DOMSTOLENS DOM
den 12 mars 2002 *

I de förenade målen C-27/00 och C-122/00,

angående en begäran enligt artikel 234 EG, från High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Förenade kungariket) (C-27/00), samt från High Court (Irland) (C-122/00), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i de vid de nationella domstolarna anhängiga målen mellan

The Queen

och

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

ex parte:

Omega Air Ltd (C-27/00),

* Rättegångsspråk: engelska.

och mellan

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

och

Irish Aviation Authority (C-122/00),

angående giltigheten av artikel 2 punkt 2 i rådets förordning (EG) nr 925/1999 av den 29 april 1999 om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993) (EGT L 115, s. 1 och L 120, s. 47),

meddelar

DOMSTOLEN

sammansatt av ordföranden G.C. Rodríguez Iglesias, avdelningsordförandena P. Jann, F. Macken, N. Colneric och S. von Bahr samt domarna C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (referent), J.N. Cunha Rodrigues och C.W.A. Timmermans,

generaladvokat: S. Alber,
justitiesekreterare: avdelningsdirektören H.A. Rühl,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

— Omega Air Ltd (C-27/00), genom D. Vaughan, QC, och A. Robertson, barrister, befullmäktigade av M. Offer, solicitor,

— Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd och Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), genom J. O'Reilly, SC, och A.M. Collins, BL, befullmäktigade av C.A. Kelly, solicitor,

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

— Förenade kungarikets regering, genom J.E. Collins, i egenskap av ombud, biträdd av R. Plender, QC, och M. Hoskins, barrister,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom F. Benyon och E. White, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska unionens råd (C-122/00), genom J.P. Jacqué, A. Lopes Sabino och A. Feeney, samtliga i egenskap av ombud,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid förhandlingen den 26 juni 2001 av: Omega Air Ltd (C-27/00), företrätt av D. Vaughan och A. Robertson, Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd och Omega Aviation Services Ltd

(C-122/00), företrädda av J. O'Reilly och A.M. Collins, Irish Aviation Authority (C-122/00), företrätt av B.J. Walsh, solicitor, Förenade kungarikets regering, företrädd av J.E. Collins, R. Plender och M. Hoskins, rådet, företrätt av A. Lopes Sabino och A. Feeney, och kommissionen, företrädd av F. Benyon och E. White,

och efter att den 20 september 2001 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) har, genom beslut av den 21 december 1999 som inkom till domstolens kansli den 31 januari 2000, i enlighet med artikel 234 EG ställt en fråga angående giltigheten av artikel 2.2 i rådets förordning (EG) nr 925/1999 av den 29 april 1999 om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993) (EGT L 115, s. 1 och L 120, s. 47, nedan kallad förordningen).

2 Genom beslut av den 21 mars 2000 som inkom till domstolen den 23 mars samma år ställde High Court (Irland) en fråga med huvudsakligen samma innebörd.

3 Frågorna har uppkommit i en tvist mellan Omega Air Ltd (nedan kallat Omega) och myndigheterna i Förenade kungariket (C-27/00) avseende civil luftfart, och mellan detta senare bolag liksom Aero Engines Ireland Ltd och Omega Aviation Services — företag som var för sig saluför och garanterar underhåll av flygplan — och de irländska myndigheterna (C-122/00). Syftet med frågorna är att få klarhet i om artikel 2.2 i förordningen åsidosätter motiveringsskyldigheten som följer av artikel 253 EG, den allmänna proportionalitetsprincipen, likhetsprincipen, icke-diskrimineringsprincipen och avtalet om tekniska handelshinder (nedan kallat TBT-avtalet), genom artikelns förbud mot registrering och användning av jetmotordrivna underljudsplan vars certifikat har förnyats efter det att de utrustats med nya motorer som visar sig ha ett lägre genomströmningsförhållande än tre, trots att de uppfyller kraven i kapitel 3 i volym I, del II, bilaga 16 till Chicagokonventionen av den 7 december 1944 om internationell civil luftfart (nedan kallad Chicagokonventionen).

4 För att helt förstå tolkningsfrågorna måste begreppet genomströmningsförhållande förklaras och dessutom måste en redogörelse för utvecklingen av bestämmelserna på området lämnas.

Genomströmningsförhållandet

5 Bullret från jetmotorer genereras framför allt utanför motorerna när luften från jetströmmarna möter omgivande luft (jetbuller).

6 I och med att turbofläktmotorn uppfanns upphörde användningen av lågtrycksluft i förbränningsprocessen. Denna luft leds i stället genom en särskild kanal och släpps ut med låg hastighet genom ett munstycke för att åstadkomma fram-

drivning. De heta gaserna släpps ut under hög hastighet och bidrar därmed till en väsentlig del av motorns totala styrka. Luftströmmens totala medelhastighet (kombination av utsläppt gas och luft) sänks därmed vilket också minskar jetbullret i motsvarande mån.

7 Genomströmningsförhållandet används för att mäta förhållandet mellan den kalla "avledda" luftens massa, eller utspädningsluft, som varken passerar förbränningskammaren eller turbinen, och massan av den luft som blandas med bränslet och förbränns i "kärnmotorn".

8 Den samlade andelen av luftströmmen som bidrog med utspädningsluft översteg inte hälften av den totalt använda luften i de första turbofläktmotorerna (genomströmningsförhållande på ett eller därunder).

9 Tack vare nya tekniska framsteg har genomströmningsförhållandet ökat med åren, och därigenom har bullret och bränsleförbrukningen kunnat minskas väsentligt.

Gällande internationell rätt och gemenskapsrätt

Chicagokonventionen och bilaga 16 till denna, samt ICAO:s resolutioner

10 Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad ICAO) upprättades genom Chicagokonventionen, som har ratificerats av samtliga medlemsstater i gemenskapen medan gemenskapen som sådan inte anslutits till konventionen.

Enligt artikel 44 i Chicagokonventionen har ICAO till uppgift att utveckla principer och tekniker för internationell luftfart liksom att främja upprättandet av internationella lufttransporter och stimulera utvecklingen av dessa.

11 Efter att ICAO:s församling antagit en resolution år 1972 upprättades ett åtgärdsprogram på miljöområdet. Riktlinjer för att kontrollera immissioner från luftfartyg offentliggjordes år 1977.

12 Ansträngningarna ledde till att bilaga 16 till Chicagokonventionen antogs. Bilagan rubricerades "Rekommenderade internationella bestämmelser och förfaringssätt — Miljöskydd".

13 Bilaga 16 omfattar två volymer: volym I som avser buller från luftfartyg, och volym II som avser immissioner från flygplansmotorer.

14 Volym I består av fem delar. Del I innehåller definitioner, i del II beskrivs förfarandet för flygplansbullercertifiering, i del III, IV och V avhandlas förfaranden för mätning, beräkning och dämpning av buller. Den andra delen är i sin tur uppdelad i ett antal kapitel. I varje kapitel anges bullernormer och förfarande för certifiering av olika flygplanskategorier.

15 I kapitel 2 i del II anges villkor och förfarande för bullercertifiering av jetmotordrivna underljudsflygplan för vilka ansökan om luftvärdighetsbevis för prototypen har inlämnats före den 6 oktober 1977. I kapitel 3 i denna del II av

volym I i nämnda bilaga 16 (nedan kallat kapitel 3) anges striktare villkor för de jetmotordrivna underljudsflygplan för vilka ansökan om luftvärdighetsbevis för prototypen har beviljats efter detta datum.

16 Genom kapitel 3 införs en heltäckande metod för beräkning av buller från flygplan. Beräkningen är avsedd för mätning av det samlade buller som uppstår när planet lyfter från marken, när det är i lateral position samt under inflygning, eftersom det är detta buller som uppfattas av boende i närheten av flygplatserna. Vid bullercertifiering definieras buller från flygplan som den "effektivt upplevda bullernivån" (nedan kallad EUB), uppmätt i "effektivt upplevda bullernivån i decibel" (nedan kallad EUDB). Denna skala är viktad i förhållande till de frekvenser som det mänskliga örat är mest känsligt för.

17 De samlade mätningarna som utförs för dessa positioner vid en certifiering indikerar det totala buller som planet alstrar. Om bullernivån överstiger den högsta tillåtna nivån på en eller två mätpunkter, kan detta kompenseras genom beaktande av att bullernivån understiger högsta tillåtna nivå på en annan punkt eller de punkterna, dock med vissa begränsningar.

18 I resolution A31-11 som antogs av ICAO:s generalförsamling gavs staterna möjlighet att begränsa användningen av de flygplan som avses i kapitel 2 och som inte uppfyllde kraven i kapitel 3. Inledningsvis uppmanades staterna emellertid att undersöka särskilt om normal förslitning hos de plan som var i bruk eller en regel om begränsad rätt till registrering (det vill säga en regel med förbud mot all nyregistrering av ett visst flygplan) inte var tillräckligt för att garantera ett nödvändigt skydd (punkten 1 i nämnda resolution).

19 Stater som avsåg att begränsa användningen av sådana luftfartyg uppmanades att införa begränsningen gradvis under en period om minst sju år, med början den 1 april 1995. Användningen av flygplan som var yngre än 25 år, befintliga

jumbojet och eller något annat luftfartyg med en motor med ett högt genomströmningsförhållande skulle inte heller begränsas före utgången av nämnda period, det vill säga före den 1 april 2002 (punkt 2).

20 För det fall staterna valde att införa strängare normer för certifiering än de som återfanns i kapitel 3, uppmanades de under alla omständigheter att inte begränsa användningen av flygplan som uppfyllde kraven i detta kapitel (punkt 4).

21 ICAO:s trettioandra möte hölls mellan den 22 september och den 22 oktober 1998. Vid sammankomsten fastställdes resolution A31-11 genom resolution A32-8. I denna resolution fastställdes ICAO:s målsättningar och arbetssätt avseende miljöskydd. Fastställandet skedde i enlighet med resolution A31-11.

Gemenskapslagstiftning som gällde före förordningen

22 Gemenskapen hade redan innan förordningen blev tillämplig antagit tre direktiv om begränsningar av buller från luftfartyg, nämligen rådets direktiv 80/51/EEG av den 20 december 1979 om begränsning av buller från underljudsluftfartyg (EGT L 18, 1980, s. 26; svensk specialutgåva, område 7, volym 2, s. 121), i dess lydelse enligt bland annat rådets direktiv 83/206/EEG av den 21 april 1983 (EGT L 117, s. 15; svensk specialutgåva, område 15, volym 4, s. 122), samt rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan (EGT L 363, s. 27; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 191) och rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra utgåvan (1988) (EGT L 76, s. 21; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 80), i dess lydelse enligt rådets direktiv 98/20/EG av den 30 mars 1998 (EGT L 107, s. 4). Det är endast de två sista direktiven som är av intresse för målen vid den nationella domstolen.

23 Direktiv 89/629 utgjorde ett första steg mot att flygplan som inte var förenliga med normerna i kapitel 3 (sjunde skälet) stegvis skulle tas ur bruk. Genom direktivet infördes för detta ändamål en regel om begränsad rätt till registrering enligt vilken endast sådana luftfartyg som var förenliga med bestämmelserna i nämnda kapitel 3 kunde registreras på nytt i medlemsstaternas register för civila flygplan.

24 Med avvikelse från dessa strikta bestämmelser föreskrevs emellertid i artiklarna 4 e och 5 i direktiv 89/629 att medlemsstaterna fick medge undantag från artikel 2 i direktivet, särskilt i fråga om flygplan som drevs med motorer med ett genomströmningsförhållande på två eller däröver.

25 Genom direktiv 92/14 fogades en regel om begränsad användning till regeln om begränsad rätt till registrering. Regeln om begränsad användning mildrades med en möjlighet att avvika från denna bland annat av ekonomiska skäl.

26 Regeln om begränsad användning togs in i artikel 2.1 i direktiv 92/14, som har följande lydelse:

"Medlemsstaterna skall säkerställa att civila jetmotordrivna underljudsflygplan, vilkas motorer har ett genomströmningsförhållande som är mindre än två, från och med den 1 april 1995 inte tillåts trafikera flygplatser inom deras territorium, såvida de inte beviljats miljövärdighetsbevis avseende buller enligt antingen

a) normerna i volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell luftfart, andra upplagan (1988), eller

b) normerna i volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till nämnda konvention, förutsatt att det första flygvärdighetsbeviset för det enskilda planet utfärdades mindre än 25 år tidigare."

27 Enligt artikel 5.1 i direktiv 92/14 var medlemsstaterna skyldiga att avvika från artikel 2.1 i direktivet i fråga om flygplan som kunde utrustas så att de uppfyllde normerna i kapitel 3 med hjälp av en "lämplig ombyggnadsutrustning" (en procedur som gick under benämningen "ljuddämpning").

28 Enligt artikel 2.2 i direktiv 92/14 skulle samtliga civila jetmotordrivna underljudsflygplan som trafikerar flygplatser inom medlemsstaternas territorier i princip vara förenliga med normerna i kapitel 3 från och med den 1 april 2002, med förbehåll för vissa undantag som senare ändrades genom direktiv 98/20. Enligt artikel 7.1 i direktiv 92/14, i dess lydelse enligt direktiv 98/20, fick krav enligt artikel 2.1 på att lufttrafikföretag skulle avföra flygplan som inte motsvarade normerna i nämnda kapitel 3 från registret, inskränkas till en årlig avvecklingstakt på högst 10 procent av deras sammanlagda civila underljudsflotta, dock endast under förutsättning att behörig myndighet i medlemsstaten godkände detta.

29 Med hänsyn till de försämrade buller- och miljösituationerna vid flygplatserna inom gemenskapen antog rådet förordningen.

Förordningen

30 I första skälet i förordningen anges att "[e]tt av de viktigaste målen för den gemensamma transportpolitiken är att åstadkomma en hållbar rörlighet...",

vilket medför ett behov av "ett övergripande koncept som syftar till att säkerställa både ett effektivt fungerande transportsystem inom gemenskapen och skydd för miljön". Enligt fjärde skälet i förordningen bestäms "[t]illväxten av lufttransportverksamheter vid flygplatser inom gemenskapen... i ökande grad av miljörestriktioner" och "[a]nvändning av flygplan med lägre bullernivåer vid dessa flygplatser kan bidra till bättre utnyttjande av tillgänglig flygplatskapacitet".

31 Enligt artikel 1 i förordningen gäller följande:

"Målet med denna förordning är att fastställa regler för att förhindra försämring ifråga om det buller inom gemenskapen som härrör från omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan och att samtidigt begränsa andra miljöskador."

32 De huvudsakliga bestämmelserna i förordningen är artiklarna 2 punkt 2 och artikel 3. I artikel 3 förbjuds registrering och användning av "omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan". Detta uttryck definieras i artikel 2.2 i förordningen på följande sätt:

"...: civila jetmotordrivna underljudsflygplan som från början varit certifierade enligt kapitel 2 eller jämförbara normer, eller som inte tidigare har miljövärdighetsbevis avseende buller, som har modifierats för att uppfylla normerna i kapitel 3, antingen direkt genom tekniska åtgärder eller indirekt genom operationella restriktioner. Civila jetmotordrivna underljudsflygplan som från början endast kunde dubbelcertifieras enligt normerna i kapitel 3 genom viktrestriktioner måste betraktas som omcertifierade flygplan. Civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats för att uppfylla normerna i kapitel 3 genom att de har utrustats med helt nya motorer med ett genomströmningsförhållande på tre eller mer skall inte betraktas som omcertifierade flygplan".

33 Denna definition av "omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan" skall läsas mot bakgrund av femte skälet i förordningen. Där föreskrivs att "[ä]ldre flygplanstyper som modifierats så att deras bullercertifieringsnivå förbättrats ger upphov till buller som är betydligt värre än det som kommer från moderna flygplanstyper med samma vikt och som från början certifierats för att uppfylla normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993). Dessa modifieringar förlänger livslängden för flygplan som normalt skulle ha tagits ur trafik. Sådana modifieringar tenderar att medföra sämre prestanda när det gäller de gasformiga utsläppen och bränsleförbränningen för flygplansmotorer av äldre typ. Flygplan kan utrustas med nya motorer så att deras bullercertifieringsnivå blir jämförbar med nivån för de flygplan som från början har certifierats för att uppfylla kraven i kapitel 3".

34 Förordningen antogs under en rådande konflikt med Amerikas förenta stater. Det var emellertid ändock önskvärt att åtgärder för att begränsa buller och immissioner från luftfartyg vidtogs på internationell nivå, varför rådet senarelade tillämpningen av förordningen ett år enligt dess artikel 7, för att därmed möjliggöra fortsatta förhandlingar. Förordningen trädde i kraft den 4 maj 2000 utan att konflikten lösts.

TBT-avtalet

35 Avtalet om upprättande av Världshandelsorganisationen (nedan kallat WTO-avtalet) undertecknades av Europeiska gemenskapen och av var och en av dess medlemsstater. När det gäller frågor som omfattas av Europeiska gemenskapens behörighet godkändes WTO-avtalet på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 94/800/EG av den 22 december 1994 (EGT L 336, s. 1). Gemenskapen är part i samtliga handelsavtal som förvaltas av WTO, däribland TBT-avtalet.

36 I artikel 2 i TBT-avtalet föreskrivs följande:

"2.1 Medlemmarna skall säkerställa att varor som införs från annan medlems territorium i fråga om tekniska föreskrifter medges en behandling som inte är mindre gynnsam än den som medges inhemska varor av samma slag eller sådana varor med ursprung i annat land.

2.2 Medlemmarna skall säkerställa att tekniska föreskrifter inte utarbetas, fastställs eller tillämpas med avsikt eller med verkan att skapa onödiga hinder för den internationella handeln...

2.3 Tekniska föreskrifter skall inte bibehållas om... ändrade syften kan beaktas på ett mindre handelsbegränsande sätt.

2.4 Om det finns ett behov av tekniska föreskrifter och det föreligger tillämpliga internationella standarder... skall medlemmarna använda dessa eller tillämpliga delar av dem som grundval för sina tekniska föreskrifter, utom när dessa internationella standarder eller tillämpliga delar av dem vore ineffektiva eller olämpliga för att uppnå de legitima mål som eftersträvas, exempelvis på grund av grundläggande klimatiska eller geografiska faktorer eller grundläggande tekniska problem.

2.5 En medlem som utarbetar, fastställer eller tillämpar en teknisk föreskrift som kan ha en väsentlig inverkan på andra medlemmars handel, skall på begäran av en annan medlem redovisa motivet för den tekniska

föreskriften enligt bestämmelserna i punkterna 2—4. Om en teknisk föreskrift utarbetas, fastställs eller tillämpas för något av de legitima syften som uttryckligen nämns i punkt 2 och överensstämmer med tillämpliga internationella standarder, skall den, om inte annat påvisas, inte förutsättas skapa ett onödigt hinder för den internationella handeln.

2.6 I syfte att harmonisera de tekniska föreskrifterna på en så bred grundval som möjligt, skall medlemmarna inom ramen för sina resurser till fullo delta i utarbetandet inom respektive internationella standardiseringsorgan av internationella standarder för sådana varor för vilka de antingen fastställt eller avser att fastställa tekniska föreskrifter.

2.7 Medlemmarna skall i positiv anda överväga att godta andra medlemmars tekniska föreskrifter som likvärdiga, även om dessa tekniska föreskrifter skiljer sig från deras egna, förutsatt att de är övertygade om att dessa föreskrifter i tillräcklig grad uppfyller deras egna föreskrifters syften.

2.8 Närhelst så är lämpligt, skall medlemmarna ange tekniska föreskrifter grundade på produktkrav i form av prestanda snarare än på konstruktion eller beskrivande egenskaper."

Tvisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

37 Omega saluför flygplan, i första hand Boeing 707, och utför tjänster med anknytning till de plan som säljs, såsom underhåll av flygplansmotorerna. År 1996 presenterade Omega ett åtgärdsprogram för att ersätta motorerna i ett visst

antal Boeing 707 med Pratt & Whitney JT8D-219-motorer vars genomströmningsförhållande uppgick till 1,74.

38 När beslutet fattades att inkludera flygplan vars motorer ersatts med motorer med ett genomströmningsförhållande som var lägre än tre i förslaget till förordning 98/C 118/12 och 98/C 329/07 (EGT C 118, 1998, s. 20, och EGT C 329, 1998, s. 10), var det för sent för Omega att ändra åtgärdsprogrammet. Trots Omegas uppvaktning av gemenskapsinstitutionerna beaktades inte dess situation, eftersom förordningen hindrade att sådana Boeing 707 som utrustats med nya motorer användes inom gemenskapen, även om dessa flygplan motsvarade normerna för buller och utsläpp av föroreningar.

39 Omega väckte därför talan mot ansvariga myndigheter för civil luftfart i Förenade kungariket och i Irland i syfte att få fastställt att förordningen inte skulle få tillämpas.

40 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), fann att vissa av Omegas invändningar i mål C-27/00 var av allvarlig art och beslutade att förklara målen vilande och att ställa följande fråga till domstolen:

"Är artikel 2.2 i rådets förordning (EG) nr 925/1999 ogiltig i den mån som den definierar 'omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan' så, att flygplan som har utrustats med nya motorer 'med ett genomströmningsförhållande på tre eller mer' inte omfattas av de förbudsbestämmelser som föreskrivs i

förordningen, medan flygplan som har utrustats med helt nya motorer med ett genomströmningsförhållande som är mindre än tre förbjuds, särskilt med beaktande av

a) motiveringsskyldigheten i artikel 253 EG,

b) den allmänna proportionalitetsprincipen, samt

c) sådana rättigheter som enskilda kan härleda från Allmänna tull- och handelsavtalet och/eller avtalet om tekniska handelshinder?"

41 Av samma skäl beslutade även High Court (Irland) att, med hänsyn till de invändningar som framförts av Omega och andra bolag som berördes av programmet för att byta ut gamla motorer mot nya, förklara målen vilande och ställa följande fråga till domstolen:

"Är artikel 2.2 i rådets förordning (EG) nr 925/1999 av den 29 april 1999 om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993) ogiltig i den mån som dess definition av 'omcertifierade civila jetmotordrivna underljudsflygplan' omfattar 'civila jetmotordrivna underljudsflygplan' (såsom dessa

definieras i artikel 2.1 i förordningen) som för att uppfylla normerna i kapitel 3 har utrustats med helt nya motorer med ett genomströmningsförhållande som är mindre än tre, särskilt med beaktande av

a) motiveringsskyldigheten i artikel 253 EG,

b) likabehandlingsprincipen,

c) proportionalitetsprincipen, samt

d) frågan om nämnda bestämmelse är förenlig med Avtalet om upprättande av Världshandelsorganisationen, i synnerhet det därtill fogade Avtalet om tekniska handelshinder?"

42 Genom beslut av domstolens ordförande av den 23 mars 2001 förenades målen C-27/00 och C-122/00 vad gäller det muntliga förfarandet och domen.

Motiveringsskyldigheten

43 Omega har gjort gällande att motiveringsskyldigheten har åsidosatts. Kriteriet på ett genomströmningsförhållande på tre eller mer, som införts på Corepers (Ständiga representanternas kommitté) initiativ, motiveras inte i skälen i förordningen.

44 Den motiveringsskyldighet som åvilar rådet är emellertid så mycket mera tvingande som förordningen avviker från bestämmelserna i Chicagokonventionen och från all tidigare gemenskapslagstiftning avseende buller från flygplan.

45 Omega har även hävdat att femte skälet i förordningen endast uppställer en skillnad mellan flygplan som har utrustats med ljuddämpande anordningar och flygplan som har utrustats med nya motorer. Medan den förra kategorien ges en ofördelaktig behandling är detta inte fallet med den senare. Att som i artikel 2.2 i förordningen göra en skillnad i behandlingen mellan flygplan inom denna andra kategori, leder under dessa omständigheter till att artikeln strider mot femte skälet i förordningen.

46 I detta avseende erinrar domstolen om att enligt fast rättspraxis skall den motivering som krävs enligt artikel 253 EG vara anpassad till den aktuella rättsaktens beskaffenhet. Av motiveringen skall klart och tydligt framgå hur den gemenskapsinstitution som har antagit rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för den vidtagna åtgärden och så att domstolen kan utöva sin prövningsrätt. Av denna rättspraxis framgår att det inte kan krävas att motiveringen till en rättsakt innehåller alla relevanta faktiska och rättsliga omständigheter. Bedömningen av om motiveringen av en rättsakt uppfyller kraven i artikel 253 EG skall inte endast ske utifrån rättsaktens ordalydelse utan även utifrån sammanhanget och reglerna på det ifrågavarande området (se, för ett liknande resonemang, dom av den 5 maj 1998 i mål C-180/96, Förenade kungariket mot kommissionen, REG 1998, s. I-2265, punkt 70, och av den 12 november 1998 i mål C-352/96, Italien mot rådet, REG 1998, s. I-9131, punkt 40).

47 Domstolen har också funnit att om det syfte som institutionen eftersträvar väsentligen framgår av den omtvistade rättsakten, kan det inte krävas att institutionen i detalj skall redovisa de val som gjorts (dom av den 7 november 2000 i mål C-168/98, Luxemburg mot parlamentet och rådet, REG 2000, s. I-9131, punkt 62).

48 I förevarande fall innehåller förordningen en sammanhängande och tillräcklig beskrivning av den situation som sammantaget har lett fram till antagandet av densamma, liksom av gemenskapens mål. Målen består i att minska de huvudsakliga miljöproblemen som orsakas av flygtrafiken i form av buller, föroreningar och bränsleförbrukning såsom framgår av femte skälet och artikel 1 i nämnda förordning.

49 Det är i syfte att uppnå detta trefaldiga mål som de krav som har införts i förordningen är strängare än dem som gäller enligt kapitel 3. Härvid anges i femte skälet i förordningen att resultaten av de modifieringar av flygplanen som gjorts för att de skall uppfylla normerna i kapitel 3 är sämre än moderna flygplans resultat.

50 Dessutom framgår det av förordningen i sin helhet att gemenskapslagstiftaren utgick från principen att nya motorer med ett lägre genomströmningsförhållande än tre är mindre miljövänliga än motorer med högre genomströmningsförhållande eller motorer av en helt ny modell.

51 Även om det hade varit önskvärt med en utförligare förklaring till varför endast genomströmningsförhållandet valts som kriterium, och varför detta fastställts till tre, skall det erinras om att det inte kan krävas att motiveringen till en förordning med allmän giltighet närmare skall ange de ibland mycket talrika och komplicerade förhållanden som föranlett att den förordningen antagits och *a fortiori* inte heller att den skall innehålla en mer eller mindre fullständig teknisk bedömning av dessa (se dom av den 30 november 1978 i mål 87/78, Welding, REG 1978, s. 2457, punkt 11). Detta gäller i synnerhet när berörda parter är väl bekanta med relevanta faktiska och tekniska omständigheter.

52 I sista ledet i femte skälet i förordningen föreskrivs följande: "Flygplan kan utrustas med nya motorer så att deras bullercertifieringsnivå blir jämförbar med

nivån för de flygplan som från början har certifierats för att uppfylla kraven i kapitel 3." Det skall påpekas att denna formulering inte står i strid med artikel 2.2 i nämnda förordning. Som framgår av kommissionens svar på domstolens skriftliga frågor är det nämligen nyligen tillverkade tekniskt avancerade motorer som avses. Dessa har i allmänhet ett genomströmningsförhållande på tre eller mer.

53 Med hänsyn till omständigheterna ovan kan inte artikel 2.2 i förordningen anses åsidosätta motiveringsskyldigheten enligt artikel 253 EG.

Proportionalitetsprincipen

54 Enligt Omega är genomströmningsförhållandet inte ett adekvat kriterium, eftersom bullret som orsakas av flygplan kan härröra från andra delar än motorn. Samtliga delar av flygplanets bärande konstruktion måste nämligen tas med i bedömningen.

55 Även om höjningen av genomströmningsförhållandet kan leda till minskat buller från motorerna och minskad bränsleförbrukning leder den ökade mängden utspädningsluft till ett behov av en större fläkt i motorns främre del. Men ju större fläkten är desto mera buller producerar den. Detta ökade buller förtar delvis effekten av ändringarna i motorn.

56 Den internationellt erkända metoden för att mäta buller från flygplan består enligt Chicagokonventionen för övrigt inte i fastställandet av gränser för varje bidragande orsak till bullret. I konventionen föreskrivs i stället en helhetssyn på orsakerna till bullret.

57 Omega har inkommit med en tabell enligt vilken en Omega 707 som utrustats med nya motorer är den flygplanstyp som avger minst buller under inflygning, trots att detta flygplan har det lägsta genomströmningsförhållandet. Den flygplanstyp som avger mest buller under inflygning är Boeing 767-200 som dock har ett genomströmningsförhållande på 4,8. De flygplanstyper som avger mest buller när de lyfter är Omega 707 och Boeing 767-200, trots att de har det lägsta respektive det högsta genomströmningsförhållandet. Det är endast vid mätning av lateralt buller som Omega 707 avger påtagligt mera buller. Omega 707 uppfyller emellertid normerna i kapitel 3 med större marginal än Airbus och Boeing, som båda har ett genomströmningsförhållande som är större än tre.

58 Enligt Omega borde under alla förhållanden alternativa åtgärder som var mindre skadliga för bolagets affärsverksamhet ha vidtagits.

59 Det skulle till exempel ha varit mindre betungande om tröskelvärdena för buller, föroreningar och bränsleförbrukning fastställts var för sig, i stället för att bestämmelser avseende flyplansmotorernas totala konstruktion infördes. Ett sådant tillvägagångssätt hade också stämt bättre överens med gängse synsätt i gemenskapsrätten, Chicagokonventionen och WTO-avtalet.

60 Omega har dessutom gjort gällande att proportionalitetsprincipen har åsidosatts genom att förordningen avviker från Chicagokonventionen, tidigare gemenskapsrättsliga bestämmelser och WTO-rätten, samt att Omegas affärsverksamhet har lidit avsevärd skada på grund av förordningen, utan att denna tillfört gemenskapen motsvarande nytta. Gemenskapslagstiftaren var för övrigt inte skyldig att vidta några skyndsamma åtgärder, och kunde ha inväntat tillförlitliga vetenskapliga fakta för att bedöma situationen.

61 Enligt Omega är dessutom utsläppen av kolväten, kolmonoxid och kväveoxider från flygplan som Omega har utrustat med nya motorer lägre än från motorerna i den jämförbara Airbus A300-B4-203. Utsläppen av kolväten och kväveoxider är

till och med lägre än för något annat jämförbart flygplan. Till och med bränsleförbrukningen i en Boeing 707 som modifierats av Omega är 40 procent bättre än i en Airbus A300-B4-203. Och ändå har denna flyplanstyp ett genomströmningsförhållande på 4,3.

62 Domstolen erinrar om att enligt fast rättspraxis krävs enligt proportionalitetsprincipen, som ingår bland gemenskapsrättens allmänna principer, att gemenskapsinstitutionernas rättsakter inte går utöver vad som är ändamålsenligt och nödvändigt för att uppnå de legitima mål som eftersträvas med reglerna i fråga, varvid gäller att man, när det finns flera ändamålsenliga åtgärder att välja mellan, skall använda sig av den åtgärd som är den minst betungande och att vållade olägenheter inte får vara orimliga i förhållande till de eftersträvade målen (se bland annat dom av den 13 november 1990 i mål C-331/88, Fedesa m.fl., REG 1990, s. I-4023, punkt 13, domen i det ovannämnda målet Förenade kungariket mot kommissionen, punkt 96, och av den 16 december 1999 i mål C-101/98, UDL, REG 1999, s. I-8841, punkt 30).

63 Det är också, med avseende på domstolsprövningen av de villkor som nämnts i föregående punkt, fast rättspraxis att gemenskapslagstiftaren i fråga om den gemensamma transportpolitiken har vidsträckta lagstiftningsbefogenheter när det gäller att anta lämpliga gemensamma regler (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 juli 1997 i de förenade målen C-248/95 och C-249/95, SAM Schiffahrt och Stapf, REG 1997, s. I-4475, punkt 23).

64 Vid prövningen av hur en sådan befogenhet utövas kan inte domstolarna ersätta gemenskapslagstiftarens bedömning med sin egen, utan skall begränsa sig till att kontrollera att det inte har förekommit något uppenbart fel eller maktmissbruk och att institutionen i fråga inte uppenbart har överskridit gränserna för sitt utrymme för skönsmässig bedömning (se särskilt domen i det ovannämnda målet SAM Schiffahrt och Stapf, punkt 24).

65 Det följer dessutom av domstolens rättspraxis att, när rådet, vid genomförandet av en gemensam politik såsom i förevarande fall, tvingas göra en utvärdering av en komplicerad ekonomisk situation, rådets skön inte uteslutande omfattar innehållet i och räckvidden av de bestämmelser som skall antas utan även i viss utsträckning fastställandet av de grundläggande sakförhållandena, på så sätt att det är tillåtet för rådet att i förekommande fall grunda sig på en helhetsbedömning (se särskilt domen i det ovannämnda målet SAM Schiffahrt och Stapf, punkt 25).

66 I förevarande fall har inte rådet gått utöver sitt utrymme för skönsmässig bedömning när det bedömde att ett genomströmningsförhållande på tre eller mer var ägnat att bidra till att minska de skador på miljön som orsakas av flygtrafiken, såväl i form av buller som i form av föroreningar och bränsleförbrukning.

67 Omega har för övrigt inte visat att kriteriet avseende genomströmningsförhållandet saknar adekvans.

68 Omegas påståenden, som för övrigt ifrågasätts av Förenade kungarikets regering, avser dessutom endast en viss typ av flygplan i form av Boeing 707 som kommer att utrustas med nya motorer. Eftersom dessa flygplan ännu inte har testats för certifiering är påståendena inte något annat än rena uppskattningar, vilket också generaladvokaten har anfört i punkt 76 i sitt förslag till avgörande i förevarande mål.

69 Däremot har kommissionen presenterat heltäckande uppgifter angående utvecklingen när det gäller buller från flygplan och deras bränsleförbrukning. Uppgifterna avser de senaste tre decennierna från 1960-talet och fram till början av 1990-talet. Av uppgifterna framgår att den stegvisa höjningen av genomströmningsförhållandet under denna period har följts av en bullerminskning på

mellan 20 EUDB och 25 EUDB, vilket motsvarar en fjärde- eller femtedel av de störningar som kan uppfattas, och en mer än 50-procentig minskning av bränsleförbrukningen per passagerare när det gäller långdistansflyg. Detta har i sin tur minskat föroreningarna.

70 Gemenskapslagstiftaren har för övrigt redan tidigare antagit andra bestämmelser på grundval av kriteriet att ett högre genomströmningsförhållande utgör ett tecken på att motorn avger mindre buller. Ett genomströmningsförhållande på två används i artikel 4 e i direktiv 89/629 (se punkt 24 i förevarande dom) och artikel 2.1 i direktiv 92/14 (se punkt 26 i förevarande dom) som alternativ till bullernormerna i kapitel 3. Detta alternativ återkommer i resolutionerna A31-11 och A32-8 som antagits av ICAO:s generalförsamling och som innehåller en rekommendation till medlemsstaterna att föreskriva ett undantag för flygplan som är utrustade med motorer som har ett högre genomströmningsförhållande, om tillämpningen av tröskelvärdena i kapitel 3 skulle tidigareläggas (se punkt 19 i förevarande dom).

71 Omega har dessutom hävdat att alternativa åtgärder som var mindre skadliga för bolagets affärsverksamhet kunde ha vidtagits, och att bullret från flygplanen kan härröra från andra delar av planet än motorn.

72 Även om det i detta avseende antas att sådana åtgärder är ägnade att på ett tillfredsställande sätt bidra till att minska de skador på miljön som orsakas av flygtrafiken, kunde rådet rimligen beakta att det skulle ha varit synnerligen komplicerat att genomföra skilda kriterier för minskning av buller, bränsleförbrukning och gasformiga utsläpp, vilket inte motiverades av det begränsade antalet flygplan av den typ som utrustats med nya motorer av Omega. Likaså kunde rådet rimligen anse att bruket av ett enda tekniskt kriterium gjorde det möjligt att undvika den osäkerhet som specifika normer kunde leda till. Om en avvägning skulle göras mellan de värden som erhålls när planet lyfter från marken, vid landning och när planet befinner sig i lateral position skulle det, enbart vad avser problemet med buller, till exempel ifrågasättas om inte inverkan från de olika ljudvolymerna också borde beaktas. Mot bakgrund härav har rådet inte gjort någon uppenbart oriktig bedömning när det i sitt val av kriterier

beaktade att genomströmningsförhållandet visar sig vara mera praktiskt, eftersom detta kriterium kräver färre tester och mätningar, både i fråga om utformning och i fråga om kontroll.

73 Rådet kan mot bakgrund av dessa omständigheter inte anses ha gjort en uppenbart oriktig bedömning när det ansågs nödvändigt att endast tillåta att flygplan utrustades med nya motorer med ett genomströmningsförhållande på tre eller mer.

74 Artikel 2.2 i förordningen kan mot bakgrund av vad som anförts ovan inte anses åsidosätta proportionalitetsprincipen.

Icke-diskrimineringsprincipen

75 Omega har inledningsvis hävdat att den huvudsakliga och uttalade målsättningen med förordningen är att minska bullernivåerna från flygplan som används inom gemenskapen. Genom förordningen diskrimineras flygplan som har utrustats med nya motorer med ett genomströmningsförhållande som är mindre än tre, eftersom användningen av dessa begränsas vilket däremot inte är fallet i fråga om flygplan som avger ännu mera buller, men vars motorer har ett genomströmningsförhållande på tre eller mer.

76 Vidare finns en hänvisning i artikel 2.2 i förordningen till tidpunkten när flygplanen utrustats med nya motor och inte till genomströmningsförhållandet i dessa motorer. Därigenom hindras sökandena i målet vid den nationella domstolen från att använda sina flygplan. Det finns inga sakliga skäl för en diskriminering mellan flygplan med identiskt lika motorer, på grundval av den tidpunkt när flygplanen utrustats med motorerna.

77 Tillämpningen av ett kriterium i form av ett genomströmningsförhållande på tre eller mer är också diskriminerande på det sättet att tillverkare av flygmotorer inom Europeiska unionen gynnas på bekostnad av tillverkare i Förenta staterna, och även på bekostnad av ägare till flygplan som utrustats med nya motorer som tillverkats där.

78 Omega har slutligen framfört kritik mot att flygplan som utrustats med nya motorer med ett lägre genomströmningsförhållande än tre i förordningen likställs med flygplan som har modifierats genom ljuddämpande utrustning ("hushkits").

79 Domstolen påpekar att enligt fast rättspraxis krävs i detta avseende enligt den allmänna likabehandlingsprincipen, som utgör en av gemenskapsrättens grundläggande principer, att lika situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan särbehandling (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet SAM Schiffahrt och Stapf, punkt 50, och av den 13 april 2000 i mål C-292/97, Karlsson m.fl., REG 2000, s. I-2737, punkt 39).

80 Eftersom det finns ett samband mellan genomströmningsförhållandet och det buller som alstras, finns det för det första ett sakligt skäl för att behandla flygplan som utrustats med nya motorer med ett högre genomströmningsförhållande annorlunda än flygplan som utrustats med motorer som har ett lägre genomströmningsförhållande.

81 För det andra motiveras skillnaden mellan flygplan som utrustats med nya motorer, och flygplan som redan från början utvecklats för att uppfylla kraven i kapitel 3, framför allt av hänsyn till förvärvade rättigheter. De tillverkare som följt normerna i kapitel 3 när de utvecklat flygplan och de företag som förvärvat sådana flygplan skall i princip åtnjuta ett bättre skydd för sina berättigade förväntningar på att kunna använda dessa, än tillverkare och ägare av flygplan vars ursprungliga konstruktion inte uppfyllde dessa normer.

82 För det tredje påvisar inte de olika omständigheter som förebringats domstolen att tillämpningen av kriteriet att genomströmningsförhållandet skall uppgå till tre eller mer skulle leda till en direkt eller indirekt diskriminering till nackdel för de företag som är etablerade i Förenta staterna. Förordningen tillämpas nämligen i samma utsträckning på flygbolag och flygplanskonstruktörer i Europa som i Förenta staterna.

83 För det fjärde kunde gemenskapslagstiftaren behandla flygplan som utrustats med nya motorer med ett lägre genomströmningsförhållande än tre, på samma sätt som flygplan som försetts med ljuddämpande så kallade "hushkits". Det kunde nämligen med fog anses att båda dessa tekniker är mindre effektiva än nya motorer med ett genomströmningsförhållande på tre eller mer, vilket framgår av punkt 52 i förevarande dom och av femte skälet i förordningen (se punkt 33 i förevarande dom). Vidare är teknikerna inte lika fördelaktiga i fråga om hushållning med flygfotogen och minskning av buller, som motorer med ett högre genomströmningsförhållande.

84 Mot bakgrund av vad som anförts ovan finns det inte skäl att anse att artikel 2.2 i förordningen åsidosätter icke-diskrimineringsprincipen.

TBT-avtalet

85 Omega har kritiserat domen av den 23 november 1999 i målet C-149/96, Portugal mot rådet (REG 1999, s. I-8395). I detta mål fann domstolen i punkt 47 att WTO-avtalen i princip inte ingår bland de regler som domstolen skall pröva med avseende på lagenligheten av gemenskapsinstitutionernas rättsakter.

86 Enligt Omega skiljer nämligen domstolen, i punkt 42 i domen i det ovannämnda målet Portugal mot rådet, mellan åtgärder som är respektive inte är "ömsesidiga och för alla parter fördelaktiga" vid sin prövning av om gemenskapens åtgärder är förenliga med internationella avtal. Omega anser emellertid att denna åtskillnad är föga användbar, eftersom alla internationella avtal vilar på en sådan tanke.

87 Omega har i andra hand hävdat att artikel 2 i TBT-avtalet är tillräckligt precis för att den skall kunna anses ha direkt effekt. Enligt Omega åsidosätts flera bestämmelser i artikel 2 i TBT-avtalet på grund av kriteriet i form av ett genomströmningsförhållande, som i förordningen fastställts till tre, något som framgår vid en prövning av förordningens förenlighet med artikeln.

88 Först och främst utgör enligt Omega artikel 2.2 i förordningen en "teknisk föreskrift" i den mening som avses i TBT-avtalet. I artikel 2.4 föreskrivs också att eftersom tekniska föreskrifter är nödvändiga och det finns relevanta internationella normer, skall medlemmarna använda dessa eller relevanta delar av dessa, som underlag för de tekniska föreskrifterna. Vid utformningen av dessa föreskrifter uppmanas medlemmarna slutligen enligt artikel 2.8 i TBT-avtalet att inte utgå från varornas konstruktion och tekniska egenskaper utan snarare från deras prestanda. Detta utgör en motsats till vad som föreskrivs i förordningen.

89 I detta avseende anser domstolen att det är tillräckligt att påpeka att Omega bortser från grunderna för domstolens rättspraxis. Avgörande är nämligen att lösningen av tvister som gäller WTO-rätten delvis grundas på förhandlingar mellan avtalsparterna. Tillbakadragande av rättsstridiga åtgärder är visserligen den lösning som förespråkas i WTO-rätten, men även andra lösningar medges, såsom förlikning, skadestånd jämte ränta eller upphävda koncessioner (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Portugal mot rådet, punkterna 36—39).

90 Att under dessa omständigheter ålägga domstolarna en skyldighet att underlåta att tillämpa bestämmelser i nationell rätt som är oförenliga med WTO-avtalen skulle leda till att beröva de avtalsslutande parternas lagstiftande eller verkställande organ möjligheten att nå en lösning genom förhandlingar, om än bara som en tillfällig åtgärd (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Portugal mot rådet, punkt 40).

91 Därav följer att det i WTO-avtalen, tolkade mot bakgrund av deras föremål och syfte, inte fastslås vilka rättsliga medel som är lämpliga för att garantera att de fullgörs ärligt inom de avtalsslutande parternas interna rättsordningar (se domen i målet Portugal mot rådet, punkt 41).

92 Det är dessutom klarlagt att vissa av de avtalsslutande parterna, som ur handelssynpunkt räknas till gemenskapens viktigaste partners, med hänsyn till WTO-avtalens föremål och syfte har dragit slutsatsen att dessa inte räknas till de regler som deras dömande organ har att rätta sig efter då de kontrollerar lagenligheten av regler i nationell rätt (se domen i det ovannämnda målet Portugal mot rådet, punkt 43).

93 Av det ovanstående framgår att WTO-avtalen, med hänsyn till deras beskaffenhet och systematik, i princip inte ingår bland de regler som domstolen skall pröva med avseende på lagenligheten av gemenskapsinstitutionernas rättsakter (se domen i det ovannämnda målet Portugal mot rådet, punkt 47).

94 Det är endast om gemenskapen avsett att fullgöra en särskild förpliktelse vilken den åtagit sig inom ramen för WTO, eller om en gemenskapsrättsakt uttryckligen hänvisar till vissa bestämmelser i WTO-avtalen, som det åvilar domstolen att

pröva lagenligheten av gemenskapsrättsakten i fråga med hänsyn till WTO:s regler (se domen i det ovannämnda målet Portugal mot rådet, punkt 49).

95 Detta är emellertid inte fallet i förevarande mål. Syftet med förordningen är nämligen inte att i gemenskapens rättsordning fullgöra en särskild förpliktelse som gemenskapen åtagit sig inom ramen för WTO och den hänvisar inte heller uttryckligen till vissa bestämmelser i WTO-avtalen.

96 Av vad som anförts ovan framgår att TBT-avtalet inte påverkar giltigheten av artikel 2.2 i förordningen.

97 Det finns således anledning att besvara de nationella domstolarnas frågor så att det vid undersökningen av deras frågor inte har framkommit någon omständighet som påverkar förordningens giltighet.

Rättegångskostnader

98 De kostnader som har förorsakats Förenade kungarikets regering samt rådet och kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

— angående de frågor som genom beslut av den 21 december 1999 respektive den 21 mars 2000 har ställts av High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) och av High Court (Irland) — följande dom:

Vid prövningen av de frågor som ställts har det inte framkommit någon omständighet som påverkar giltigheten av artikel 2.2 i rådets förordning (EG) nr 925/1999 av den 29 april 1999 om registrering och användning inom gemenskapen av vissa typer av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som har modifierats och omcertifierats som bevis på att de uppfyller normerna i volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, tredje utgåvan (juli 1993).

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

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 12 mars 2002.

R. Grass

Justitiesekreterare

G.C. Rodríguez Iglesias

Ordförande