

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
SIEGBERT ALBER

της 20ής Σεπτεμβρίου 2001 ¹

I — Εισαγωγή

1. Οι δύο αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορούν το κύρος μιας διάταξης του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999. Με στόχο την προστασία κατά του θορύβου, ο κανονισμός αυτός επιβάλλει περιορισμούς στην εκμετάλλευση αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί επί του ζητήματος αν νομίμως ο κανονισμός δεν εξαιρεί από τους περιορισμούς αυτούς τα αεριοθούμενα αεροπλάνα στα οποία έχουν τοποθετηθεί νέοι κινητήρες, αν αυτοί δεν έχουν τον λεγόμενο λόγο παρακάμψεως άνω του 3, ενώ ο χαμηλότερος λόγος παρακάμψεως συνεπάγεται περιορισμούς ως προς την εκμετάλλευσή². Η Omega προτίθεται να τοποθετήσει, σε αεροπλάνα τύπου Boeing 707, νέους κινητήρες με λόγο παρακάμψεως 1,74³. Η Omega υποστηρίζει ότι τα αεροπλάνα, καίτοι έχουν αυτό τον λόγο παρακάμψεως, λόγω άλλων τεχνικών μέτρων, δεν είναι πλέον θορυβώδη αλλά αντιθέτως οικονομικότερα και καθαρότερα.

II — Νομικό πλαίσιο

*A — Ο κανονισμός (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριοθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου I, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993)*⁴ (στο εξής: κανονισμός)

2. Ο κανονισμός έχει ως στόχο τη μείωση του θορύβου που προκαλούν τα αεροπλάνα πλησίον των αεροδρομίων της Κοινότητας, με τη θέσπιση ρυθμίσεως για την εκμετάλλευση και την εγγραφή στα νηολόγια παλαιών αεροπλάνων που τροποποιούνται προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές θορύβου. Σχετικά με το αντικείμενο του κανονισμού αυτού στο πλαίσιο του διεθνούς

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — Για τα πραγματικά περιστατικά, βλ. σημεία 17 επ.

3 — Ο λόγος παρακάμψεως επεξηγείται στο σημείο 6.

4 — ΕΕ L 115, σ. 1, το σχετικό κείμενο αντικαταστάθηκε με ένα διορθωμένο κείμενο που δημοσιεύθηκε στο ΕΕ L 120, σ. 64, για το οποίο εισδόθηκε και άλλο διορθωτικό που δημοσιεύθηκε στο ΕΕ L 261, σ. 23.

δικαίου, η έκθεση του Ευρωπαϊκού βουλευτή José Valverde López⁵ διαπιστώνει τα ακόλουθα:

«Στον τομέα της ρυθμίσεως των εκπομπών θορύβων των αεροπλάνων, η Σύμβαση του Σικάγο για τη διεθνή πολιτική αεροπορία συνιστά βασικό έγγραφο. Η σύμβαση αυτή χωρίζει τα αεροπλάνα σε τρεις κατηγορίες ή κεφάλαια:

Στο κεφάλαιο 1 περιλαμβάνονται τα θορυβωδέστερα τότε αεροπλάνα που δεν μπορούν πλέον σήμερα να χρησιμοποιηθούν.

Για τα αεροπλάνα του κεφαλαίου 2, η οδηγία 92/14/ΕΟΚ⁶ προβλέπει βαθμιαία απαγόρευση της χρησιμοποίησής κατά την περίοδο από τον Απρίλιο 1995 μέχρι τον Απρίλιο 2002. Από 1ης Απριλίου 2002 κανένα αεροπλάνο του κεφαλαίου 2 δεν θα μπορεί πλέον να χρησιμοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση, περιλαμβανομένων και των αεροπλάνων για τα οποία προβλέπονται παρεκκλίσεις στο παράρτημα της εν λόγω οδηγίας. Τα αεροπλάνα αυτά του κεφαλαίου 2 μπορούν πάντως να εξοπλιστούν με συστήματα ηχομόνωσης που τα καθιστούν λιγότερο θορυβώδη και κατ' αυτόν τον τρόπο θα μπορούν να περιληφθούν στην κατηγορία 3.

Ωστόσο, αυτά τα αεροπλάνα που εξοπλίζονται με συστήματα ηχομόνωσης ανταποκρίνονται μόνο σπανίως στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 και επομένως δεν μπορούν να συγκριθούν με "γνήσια" αεροπλάνα του κεφαλαίου 3. Εκτός του ότι είναι σχετικά θορυβώδη και προκαλούν δηλαδή σημαντική ενόχληση θορύβου κοντά στα αεροδρόμια, είναι επίσης πιο ρυπογόνα και σε εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και σε εκπομπές άλλων τοξικών ουσιών από τα πλέον σύγχρονα αεροπλάνα του κεφαλαίου 3. Η κατανάλωση καυσίμων και οι εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα και οξειδίου του αζώτου των αεροπλάνων του κεφαλαίου 2 που έχουν εξοπλιστεί με συστήματα ηχομόνωσης είναι πολύ μεγαλύτερες από αυτές των αεροπλάνων του κεφαλαίου 3 (αντιστοίχως της τάξεως του 50 και του 30 %).»

3. Το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας δεν είναι πάντως η τροποποίηση με συσκευές ηχομόνωσης («hushkits») αλλά η πλήρης αντικατάσταση των κινητήρων. Ο κανονισμός απαγορεύει τη χρησιμοποίηση αεροπλάνων, που έχουν τροποποιηθεί, στα αεροδρόμια της Κοινότητας εκτός αν πρόκειται για πλήρη τοποθέτηση νέου κινητήρα με λόγο παρακάμφεως τουλάχιστον 3. Τα αεριοθούμενα αεροπλάνα που έχουν εξοπλιστεί με νέους κινητήρες, με λόγο παρακάμφεως κάτω του 3, δεν μπορούν κατ' αρχήν να χρησιμοποιηθούν στην Κοινότητα. Μόνον τα παλαιά αεροπλάνα που χρησιμοποιούνταν ήδη στην Κοινότητα κατά την έναρξη ισχύος του κανονισμού μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται.

4. Για να κατανοηθεί καλά η σημασία του λόγου παρακάμφεως θα πρέπει να ασχο-

5 — Έκθεση επί της προτάσεως οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με εγγραφές στα νηολόγια και την εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριοθούμενων υποχηρικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναστοποποιηθεί ως τηρούνται τα πρότυπα του τύπου 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993), της 21ης Ιουλίου 1998, έγγραφο του Κοινοβουλίου αριθ. Α4-0279/98.

6 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1992, για τον περιορισμό της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 2, δεύτερη έκδοση (1988) (ΕΕ L 76, σ. 21).

ληθώ λίγο με τη λειτουργία των στροβίλων διπλής ροής («στροβιλοκινητήρες με βοηθητικό ανεμοστήρα»).

5. Οι εκπομπές θορύβου των αεριωθουμένων αεροπλάνων είναι βασικά δύο ειδών. Ένα μέρος του θορύβου προέρχεται από τα μηχανικά τμήματα του κινητήρα και άλλο — χωρίς αμφιβολία το κύριο — παράγεται από τη σύγκρουση μεταξύ του αέρα που αποβάλλει ο στροβίλος και του ατμοσφαιρικού αέρα. Αυτή η ριπή είναι που προκαλεί την ωστική δύναμη του κινητήρα. Χαρακτηρίζεται από υψηλή θερμοκρασία και μεγάλη ταχύτητα. Όσον ψηλότερες είναι οι τιμές αυτές σε σχέση με τον ατμοσφαιρικό αέρα, τόσο μεγαλύτερος θόρυβος προκαλείται.

6. Σε ένα στροβιλοκινητήρα διπλής ροής, ο θόρυβος αυτός μετριάζεται με μια δεύτερη ροή αέρα (εκτρεπόμενη ροή) μικρότερης ταχύτητας που περνά μέσω ενός αγωγού γύρω από το κιβώτιο του κεντρικού κινητήρα (του στροβιλοκινητήρα) από τον οποίο προέρχεται η ριπή μεγάλης ταχύτητας. Η ροή εκτροπής δημιουργείται από έναν ανεμοστήρα στο πρόσθιο τμήμα του κινητήρα. Ο ανεμοστήρας μετέχει στη συνολική ωστική δύναμη του στροβίλου. Η ροή εκτροπής μετριάζει τη σύγκρουση μεταξύ της κύριας ριπής και του ατμοσφαιρικού αέρα στην έξοδο του κινητήρα. Συνεπώς, ο θόρυβος είναι μικρότερος απ' ό,τι θα ήταν χωρίς τη ροή εκτροπής. Όσο μεγαλύτερη είναι η ροή εκτροπής σε σχέση με την κεντρική ριπή τόσο μικρότερος είναι ο θόρυβος⁷. Ο λόγος παρακάμφεως 3 — κατώτατο όριο που δέχεται ο κανονισμός — σημαίνει ότι η ροή εκτροπής είναι τρεις φορές μεγαλύτερη

από την κεντρική ριπή. Οι κινητήρες που προτίθεται να τοποθετήσει η Omega, αντιθέτως, έχουν ροή εκτροπής που δεν είναι καν διπλάσια της κεντρικής ριπής.

7. Η Omega υποστηρίζει, εξάλλου, χωρίς να αντικρούεται ότι η αύξηση της ροής εκτροπής χρειάζεται επίσης μεγαλύτερο ανεμοστήρα στο πρόσθιο τμήμα του κινητήρα. Και όσο μεγαλύτερος είναι αυτός τόσο μεγαλύτερο θόρυβο προκαλεί. Τέλος, η Omega Ltd παρατηρεί ότι ο θόρυβος αυτός είναι εντονότερος κατά την προσγείωση διότι η αργότερη κίνηση των ανεμοστήρων παράγει ροή αέρα λιγότερο αεροδυναμική δηλαδή περισσότερο θορυβώδη⁸.

8. Η απαγόρευση των αεροπλάνων στα οποία έχει τοποθετηθεί νέος κινητήρας με λόγο παρακάμφεως κάτω του 3 διατυπώνεται στις διατάξεις του άρθρου 3 σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημεία 1 και 2 (ορισμοί), του κανονισμού.

9. Το άρθρο 3 που τιτλοφορείται «Μη συμμορφούμενα αεροπλάνα» είναι το ακόλουθο:

«1. Τα επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποχηρικά πολιτικά αεροπλάνα δεν εγγράφονται στο εθνικό νηολόγιο κράτους μέλους από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

7 — Στη σελίδα του Διαδικτύου <http://www.jetfire.de/engines.htm>, στις 27 Ιουνίου 2001, το φαινόμενο περιγράφεται ως εξής: «Η ψυχρή ροή εκτροπής περιβάλλει την κεντρική ριπή — που είναι θερμή, ταχεία και θορυβώδης — σαν σιγατήρας».

8 — Ο εμπειρογώνιμος του βρετανικού Υπουργείου Περιβάλλοντος παρατήρησε πάντως κατά την κύρια δίκη ότι ο θόρυβος κατά την απογείωση έχει μεγαλύτερη επιρροή διότι αφορά σαφώς μεγαλύτερο πληθυσμό.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν θίγουν τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία ήταν ήδη εγγεγραμμένα στο νηολόγιο οποιουδήποτε κράτους μέλους κατά την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και έκτοτε παραμένουν νηολογημένα στην Κοινότητα.

3. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 92/14/ΕΟΚ και ιδίως του άρθρου 2, παράγραφος 2, από την 1η Απριλίου 2002 δεν επιτρέπεται η λειτουργική εκμετάλλευση στα αεροδρόμια της Κοινότητας των επαναπιστοποιημένων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που είναι νηολογημένα σε κάποια τρίτη χώρα, εκτός εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αυτών των αεροπλάνων μπορεί να αποδείξει ότι ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια της εν λόγω τρίτης χώρας την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και ότι η λειτουργική τους εκμετάλλευση, μεταξύ της 1ης Απριλίου 1995 και της ημερομηνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, επεκτεινόταν στο έδαφος της Κοινότητας.

4. Στους αερολιμένες που βρίσκονται στο κοινοτικό έδαφος, δεν επιτρέπεται η λειτουργική εκμετάλλευση των επαναπιστοποιημένων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών, εκτός εάν τελούσαν ήδη υπό εκμετάλλευση εκεί πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.»

10. Κατ' αρχάς, το άρθρο 2, σημείο 1, του κανονισμού ορίζει τα «αεριωθούμενα υποη-

χητικά πολιτικά αεροπλάνα» που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ως «τα αεροπλάνα [...] τα οποία είναι εξοπλισμένα με κινητήρες με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3». Ο ορισμός αυτός είναι που καθορίζει τον λόγο παρακάμψεως 3 ως κατώτατο όριο. Συνεπώς, τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα που φέρουν κινητήρες με λόγο παρακάμψεως υψηλότερο δεν εμπίπτουν καν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

11. Το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού ορίζει τα «επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα» ως

«αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα για τα οποία είχε αρχικά εκδοθεί πιστοποιητικό θορύβου με βάση τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 2 ή ισοδύναμες προδιαγραφές ή για τα οποία δεν είχε αρχικά εκδοθεί πιστοποιητικό θορύβου και τα οποία έχουν τροποποιηθεί ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 είτε άμεσα με τη λήψη τεχνικών μέτρων είτε έμμεσα με την επιβολή λειτουργικών περιορισμών. Τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα για τα οποία αρχικά μπορούσε να εκδοθεί μόνο διπλό πιστοποιητικό βάσει των προδιαγραφών του κεφαλαίου 3 μέσω περιορισμών του βάρους πρέπει να θεωρούνται ως επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία έχουν τροποποιηθεί ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 με πλήρη αντικατάσταση των κινητήρων τους από νέους με λόγο παρακάμψεως τρία ή περισσότερο, δεν πρέπει να θεωρούνται ως επαναπιστοποιημένα».

12. Κατά το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού τα προαναφερθέντα κεφάλαια αντιστοιχούν στις «προδιαγραφές θορύβου που καθορίζονται στον τόμο I, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 2 και κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993)».

13. Στην πέμπτη και στην έκτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού, η απαγόρευση που θεσπίζει ο κανονισμός αιτιολογείται ως εξής:

«(5) ότι οι παλαιότεροι τύποι αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί με στόχο τη βελτίωση της στάθμης του οικείου πιστοποιητικού θορύβου έχουν επιδόσεις θορύβου σημαντικά χειρότερες, λαμβανομένης υπόψη της μάζας τους, από τις αντίστοιχες επιδόσεις των σύγχρονων τύπων αεροπλάνων που εξαρχής πιστοποιούνται ως πληρούντα τις προδιαγραφές του τόμου I, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993): ότι οι τροποποιήσεις αυτές παρατείνουν μεν τη διάρκεια ζωής ενός αεροπλάνου που υπό ομαλές συνθήκες θα είχε αποσυρθεί από την κυκλοφορία αλλά τείνουν να επιδεινώσουν τις επιδόσεις εκπομπής αερίων και κατανάλωσης καυσίμων από κινητήρες παλαιότερης τεχνολογίας· ότι οι κινητήρες των αεροπλάνων μπορούν να αντικατασταθούν προκειμένου να επιτευχθούν επιδόσεις θορύβου που μπορούν να συγκριθούν με τους κινητήρες που εξαρχής πιστοποιήθηκαν ως πληρούντες τις προδιαγραφές του ως άνω κεφαλαίου 3·

τροποποιημένων τύπων αεροπλάνων στα νηολόγια των κρατών μελών από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού μπορεί να θεωρηθεί προστατευτικό μέτρο στόχος του οποίου είναι η αποτροπή της επιδείνωσης του θορύβου στα περιχώρα των κοινοτικών αεροδρομίων αλλά και η βελτίωση της κατανάλωσης καυσίμων και της εκπομπής καυσαερίων».

14. Η κοινή θέση του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 1998⁹ δικαιολογεί ως εξής την προσθήκη του χωρίου σχετικά με τα αεροπλάνα που έχουν τροποποιηθεί:

«Επιπλέον το Συμβούλιο απέκλεισε ρητά τα αεροπλάνα των οποίων οι κινητήρες αντικαταστάθηκαν (δηλαδή αυτά των οποίων οι κινητήρες αντικαταστάθηκαν εξ ολοκλήρου), καθόσον τα αεροπλάνα αυτά έχουν επίδοση θορύβου παρόμοια με αυτή των αεροπλάνων που πιστοποιήθηκαν εξ αρχής ως πληρούντα τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3.»

15. Το Συμβούλιο δεν διευκρινίζει γιατί απαιτεί λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 3.

(6) ότι ο κανόνας με τον οποίο απαγορεύεται η εγγραφή αυτών των παλαιότερων

9 — ΕΕ C 404, σ. 1 και ιδίως σ. 7.

B — Το δίκαιο του ΠΟΕ

γραφικών παραγόντων ή βασικών τεχνολογικών προβλημάτων.

16. Το άρθρο 2 της Συμφωνίας για τα [...] τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο¹⁰ ορίζει:

«2.2 Τα μέλη εξασφαλίζουν ότι οι τεχνικοί κανονισμοί δεν εκπονούνται, εκδίδονται ή εφαρμόζονται με σκοπό ή με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν περιττά εμπόδια στο διεθνές εμπόριο.

2.8 Κάθε φορά που αυτό θεωρείται αρμόζον, τα μέλη καθορίζουν τους τεχνικούς κανονισμούς βάσει των προδιαγραφών απόδοσης του προϊόντος μάλλον, παρά βάσει της μορφής του ή των περιγραφικών χαρακτηριστικών του.»

III — Τα πραγματικά περιστατικά

2.3 Οι τεχνικοί κανονισμοί δεν διατηρούνται, εφόσον [...] οι μεταβληθείσες περιστάσεις ή στόχοι μπορούν να καλυφθούν κατά τρόπο λιγότερο περιοριστικό για το εμπόριο.

17. Τις κύριες δίκες κίνησαν η εταιρία Omega Ltd και ορισμένες άλλες επιχειρήσεις που συνδέονται με αυτή. Στη συνέχεια θα αναφερομαι μόνο στην Omega.

2.4 Όταν απαιτούνται τεχνικοί κανονισμοί, ενώ υπάρχουν διεθνή πρότυπα [...], τα μέλη χρησιμοποιούν τα διεθνή αυτά πρότυπα ή τα βασικά στοιχεία τους ως βάση για τους τεχνικούς κανονισμούς τους εκτός των περιπτώσεων που τα διεθνή αυτά πρότυπα ή τα στοιχεία αυτά είναι αναποτελεσματικά ή ακατάλληλα για την επίτευξη των επιδιωκόμενων θεμιτών στόχων, παραδείγματος χάριν λόγω θεμελιωδών κλιματικών ή γεω-

18. Όπως εκτίθεται στην αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση C-27/00, η Omega Ltd ασχολείται με την εμπορία αεροπλάνων κυρίως του τύπου Boeing 707. Ασκεί επίσης συναφείς δραστηριότητες όπως συντήρηση στροβιλοκινητήρων. Η Omega Ltd εφαρμόζει ένα πρόγραμμα βαθμιαίας αντικατάστασης των κινητήρων αεροπλάνων τύπου Boeing 707 με νέους κινητήρες που έχουν λόγο παρακάμψεως 1,74. Τα αεροπλάνα αυτά με τους νέους κινητήρες θα τα αναφέρω στη συνέχεια ως Omega 707.

10 — Παράρτημα 1 στη Συμφωνία ΠΟΕ (ΕΕ 1994, L 336, σ. 86).

19. Τα αεροπλάνα τα οποία αφορά το πρόγραμμα αυτό δεν χρησιμοποιούνται εντός της Κοινότητας και δεν εξυπηρετούν κοινωνικά αεροδρόμια. Συνεπώς, δεν εμπύπτουν στις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 3 του κανονισμού. Κατά κανόνα δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην Κοινότητα υπό την προβλεπόμενη μορφή. Για τον λόγο αυτό τα Omega 707 δεν είναι συμφέροντα για ενδεχόμενους πελάτες.

20. Η Omega Ltd υποστηρίζει ότι τα αεροπλάνα στα οποία τοποθετεί νέους κινητήρες τηρούν τις προδιαγραφές εκπομπής καυσαερίων και θορύβου που επιβάλλονται στα μη αποκλεισμένα αεροπλάνα. Τα προγράμματά της για τοποθέτηση νέων κινητήρων στα Boeing 707 έχουν παγώσει εκ των πραγμάτων λόγω του κανονισμού. Το αποτέλεσμα είναι ότι δεν είναι πλέον σε θέση να συνεχίσει τη χρηματοδότηση του προγράμματος τοποθέτησης νέων κινητήρων και για τον λόγο αυτό θα υποστεί οικονομική ζημία.

21. Κατά τη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου, η Omega Ltd παρέσχε πρόσθετες διευκρινίσεις ως προς το πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται το πρόγραμμά της. Το πρόγραμμα τοποθέτησης νέων κινητήρων παρουσιάστηκε ήδη στο κοινό τον Σεπτέμβριο του 1996.

22. Η Omega Ltd υποστηρίζει ότι πριν λάβει απόφαση εξέτασε τη δυνατότητα χρησιμοποίησης άλλων κινητήρων με υψηλότερο λόγο παρακάμψεως. Η χρησιμοποίηση τέτοιων κινητήρων όμως θα απαιτούσε δα-

πανηρές τροποποιήσεις στις πτέρυγες και αυτό το στοιχείο καθόρισε την επιλογή του κινητήρα που αποφάσισε να χρησιμοποιήσει.

23. Κατά την Omega, μέχρι στιγμής καταρτίστηκαν τρία προγράμματα πλήρους αντικαταστάσεως κινητήρων πολιτικών αεροπλάνων¹¹. Το πρόγραμμα της Omega είναι, όπως υποστηρίζει η εταιρία, το μόνο που υπήρχε κατά την εξέλιξη της νομοθετικής διαδικασίας που κατέληξε στην έκδοση του κανονισμού.

IV — Τα προδικαστικά ερωτήματα

24. Το βρετανικό High Court of Justice παρατηρεί στη διάταξη περί παραπομπής:

«Η Omega [Ltd] προβάλλει έξι λόγους ακυρώσεως κατά του κανονισμού. Το High Court αφού εξέτασε την προσφυγή και τα αποδεικτικά στοιχεία κρίνει ότι τρεις από τους λόγους αυτούς ενδείκνυται να υποβληθούν στο Δικαστήριο των ΕΚ. Περιέχονται στα τρία μέρη του ερωτήματος που υποβάλλεται

11 — Η Omega Ltd αναγνωρίζει ότι τα δύο άλλα προγράμματα προβλέπουν κινητήρες με λόγο παρακάμψεως άνω του 3. Η Omega Ltd αναφέρει και ένα άλλο πρόγραμμα που προβλέπει επίσης τους κινητήρες που θα χρησιμοποιήσει η ίδια αλλά μόνον την αντικατάσταση μέρους των κινητήρων. Πάντως η Aviation Upgrade Technologies Inc. εστάθει στο «Amendment to Registration of Securities of a Small Business Issuer of From 10-SB» της 12ης Ιουλίου 1999 προς την επιτροπή Securities and Exchange των ΗΠΑ ότι σχεδίαζε να αντικαταστήσει τους κινητήρες Pratt & Whitney J18D του τύπου Boeing 727 με κινητήρες Rolls Royce RB211-535E4 που έχουν λόγο παρακάμψεως 4,3.

στο ΔΕΚ. Το High Court απέρριψε ως αβάσιμους τους άλλους τρεις λόγους ακυρώσεως που προέβαλε η Omega, οι οποίοι αφορούν την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και την παράβαση της Σύμβασης του Σικάγου περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, της 7ης Δεκεμβρίου 1944.»

iii) των δικαιωμάτων που αντλούν ενδεχομένως τα πρόσωπα από τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου και/ή τη Συμφωνία για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο;»

25. Κατόπιν αυτού, υποβάλλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

26. Το ιρλανδικό High Court διαπιστώνει ότι η εκκρεμής ενώπιόν του διαφορά θέτει ζήτημα κύρους του κανονισμού. Δεδομένου ότι δεν είναι αρμόδιο να επιλύσει το ζήτημα αυτό, υποβάλλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

«Είναι το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου ανίσχυρο καθόσον ορίζει “τα επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποχηρικά πολιτικά αεροπλάνα” κατά τρόπο ώστε τα αεροπλάνα των οποίων οι κινητήρες έχουν αντικατασταθεί “από νέους με λόγο παρακάμψεως 3 ή περισσότερο” δεν υπόκεινται στις απαγορεύσεις που επιβάλλει ο κανονισμός ενώ τα αεροπλάνα, οι κινητήρες των οποίων έχουν πλήρως αντικατασταθεί από νέους με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 υπόκεινται στις απαγορεύσεις αυτές, λαμβανομένων ιδίως υπόψη;

i) της υποχρέωσης αιτιολογίας που θεσπίζει το άρθρο 253 ΕΚ·

ii) της γενικής αρχής της αναλογικότητας·

«Είναι το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθούμενων υποχηρικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου I, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16, της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993), ανίσχυρο καθόσον ορίζει τα “επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποχηρικά πολιτικά αεροπλάνα” ως περιλαμβάνοντα “τα αεριωθούμενα υποχηρικά πολιτικά αεροπλάνα”, όπως ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, τα οποία έχουν τροποποιηθεί έτσι ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 με πλήρη αντικατάσταση των κινητήρων τους από νέους με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3, λαμβανομένων ιδίως υπόψη;

i) της υποχρέωσης αιτιολογήσεως που επιβάλλει το άρθρο 253 ΕΚ,

ii) της αρχής της ίσης μεταχείρισης,

28. Η διάταξη περί παραπομπής του High Court του Λονδίνου επισημαίνει την έλλειψη αιτιολογίας της επίδικης διάταξης.

iii) της αρχής της αναλογικότητας,

29. Η Omega Ltd δεν αντιλαμβάνεται γιατί η επίδικη διάταξη περιελήφθη στην πρόταση κανονισμού τον Νοέμβριο του 1998. Η Omega Ltd εκθέτει αναλυτικά ότι η αιτιολογία δεν αναφέρεται καθόλου στους λόγους για τους οποίους:

iv) του συμβατού της διάταξης αυτής προς τη Συμφωνία περί ιδρύσεως του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και ειδικότερα την προσαρτημένη σ' αυτήν Συμφωνία για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο;»

— ο κανονισμός έχει εφαρμογή στην περίπτωση πλήρους αντικαταστάσεως των κινητήρων·

27. Με την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, το High Court Dublin αναφέρεται στην ήδη εκκρεμή υπόθεση C-27/00 και ζητεί ταχεία συνεκδίκαση των δύο υποθέσεων.

— επιλέχθηκε ως κριτήριο καθοριστικό ο λόγος παρακάμψεως·

V — Νομική εκτίμηση

— το κατώτατο όριο του λόγου παρακάμψεως καθορίστηκε στο 3·

A — Όσον αφορά την υποχρέωση αιτιολογήσεως

— αντίθετα με τη συνήθη πρακτική στο κοινοτικό δίκαιο, το τεχνικό πρότυπο δεν αναφέρεται στην πραγματική επίδοση αλλά στην κατασκευή·

Εκτίμηση των αιτούντων δικαστηρίων και επιχειρήματα των διαδίκων

— κατά παράβαση της Συμφωνίας ΠΟΕ για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο, τα συνήθη σε διεθνές επίπεδο πρότυπα — κεφάλαιο 3 των παραρτημάτων της Σύμβασης του Σικάγο — αντικαθίστανται με ένα νέο κριτήριο·

— η δραστηριότητα μιας επιχείρησης θίγεται τόσο σοβαρά αντί ενός τόσο μικρού οφέλους, ίσως δε και μειονεκτήματος για την Κοινότητα.

αιτιολογία στο πλαίσιο ενός κανονισμού γενικής εφαρμογής.

32. Η Επιτροπή, το Συμβούλιο και η Βρετανική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι ο λόγος παρακάμφως χρησιμοποιήθηκε ήδη και σε άλλους κοινοτικούς κανονισμούς καθώς επίσης και στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ). Αυτό είναι γνωστό στις εταιρίες που αναπτύσσουν δραστηριότητα στον τομέα των αερομεταφορών.

30. Η Omega Ltd υποστηρίζει ότι στις αρχές του Σεπτεμβρίου 1998 πληροφορήθηκε την πρόθεση θεσπίσεως του κριτηρίου του λόγου παρακάμφως και άρχισε αμέσως να προβάλλει τα συμφέροντά της στο πλαίσιο της Επιτροπής, στους βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και στους εκπροσώπους των κρατών μελών.

31. Οι λοιποί διάδικοι παρατηρούν, αναφερόμενοι στη νομολογία, ότι η αιτιολογία των κανονισμών γενικής εφαρμογής μπορεί να περιοριστεί στη γενική παρουσίαση της κατάστασης που οδήγησε στην έκδοση του μέτρου και στην αναφορά των επιδιωκόμενων σκοπών. Δεν απαιτείται πάντως να αιτιολογείται, στο πλαίσιο του κανονισμού, κάθε τεχνική επιλογή. Οι διάδικοι αυτοί φρονούν ότι η αιτιολογία του κανονισμού εκθέτει επαρκώς τους στόχους του κανονισμού και την αρχική κατάσταση ενώ ο καθορισμός του λόγου παρακάμφως 3 αποτελεί απλώς τεχνικό μέτρο που εξυπηρετεί την επιδίωξη των στόχων αυτών. Κατά την άποψή τους, αυτό δεν απαιτεί αναλυτική

33. Τέλος, η Βρετανική Κυβέρνηση φρονεί ότι, για την εκτίμηση της αιτιολογίας ενός κανονισμού, δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη προβαλλόμενες αντιφάσεις στην αιτιολογία της κοινής θέσης σχετικά με τη θέσπιση της επίδικης διάταξης. Το Συμβούλιο δεν έχει εξάλλου την υποχρέωση να αιτιολογεί τις τροποποιήσεις που επιφέρει σε πρόταση της Επιτροπής. Τέλος, η Βρετανική Κυβέρνηση δεν θεωρεί ότι οι σχετικές αναφορές περιέχουν θέση όσον αφορά τη σημασία που μπορεί να έχει ο λόγος παρακάμφως για τη μείωση του θορύβου.

Εκτίμηση

34. Κατά πάγια νομολογία οι όροι που πρέπει να πληροί η αιτιολογία πράξεων γενικής εφαρμογής είναι περιορισμένοι. Συγκεκριμένα

να, το Δικαστήριο έκρινε, με την απόφαση σχετικά με την οδηγία περί χρόνου εργασίας:

«Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι, καίτοι είναι αληθές ότι από την επιβαλλόμενη κατά το άρθρο 190 της Συνθήκης ΕΚ αιτιολογία πρέπει να προκύπτει κατά τρόπο σαφή και μη επιδεχόμενο παρερμηνεία η συλλογιστική της κοινοτικής αρχής που εξέδωσε την προ-σβαλλόμενη πράξη, έτσι ώστε οι μεν ενδιαφερόμενοι να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν το ληφθέν μέτρο, το δε Δικαστήριο να μπορεί να ασκεί τον έλεγχό του, δεν απαιτείται, ωστόσο, η αιτιολογία να εξειδικεύει όλα τα ουσιώδη πραγματικά ή νομικά στοιχεία [...]»¹².

35. Με την απόφαση C-122/94, στην οποία παραπέμπει η προαναφερθείσα απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι «εφόσον από την αμφισβητούμενη πράξη προκύπτει το ουσιώδες στοιχείο του επιδιωκόμενου από το κοινοτικό όργανο στόχου, είναι περιττό να απαιτείται ειδική αιτιολογία για κάθε μία από τις τεχνικές φύσεως επιλογές του εν λόγω οργάνου»¹³.

36. Το Δικαστήριο κρίνει παγίως ότι «προκειμένου για πράξεις που προορίζονται να τύχουν γενικής εφαρμογής, η αιτιολογία μπορεί να περιορίζεται στο να αναφέρει αφενός την όλη κατάσταση που οδήγησε στην έκδοσή της και αφετέρου τους γενικούς στόχους που επιδιώκει»¹⁴.

37. Από τις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού προκύπτουν τόσο η γενική κατάσταση που οδήγησε στην έκδοσή του όσο και οι στόχοι που επιδιώκει η Κοινότητα. Η κατάσταση χαρακτηρίζεται από τον αντίκτυπο που έχει για το περιβάλλον η εναέρια κυκλοφορία στα κοινοτικά αεροδρόμια. Στόχος του κανονισμού είναι η μείωση του θορύβου, της εκπομπής καυσαερίων και της κατανάλωσης καυσίμων.

38. Επιπλέον, στις αιτιολογικές σκέψεις αναφέρεται ότι ο κανονισμός θεσπίζει αυστηρότερες απαιτήσεις από τις απαιτήσεις του κεφαλαίου 3. Η πέμπτη αιτιολογική σκέψη αναφέρει ότι τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων των αεροπλάνων προκειμένου να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 είναι λιγότερο ικανοποιητικά από τις επιδόσεις των σύγχρονων αεροπλάνων. Κατ' αυτόν τον τρόπο δικαιολογεί την απομάκρυνση από τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3.

39. Και μόνο με την καθιέρωση κριτηρίου τροποποιήσεως, ο κανονισμός αφίσταται ήδη από τη γενική κανονιστική πρακτική για την οποία κάνει λόγο η Omega Ltd, δηλαδή του καθορισμού προδιαγραφών αναλόγως των πραγματικών επιδόσεων. Ακριβώς όπως και η αντικατάσταση των κινητήρων, η τροποποίηση δεν είναι κριτήριο που ανάγεται στην επίδοση αλλά στην κατασκευή.

40. Η πέμπτη αιτιολογική σκέψη διαπιστώνει συγχρόνως χωρίς κανένα περιορισμό ότι τα αεροπλάνα στα οποία έχουν τοποθετηθεί νέοι κινητήρες *μπορούν* να επιτύχουν τις ίδιες επιδόσεις με τα σύγχρονα αεροπλάνα. Δεν γίνεται αναφορά στον λόγο παρακάμψης.

12 — Απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 1996, C-84/94, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (Σύλλογή 1996, σ. I-5755, σκέψη 74).

13 — Απόφαση της 29ης Φεβρουαρίου 1996, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Σύλλογή 1996, σ. I-881, σκέψη 29).

14 — Βλ., π.χ., τις αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 1998, C-150/94, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (Σύλλογή 1998, σ. I-7235, σκέψη 25), και της 13ης Μαρτίου 1968, 5/67, Beus (Σύλλογή τόμος 1965-1968, σ. 705).

41. Ο κανονισμός χρησιμοποιεί τον λόγο παρακάμψεως 3 για να οριοθετήσει τις κατηγορίες αεροπλάνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στο σημείο που δίνει τον ορισμό των αεριοθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων και των επαναπιστοποιημένων αεριοθουμένων υποηχητικών αεροπλάνων, στο άρθρο 2, σημεία 1 και 2. Η χρησιμοποίηση του κριτηρίου αυτού δεν αιτιολογείται ρητά.

43. Αυστηρότερες απαιτήσεις ως προς την αιτιολογία προκύπτουν ίσως από το γεγονός — που εξετάζω κατωτέρω — ότι ο νομοθέτης έχει εν προκειμένω πολύ ευρεία εξουσία εκτιμήσεως. Στο σημείο αυτό το Δικαστήριο έχει κρίνει, σε σχέση με αποφάσεις της Επιτροπής στον γεωργικό τομέα:

«Όταν η Επιτροπή διαθέτει μια τέτοια ευχέρεια [ευρεία εξουσία εκτιμήσεως περίπλοκων οικονομικών καταστάσεων] οφείλει όχι μόνο να εξακριβώνει τους παράγοντες οι οποίοι επηρέασαν την απόφασή της αλλά να διευκρινίζει επίσης την επίπτωσή τους»¹⁵.

42. Δεν νομίζω πάντως ότι η έλλειψη τέτοιας αιτιολογίας στερεί τους αποδέκτες του κανονισμού από πληροφορίες που πρέπει να περιέχει η αιτιολογία ενός κανονισμού. Από το σύνολο των συναφών στοιχείων μπορούμε να συναγάγουμε ότι ο νομοθέτης έλαβε ως αφετηρία τη σκέψη ότι οι νέοι κινητήρες, με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 εμφανίζουν οικολογικά χαρακτηριστικά λιγότερο οικονομικά από τους κινητήρες με υψηλότερο λόγο παρακάμψεως ή από τα αεροπλάνα εντελώς νέου σχεδιασμού. Δεδομένου ότι οι αποδέκτες του κανονισμού έχουν κατά κανόνα ειδικές γνώσεις στον τομέα της αεροναυτικής, είχαν τη δυνατότητα να φθάσουν στο συμπέρασμα αυτό. Ευκαία θα ήταν βεβαίως μια διευκρίνιση ως προς αυτό το σημείο, πλην όμως δεν θα είχε προσθέσει πολλά στο θέμα της σαφήνειας. Κατά την προαναφερθείσα νομολογία, ουδείς μπορεί να απαιτήσει από την αιτιολογία ενός κανονισμού γενικής εφαρμογής να αναφέρεται λεπτομερώς στα ζητήματα που αφορούν την τεχνική των στροβιλοκινητήρων. Το ζήτημα αν η μη ρητά διατυπούμενη άποψη του νομοθέτη είναι ορθή δεν ανάγεται στην αιτιολογία αλλά στην εκτίμηση, στην οποία προβαίνει ο νομοθέτης.

44. Η απαίτηση αυτή μπορεί να εφαρμοστεί κατ' αναλογία σε όλα τα νομοθετικά μέτρα που λαμβάνονται κατ' άσκηση ευρείας εξουσίας εκτιμήσεως. Δεν έχει πάντως ιδιαίτερη σημασία παρά μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις, όπου οι συνέπειες των ουσιωδών παραγόντων για την λήψη της αποφάσεως είναι αβέβαιες, οπότε οι προσδοκίες του νομοθέτη απαιτούν κάποια σχετική εξήγηση. Εν προκειμένω, όλοι οι ενδιαφερόμενοι γνωρίζουν χωρίς αμφιβολία ότι οι στροβιλοκινητήρες με υψηλό λόγο παρακάμψεως είναι κατ' αρχήν, και μάλιστα εκ κατασκευής, λιγότερο θορυβώδεις από τους στροβιλοκινητήρες με χαμηλότερο λόγο παρακάμψεως. Η παράθεση των στοιχείων αυτών στην αιτιολογία θα είχε προσθέσει σαφήνεια, χωρίς αμφιβολία, πλην όμως δεν φαίνεται απαραίτητη. Ακόμη και αν θεωρηθεί δηλαδή ότι απαιτείται ενισχυμένη αιτιολογία, η νομιμότητα του επίδικου μέτρου δεν επηρεάζεται.

15 — Απόφαση της 7ης Απριλίου 1992, C-358/90, Compagnia Italiana alcool κατά Επιτροπής (Σύλλογος 1992, σ. I-2457, σκέψη 42).

45. Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι ο κανονισμός αφίσταται των διεθνών προδιαγραφών και της Συμφωνίας ΠΟΕ για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο, η κατά το κοινοτικό δίκαιο επιβαλλομένη υποχρέωση αιτιολογίας δεν φθάνει μέχρι το σημείο να επισημαίνεται η συμφωνία κάθε διάταξης με τις διεθνείς προδιαγραφές ή να δικαιολογείται κάθε απόκλιση από αυτές. Εξάλλου, μια τέτοια δικαιολογία θα άφηνε να διαφανεί μια ομολογία παραβάσης του διεθνούς δικαίου.

46. Συνεπώς, η αιτιολογία του κανονισμού δεν θίγει τη νομιμότητα της χρησιμοποίησής του λόγου παρακάμψεως 3 ως κριτηρίου οριοθετήσεως.

B — Όσον αφορά την αναλογικότητα

Επιχειρήματα των διαδίκων

47. Όλοι οι διάδικοι φρονούν ότι, κατ'εφαρμογήν της αρχής της αναλογικότητας, ένα μέτρο πρέπει να είναι κατάλληλο και αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου του. Συμφωνούν επίσης κατ'αρχήν στο ότι η επίδικη ρύθμιση έχει ως στόχο την προστασία του περιβάλλοντος πρωτίστως με τη μείωση του θορύβου αλλά επίσης και με τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και της εκπομπής καυσαερίων.

48. Η Omega Ltd φρονεί όμως ότι το Δικαστήριο οφείλει να επιβάλλει τον αυστηρό σεβασμό της αρχής της αναλογικότητας, διότι η επίδικη ρύθμιση αφίσταται της Σύμβασης του Σικάγου, των κοινοτικών νομοθετικών συνθηκών και του δικαίου του ΠΟΕ και διότι θίγει σοβαρά την εμπορική δραστηριότητα της Omega Ltd χωρίς παρ'όλα αυτά να δημιουργεί αντίστοιχο πλεονέκτημα για την Κοινότητα. Η Omega Ltd επισημαίνει επιπλέον ότι ο νομοθέτης δεν ήταν υποχρεωμένος να λάβει επείγον μέτρο αλλά μπορούσε να αναμένει μέχρις ότου αποκτήσει βέβαιες επιστημονικές γνώσεις για να εκτιμήσει την κατάσταση.

49. Η Omega Ltd αμφισβητεί ότι η επίδικη νομοθεσία είναι η κατάλληλη και ότι είναι αναγκαία. Κατά την άποψή της ο καθορισμός του λόγου παρακάμψεως δεν λαμβάνει καθόλου υπόψη τον πράγματι προκαλούμενο θόρυβο. Δέχεται βεβαίως ότι ο λόγος παρακάμψεως έχει επίπτωση στον θόρυβο του στροβιλοκινητήρα, πλην όμως υποστηρίζει ότι λόγω ειδικών τεχνικών μέτρων, τα αεροπλάνα που προτίθεται να τροποποιήσει είναι απ'όλες τις πλευρές συγκρίσιμα με τα σύγχρονα αεροπλάνα του κεφαλαίου 3, των οποίων οι κινητήρες έχουν λόγο παρακάμψεως σαφώς υψηλότερο.

50. Η Omega Ltd προσκόμισε στοιχεία για τα Omega 707 καθώς και συγκριτικά μεγέθη για το Airbus A300 B4-203 και για το Boeing 767-200 JT90-7R4D, οι κινητήρες των οποίων έχουν λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 3. Το Omega 707 είναι κάπως περισσότερο θορυβώδες κατά την απογείωση και την πλάγια πτήση αλλά λίγο πιο αθόρυβο κατά την

προσγείωση. Φαίνεται μάλιστα ότι, σύμφωνα με τις πλάγιες μετρήσεις, τα αεροπλάνα με τα οποία συγκρίθηκε ίσως είναι πλέον θορυβώδη από το Omega 707.

51. Ο Omega Ltd παρατηρεί επίσης ότι οι εκπομπές του εν λόγω κινητήρα σε υδρογονάνθρακες, μονοξειδίο του άνθρακα και οξειδίο του αζώτου είναι χαμηλότερες των εκπομπών των στροβιλοκινητήρων του Airbus A300 B4-200F, που είναι ένα παρόμοιο αεροπλάνο και ότι οι εκπομπές υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου είναι μάλιστα χαμηλότερες από τις εκπομπές όλων των παρόμοιων αεροπλάνων. Ακόμη και η κατανάλωση του Boeing 707, όπως το τροποποίησε η Omega Ltd, είναι, κατά τους ισχυρισμούς της, πλέον συμφέρουσα κατά άνω του 40 % από την κατανάλωση του Airbus A300 B4-200F.

52. Η Omega Ltd υπογραμμίζει ότι η επίδωκη ρύθμιση δεν είναι εν πάση περιπτώσει αναγκαία. Θα ήταν λιγότερο επαχθές να καθορισθούν κατώτατα όρια για τον θόρυβο, τις εκπομπές καυσαερίων και την κατανάλωση και να ρυθμιστεί η κατασκευή κινητήρων αεροπλάνων. Αυτός ο τρόπος ενέργειας είναι και η παραδοσιακή προσέγγιση που ακολουθεί το κοινοτικό δίκαιο, η Σύμβαση του Σικάγο και ο ΠΟΕ.

53. Οι λοιποί παρεμβαίνοντες — η Βρετανική Κυβέρνηση, η Irish Aviation Authority, το Συμβούλιο και η Επιτροπή — φρονούν αντιθέτως ότι ο κανονισμός δεν συνιστά παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας.

54. Οι προαναφερθέντες υποστηρίζουν ότι, λόγω της ευρείας εξουσίας εκτιμήσεως του νομοθέτη, ο έλεγχος του δικαστή πρέπει να περιορίζεται στις περιπτώσεις πρόδηλης πλάνης περί την εκτίμηση, κατάχρησης εξουσίας και υπέρβασης των ορίων της εξουσίας εκτιμήσεως. Στην κύρια δίκη, ο Βρετανός υπουργός Περιβάλλοντος αναφέρθηκε στη νομολογία του Δικαστηρίου στον γεωργικό τομέα, κατά την οποία ένας κανονισμός δεν μπορεί να κριθεί ότι αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας παρά μόνον αν είναι προδήλως ακατάλληλος για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου.

55. Οι λοιποί παρεμβαίνοντες υπογραμμίζουν επίσης ότι ο κανονισμός δεν έχει ως μόνο στόχο τη μείωση του θορύβου αλλά και τον περιορισμό των άλλων επιπτώσεων στο περιβάλλον. Φρονούν ότι ο λόγος παρακάμφεως συνδέεται αναμφίβολα όχι μόνο με την πρόκληση θορύβου αλλά και με την κατανάλωση καυσίμων και την εκπομπή καυσαερίων.

56. Κατά την άποψη της Βρετανικής Κυβέρνησης, από την πραγματογνωμοσύνη που κατέθεσε το βρετανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου προκύπτει ότι το όριο μεταξύ «θορυβωδών» και «αθορυβών» κινητήρων τοποθετείται στον λόγο παρακάμφεως 3. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι λίγο ενδιαφέρει στην πραγματικότητα αν το όριο καθορίζεται στον λόγο παρακάμφεως 2 ή 3. Στην πραγματικότητα, δεν υπάρχουν κινητήρες με λόγο παρακάμφεως μεταξύ των δύο αυτών μεγεθών. Η Βρετανική Κυβέρνηση αντικρούει αναλυτικά τις συγκρίσεις που κάνει η Omega Ltd με άλλους τύπους αεροπλάνων.

57. Ο συντάκτης της πραγματογνωμοσύνης που κατέθεσε το βρετανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος παρατήρησε, σε μια έκθεση για την Επιτροπή, ότι πρέπει ωστόσο, εκτός της υποκειμενικής εκτίμησης των αποτελεσμάτων των μετρήσεων σε δεδομένα σημεία, να ληφθεί υπόψη η επίπτωση του όγκου θορύβου που διαπιστώνεται στον χώρο του «noise footprint», δηλαδή στην επιφάνεια που πλήττεται από ένα συγκεκριμένο θόρυβο. Κατά την άποψή του, η μείωση κατά 5 ντεσιμπέλ οδηγεί σε μείωση της επιφάνειας αυτής κατά ποσοστό άνω του 50 % και με άλλα 5 % η μείωση είναι άνω του 80 %.

58. Η Βρετανική Κυβέρνηση και η Irish Aviation Authority παρατηρούν ότι ο καθορισμός αυτών των ορίων θορύβου δεν είναι ικανός να συμβάλλει στην επίτευξη των ευρύτερων οικολογικών στόχων του κανονισμού κατά τον ίδιο τρόπο με τον επίδικο κανόνα, από τον οποίο μπορούμε επίσης να προσδοκούμε βελτιώσεις στον τομέα της κατανάλωσης καυσίμων και της εκπομπής καυσαερίων.

59. Η Επιτροπή και το Συμβούλιο παρατηρούν ότι είναι πολύ περίπλοκο ζήτημα η μέτρηση του θορύβου των αεροπλάνων. Εξάλλου, ο κανονισμός δεν εκδόθηκε με σκοπό να προδικάσει συμφωνίες για νέα πρότυπα στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Τέλος, επισημαίνουν ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι μπορούσαν να γνωρίζουν το σχέδιο κανονισμού από το 1998.

60. Το Ηνωμένο Βασίλειο, η Επιτροπή και το Συμβούλιο που ρωτήθηκαν ειδικά σ' αυτό το θέμα επιβεβαίωσαν ρητά την άποψή τους ότι

η χρησιμοποίηση του λόγου παρακάμφεως 3 αποτελεί μέτρο λιγότερο επαχθές από τον καθορισμό νέων προδιαγραφών για τον θόρυβο, τις εκπομπές καυσαερίων και την κατανάλωση καυσίμων. Αφενός, ο αριθμός των αεροπλάνων των οποίων αντικαθίστανται οι κινητήρες είναι σχετικά μικρός. Αφετέρου, ο καθορισμός νέων προδιαγραφών είναι τεράστιο έργο που συνεπάγεται μεταξύ άλλων τη συμμετοχή των διεθνών οργανισμών. Οι υπάρχουσες προδιαγραφές στον τομέα του θορύβου αφορούν ολόκληρα τα αεροπλάνα ενώ οι προδιαγραφές για ορισμένες εκπομπές καυσαερίων αναφέρονται στους στροβιλοκινητήρες. Με τις προδιαγραφές αυτές δεν μπορούν να επιτευχθούν οι στόχοι του κανονισμού.

Εκτίμηση

1) Το εφαρμοστέο κριτήριο

α) Η αρχή της αναλογικότητας

61. Το Δικαστήριο όρισε ως εξής την αρχή της αναλογικότητας:

«Η αρχή της αναλογικότητας περιλαμβάνεται, κατά την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μεταξύ των γενικών αρχών του κοινοτικού δικαίου. Δυνάμει αυτής της αρχής, η νομιμότητα των μέτρων που επιβάλλουν οικονομικές επιβαρύνσεις στους

επιχειρηματίες υπόκειται στην προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά είναι κατάλληλα και αναγκαία για την πραγματοποίηση των στόχων που νομίμως επιδιώκει η οικεία κανονιστική ρύθμιση. Όταν προσφέρονται προς επιλογή περισσότερα κατάλληλα μέτρα, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο καταναγκαστικό, οι δε επιβαλλόμενες επιβαρύνσεις δεν πρέπει να είναι υπέρμετρες σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς»¹⁶.

πολύπλοκες εκτιμήσεις βάσει τεχνικών και επιστημονικών στοιχείων που μπορούν να εξελίσσονται ταχέως, ο δικαστικός έλεγχος της ασκήσεως της αρμοδιότητάς του πρέπει να περιορίζεται στο αν η άσκηση αυτή είναι πλημμελής λόγω προδήλης πλάνης εκτιμήσεως ή καταχρήσεως εξουσίας ή αν ο νομοθέτης υπερέβη προδήλως τα όρια της εξουσίας του εκτιμήσεως»¹⁸.

Συνεπώς, ένα μέτρο ανταποκρίνεται στην αρχή της αναλογικότητας μόνον αν είναι κατάλληλο και αναγκαίο και όχι υπερβολικά επαχθές σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο.

64. Η επίδικη ρύθμιση στηρίζεται σε τέτοιες «πολύπλοκες εκτιμήσεις [που γίνονται] βάσει τεχνικών και επιστημονικών στοιχείων που μπορούν να εξελίσσονται ταχέως». Συνεπώς, ο δικαστικός έλεγχος όσον αφορά την αναλογικότητα περιορίζεται κατά τα προεκτεθέντα¹⁹.

62. Οι αρχές αυτές δεν εφαρμόζονται μόνο σε περιπτώσεις οικονομικών επιβαρύνσεως αλλά για κάθε εκτίμηση συγκρούσεως μεταξύ των στόχων που επιδιώκουν τα κοινοτικά μέτρα, αφενός, και της ζημίας που προκαλούν σε προστατευόμενες νομικές καταστάσεις, αφετέρου¹⁷.

γ) Έλεγχος που δεν περιορίζεται στην καταλληλότητα του μέτρου

β) Το περιθώριο εκτιμήσεως του νομοθέτη

63. Πάντως το Δικαστήριο σχετικοποιεί τις απαιτήσεις που διέπουν τη σχετική εξέταση:

«Όσον αφορά έναν τομέα στον οποίο ο κοινοτικός νομοθέτης καλείται να προβεί σε

65. Σύμφωνα με τη νομολογία που έχει παγιωθεί στον γεωργικό τομέα, ο έλεγχος αυτός μπορεί μάλιστα να είναι ακόμη πιο περιορισμένος. Στο πλαίσιο της νομολογίας αυτής, το Δικαστήριο κρίνει παγίως, κατά την εξέταση του στοιχείου της αναλογικότητας ότι «μόνον η προδήλη ακαταλληλότητα ενός μέτρου που θεσπίστηκε σ' αυτόν τον τομέα, σε σχέση με τον στόχο που επιδιώκει

16 — Απόφαση της 11ης Ιουλίου 1989, 265/87, Schröder (Συλλογή 1989, σ. 2237, σκέψη 21).

17 — Βλ., π.χ., τις αποφάσεις C-84/94, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 12 (Συλλογή 1996, σ. I-5755, σκέψη 57) της 13ης Μαΐου 1997, C-233/94, Γερμανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (Συλλογή 1997, σ. I-2405, σκέψη 54), και της 2ας Απριλίου 1998, C-127/95, Nordbrook Laboratories (Συλλογή 1998, σ. I-1531, σκέψη 89).

18 — Απόφαση Nordbrook Laboratories, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 17, σκέψη 90.

19 — Βλ., όσον αφορά την πολιτική μεταφορών, τις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-248/95 και C-249/95, SAM Schiffahrt και Stapf (Συλλογή 1997, σ. I-4475, σκέψεις 23 επ.).

το αρμόδιο όργανο, μπορεί να θίξει τη νομότητά του»²⁰. Συνεπώς, η αναγκαιότητα του μέτρου και η σχέση μεταξύ του επίδικου μέτρου και του επιδιωκόμενου στόχου είναι στοιχεία που δεν λαμβάνονται υπόψη²¹.

67. Κατόπιν αυτού πρέπει να θεωρήσουμε ότι ενδεχόμενη πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως σχετικά με την αναγκαιότητα του επίδικου μέτρου και η σχέση μεταξύ αυτού και του αντικειμενικού σκοπού του μπορεί επίσης να επιφέρει ακύρωση της επίδικης ρύθμισης²⁵.

δ) Η εξακρίβωση πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως

66. Μια προσεκτικότερη ανάλυση θα μας αποκαλύψει πάντως ότι οι υποθέσεις στις οποίες το Δικαστήριο έκανε λόγο μόνο για την καταλληλότητα του μέτρου στην πραγματικότητα δεν έθεσαν ζητήματα όσον αφορά το αναγκαίο και το πρόσφορο για τον επιδιωκόμενο στόχο. Υπάρχουν επιπλέον αποφάσεις του Δικαστηρίου²² και του Πρωτοδικείου²³, καθώς και προτάσεις²⁴, όπου η ίδια αυτή διατύπωση ακολουθείται από προβληματισμό ως προς την αναγκαιότητα και το πρόσφορο των επίδικων μέτρων.

68. Με την απόφαση Nölle το Δικαστήριο διατύπωσε τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να θεωρηθεί ότι συντρέχει πρόδηλη πλάνη κατά την έκδοση ενός κανονισμού αντανάκτινγκ²⁶. Η διαπίστωση της υπάρξεως ντάμπινγκ που αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση σ' αυτόν τον τομέα μπορεί να στηριχθεί στη σύγκριση με τις τιμές στις οποίες πωλείται το ίδιο προϊόν σε συγκρίσιμη χώρα. Το Δικαστήριο εξετάζει «αν τα κοινοτικά όργανα παρέλειψαν να λάβουν υπόψη ουσιώδη στοιχεία προκειμένου να βεβαιωθούν για την καταλληλότητα της επιλεγόμενης χώρας και αν τα στοιχεία του φακέλου εξετάστηκαν με την απαιτούμενη επιμέλεια ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι η κανονική αξία καθορίστηκε με τρόπο κατάλληλο και μη στερούμενο λογικής».

69. Στο πλαίσιο αυτό το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτή η αιτίαση περί πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως αν δεν απο-

20 — Απόφαση Schröder, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψη 22· βλ. επίσης, αποφάσεις της 13ης Νοεμβρίου 1990, C-331/88, Fedesa κ.λπ. (Συλλογή 1990, σ. I-4023, σκέψη 14) της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-133/93, C-300/93 και C-362/93, Crispolti κ.λπ. (Συλλογή 1994, σ. I-4863, σκέψη 42) της 15ης Απριλίου 1997, C-27/95, Bakers of Nailsea (Συλλογή 1997, σ. I-1847, σκέψη 38) της 5ης Μαΐου 1998, C-157/96, National Farmers' Union κ.λπ. (Συλλογή 1998, σ. I-2211, σκέψη 61), και της 16ης Δεκεμβρίου 1999, C-101/98, UDL (Συλλογή 1999, σ. I-8841, σκέψη 31).

21 — Το Δικαστήριο πορεύτηκε κατ' αυτόν τον τρόπο με τις αποφάσεις Schröder (σκέψη 23), National Farmers' Union κ.λπ. (σκέψεις 65 επ.) και UDL (σκέψεις 32 επ.), όπ.π., υποσημείωση 20 ανωτέρω.

22 — Απόφαση της 8ης Φεβρουαρίου 2000, C-17/98, Emesa Sugar (Συλλογή 2000, σ. I-675, σκέψεις 53 επ.).

23 — Απόφαση της 7ης Ιουλίου 1999, T-106/96, Wirtschaftsvereinigung Stahl κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. II-2155, σκέψη 143).

24 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Κοσμά της 10ης Δεκεμβρίου 1996, C-185/95, Affish, (Συλλογή 1997, σ. I-4315, σημεία 80), της 28ης Μαΐου 1998, C-375/96, Zanipotto (Συλλογή 1998, σ. I-6629, σημεία 131 επ.), της 10ης Δεκεμβρίου 1999, C-56/99, Gascogne Limousin Viandes (Συλλογή 2000, σ. I-3079 και ιδίως I-3081, σημεία 57 και 59), του γενικού εισαγγελέα Ruiz-Jarabo Colomer της 5ης Δεκεμβρίου 1996, C-103/96, Eridania Beghin-Say (Συλλογή 1997, σ. I-1453, σημεία 41 και 43), του γενικού εισαγγελέα Saggio της 27ης Ιανουαρίου 2000, C-301/98, KVS International (Συλλογή 2000, σ. I-3583 και ιδίως I-3585, σημεία 55 επ.), και του γενικού εισαγγελέα La Pergola της 30ής Σεπτεμβρίου 1997, C-4/96, NIFPO και Northern Ireland Fishermen's Federation (Συλλογή 1998, σ. I-681, σημείο 69).

25 — Βλ. απόφαση SAM Schiffahrt και Stapf, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 19, σκέψεις 67 επ.

26 — Απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 1991, C-16/90 (Συλλογή 1991, σ. I-5163, σκέψη 13).

δειχθεί τέτοια πλάνη. Αν δεν είναι δυνατό να αποδειχθεί, η αδυναμία αυτή στρέφεται κατά του διαδίκου που προβάλλει έλλειψη νομιμότητας του κανονισμού²⁷.

μπορεί να την αγνοήσει. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο στις περιπτώσεις όπου ο νομοθέτης γνώριζε ήδη οπωσδήποτε τα κύρια περιστατικά κατά τον χρόνο της νομοθετικής διαδικασίας.

70. Αν επιπλέον κατά την εξέλιξη της νομοθετικής διαδικασίας επισημάνθηκαν συγκεκριμένα περιστατικά που αντικρούουν την άποψη του νομοθέτη, ο τελευταίος μπορεί να θεωρηθεί ότι οφείλει να τα λάβει υπόψη²⁸.

2) Εφαρμογή στην αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως

71. Βεβαίως οι κρίσεις του Δικαστηρίου σε δίκες αντντάμπινγκ δεν μπορούν να μεταφερθούν άνευ ετέρου σε άλλες υποθέσεις. Καίτοι οι κανονισμοί περί επιβολής δασμών αντντάμπινγκ είναι γενικής εφαρμογής κατά τη φύση και τα αποτελέσματα, μπορούν να θίξουν εισαγωγικές ή εξαγωγικές επιχειρήσεις άμεσα και ατομικά²⁹. Επομένως, ως εκ της φύσεώς τους, κατατάσσονται μεταξύ νομοθεσίας και ατομικών αποφάσεων. Οι συνέπειες της ιδιαιτερότητας αυτής περιορίζονται πάντως κατά τα ουσιώδη στον τομέα της διαδικασίας και ειδικότερα στην ενεργητική νομιμοποίηση των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Οι κρίσεις που διατύπωσε το Δικαστήριο με την απόφαση Nölle σχετικά με τα κριτήρια διαπιστώσεως πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως δεν εγείρουν ιδιαίτερο πρόβλημα ανάλογης εφαρμογής σε μια κλασική νομοθετική δραστηριότητα. Όταν μπορεί να αποδειχθεί με βεβαιότητα κάποια πλάνη εκτιμήσεως του νομοθέτη στο πλαίσιο προδικαστικής διαδικασίας, το Δικαστήριο δεν

72. Σύμφωνα με τα προεκτεθέντα, η επίδικη ρύθμιση μπορεί να θεωρηθεί ότι στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως αν αποδειχθεί κατά τρόπο αναμφισβήτητο:

- ότι δεν αποτελεί το κατάλληλο μέσο για τη μείωση των ζημιών στο περιβάλλον που προκαλούνται από τα αεροπλάνα, ιδίως στο επίπεδο του θορύβου,
- σε σύγκριση με μέτρα ίδιας αποτελεσματικότητας δεν αποτελεί το λιγότερο περιοριστικό μέτρο για την επίτευξη του στόχου αυτού ή
- συνεπάγεται δεσμεύσεις δυσανάλογα επαχθείς σε σχέση με τον στόχο αυτό.

27 — Απόφαση Nölle, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 26, σκέψη 17.

28 — Απόφαση Nölle, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 26, σκέψη 32.

29 — Απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2001, C-239/99, Nachi Europe (Συλλογή 2001, σ. I-1197, σκέψη 21 και περαιτέρω παραπομπές).

α) Αντικειμενικός σκοπός του μέτρου

73. Ο αντικειμενικός σκοπός του μέτρου, δηλαδή του καθορισμού λόγου παρακάμψεως τουλάχιστον 3 είναι να μειωθούν οι ζημιές που προκαλεί στο περιβάλλον η εναέρια κυκλοφορία και ιδιαίτερα οι οφειλόμενες στον θόρυβο, στην κατανάλωση καυσίμων και στις εκπομπές καυσαερίων. Ο καθορισμός αυτού του λόγου παρακάμψεως στηρίζεται στην άποψη ότι οι κινητήρες με λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 3 είναι λιγότερο θορυβώδεις, καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα, παράλληλα δε εκπέμπουν λιγότερα καυσαέρια από τους κινητήρες με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3.

β) Καταλληλότητα

74. Πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως της καταλληλότητας συντρέχει αν τα αεροπλάνα του κεφαλαίου 2 που έχουν εξοπλιστεί με νέους κινητήρες, με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 είναι τουλάχιστον συγκρίσιμα με τα αεροπλάνα του κεφαλαίου 3 όσον αφορά τον θόρυβο, την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές καυσαερίων.

75. Όπως φαίνεται, οι διάδικοι συμφωνούν ως προς την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές καυσαερίων. Διαφωνούν μόνον ως προς τα προγνωστικά σχετικά με την πρόκληση θορύβου των τροποποιημένων αερο-

πλάνων. Τα αριθμητικά στοιχεία που προσκόμισε η Omega Ltd δεν οδηγούν πάντως με βεβαιότητα στο συμπέρασμα ότι τα τροποποιημένα αεροπλάνα της θα είναι εξίσου αθόρυβα με αυτά που κατασκευάστηκαν εξ αρχής έτσι ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές θορύβου του κεφαλαίου 3. Οι μετρήσεις κατά την απογείωση και την πτήση τουλάχιστον δίνουν υψηλότερες τιμές από αυτές των αεροπλάνων αναφοράς. Αν υποθεθεί βάσιμος ο ισχυρισμός της Omega Ltd ότι το ανθρώπινο αυτί δεν διακρίνει διαφορές θορύβου κάτω των 3 ντεσιμπέλ, τα αεροπλάνα της Omega Ltd εμφανίζονται αισθητά περισσότερο θορυβώδη κατά την πτήση ενώ δεν εμφανίζουν αισθητή διαφορά κατά την απογείωση, το δε πλεονέκτημά τους κατά την προσγείωση είναι στα όρια του αισθητού διά της ακοής. Στην περίπτωση αυτή ο νομοθέτης δεν εξέρχεται κατ' αρχήν των ορίων του οικείου περιθωρίου εκτιμήσεως δίνοντας μεγαλύτερη σημασία στα μειονεκτήματα των αεροπλάνων της Omega Ltd παρά στα πλεονεκτήματά τους.

76. Εξάλλου, η Omega Ltd δεν μέτρησε τις τιμές αυτές στην πράξη και μπορεί να παρουσιάσει μόνον εκτιμήσεις. Συνεπώς, δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμο ότι η επίδικη ρύθμιση ήταν προδήλως ακατάλληλη για την επίτευξη του στόχου της καλύτερης προστασίας του περιβάλλοντος.

77. Ένα άλλο στοιχείο που συνηγορεί υπέρ του λόγου παρακάμψεως ως καταλλήλου κριτηρίου προσδιορισμού του αν ένα αεροπλάνο είναι περισσότερο ή λιγότερο θορυβώδες είναι το γεγονός ότι ο κοινοτικός νομοθέτης στήριξε ήδη και άλλα νομοθετήματα στη σκέψη ότι ο υψηλότερος λόγος παρακάμψεως αποτελεί ένδειξη για το ότι ο

κινητήρας είναι λιγότερο θορυβώδης. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/14 και το άρθρο 4, στοιχείο ε', της οδηγίας 89/629/ΕΟΚ³⁰ καθορίζουν λόγο παρακάμψεως 2 ως εναλλακτικό μέτρο αντί της τηρήσεως των ορίων θορύβου. Αυτό το εναλλακτικό μέτρο συνιστούν ήδη οι αποφάσεις A31-11 και A32-8 της συνέλευσης του ΔΟΠΑ που ζητούν από τα κράτη μέλη να προβλέψουν εξαίρεση για τα αεροπλάνα που έχουν στροβιλοκινητήρες με υψηλό λόγο παρακάμψεως σε περίπτωση πρόωρης εφαρμογής των ορίων του κεφαλαίου 3.

78. Συνεπώς, δεν μπορώ να δεχθώ ότι το κριτήριο του λόγου παρακάμψεως είναι ακατάλληλο ενόψει της μείωσης των εκπομπών θορύβου των αεροπλάνων.

γ) Αναγκαιότητα

79. Η πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως της αναγκαιότητας προϋποθέτει ότι είναι δυνατή η λήψη άλλων μέτρων, επίσης κατάλληλων για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου που συνεπάγονται όμως λιγότερες επιβαρύνσεις για τους παραγωγούς όπως είναι η Omega Ltd, ενώ συγχρόνως δεν δημιουργούν μεγαλύτερες επιβαρύνσεις για τους τρίτους.

80. Εδώ έρχεται στον νου ο καθορισμός συγκεκριμένων προδιαγραφών για τον

θόρυβο, την κατανάλωση καυσίμων και την εκπομπή καυσαερίων και οι προδιαγραφές αυτές μπορούν μάλιστα, για ορισμένους στόχους, να υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του κεφαλαίου 3. Μια τέτοια ρύθμιση θα ήταν τουλάχιστον εξίσου κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου εφόσον εν πάση περιπτώσει εξασφαλίζει την τήρηση αυτών των προδιαγραφών. Μόνον το κριτήριο του λόγου παρακάμψεως, αντιθέτως, δεν εξασφαλίζει την εφαρμογή συγκεκριμένων ορίων για αυτούς τους διάφορους παράγοντες που επηρεάζουν το περιβάλλον. Το κριτήριο αυτό επιτρέπει μόνο να υποτεθεί ότι τα επιτρεπόμενα αεροπλάνα θα δώσουν καλύτερα αποτελέσματα από τα μη επιτρεπόμενα. Από θεωρητικής σκοπιάς τουλάχιστον, το κριτήριο αυτό καθιστά δυνατή και την εκμετάλλευση αεροπλάνων ή κινητήρων με λιγότερο καλές επιδόσεις.

81. Ο καθορισμός συγκεκριμένων προδιαγραφών θα ήταν εξάλλου μέτρο λιγότερο περιοριστικό εφόσον δεν θα περιορίζε την ελευθερία επιλογής των παραγωγών και των αεροπορικών εταιριών για την εξεύρεση της τεχνικής λύσης που μπορεί να επιτύχει τον επιδιωκόμενο σκοπό. Όπως ορθά παρατήρησε η Omega Ltd, η σκέψη αυτή επιβεβαιώνεται στο πλαίσιο του δικαίου των συμβάσεων δημοσίων έργων, τόσο στο κοινοτικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο του ΠΟΕ. Τόσο το άρθρο 18, παράγραφος 4, της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ³¹ όσο και το άρθρο 14, παράγραφος 6, της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ³² και το άρθρο 6, σημείο 2, στοιχείο α', της συμφωνίας για την ανάθεση συμβάσεων δημοσίων έργων³³ προβλέπουν ότι δεν επιτρέπεται να

30 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 1989, για τον περιορισμό του θορύβου που προκαλείται από τα υποχηρικά αερωδούμενα πολιτικά αεροπλάνα (ΕΕ L 363, σ. 27).

31 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 199, σ. 84).

32 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, περί συντονισμού των διαδικασιών συνάψεως συμβάσεων παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 209, σ. 1).

33 — Παράρτημα 4 της Συμφωνίας για την ίδρυση του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου της 15ης Απριλίου 1994 του Marrakech (ΕΕ 1994, L 336, σ. 275).

επιβάλλονται απαιτήσεις ως προς τη χρησιμοποιούμενη τεχνική παρὰ μόνον κατ' εξαίρεση και βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Η αντίληψη αυτή βρίσκεται επίσης στο άρθρο 2.8 της Συμφωνίας για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο³⁴.

82. Τα επιχειρήματα που αναπτύχθηκαν εν προκειμένω κατά των προδιαγραφών αυτών δεν είναι πειστικά. Δεν βλέπω για ποιο λόγο θα πρέπει να περιοριστούν οι προδιαγραφές αυτές στον θόρυβο και να μην ληφθεί δεόντως υπόψη η κατανάλωση καυσίμων και η εκπομπή καυσαερίων. Η Επιτροπή ορθώς χωρίς αμφιβολία υποστηρίζει ότι η εξακρίβωση του ότι ένας τύπος αεροπλάνου ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές αυτές είναι πιο δυσχερής από το να ληφθεί απλώς υπόψη ο λόγος παρακάμψεως. Η Επιτροπή παρατηρεί πάντως ότι οι τιμές για τον θόρυβο μετρώνται ήδη στο πλαίσιο της πιστοποίησης για το ότι ο συγκεκριμένος τύπος αεροπλάνου ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3, που παραμένει απαραίτητη. Η σχετική εξέταση θα μπορούσε να περιλάβει αυστηρότερες προδιαγραφές. Θα μπορούσε εξάλλου να επιβαρυνθεί με τα πρόσθετα έξοδα εξέτασας αυτός που ζητεί την έγκριση ενός τύπου αεροπλάνου.

83. Το τεκμήριο που καθιερώνει ο νομοθέτης — και που τα επιχειρήματα των διαδίκων εν προκειμένω δεν ανέτρεψαν κατ' αρχήν — ότι δηλαδή τα αεροπλάνα οι κινητήρες των οποίων έχουν αντικατασταθεί με νέους που έχουν λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 3 είναι λιγότερο θορυβώδη θα μπορούσε μάλιστα — αναλόγως της αυστηρότητας των σχετικών προδιαγραφών — να δικαιολογήσει, γι'

αυτά τα αεροπλάνα, την απαλλαγή από την πρόσθετη απόδειξη ότι τηρούνται οι εν λόγω προδιαγραφές, που ενδέχεται να είναι δαπανηρή.

84. Όσον αφορά την πρόωγη καθιέρωση αυστηρότερων διεθνών προδιαγραφών, μια ευρωπαϊκή ρύθμιση μπορεί να την επιχειρήσει διά της πολιτικής αλλά κατ' αρχήν όχι διά της νομικής οδού. Δεν βλέπω εξάλλου γιατί οι διεθνείς οργανισμοί θα πρέπει να θεοπτίζουν από κοινού νέες προδιαγραφές αν είναι δυνατός ο μονομερής καθορισμός ενός πρόσθετου κριτηρίου που δεν χρησιμοποιείται σε διεθνές επίπεδο.

85. Οι αναφορές στον λόγο παρακάμψεως που περιέχουν οι οδηγίες 92/14 και 89/629 και οι αποφάσεις του ΔΟΠΑ A31-11 και A32-8 επιβεβαιώνουν ότι μια ρύθμιση που λαμβάνει ως μόνο κριτήριο αυτόν τον λόγο δεν είναι αναγκαία. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις αυτές προβλέπουν ότι είναι δυνατή η έγκριση αεροπλάνων όταν αυτά τηρούν είτε τα όρια θορύβου είτε έχουν λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 2 ή υψηλό λόγο παρακάμψεως. Οι διατάξεις αυτές προϋποθέτουν προφανώς ότι ακόμη και τα αεροπλάνα με χαμηλότερο λόγο παρακάμψεως είναι δυνατό να τηρούν ορισμένα όρια θορύβου.

86. Τέλος, κατά τη συνεδρίαση διευκρινίστηκε ότι το σχέδιο ενός νέου κεφαλαίου 4 των παραρτημάτων στη Σύμβαση του Σικάγο που θα ψηφιστεί προσεχώς καθορίζει τις προδιαγραφές θορύβου όχι με αναφορά στον λόγο παρακάμψεως αλλά αποκλειστικά βάσει συγκεκριμένων ορίων θορύβου.

34 — Βλ. σημείο 16 ανωτέρω.

87. Κατά συνέπεια, η καθιέρωση του λόγου παρακάμφεως ως κριτηρίου για την απαγόρευση της εκμεταλλεύσεως αεροπλάνων, στα οποία οι στροβιλοκινητήρες έχουν αντικατασταθεί με νέους, στηρίχθηκε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως της αναγκαιότητας του μέτρου. Συνεπώς, η σχετική διάταξη πρέπει να κηρυχθεί άκυρη³⁵.

νται σ' αυτή τη βάση. Επιπλέον, στην παρατιθέμενη απόφαση, το στοιχείο της αμοιβαιότητας δεν ασκούσε επιρροή διότι το επίδικο ζήτημα ήταν οι κατά το διεθνές δίκαιο υποχρεώσεις των υποκειμένων του διεθνούς δικαίου.

Γ — Η ΓΣΔΕ 1994 και η Συμφωνία για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο

Επιχειρήματα των διαδίκων

88. Στην υπόθεση C-27/00, η Omega Ltd δήλωσε ότι με την επιφύλαξη μεταστροφής της νομολογίας του Δικαστηρίου, παραιτείται από αυτόν τον λόγο ακυρώσεως εξαιτίας της αποφάσεως του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-149/96³⁶. Στην υπόθεση C-122/00 διατυπώνει πάντως κριτική κατά της αποφάσεως αυτής, επιδιώκοντας να κηρυχθεί άκυρη η επίδικη ρύθμιση λόγω παράβασης του δικαίου του ΠΟΕ.

89. Συγκεκριμένα, κατά την Omega Ltd, για την εξέταση της συμφωνίας των κοινοτικών μέτρων με διεθνείς συμβάσεις, το Δικαστήριο κάνει διάκριση αναλόγως του αν αυτά στηρίζονται «σε βάση αμοιβαιότητας και αμοιβαίων πλεονεκτημάτων». Η Omega Ltd δεν θεωρεί πάντως χρήσιμη τη διάκριση αυτή εφόσον όλες οι διεθνείς συμβάσεις στηρίζο-

90. Ακόμη και αν το Δικαστήριο συνεχίσει να μη δέχεται κατ' αρχήν το άμεσο αποτέλεσμα του δικαίου του ΠΟΕ εντός της Κοινότητας μπορεί πάντως να εξετάσει, όπως υποστηρίζει η Omega Ltd, αν ορισμένες διατάξεις είναι αρκούντως σαφείς, ακριβείς και απαλλαγμένες αιρέσεων ώστε να επιδέχονται άμεση εφαρμογή. Αντίθετα με ότι συμβαίνει με άλλες διατάξεις του δικαίου του ΠΟΕ, η προϋπόθεση αυτή πληρούνει, κατά την άποψη της Omega Ltd, στην περίπτωση των διατάξεων της Συμφωνίας για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο³⁷. Η Omega Ltd εκθέτει αναλυτικά διάφορα σημεία στα οποία, κατά την άποψή της, η επίδικη ρύθμιση συνιστά παράβαση των διατάξεων αυτών.

91. Η Βρετανική Κυβέρνηση, η Irish Aviation Authority, η Επιτροπή και το Συμβούλιο επικαλούνται την απόφαση στην υπόθεση C-149/96 κατά την οποία η ενδεχόμενη σύγκρουση με το δίκαιο του ΠΟΕ δεν θίγει το κύρος κανονισμού. Επικουρικώς, υποστηρίζουν ότι δεν συντρέχει παράβαση των διατάξεων της Συμφωνίας για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο

35 — Εξάλλου η εκ των υστέρων απαγόρευση τροποποιημένων αεροπλάνων είναι επιληψία για τους ίδιους λόγους.

36 — Απόφαση της 23ης Νοεμβρίου 1999, C-149/96, Πορτογαλία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1999, σ. I-8395, σκέψη 47).

37 — Βλ. σημείο 16 ανωτέρω.

Εκτίμηση

92. Η Omega Ltd παρανοεί τη βάση της νομολογίας του Δικαστηρίου. Το καθοριστικό στοιχείο έγκειται στο γεγονός ότι οι διαφορές που ανάγονται στο περιεχόμενο του δικαίου του ΠΟΕ στηρίζονται σε διαπραγματεύσεις μεταξύ των κυβερνήσεων. Βεβαίως η ανάκληση των παρανόμων μέτρων είναι η λύση που συνιστά το δίκαιο του ΠΟΕ πλην όμως το δίκαιο αυτό επιτρέπει και άλλες λύσεις — λόγου χάρη τη συναλλαγή, την καταβολή αποζημιώσεων ή την αναστολή παραχωρήσεων. Το ζήτημα αυτό διευκρινίστηκε αναλυτικά από το Δικαστήριο με την απόφαση επί της υποθέσεως C-149/96³⁸.

93. Η θέση της Κοινότητας στις διαπραγματεύσεις αυτές θα εβλάπτετο σημαντικά αν το κοινοτικό δίκαιο αναγνώριζε μονομερώς άμεσο αποτέλεσμα σε υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο του ΠΟΕ.

94. Από πλευράς δικαίου του ΠΟΕ, εξίσου αστήρικτη φαίνεται η απευθείας επίκληση κανόνων του δικαίου του ΠΟΕ έναντι μέτρων που λαμβάνουν τα μέλη του οργανισμού αυτού. Ανεξάρτητα από τη διατύπωσή τους, πολλοί κανόνες του ΠΟΕ τελούν υπό τη γενική επιφύλαξη ότι τα ενδιαφερόμενα κράτη έχουν τη δυνατότητα να αντιδράσουν κατά διάφορους τρόπους στην παραβίαση των κανόνων αυτών.

95. Η εξασφάλιση της τηρήσεως του δικαίου του ΠΟΕ στις διάφορες έννομες τάξεις δεν είναι έργο του Δικαστηρίου αλλά του ΠΟΕ. Οι κανόνες του ΠΟΕ, όπως είναι φανερό, δεν στοχεύουν στο άμεσο αποτέλεσμα. Στο κοινοτικό δίκαιο δεν μπορεί να αναγνωριστεί τέτοιο αποτέλεσμα υπέρ των κανόνων του ΠΟΕ ως σύμφυτη ιδιότητά τους: το άμεσο αποτέλεσμα μπορεί να δημιουργηθεί μόνο μέσω μέτρων μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο. Στο πλαίσιο αυτών των μέτρων, το δίκαιο του ΠΟΕ μπορεί (έμμεσα) να έχει κάποια σημασία³⁹. Το άμεσο αποτέλεσμα του δικαίου του ΠΟΕ στις έννομες τάξεις των μελών του δεν μπορεί, όπως είναι λογικό, να κηρυχθεί μονομερώς στη μια ή στην άλλη έννομη τάξη: μπορεί να δημιουργηθεί μόνο με δράση στο επίπεδο του ίδιου του ΠΟΕ.

96. Συνεπώς, πρέπει να διατηρηθεί η θέση που διαμόρφωσε το Δικαστήριο στην υπόθεση C-149/96 ότι δηλαδή, «λόγω της φύσεως και της οικονομίας τους οι συμφωνίες ΠΟΕ δεν περιλαμβάνονται κατ' αρχήν στους κανόνες βάσει των οποίων το Δικαστήριο ελέγχει τη νομιμότητα των πράξεων των κοινοτικών οργάνων»⁴⁰. Οι εξαιρέσεις τις οποίες αναφέρει δεν συντρέχουν εν προκειμένω. Το γεγονός και μόνον ότι το κείμενο των διατάξεων της Συμφωνίας για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο⁴¹ είναι ίσως αρκούντως σαφές και δεν περιέχει αιρέσεις ώστε να επιδέχεται άμεση εφαρμογή δεν θεμελιώνει άλλο συμπέρασμα. Πράγματι, οι διατάξεις αυτές δεν παύουν να τελούν υπό τη γενική επιφύλαξη του δικαίου του ΠΟΕ ότι τα μέλη του οργανισμού εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με πλήρη μεταφορά στο εσωτε-

39 — Βλ. απόφαση στην υπόθεση C-149/96, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 36, σημείο 49, με περαιτέρω παραπομπές.

40 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 36, σκέψη 47.

41 — Βλ. σημείο 16 ανωτέρω.

38 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 36, σκέψεις 36 επ.

ρικό δίκαιο και όχι με απευθείας εφαρμογή του δικαίου του ΠΟΕ στις οικείες έννομες τάξεις.

Δ — Τη μεταχείριση

Επιχειρήματα των διαδίκων

97. Η Omega Ltd φρονεί ότι η επίδικη ρύθμιση κάνει αδικαιολόγητη διάκριση μεταξύ των αεροπλάνων στα οποία έχουν τοποθετηθεί νέοι κινητήρες με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3, αφενός, και των πλέον θορυβωδών αεροπλάνων, η εκμετάλλευση των οποίων μπορεί να συνεχιστεί στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού προκύπτει ότι τα αεροπλάνα στα οποία έχουν τοποθετηθεί νέοι κινητήρες μπορούν να φθάσουν τις ίδιες επιδόσεις στο επίπεδο του θορύβου με τα σύγχρονα αεροπλάνα που εμπίπτουν στο κεφάλαιο 3. Η Omega Ltd φρονεί ότι η αντικατάσταση των κινητήρων με νέους δεν δικαιολογεί την πρόσθετη απαίτηση λόγου παρακάμψεως τουλάχιστον 3.

98. Η Omega Ltd επισημαίνει ότι ο εν λόγω κινητήρας αποτελεί μέρος του αρχικού εξοπλισμού ορισμένων αεροπλάνων που εμπίπτουν στο κεφάλαιο 3 όπως είναι το MD 80. Επισημαίνει επίσης ότι, όσον αφορά τον θόρυβο, την κατανάλωση και την εκπομπή καυσαερίων, ο κινητήρας αυτός επιτυγχάνει επιδόσεις συγκρίσιμες με αυτές του κινητήρα που έχει λόγο παρακάμψεως 3 ή μεγαλύτερο.

99. Η Omega Ltd επικρίνει, επίσης, το γεγονός ότι αντιμετωπίζεται κατά τον ίδιο τρόπο η αντικατάσταση των κινητήρων με νέους που έχουν λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 και η τροποποίηση των αεροπλάνων μέσω συστημάτων ηχομονώσεως («hushkits»).

100. Τέλος, η Omega Ltd υποστηρίζει με τις παρατηρήσεις της στην υπόθεση C-27/00 ότι ο καθορισμός λόγου παρακάμψεως είχε ως σκοπό τη δυσμενή αντιμετώπιση των παραγωγών των Ηνωμένων Πολιτειών εφόσον η απαγόρευση των τροποποιημένων αεροπλάνων είχε ήδη αιτιολογηθεί με την αναφορά των στροβιλοκινητήρων του Αμερικανού παραγωγού Pratt & Whitney. Ο εκπρόσωπος της Omega Ltd στην υπόθεση C-122/00 τόνισε πάντως κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι δεν διατύπωσε παρόμοιο ισχυρισμό.

101. Η Βρετανική Κυβέρνηση παρατηρεί σχετικά με την προβαλλομένη διάκριση εις βάρος των Αμερικανών παραγωγών ότι αεροπλάνα με λόγο παρακάμψεως 3 ή μεγαλύτερο διαθέτουν και αμερικανικές και ευρωπαϊκές εταιρίες. Ομοίως, κατά την εν λόγω Κυβέρνηση, ο κινητήρας που χρησιμοποιεί η Omega Ltd δεν είναι ο μόνος με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3, δεδομένου ότι υπάρχει προφανώς τουλάχιστον ένας άλλος, ρωσικός, κινητήρας αυτού του είδους. Εξάλλου, αν ληφθεί υπόψη η διεισδυση των εθνικών οικονομιών, η υπόθεση της δυσμενούς διάκρισης εις βάρος των Αμερικανών παραγωγών είναι κάπως τραβηγμένη. Η Βρετανική Κυβέρνηση εκθέτει τέλος αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους οι συγκρίσεις που κάνει η Omega Ltd με ορισμένους τύπους αεροπλάνων δεν είναι λυσιτελής.

102. Η Irish Aviation Authority φρονεί ότι εν πάση περιπτώσει δικαιολογείται η επιβολή αυστηρότερων απαιτήσεων για τα αεροπλάνα των οποίων οι κινητήρες έχουν αντικατασταθεί με νέους απ' ό,τι για τα παλαιά αεροπλάνα. Δεδομένου εξάλλου ότι ο λόγος παρακάμφεως είναι στοιχείο καθοριστικό για την πρόκληση θορύβου, είναι θεμιτή η διαφορετική αντιμετώπιση των κινητήρων αναλόγως του αν έχουν ή δεν έχουν υψηλό λόγο παρακάμφεως. Τέλος, ο εν λόγω φορέας φρονεί ότι ο κανονισμός επηρεάζει τις ευρωπαϊκές και τις αμερικάνικες επιχειρήσεις στο ίδιο μέτρο.

103. Η Επιτροπή και το Συμβούλιο υπογραμμίζουν την έλλειψη δικαιολογητικού λόγου αυτού του προδικαστικού ερωτήματος και για τον λόγο αυτό στηρίζουν τις παρατηρήσεις τους σε υποθέσεις. Θεωρούν δικαιολογημένη τη διάκριση βάσει του λόγου παρακάμφεως λόγω των συνεπειών που έχει αυτός για τον θόρυβο, την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές καυσαερίων. Ομοίως, η διάκριση όσον αφορά τα αεροπλάνα που φέρουν εκ κατασκευής τον ίδιο κινητήρα δικαιολογείται κατά την άποψή τους από την αρχική πιστοποίηση στο πλαίσιο του κεφαλαίου 3. Η ίση μεταχείριση με τα αεροπλάνα στα οποία τοποθετούνται εκ των υστέρων τέτοιοι κινητήρες υπαγορεύεται από το ότι πρόκειται για σημαντική τροποποίηση της αρχικής κατασκευής και στις δύο περιπτώσεις. Τέλος, φρονούν ότι η ενδεχόμενη διάκριση εις βάρος των Αμερικανών παραγωγών πρέπει να εξεταστεί μόνο στο πλαίσιο των προδικαστικών ερωτημάτων που αφορούν το δίκαιο του ΠΟΕ.

Εκτίμηση

104. Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της ίσης μεταχείρισης επιβάλλει να μην αντιμετωπι-

ζονται κατά διαφορετικό τρόπο οι συγγρίσιμες καταστάσεις και κατά τον ίδιο τρόπο οι διαφορετικές καταστάσεις εκτός αν αυτό δικαιολογείται εξ αντικειμένου⁴².

105. Η ιδιαίτερη έννοια της αρχής αυτής, παράλληλα με την αρχή της αναλογικότητας, είναι ότι απαγορεύει τη λήψη μέτρων που ανταποκρίνονται στην αρχή της αναλογικότητας πλην όμως επηρεάζουν κατά διαφορετικό τρόπο παρόμοιες καταστάσεις χωρίς να υπάρχει αντικειμενική δικαιολογία. Η εξέταση του μέτρου με γνώμονα την αρχή αυτή πρέπει να γίνεται χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το ζήτημα αν — σύμφωνα με την άποψη που υποστηρίζω εν προκειμένω — ο καθορισμός λόγου παρακάμφεως 3 δεν είναι αναγκαίος. Το βασικό ζήτημα είναι να διαπιστωθεί αν αντιμετωπίστηκαν κατά διαφορετικό τρόπο παρόμοιες καταστάσεις χωρίς αυτό να δικαιολογείται αντικειμενικά.

106. Η Omega Ltd αναφέρεται σε τρεις ομάδες συγκρίσεως:

- οι Ευρωπαίοι και οι Αμερικανοί κατασκευαστές στροβιλοκινητήρων·
- τα τροποποιημένα αεροπλάνα και τα αεροπλάνα που εμπίπτουν στο κεφάλαιο 3·

42 — Αποφάσεις της 13ης Απριλίου 2000, C-292/97, Karlsson κ.λπ. (Σύλλογος 2000, σ. 1-2737, σκέψη 39), και της 20ής Σεπτεμβρίου 1988, 203/86, Ισπανία κατά Συμβουλίου (Σύλλογος 1988, σ. 4563, σκέψη 25).

— τα αεροπλάνα που φέρουν νέους κινητήρες με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 και τα αεροπλάνα που είναι απλώς εξοπλισμένα με τα συστήματα ηχομόνωσης «hushkits».

107. Τα διάφορα στοιχεία που προβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας δεν θεμελιώνουν τη διαπίστωση άμεσης ή συγκεκαλυμμένης διάκρισης εις βάρος των επιχειρήσεων των Ηνωμένων Πολιτειών με τον καθορισμό λόγου παρακάμψεως 3. Αν καμία πλέον επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας δεν παράγει και μόνο μία αμερικανική επιχείρηση παράγει στροβιλοκινητήρες με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3, αυτό επιβεβαιώνει μάλλον την άποψη της Επιτροπής ότι οι κινητήρες αυτοί δεν ανταποκρίνονται πλέον στο παρόν στάδιο εξέλιξεως της τεχνολογίας.

108. Η διάκριση μεταξύ των αεροπλάνων στα οποία έχουν τοποθετηθεί νέοι κινητήρες και των αεροπλάνων που έχουν κατασκευαστεί εξ αρχής ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 δικαιολογείται πρωτίστως από λόγους προστασίας των κεκτημένων δικαιωμάτων ή πλεονεκτημάτων. Οι κατασκευαστές που σχεδίασαν και οι εταιρίες που αγόρασαν αεροπλάνα με γνώμονα τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 πρέπει κατ' αρχήν να απολαύουν μεγαλύτερης προστασίας ως προς τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη τους στην καταλληλότητα των αεροπλάνων αυτών προς εκμετάλλευση, από τους παραγωγούς και ιδιοκτήτες αεροπλάνων των οποίων η αρχική κατασκευή δεν πληροί τις προδιαγραφές αυτές. Οι τελευταίοι όφειλαν να αναμένουν ότι, μετά την καθιέρωση των προδιαγραφών του κεφαλαίου 3, δεν θα μπορούσαν πλέον να εκμεταλλεύονται τα αεροπλάνα τους υπό την παρούσα μορφή τους.

109. Υπάρχει εξάλλου ένα τεκμήριο ότι τα πλέον σύγχρονα αεροπλάνα που κατασκευάστηκαν με βάση τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 επιτυγχάνουν κατ' αρχήν καλύτερες επιδόσεις από τα παλαιότερα αεροπλάνα που πληρούν τις προδιαγραφές αυτές μόνον λόγω της τροποποίησής τους.

110. Συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει σύγκριση των τροποποιημένων αεροπλάνων με τα αεροπλάνα που σχεδιάστηκαν εξ αρχής σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3.

111. Όσον αφορά τη σύγκριση μεταξύ των αεροπλάνων στα οποία έχουν τοποθετηθεί νέοι κινητήρες με λόγο παρακάμψεως άνω του 3 και των αεροπλάνων που απλώς προσαρμόστηκαν με συστήματα ηχομόνωσης, η Omega Ltd δεν επικρίνει τη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών αλλά το γεγονός ότι τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισης.

112. Ο κανονισμός επιβάλλει και στις δύο αυτές κατηγορίες την ίδια απαγόρευση και τους εφαρμόζει τις ίδιες εξαιρέσεις. Οι κατηγορίες αυτές διακρίνονται πάντως κατά το ότι η τροποποίηση συνοδεύεται από μείωση της ισχύος των κινητήρων και ταυτόχρονη αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων και της εκπομπής καυσαερίων ενώ οι νέοι κινητήρες τηρούν ήδη τα όρια θορύβου κατά τη λειτουργία υπό συνήθεις συνθήκες. Οι περιστάσεις αυτές έχουν ως δευτερεύον αποτέλεσμα ότι τα τροποποιημένα αεροπλάνα δεν τηρούν κατά κανόνα τα όρια θορύβου του κεφαλαίου 3 παρά μόνον περιθωριακά, δεδομένου ότι κάθε πρόοθητη βελτίωση των επιδόσεων στον τομέα του

θορύβου έχει κατά πάσα πιθανότητα ως συνέπεια τη μείωση της ισχύος.

113. Οι διαφορές μεταξύ ομάδων συγκρίσεως δεν αποκλείουν πάντως όλες την ίση μεταχείριση διότι διαφορετικά κάθε ρύθμιση γενικής εφαρμογής θα ήταν αδύνατη. Αντιθέτως, θα πρέπει να αποδειχθεί ότι οι διαφορές μεταξύ των ομάδων συγκρίσεως υπαγορεύουν ακριβώς διαφορετική μεταχείριση. Όπως προανέφερα, ο νομοθέτης μπορούσε βασιμώς να υποθέσει ότι η τοποθέτηση νέων κινητήρων με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 συνεπάγεται λιγότερο καλές επιδόσεις θορύβου από την τοποθέτηση νέων κινητή-

ρων με υψηλότερο λόγο παρακάμψεως. Το ίδιο ισχύει και για τη σύγκριση με τα αεροπλάνα που κατασκευάστηκαν εξ αρχής σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3. Ο εξοπλισμός με συστήματα ηχομόνωσης οδηγεί επίσης σε λιγότερο καλές επιδόσεις από πλευράς θορύβου. Από τη σκοπιά της αρχής της ίσης μεταχείρισης αυτές οι ομάδες συγκρίσεως εμφανίζουν συνεπώς περισσότερα κοινά στοιχεία παρά διαφορές.

114. Κατά συνέπεια δεν υπάρχει ένδειξη παραβιάσεως της αρχής της ίσης μεταχείρισης.

VI — Πρόταση

115. Προτείνω συνεπώς στο Δικαστήριο να δώσει την ακόλουθη απάντηση:

«Ο κανονισμός (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριοθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου I, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993), είναι άκυρος κατά το μέτρο που απαγορεύει στα άρθρα 2 και 3 την εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας αεριοθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί ώστε να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3, διά της πλήρους αντικατάστασης των κινητήρων με νέους που έχουν λόγο παρακάμψεως κάτω του 3.»