden melua on vaimennettu, ja lentokoneet, joihin on vaihdettu moottorit. Ensin mainittuihin suhtaudutaan kielteisesti, mutta ei jälkimmäisiin. Omegan mukaan se, että jälkimmäiseen ryhmään kuuluvia lentokoneita kohdellaan keskenään eri tavalla siten kuin 2 artiklan 2 kohdassa säädetään, on näissä olosuhteissa ristiriidassa asetuksen viidennen perustelukappaleen kanssa.

46 Tältä osin on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 253 artiklan mukainen perusteluvelvollisuus määräytyy kyseisen toimenpiteen luonteen mukaan. Perusteluissa on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmaistava toimenpiteen tehneen yhteisön toimielimen päättely siten, että niille, joita toimenpide koskee, selviävät sen syyt, ja että yhteisöjen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden. Oikeuskäytännön mukaan toimenpiteen perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia. Tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimenpiteen perustelut EY 253 artiklassa asetetut vaatimukset, on nimittäin otettava huomioon toimenpiteen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (ks. vastaavasti asia C-180/96, Yhdistynyt kuningaskunta v. komissio, tuomio 5.5.1998, Kok. 1998, s. I-2265, 70 kohta ja asia C-352/96, Italia v. neuvosto, tuomio 12.11.1998, Kok. 1998, s. I-6937, 40 kohta).

47 Yhteisöjen tuomioistuin on myös katsonut, että jos riidanalaisesta toimenpiteestä käy pääosin ilmi toimielimen tavoittelema päämäärä, olisi kohtuutonta vaatia, että erilaiset tekniset valinnat on perusteltava erikseen (asia C-168/98, Luxemburg v. parlamentti ja neuvosto, tuomio 7.11.2000, Kok. 2000, s. I-9131, 62 kohta).

48 Nyt esillä olevassa asiassa on todettava, että asetuksessa on johdonmukaisesti ja riittävästi kuvailtu asetuksen antamiseen johtanutta kokonaistilannetta ja yhteisön tavoittelemia päämääriä. Yhteisön tavoitteena on vähentää lentoliikenteen aiheuttamia merkittävimpiä ympäristöhaittoja eli melua, pakokaasupäästöjä ja polttoaineenkulutusta, kuten asetuksen viidennestä perustelukappaleesta ja 1 artiklasta ilmenee.

49 Jotta tämä kolmiosainen tavoite pystyttäisiin saavuttamaan, asetuksella on tarkoitus ottaa käyttöön vaatimuksia, jotka ovat ankarampia kuin 3 luvussa asetetut. Asetuksen viidennessä perustelukappaleessa täsmennetään tältä osin, että tulokset, joita saavutetaan muuttamalla lentokoneita sellaisiksi, että ne vastaavat 3 luvun mukaisia standardeja, ovat huonompia kuin uusilla lentokonetyypeillä saavutettavat tulokset.

50 Kun asetusta tarkastellaan kokonaisuutena, siitä ilmenee yhteisön lainsäätäjän katsoneen, että uudet moottorit, joiden ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, ovat ympäristövaikutuksiltaan huonompia kuin moottorit, joiden ohivirtaussuhde on suurempi, tai täysin uudenmallisten lentokoneiden moottorit.

51 Vaikka olisi ollut toivottavaa, että sitä, miksi arviointiperusteeksi valittiin pelkästään ohivirtaussuhde ja miksi vaadittavaksi ohivirtaussuhteeksi vahvistettiin 3, olisi selitetty yksityiskohtaisemmin, on muistutettava, ettei voida vaatia, että yleisesti sovellettavan asetuksen perusteluissa pitäisi yksilöidä ne — joskus hyvin lukuisat ja monitahoiset — seikat, jotka on otettu huomioon asetusta annettaessa, eikä etenkään, että perusteluissa pitäisi esittää kutakuinkin täydellinen arviointi teknisistä seikoista (asia 87/78, Welding, tuomio 30.11.1978, Kok. 1978, s. 2457, 11 kohta). Tämä pitää paikkansa erityisesti silloin, kun ne, joita asia koskee, ovat hyvin perillä asiassa merkityksellisistä tosiseikoista ja teknisistä seikoista.

52 Asetuksen viidennen perustelukappaleen viimeisestä lauseesta, jonka mukaan "lentokoneiden moottorit voidaan vaihtaa alunperin 3 luvun vaatimusten

mukaisina hyväksytty[ihin] koneisiin verrattavan melutason saavuttamiseksi", on todettava, ettei se ole ristiriidassa asetuksen 2 artiklan 2 kohdan kanssa. Kuten komission yhteisöjen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin antamista vastauksista ilmenee, lause koskee teknisesti edistyksellisiä ja äskettäin valmistettuja moottoreita, joiden ohivirtaussuhde yleensä on vähintään 3.

53 Edellä todetun perusteella on katsottava, ettei asetuksen 2 artiklan 2 kohdalla rikota EY 253 artiklaan perustuvaa perusteluvelvollisuutta.

Suhteellisuusperiaate

54 Omegan mukaan ohivirtaussuhde ei sovellu arviointiperusteeksi, koska lentokoneen aiheuttama melu voi olla peräisin muistakin lähteistä kuin moottorista. Huomioon pitäisi nimittäin ottaa kaikki lentokoneiden kantavat rakenteet.

55 Omega toteaa lisäksi, että vaikka ohivirtaussuhteen kasvu on omiaan vähentämään moottorista aiheutuvaa melua ja polttoaineenkulutusta, ohivirtausilman määrän kasvattaminen edellyttää, että moottorin etuosassa on suurempi puhallin. Mitä suurempi puhallin on, sitä enemmän se aiheuttaa melua. Tämä melun lisäys osittain kumoaa moottorimelun osalta saavutetun hyödyn.

56 Omega huomauttaa myös, että menetelmässä, joka on kansainvälisellä tasolla hyväksytty käytettäväksi lentokoneiden aiheuttaman melun mittaamiseen Chicagon yleissopimuksen mukaisesti, ei vahvisteta rajoja kullekin melunmuodostukseen osallistuvalle tekijälle, vaan melupäästöjä käsitellään kokonaisuutena.

57 Omegan esittämän taulukon mukaan Omega 707 -kone, johon Omega on vaihtanut moottorit, on lähestymisvaiheessa hiljaisin lentokone, vaikka sen ohivirtaussuhde on pienin. Lähestymisessä eniten melua aiheuttaa Boeing 767-200, vaikka sen ohivirtaussuhde on 4,8. Lentoonlähtövaiheessa kaikkein äänekkäimpiä ovat Omega 707 ja Boeing 767-200, vaikka toisen ohivirtaussuhde on pienin ja toisen suurin. Ainoastaan sivuttaismelun mittauksessa Omega 707 osoittautuu selvästi meluisammaksi. Omegan mukaan Omega 707 -koneet kuitenkin täyttävät 3 luvun mukaiset standardit selvemmin kuin Airbus- tai Boeing-koneet, joiden ohivirtaussuhde on suurempi kuin 3.

58 Omega väittää, että olisi joka tapauksessa voitu toteuttaa vaihtoehtoisia, sen liiketoiminnalle vähemmän vahingollisia toimenpiteitä.

59 Omega toteaa etenkin, että olisi ollut vähemmän rajoittavaa asettaa erilliset rajat melulle, pakokaasupäästöille ja polttoaineenkulutukselle kuin säännellä kokonaisvaltaisesti lentokonemoottoreiden rakennetta. Omegan mukaan sen puoltama menettelytapa olisi myös yhteisön oikeudessa, Chicagon yleissopimuksessa ja WTO:ssa perinteisesti noudatetun lähestymistavan mukainen.

60 Omega väittää lisäksi, että suhteellisuusperiaatetta on loukattu, koska asetus poikkea Chicagon yleissopimuksesta, aikaisemmasta yhteisön lainsäädännöstä ja WTO:n oikeudesta ja koska se vaikeuttaa huomattavasti Omegan liiketoimintaa tuottamatta kuitenkaan yhteisölle vastaavaa etua. Omega toteaa vielä, ettei yhteisön lainsäätäjän tarvinnut toteuttaa mitään kiireellistä toimenpidettä ja että se olisi voinut odottaa, kunnes sillä on käytettävissään varmaa tieteellistä tietoa tilanteen arvioimiseksi.

61 Omega toteaa vielä, että lentokoneiden, joihin se on vaihtanut moottorit, hiilivety-, hiilimonoksidi- ja typpioksidipäästöt ovat pienempiä kuin vastaavissa Airbus A300-B4-203 -koneissa käytettävien moottoreiden päästöt ja että niiden

hiilivety- ja typpioksidipäästöt alittavat jopa kaikkien vastaavien lentokoneiden päästöt. Omegan mukaan sen muuttamat Boeing 707 -koneet ovat lisäksi polttoaineenkulutuksensa osalta 40 prosenttia edullisempia kuin Airbus A300-B4-203 -koneet. Viimeksi mainitun konetyypin ohivirtaussuhde on kuitenkin 4,3.

62 Tältä osin on syytä todeta, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan suhteellisuusperiaate, joka kuuluu yhteisön oikeuden yleisiin oikeusperiaatteisiin, edellyttää, että yhteisön toimielinten säädöksillä, päätöksillä ja muilla toimenpiteillä ei saa ylittää sitä, mikä on tarkoituksenmukaista ja tarpeellista niillä tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi, koska on selvää, että kun on mahdollista valita useista tarkoituksenmukaisista toimenpiteistä, on valittava vähiten rajoittava, ja että toimenpiteistä aiheutuvat haitat eivät saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (ks. mm. asia C-331/88, Fedesa ym., tuomio 13.11.1990, Kok. 1990, s. I-4023, 13 kohta; em. asia Yhdistynyt kuningaskunta v. komissio, tuomion 96 kohta ja asia C-101/98, UDL, tuomio 16.12.1999, Kok. 1999, s. I-8841, 30 kohta).

63 Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on myös todettu tuomioistuinten edellisessä kohdassa mainittuihin edellytyksiin kohdistamasta valvonnasta, että yhteisön lainsäätäjällä on yhteisen liikennepolitiikan alalla laaja sääntelyvalta antaessaan tarkoituksenmukaisia yhteisiä sääntöjä (ks. vastaavasti mm. yhdistetyt asiat C-248/95 ja C-249/95, SAM Schiffahrt ja Stapf, tuomio 17.7.1997, Kok. 1997, s. I-4475, 23 kohta).

64 Tämänkaltaisen toimivallan käyttöä valvoessaan tuomioistuin ei voi omalla arvioinnillaan syrjäyttää yhteisön lainsäätäjän tekemää arviointia, vaan sen on rajoituttava tutkimaan, ettei lainsäätäjä ole toimivaltaansa käyttäessään tehnyt ilmeistä virhettä eikä käyttänyt väärin harkintavaltaansa ja ettei se ole selvästi ylittänyt harkintavaltansa rajoja (ks. mm. em. yhdistetyt asiat SAM Schiffahrt ja Stapf, tuomion 24 kohta).

65 Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee niin ikään, että silloin kun yhteisen politiikan toteuttaminen neuvostossa edellyttää, kuten tässä asiassa, monitahoisen taloudellisen tilanteen arviointia, neuvoston harkintavalta ei koske yksinomaan annettavien säännösten luonnetta ja ulottuvuutta, vaan myös tietyssä määrin sen toteamista, mitkä ovat tältä osin perustana käytettävät tiedot, ja neuvosto voi tältä osin tarvittaessa nojautua kokonaisarviointeihin (ks. mm. em. yhdistetyt asiat SAM Schiffahrt ja Stapf, tuomion 25 kohta).

66 Neuvosto ei ole nyt esillä olevassa asiassa ylittänyt harkintavaltaansa katsoessaan, että vaatimus vähintään 3:n suuruisesta ohivirtaussuhteesta auttaa saavuttamaan tavoitteen, joka muodostuu niiden ympäristövahinkojen vähentämisestä, joita lentoliikenne aiheuttaa melun, polttoaineenkulutuksen ja pakokaasupäästöjen muodossa.

67 Omega ei ole myöskään näyttänyt toteen, että ohivirtaussuhdetta koskeva arviointiperuste olisi tarkoitukseensa soveltumaton.

68 Omegan väitteet, joiden paikkansapitävyyden Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus on kaiken lisäksi kiistänyt, koskevat pelkästään yhtä nimenomaista lentokonetyyppiä eli Boeing 707 -konetyyppiä, jonka moottoreiden vaihtamista suunnitellaan. Väitteet ovat pelkkiä ennakointeja, koska näille lentokoneille ei vielä ole tehty hyväksymisen edellyttämiä kokeita, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 76 kohdassa.

69 Komissio on sitä vastoin esittänyt kokonaisselvityksen siitä, miten lentokoneiden melusaaste ja polttoaineenkulutus ovat kehittyneet kolmen vuosikymmenen kuluessa 60-luvulta 90-luvun alkuun. Tästä selvityksestä ilmenee, että samalla kun ohivirtaussuhde on kyseisenä ajanjaksona asteittain kasvanut, melupäästöt

ovat vähentyneet 20—25 EPNdB:llä, mikä tarkoittaa, että havaitut haitat ovat vähentyneet neljäs- tai viidesosaan ja että polttoaineenkulutus matkustajaa kohti on vähentynyt yli 50 prosentilla pitkillä matkoilla, mikä on puolestaan vähentänyt pakokaasupäästöjä.

70 Yhteisön lainsäätäjä on lisäksi jo aikaisemmin antanut muita säädöksiä, jotka ovat perustuneet arviointiperusteeseen, jonka mukaan suurempi ohivirtaussuhde on osoitus siitä, että moottori aiheuttaa vähemmän melua. Direktiivin 89/629/ETY 4 artiklan e alakohdassa (ks. tämän tuomion 24 kohta) ja direktiivin 92/14/ETY 2 artiklan 1 kohdassa (ks. tämän tuomion 26 kohta) käytetään ohivirtaussuhdetta 2 vaihtoehtona 3 luvussa asetettujen melustandardien noudattamiselle. Tätä vaihtoehtoa melustandardien noudattamiselle on ehdotettu myös ICAO:n kokouksessa hyväksytyissä päätöslauselmissa A31-11 ja A32-8, joissa suositellaan, että jäsenvaltiot, jotka alkavat jo ennakolta soveltaa 3 luvun mukaisia rajoja, säätäisivät poikkeuksesta, joka koskee lentokoneita, joiden moottoreiden ohivirtaussuhde on suuri (ks. tämän tuomion 19 kohta).

71 Omega väittää lisäksi, että olisi voitu toteuttaa vaihtoehtoisia, sen liiketoiminnalle vähemmän vahingollisia toimenpiteitä ja että lentokoneiden aiheuttama melu voi olla peräisin muistakin lähteistä kuin moottoreista.

72 Tältä osin on todettava, että vaikka tällaiset toimenpiteet voisivat riittävästi edistää lentoliikenteen aiheuttamien ympäristövahinkojen vähentämistä, neuvosto on perustellusti voinut ottaa huomioon, että olisi ollut hyvin monimutkaista ottaa käyttöön erilliset arviointiperusteet melupäästöjen, polttoaineenkulutuksen ja pakokaasupäästöjen vähentämistä varten, eikä tämä olisi ollut aiheellista, koska sentyyppisiä lentokoneita kuin ne, joihin Omega on vaihtanut moottorit, on vähän. Samalla tavalla neuvosto on voinut perustellusti ottaa huomioon, että jos käytetään vain yhtä teknistä arviointiperustetta, voidaan välttää erityissääntöjen mahdollisesti aiheuttama epävarmuus. Jos pelkän meluongelman osalta pitäisi punnita lentoonlähdössä, lähestymisessä ja sivuttaissuunnassa saatuja arvoja, jouduttaisiin ehkä pohtimaan myös sitä, eikö pitäisi ottaa huomioon eri äänenvoimakkuuksien eritelty vaikutus. Näistä syistä on katsottava, ettei neuvosto ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on arvi-

ointiperusteita valitessaan ottanut huomioon, että ohivirtaussuhde on käyttökelpoisin arviointiperuste, koska se edellyttää vähemmän kokeita ja mittauksia sekä suunnittelu- että valvontavaiheessa.

73 Näissä olosuhteissa on katsottava, ettei neuvosto ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä pitäessään tarpeellisena, että lentokoneiden moottorit saadaan vaihtaa vain moottoreihin, joiden ohivirtaussuhde on vähintään 3.

74 Edellä todetun perusteella on katsottava, ettei asetuksen 2 artiklan 2 kohta ole suhteellisuusperiaatteen vastainen.

Syrjintäkiellon periaate

75 Omega väittää ensinnäkin, että asetuksen pääasiallinen ja julki tuotu tavoite on yhteisön alueella käytettävien lentokoneiden aiheuttamien melupäästöjen vähentäminen. Koska asetuksessa rajoitetaan sellaisten lentokoneiden käyttöä, joihin on vaihdettu moottorit, joiden ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, kohdistamatta samoja vaatimuksia sellaisiin enemmän melua aiheuttaviin lentokoneisiin, joiden moottoreiden ohivirtaussuhde on vähintään 3, asetuksessa syrjitään ensin mainittuja lentokoneita.

76 Seuraavaksi Omega toteaa, että asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa estetään pääasioiden kantajia käyttämästä lentokoneitaan, mutta kielto ei perustu moottoreiden ohivirtaussuhteeseen vaan siihen, milloin nämä moottorit on asennettu kyseisiin lentokoneisiin. Sille, että lentokoneita, joissa on samanlaiset moottorit, kohdellaan eri tavalla sen perusteella, milloin kyseiset moottorit on asennettu niihin, ei Omegan mukaan ole mitään objektiivista perustetta.

77 Omegan mukaan se, että arviointiperusteena käytetään ohivirtaussuhdetta, jonka on oltava vähintään 3, merkitsee myös sitä, että Euroopan unioniin sijoittautuneita lentokonemoottoreiden valmistajia suositaan ja Yhdysvaltoihin sijoittautuneita valmistajia ja niitä, joiden omistamiin ilma-aluksiin on vaihdettu Yhdysvalloissa valmistetut moottorit, syrjitään.

78 Lopuksi Omega arvostelee sitä, että asetuksessa kohdellaan samalla tavalla moottoreiden vaihtamista moottoreiksi, joiden ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, ja lentokoneiden muuttamista melunvaimennussarjoilla (hushkit).

79 Tältä osin on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yleinen yhdenvertaisuusperiaate, joka kuuluu yhteisön oikeuden perustavanlaatuisiin periaatteisiin, edellyttää, ettei toisiinsa rinnastettavia tilanteita kohdella eri tavalla ja erilaisia tilanteita samalla tavalla, ellei tällaista eroa voida objektiivisesti perustella (ks. vastaavasti em. yhdistetyt asiat SAM Schiffahrt ja Stapf, tuomion 50 kohta ja asia C-292/97, Karlsson ym., tuomio 13.4.2000, Kok. 2000, s. I-2737, 39 kohta).

80 Ensinnäkin on todettava, että koska ohivirtaussuhde ja melu ovat yhteydessä toisiinsa, on objektiivinen syy kohdella lentokoneita, joihin on vaihdettu moottorit, joiden ohivirtaussuhde on suuri, eri tavalla kuin lentokoneita, joihin on vaihdettu moottorit, joiden ohivirtaussuhde on pieni.

81 Toiseksi on todettava, että se, että lentokoneita, joihin on vaihdettu moottorit, ja lentokoneita, jotka on alun perin tehty vastaamaan 3 luvussa asetettuja vaatimuksia, kohdellaan eri tavalla, on perusteltua ennen kaikkea saavutettujen oikeuksien suojaamista koskevien näkökohtien vuoksi. Valmistajien, jotka ovat suunnitelleet lentokoneet niin, että ne vastaavat 3 luvun mukaisia standardeja, ja lentoyhtiöiden, jotka ovat ostaneet tällaisia lentokoneita, on pääsääntöisesti saatava suurempaa suojaa tällaisten lentokoneiden käytettävyyttä koskevalle perustellulle luottamukselleen kuin niiden valmistajien ja omistajien, joiden lentokoneet eivät alkuperäiseltä rakenteeltaan vastaa näitä standardeja.

82 Kolmanneksi on todettava, ettei yhteisöjen tuomioistuimelle esitettyjen eri seikkojen perusteella voida pitää toteen näytettynä, että se, että arviointiperusteena käytetään ohivirtaussuhdetta, jonka on oltava vähintään 3, aiheuttaisi Yhdysvaltoihin sijoittautuneisiin yrityksiin kohdistuvaa suoraa tai välillistä syrjintää. Asetusta nimittäin sovelletaan yhtä ankarasti sekä eurooppalaisiin että yhdysvaltalaisiin lentoliikenteen harjoittajiin ja lentokoneenvalmistajiin.

83 Neljänneksi on todettava, että yhteisön lainsäätäjä on voinut pätevästi kohdella samalla tavalla lentokoneiden moottoreiden vaihtamista moottoreihin, joiden ohivirtaussuhde on pienempi kuin 3, ja melunvaimennussarjojen eli niin sanottujen hushkitien käyttöä. Yhteisön lainsäätäjä on nimittäin voinut perustellusti katsoa yhtäältä, että nämä molemmat tekniikat ovat melun vähentämisen kannalta vähemmän tehokkaita kuin moottoreiden vaihtaminen moottoreihin, joiden ohivirtaussuhde on vähintään 3, kuten edellä olevasta 52 kohdasta ja asetuksen viidennestä perustelukappaleesta ilmenee (ks. tämän tuomion 33 kohta). Näillä tekniikoilla ei toisaalta ole samoja kerosiinin säästöön ja pakokaasupäästöjen vähentämiseen liittyviä etuja kuin moottoreilla, joiden ohivirtaussuhde on suuri.

84 Edellä todetun perusteella on katsottava, ettei asetuksen 2 artiklan 2 kohdalla loukata syrjintäkiellon periaatetta.

Kaupan teknisiä esteitä koskeva sopimus

85 Yhtäältä Omega arvostelee asiassa C-149/96, Portugali vastaan neuvosto, 23.11.1999 annettua tuomiota (Kok. 1999, s. I-8395), jonka 47 kohdassa yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, etteivät WTO-sopimukset periaatteessa kuulu niihin normeihin, joihin nähden yhteisöjen tuomioistuin valvoo yhteisön toimielinten toimenpiteiden lainmukaisuutta.

86 Omega nimittäin toteaa, että kun yhteisöjen tuomioistuin tutkii, ovatko yhteisön toimenpiteet kansainvälisten sopimusten mukaisia, se tekee edellä mainitussa asiassa Portugali vastaan neuvosto annetun tuomion 42 kohdassa tarkoitetuin tavoin eron sen mukaan, perustuvatko kansainväliset sopimukset vastavuoroisuuteen ja etujen keskinäisyyteen. Omegan mielestä tästä erottelusta ei kuitenkaan ole hyötyä, koska kaikki kansainväliset sopimukset perustuvat tähän.

87 Toisaalta Omega väittää toissijaisesti, että kaupan teknisiä esteitä koskevan sopimuksen 2 artikla on niin täsmällinen, että sillä voi olla välitön oikeusvaikutus. Siltä osin kuin on kysymys sen tutkimisesta, onko asetus yhteensoveltuva tämän määräyksen kanssa, Omega toteaa, että se, että arviointiperusteena käytetään ohivirtaussuhdetta, joka on asetuksessa vahvistettu 3:ksi, on kaupan teknisiä esteitä koskevan sopimuksen 2 artiklan useiden määräysten vastaista.

88 Omegan mukaan asetuksen 2 artiklan 2 kohta on ensinnäkin kaupan teknisiä esteitä koskevassa sopimuksessa tarkoitettu "tekninen määräys". Seuraavaksi Omega huomauttaa, että tämän sopimuksen 2.4 kohdassa määrätään, että silloin kun teknisiä määräyksiä tarvitaan ja vastaavia kansainvälisiä standardeja on olemassa, jäsenten on käytettävä niitä tai niiden vastaavia osia teknisten määräysten pohjana. Lopuksi Omega toteaa, että kaupan teknisiä esteitä koskevan sopimuksen 2.8 kohdassa kehotetaan jäseniä käyttämään teknisiä määräyksiä laatiessaan perusteena ennemmin tuotteiden suorituskykyä kuin rakennetta tai teknisiä ominaisuuksia, päinvastoin kuin asetuksessa on tehty.

89 Tältä osin riittää, kun todetaan, että Omega jättää huomiotta yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perustan. Tällä alalla on nimittäin ratkaisevaa, että WTO-oikeutta koskevien oikeusriitojen ratkaiseminen perustuu osittain sopimuspuolten välisiin neuvotteluihin. Vaikka lainvastaisten toimenpiteiden poistaminen on WTO-oikeudessa etusijalle asetettu ratkaisu, WTO-oikeudessa sallitaan muitakin ratkaisuja, kuten sovinto, vahingonkorvauksen maksaminen tai myönnytysten poistaminen (ks. vastaavasti em. asia Portugali v. neuvosto, tuomion 36—39 kohta).

90 Näissä olosuhteissa on katsottava, että jos tuomioistuimille asetettaisiin velvollisuus olla soveltamatta WTO-sopimusten kanssa ristiriidassa olevia kansallisen oikeusjärjestyksen sääntöjä, siitä seuraisi, että sopimuspuolten lainsäädäntö- ja täytäntöönpanoelimiltä poistettaisiin mahdollisuus löytää edes väliaikainen neuvotteluratkaisu (ks. vastaavasti em. asia Portugali v. neuvosto, tuomion 40 kohta).

91 Tästä seuraa, että kohteensa ja päämääränsä mukaisesti tulkittuina WTO-sopimuksissa ei määritellä oikeuskeinoja, joilla voitaisiin varmistaa niiden täytäntöönpano vilpittömässä mielessä sopimuspuolten kansallisissa oikeusjärjestyksissä (ks. em. asia Portugali v. neuvosto, tuomion 41 kohta).

92 On lisäksi selvää, että eräät sopimuspuolet, jotka ovat kaupalliselta kannalta yhteisön tärkeimpiä kumppaneita, ovat WTO-sopimusten kohde ja päämäärä huomioon ottaen päätelleet, että nämä sopimukset eivät kuulu niihin normeihin, joihin nähden kansalliset tuomioistuimet valvovat kansallisten sääntöjensä lainmukaisuutta (ks. em. asia Portugali v. neuvosto, tuomion 43 kohta).

93 Näistä seikoista johtuu, että WTO-sopimukset eivät luonteensa ja rakenteensa vuoksi periaatteessa kuulu niihin normeihin, joihin nähden yhteisöjen tuomioistuin valvoo yhteisön toimielinten toimenpiteiden lainmukaisuutta (ks. em. asia Portugali v. neuvosto, tuomion 47 kohta).

94 Yhteisöjen tuomioistuimen on valvottava yhteisön toimenpiteen lainmukaisuutta WTO:n sääntöihin nähden vain, jos yhteisön tarkoituksena on ollut panna täytäntöön WTO:n yhteydessä hyväksymänsä erityinen velvoite taikka jos kyseisessä

yhteisön toimenpiteessä nimenomaisesti viitataan WTO-sopimusten tiettyihin määräyksiin (ks. em. asia Portugali v. neuvosto, tuomion 49 kohta).

95 Nyt esillä olevassa asiassa tilanne ei ole tällainen. Asetuksella ei nimittäin ole tarkoitus panna WTO:n yhteydessä hyväksyttyä erityistä velvoitetta täytäntöön yhteisön oikeusjärjestyksessä, eikä siinä myöskään viitata nimenomaisesti WTO-sopimusten tiettyihin määräyksiin.

96 Edellä todetun perusteella on katsottava, ettei kaupan teknisiä esteitä koskeva sopimus vaikuta asetuksen 2 artiklan 2 kohdan pätevyyteen.

97 Kansallisille tuomioistuimille on siis vastattava, ettei niiden esittämien kysymysten tarkastelussa ole tullut esiin mitään sellaista seikkaa, joka vaikuttaisi asetuksen pätevyyteen.

Oikeudenkäyntikulut

98 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukselle, neuvostolle ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisissa tuomioistuimissa vireillä olevien asioiden käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisten tuomioistuinten asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on ratkaissut High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Crown Office) ja High Courtin (Irlanti) 21.12.1999 ja 21.3.2000 tekemillään päätöksillä esittämät kysymykset seuraavasti:

Esitettyjen kysymysten tarkastelussa ei ole tullut esiin mitään sellaista seikkaa, joka vaikuttaisi sellaisten tietyntyyppisten siviilikäytössä olevien, ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden rekisteröinnistä ja käytöstä yhteisössä, joita on muutettu ja jotka on uudelleen hyväksytty kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (kolmas painos, heinäkuu 1993) liitteessä 16 olevan I niteen II osan 3 luvussa mainitut standardit täyttävinä, 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 925/1999 2 artiklan 2 kohdan pätevyyteen.

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Julistettiin Luxemburgissa 12 päivänä maaliskuuta 2002.

R. Grass G. C. Rodríguez Iglesias

kirjaaja presidentti