

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL
S. ALBER

van 20 september 2001¹

I — Inleiding

II — Juridisch kader

1. De twee prejudiciële verzoeken betreffen de geldigheid van een bepaling van verordening (EG) nr. 925/1999. Deze verordening beperkt de exploitatie van vliegtuigen op Europese luchthavens ter bescherming tegen geluidhinder. Het Hof wordt verzocht zich uit te spreken over de vraag, of het rechtmatig is dat de verordening vliegtuigen die met geheel nieuwe motoren zijn uitgerust, enkel dan van deze beperkingen uitsluit wanneer deze motoren een zogenoemde omloopverhouding van 3 of meer hebben, terwijl een lagere omloopverhouding tot toepassing van de exploitatiebeperkingen leidt.² Omega Air Ltd (hierna: „Omega Ltd”) is voornemens de Boeing 707 uit te rusten met nieuwe motoren, waarvan de omloopverhouding 1,74 bedraagt.³ Omega beweert dat deze vliegtuigen, dankzij andere technische maatregelen, niet lawaaiëriger zijn en bovendien minder brandstof verbruiken en schoner zijn.

A — Verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993) (hierna: „verordening”)⁴

2. De verordening beoogt een reductie van vliegtuiglawaai op luchthavens in de Gemeenschap, waartoe zij regels stelt voor de exploitatie en inschrijving van oudere vliegtuigen waarbij geluiddempende aanpassingen zijn uitgevoerd. Over de volkenrechtelijke en gemeenschapsrechtelijke achtergrond van de verordening merkt José

1 — Oorspronkelijke taal: Duits.

2 — Voor de feiten, zie punten 17 e.v.

3 — Het begrip „omloopverhouding” wordt in punt 6 toegelicht.

4 — PB L 115, blz. 1; de oorspronkelijke versie werd vervangen door een gerecertificeerde versie (PB L 120, blz. 47).

Valverde López, lid van het Europees Parlement, in zijn verslag⁵ op:

„In verband met de regeling van geluidsemissies van vliegtuigen is het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van centraal belang. In dit verdrag worden vliegtuigen in drie categorieën of hoofdstukken onderverdeeld:

Hoofdstuk 1 omvat vliegtuigen die destijds het meeste lawaai produceerden en die thans niet meer mogen worden gebruikt.

Voor hoofdstuk 2-vliegtuigen voorziet richtlijn 92/14/EEG⁶ voor de periode tussen april 1995 en april 2002 in een geleidelijk exploitatieverbod. Vanaf 1 april 2002 mogen geen hoofdstuk 2-vliegtuigen in de EU meer worden geëxploiteerd, ook niet die vliegtuigen waarvoor in een bijlage bij de bovengenoemde richtlijn vrijstelling is gegeven. Deze hoofdstuk 2-vliegtuigen kunnen echter met zogenoemde „hushkits” (ombouwsets ter beperking van het geluid) worden uitgerust, zodat ze minder lawaai produceren en tot categorie 3 kunnen worden gerekend.

5 — Verslag over het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en werden gecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993), van 21 juli 1998, parlamentsdocument nr. A4-0279/98.

6 — Richtlijn van de Raad van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988) (PB L 76, blz. 21).

Dergelijke met „hushkits” uitgeruste vliegtuigen voldoen echter slechts met een zeer krappe marge aan de normen van hoofdstuk 3 en zijn daarom eigenlijk niet met „echte” hoofdstuk 3-vliegtuigen vergelijkbaar. Zo zijn ze in vergelijking niet alleen lawaaiër en zorgen daarom in de omgeving van een luchthaven voor een aanzienlijke geluidsoverlast, maar ze veroorzaken ook voor wat de CO₂- en andere schadelijke emissies in de lucht betreft een hogere milieubelasting dan modernere hoofdstuk 3-vliegtuigen. Zowel het brandstofverbruik alsook de koolmonoxide- en stikstofemissies van hoofdstuk 2-vliegtuigen met „hushkits” liggen aanzienlijk hoger dan die van echte hoofdstuk 3-vliegtuigen (tot 50 respectievelijk 30 % hoger).”

3. In casu gaat het evenwel niet om de ombouw met behulp van hushkits, maar om volledige hermotorisering. De verordening verbiedt de exploitatie van gehermotoriseerde vliegtuigen op de luchthavens in de Gemeenschap, wanneer deze hermotorisering niet middels geheel nieuwe motoren met een omloopverhouding van 3 of meer heeft plaatsgevonden. Vliegtuigen met nieuwe motoren waarvan de omloopverhouding minder dan 3 bedraagt, kunnen derhalve in beginsel niet in de Gemeenschap worden ingezet. Enkel oudere vliegtuigen die bij de inwerkingtreding van de verordening reeds in de Gemeenschap werden geëxploiteerd, mogen verder worden gebruikt.

4. Voor een goed begrip van het belang van de omloopverhouding wil ik kort

ingaan op de werking van de turbofan-motor.

5. De motoren van een straalvliegtuig produceren hoofdzakelijk twee soorten lawaai. Voor een deel wordt het lawaai veroorzaakt door de mechanische onderdelen van de motor en voor een ander — vanouds ongetwijfeld het belangrijkste — deel door de gasvormige emissies van de motor die in contact komen met de buitenlucht. Deze luchtstroom zorgt voor de stuwing van een straalmotor en wordt gekenmerkt door een hoge temperatuur en snelheid. Hoe hoger deze waarden in verhouding tot de buitenlucht zijn, hoe meer lawaai wordt geproduceerd.

6. In een turbofanmotor wordt het lawaai van turbine-uitstoot gereduceerd door naast de straal door de kernmotor (de eigenlijke turbine) een luchtstroom met lagere snelheid buiten de kernmotor om te voeren via een omloopkanaal. Deze omloop wordt opgewekt door een propeller (fan) aan de voorkant van de motor. De propeller draagt bij aan de totale stuwing van de motor. De omloop leidt ertoe, dat het contact van de kernstraal met de buitenlucht bij het verlaten van de motor minder heftig verloopt. Het geluidsniveau van de turbine-uitstoot is daardoor lager dan zonder omloop. Hoe groter de omloop is in verhouding tot de kernstraal, hoe minder lawaai ontstaat.⁷ De omloopver-

houding van 3 die de verordening als grens hanteert, betekent dat de omloop driemaal groter is dan de kernstraal. In het geval van de door Omega Ltd beoogde motoren is de omloop daarentegen niet eens het dubbele van de kernstraal.

7. Omega Ltd betoogt verder onweersproken, dat de verhoging van de omloopstroom echter tevens een grotere propeller aan de voorkant van de motor noodzakelijk maakt. Naarmate deze propeller groter is, produceert hij meer lawaai. Dit lawaai is groter tijdens de landing, omdat de lagere snelheid van de propeller leidt tot een minder aërodynamische en dus meer luidruchtige luchtstroom.⁸

8. Het verbod op vliegtuigen die zijn gehemotoriseerd met motoren waarvan de omloopverhouding minder dan 3 bedraagt, volgt uit artikel 3 juncto de definitie in artikel 2, punten 1 en 2, van de verordening.

9. Artikel 3, met het opschrift „Niet-conforme vliegtuigen”, luidt als volgt:

„1. Gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen worden met ingang van de toepassingsdatum van deze verordening niet langer in het nationale register van een lidstaat ingeschreven.

⁷ — Op <http://www.jetfire.de/engines.htm>, bezocht op 27 juni 2001, wordt dit uitgedrukt als volgt: „De koude omloopstroom omhult de hete, snelle en luidruchtige uitlaatstraal als een geluidsdemper”.

⁸ — De deskundige van het Britse ministerie van milieu heeft evenwel in het hoofdgeding betoogt, dat het lawaai bij het opstijgen tot nu toe belangrijker is, omdat dit een veel groter deel van de bevolking raakt.

2. De bepalingen van lid 1 zijn niet van toepassing op civiele subsonische straalvliegtuigen die op de toepassingsdatum van deze verordening in een lidstaat ingeschreven waren en sindsdien altijd in de Gemeenschap geregistreerd zijn geweest.

3. Onverminderd de bepalingen van richtlijn 92/14/EEG en in het bijzonder artikel 2, lid 2, daarvan, is met ingang van 1 april 2002 de exploitatie op luchthavens binnen het grondgebied van de Gemeenschap van in derde landen ingeschreven gecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen niet langer toegestaan, tenzij de maatschappij die dergelijke vliegtuigen exploiteert, kan bewijzen dat deze op de toepassingsdatum van deze verordening in de betrokken derde landen ingeschreven waren en vóór die datum, tussen 1 april 1995 en de toepassingsdatum van deze verordening, binnen het grondgebied van de Gemeenschap zijn geëxploiteerd.

4. In de registers van de lidstaten ingeschreven gecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen mogen met ingang van 1 april 2002 niet langer op luchthavens binnen het grondgebied van de Gemeenschap geëxploiteerd worden, tenzij zij vóór de toepassingsdatum van deze verordening binnen dat grondgebied zijn geëxploiteerd."

10. Artikel 2, punt 1, van de verordening omschrijft om te beginnen een „civiel

subsonisch straalvliegtuig" in de zin van de verordening als „een civiel subsonisch straalvliegtuig [...] aangedreven met motoren met een omloopverhouding van minder dan 3". Reeds in deze definitie wordt een omloopverhouding van minder dan 3 als criterium gebruikt. Civiele subsonische straalvliegtuigen voorzien van motoren met een hogere omloopverhouding vallen geheel buiten de werkingssfeer van de verordening.

11. Artikel 2, punt 2, van de verordening omschrijft een „gecertificeerd civiel subsonisch straalvliegtuig" als een

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

12. Volgens artikel 2, punt 3, van de verordening gaat het bij de genoemde hoofdstukken om „de geluidsnormen als gedefinieerd in boekdeel I, deel II, hoofdstuk 2, respectievelijk hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993)”.

13. De vijfde en zesde overweging van de considerans van de verordening motiveren het door de verordening opgelegde verbod als volgt:

„(5) Overwegende dat vliegtuigen van oudere types die zijn aangepast ten einde het gecertificeerd geluidsniveau te verlagen, bij gelijke massa wat lawaai betreft duidelijk minder goed presteren dan vliegtuigen van moderne types die van oorsprong gecertificeerd zijn als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993); dat deze aanpassingen de levensduur van vliegtuigen die normaal al buiten gebruik hadden moeten worden gesteld, verlengen; dat deze wijzigingen de luchtverontreiniging en het brandstofverbruik van vliegtuigmotoren die op oudere technologie zijn gebaseerd, doorgaans doen toenemen; dat vliegtuigen met nieuwe motoren kunnen worden uitgerust om de prestaties wat lawaai betreft vergelijkbaar te maken met die van vliegtuigen welke van oorsprong gecertificeerd zijn als zijnde in overeenstemming met de eisen van hoofdstuk 3;

(6) Overwegende dat een voorschrift dat met ingang van de toepassingsdatum van deze verordening de inschrijving van vliegtuigen van deze oudere aangepaste types in de registers van de lidstaten verbiedt, kan worden beschouwd als een beschermingsmaatregel die verdere verslechtering van de geluidssituatie rondom de communautaire luchthavens dient te voorkomen en de situatie met betrekking tot het brandstofverbruik en de luchtverontreiniging dient te verbeteren.”

14. Het gemeenschappelijke standpunt van de Raad van 16 november 1998⁹ motiveert de invoering van de passage over vliegtuigen met nieuwe motoren als volgt:

„Voorts heeft de Raad expliciet met nieuwe motoren uitgeruste vliegtuigen (namelijk vliegtuigen waarvan de motoren geheel vervangen zijn) uitgesloten, aangezien deze vliegtuigen op het vlak van de geluids-overlast vergelijkbaar presteren als vliegtuigen die oorspronkelijk gecertificeerd waren op grond van de hoofdstuk 3-normen.”

15. Waarom de Raad een omloopverhouding van 3 of meer eist, wordt niet toegeleucht.

⁹ — PB C 404, blz. 1, 7.

B — *WTO-recht*

tologische of geografische factoren of fundamentele technologische problemen.

16. Artikel 2 van de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen¹⁰ bepaalt onder andere:

[...]

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

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

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

III — Feiten

17. De hoofdgedingen zijn aanhangig gemaakt door Omega Ltd en enkele met haar verbonden ondernemingen (hierna tezamen te noemen Omega Ltd).

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

18. Volgens de verwijzingsbeschikking in zaak C-27/00 houdt Omega Ltd zich bezig met de verhandeling van vliegtuigen, vooral de Boeing 707, en verricht zij daarmee samenhangende activiteiten, zoals het onderhoud van vliegtuigmotoren. Omega Ltd heeft een programma opgezet voor de geleidelijke vervanging van de motoren van vliegtuigen van het type Boeing 707 door fabrieksnieuwe motoren, waarvan de omloopverhouding 1,74 bedraagt. De op deze wijze aangepaste vliegtuigen worden hierna aangeduid als Omega 707.

¹⁰ — Bijlage 1 bij de Overeenkomst tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie (PB 1994, L 336, blz. 86).

19. De vliegtuigen waarop dit programma zich richt, worden op dit moment niet in de Gemeenschap geëxploiteerd en worden evenmin voor vluchten naar luchthavens binnen de Gemeenschap ingezet. Bijgevolg zijn de overgangsbepalingen van artikel 3 van de verordening niet van toepassing op deze vliegtuigen. In hun voorgenumen uitvoering mogen zij niet binnen de Gemeenschap worden geëxploiteerd. Om die reden zou de Omega 707 niet rendabel zijn voor potentiële klanten.

20. Omega Ltd betoogt dat haar gehermotoriseerde vliegtuigen aan dezelfde normen voor geluids- en uitlaatgasemissies voldoen als die welke voor niet-uitgesloten vliegtuigen gelden. Haar voornemen om de Boeing 707 van nieuwe motoren te voorzien, wordt door de verordening feitelijk een halt toegeroepen. Het gevolg hiervan is dat zij de verdere bekostiging van haar programma voor hermotorisering niet kan garanderen en financieel nadeel zal leiden.

21. Tijdens de procedure voor het Hof heeft Omega Ltd aanvullende informatie verstrekt over de achtergrond van haar plannen. Het programma voor hermotorisering zou reeds in september 1996 in de openbaarheid zijn gebracht.

22. Omega Ltd betoogt dat zij vóór haar beslissing de mogelijkheid van het gebruik van andere motoren met een hogere omloopverhouding heeft onderzocht. Aangezien het gebruik van dergelijke motoren

ingrijpende en dure veranderingen aan de vliegtuigvleugels noodzakelijk hadden gemaakt, was de keuze op het thans beoogde type motor gevallen.

23. Tot dusver zijn er pas drie programma's geweest voor de gehele hermotorisering van civiele vliegtuigen.¹¹ Volgens Omega Ltd was dat van haar het enige bestaande programma ten tijde van de voorbereiding en de vaststelling van de verordening.

IV — De prejudiciële vragen

24. De High Court of Justice of England and Wales heeft in zijn verwijzingsbeschikking verklaard als volgt:

„Volgens Omega [Ltd] zijn er zes redenen waarom de verordening ongeldig is. Na onderzoek van het verzoek en de bewijsmiddelen acht de High Court, dat drie van deze redenen in aanmerking komen voor verwijzing naar het Hof van Justitie. Zij worden opgenomen in de drie onderdelen

11 — Omega Ltd erkent dat in de twee andere programma's gebruik is gemaakt van motoren met een omloopverhouding van meer dan 3. Omega Ltd verwijst naar een ander programma dat eveneens gebruik maakt van de motoren die zij in het onderhavige geval op het oog heeft, maar dat slechts voorziet in de vervanging van enkele motoren. Aviation Upgrade Technologies Inc. heeft evenwel in het kader van haar „Amendment to Registration of Securities of a Small Business Issuer q. Form 10-SB” van 12 juli 1999 bij de US Securities and Exchange Commission aangegeven, de motoren type Pratt & Whitney JT8D in de Boeing 727 te vervangen door motoren van het type Rolls Royce RB211-535E4 met een omloopverhouding van 4,3.

van de vraag aan het Hof van Justitie verwezen vraag. De High Court verwerpt de drie andere redenen van Omega [Ltd] betreffende respectievelijk discriminatie, gewettigd vertrouwen en schending van het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart.”

25. De High Court of Justice legt daarom aan het Hof de volgende prejudiciële vraag voor:

„Is artikel 2, punt 2, van verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad ongeldig, voorzover daarin een gerecertificeerd civiel subsonisch straalvliegtuig aldus wordt gedefinieerd dat straalvliegtuigen die zijn uitgerust met geheel nieuwe motoren met een omloopverhouding van 3 of meer niet onder de verbodsbepalingen van de verordening vallen, doch vliegtuigen die zijn uitgerust met geheel nieuwe motoren met een omloopverhouding van minder dan 3 wel onder de verbodsbepalingen vallen, in het bijzonder gelet op:

i) de motiveringsplicht krachtens artikel 253 EG-Verdrag;

ii) het algemene evenredigheidsbeginsel;

iii) de rechten die particulieren aan de algemene overeenkomst inzake tarieven en handel en/of aan de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen kunnen ontleenen?”

26. De Ierse High Court ziet zich geconfronteerd met een geschil waarin de geldigheid van de verordening ter discussie wordt gesteld. Wegens zijn onbevoegdheid dienaangaande stelt deze rechterlijke instantie het Hof de navolgende prejudiciële vragen:

„Is artikel 2, punt 2, van verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel 1, deel 2, van hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993), ongeldig, voorzover het onder ‚gerecertificeerde civiele subsonische straalvliegtuigen’ onder meer verstaat civiele subsonische straalvliegtuigen, zoals gedefinieerd in punt 1 van dit artikel 2, die zijn aangepast aan de hoofdstuk 3-normen, omdat zij met geheel nieuwe motoren zijn uitgerust met een omloopverhouding van minder dan 3, in het bijzonder gelet op:

i) de motiveringsplicht krachtens artikel 253 EG;

ii) het beginsel van gelijke behandeling;

28. De verwijzingsbeschikking van de High Court London laakt het ontbreken van enige motivering van de litigieuze regeling.

iii) het evenredigheidsbeginsel;

iv) de verenigbaarheid van die bepaling met de Overeenkomst tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie en in het bijzonder met de daaraan gehechte Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen?”

29. Omega Ltd begrijpt niet, waarom de litigieuze regeling in november 1998 in de ontwerpverordening is opgenomen. Zij zet gedetailleerd uiteen dat in de considerans niets wordt gezegd over de navolgende punten:

— waarom de verordening eigenlijk de hermotorisering van vliegtuigen omvat;

27. In zijn verwijzingsbeschikking verwees de High Court Dublin naar de reeds aanhangige zaak C-27/00 en verzocht om versnelde gemeenschappelijke behandeling van beide zaken.

— waarom de verordening de omloopverhouding als uitsluitingscriterium hanteert;

V — Juridische beoordeling

— waarom de grens bij een omloopverhouding van 3 ligt;

A — De motiveringsplicht

Beoordeling door de verwijzende rechter en standpunten van partijen

— waarom, in tegenstelling tot hetgeen gebruikelijk is in het gemeenschapsrecht, een standaard niet van de daadwerkelijke prestatie, maar van de constructie uitgaat;

- waarom tegen de WTO-overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen in, de vastgestelde internationale normen — hoofdstuk 3 van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago — door een nieuw criterium worden vervangen;
 - waarom de activiteiten van een onderneming zo zwaar wordt geschaad om tot een zo gering voordeel of zelfs nadeel voor de Gemeenschap te komen.
30. Omega Ltd stelt, dat zij begin september 1998 kennis kreeg van het voornemen om het criterium omloopverhouding in te voeren en dat zij onmiddellijk daarop is begonnen haar belangen bij de Commissie, de afgevaardigden van het Europees Parlement en de vertegenwoordigers van de lidstaten onder de aandacht te brengen.
31. Met verwijzing naar de rechtspraak merken de andere partijen op, dat de motivering van een verordening van algemene strekking zich kan beperken tot het weergeven van de algemene situatie die tot de genomen maatregel heeft geleid, alsmede de algemene doelstellingen van de verordening. Het is daarentegen niet noodzakelijk om elke in de verordening opgenomen technische beslissing te motiveren. Zij zijn van mening dat de motivering van de verordening de doelstellingen ervan en de uitgangssituatie voldoende duidelijk maakt, en dat het besluit om een omloopverhouding van 3 vast te stellen een technische maatregel ter verwezenlijking van deze doelstellingen is. Dit hoeft in het geval van een regeling van algemene strekking geen afzonderlijke motivering.
32. De Commissie, de Raad en de regering van het Verenigd Koninkrijk wijzen erop dat de omloopverhouding reeds in andere communautaire regelingen en in het kader van de International Civil Aviation Organization (hierna: „ICAO”) gebruikt werd. Dit zou bij ondernemingen op het gebied van het luchtvervoer bekend zijn.
33. De regering van het Verenigd Koninkrijk acht het ten slotte ontoelaatbaar om bij de beoordeling van de motivering van de verordening rekening te houden met vermeende contradicties in de motivering van het gemeenschappelijke standpunt van de Raad bij de invoering van de litigieuze regeling. Voorts zou de Raad niet gehouden zijn om wijzigingen ten opzichte van een Commissievoorstel te motiveren. Voorts wordt in het gemeenschappelijke standpunt niets gezegd over de betekenis van de omloopverhouding voor de vermindering van de geluidsemissies.
- Stellingname
34. De eisen die gelden voor de motivering van handelingen van algemene strekking zijn volgens de vaste rechtspraak beperkt

van aard. Zo verklaarde het Hof in zijn arrest over de arbeidstijdenrichtlijn dat

„de door artikel 190 EG-Verdrag [thans, na wijziging, artikel 253 EG] vereiste motivering de redenering van de gemeenschapsinstelling die de handeling heeft verricht, weliswaar duidelijk en ondubbelzinnig tot uitdrukking moet doen komen, zodat de belanghebbenden de rechtvaardigingsgronden van de genomen maatregel kunnen kennen en het Hof zijn toezicht kan uitoefenen, doch dat het niet noodzakelijk is, dat alle gegevens, feitelijk of rechtens, daarin worden gespecificeerd”.¹²

35. In zaak C-122/94, aangehaald in het bovenstaande arrest, verklaarde het Hof: „Indien de essentie van het door de instelling nagestreefde doel uit de betwiste handeling blijkt, zou het derhalve nutteloos zijn, voor elke technische keuze van deze instelling een specifieke motivering te verlangen.”¹³

36. Het Hof wijst er geregeld op dat „in het geval van handelingen van algemene strekking in de motivering kan worden volstaan met vermelding van het geheel der omstandigheden die tot de vaststelling van de handeling hebben geleid, en van haar algemene doelstellingen”.¹⁴

37. De considerans van de verordening beschrijft zowel de algemene situatie die tot vaststelling hiervan heeft geleid, als de door de Gemeenschap nagestreefde doelstellingen. De situatie wordt gekenmerkt door de nadelen die voor het leefmilieu uit het luchtverkeer op de luchthavens van de Gemeenschap voortvloeien. De doelstelling van de verordening is vermindering van de geluidshinder, de luchtverontreiniging en het brandstofverbruik.

38. Voorts blijkt uit de considerans dat de verordening strengere eisen wil invoeren dan die welke uit hoofdstuk 3 voortvloeien. De vijfde overweging van de considerans van de verordening preciseert, dat de resultaten van de aanpassingen die aan vliegtuigen worden aangebracht om ze met de normen van hoofdstuk 3 in overeenstemming te brengen, minder bevredigend zijn dan die welke door moderne vliegtuigen worden behaald. Dit is de reden voor de afwijking van de normen van hoofdstuk 3.

39. Reeds met de invoering van het criterium aanpassing wijkt de verordening af van de door Omega Ltd gestelde algemene regelgevingspraktijk om normen op de daadwerkelijke prestatie te baseren. Aanpassing is evenals hermotorisering geen prestatie- maar een constructiekenmerk.

40. De vijfde overweging van de considerans stelt ten slotte zonder voorbehoud vast, dat vliegtuigen die voorzien zijn van nieuwe motoren dezelfde prestaties als toestellen van moderne types *kunnen* bereiken. Het criterium omloopverhouding wordt niet genoemd.

12 — Arrest van 12 november 1996, Verenigd Koninkrijk /Raad (C-84/94, Jurispr. blz. I-5755, punt 74).

13 — Arrest van 29 februari 1996, Commissie/Raad (Jurispr. blz. I-881, punt 29).

14 — Zie bijvoorbeeld de arresten van 19 november 1998, Verenigd Koninkrijk /Raad (C-150/94, Jurispr. blz. I-7235, punt 25), en 13 maart 1968, Beus (5/67, Jurispr. blz. 128, 144).

41. Pas bij de definitie van de begrippen „civiel subsonisch straalvliegtuig” en „ge-recertificeerd civiel subsonisch straalvliegtuig” in artikel 2, punten 1 en 2, van de verordening wordt gebruik gemaakt van het criterium omloopverhouding van minder dan 3 ter bepaling van de vliegtuigtypes die onder de verordening vallen. Het gebruik van dit criterium wordt niet uitdrukkelijk gemotiveerd.

42. Het is evenwel twijfelachtig, of het ontbreken van een dergelijke motivering informatie aan de adressaten van de verordening onthoudt die in de considerans van een verordening moet worden medegedeeld. Uit de verordening als geheel kan worden afgeleid, dat de wetgever ervan uitging dat nieuwe motoren met een omloopverhouding van minder dan 3 slechtere milieukekenmerken vertonen dan motoren met een grotere omloopverhouding of geheel nieuw ontwikkelde vliegtuigen. Aangezien de adressaten van de verordening normaal gesproken gespecialiseerde kennis hebben op het terrein van de vliegtuigtechniek, hadden zij deze conclusie moeten kunnen trekken. Een toelichting op dit punt ware wenselijk geweest, maar deze zou in het onderhavige geval slechts tot weinig meer duidelijkheid hebben geleid. Volgens de hierboven aangehaalde rechtspraak kan hoe dan ook van de motivering van een verordening van algemene strekking niet worden verlangd, dat deze gedetailleerd ingaat op vragen die met motortechniek samenhangen. Of de achterliggende opvatting van de wetgever juist is, is een vraag die niet te maken heeft met de motivering, maar met de appreciatie door de wetgever.

43. Van een uitgebreidere motiveringsplicht zou sprake kunnen zijn, gelet op het feit dat de wetgever — zoals wij nog zullen zien — in het onderhavige geval over een ruime bevoegdheid beschikte. In zoverre heeft het Hof naar aanleiding van Commissiebeschikkingen op het gebied van het landbouwrecht verklaard:

„Wanneer de Commissie over een zo ruime bevoegdheid [voor het beoordelen van ingewikkelde economische situaties] beschikt, moet zij niet alleen de factoren aangeven, die op haar besluit van invloed zijn geweest, maar ook hoever die invloed ging.”¹⁵

44. Deze eis kan naar analogie worden toegepast op alle normatieve maatregelen die op basis van een ruime beoordelingsbevoegdheid worden vastgesteld. Hij heeft evenwel enkel in die zeldzame gevallen zelfstandige betekenis, waarin de gevolgen van de in aanmerking genomen factoren onduidelijk zijn, zodat de desbetreffende verwachtingen van de wetgever een verklaring behoeven. In het onderhavige geval moet het voor alle betrokkenen duidelijk zijn dat motoren met een hoge omloopverhouding door hun constructie in beginsel minder geluid produceren dan motoren met een lage omloopverhouding. Een uitdrukkelijke toelichting in de motivering zou ongetwijfeld de duidelijkheid ten goede zijn gekomen, maar lijkt in dit geval niet onontbeerlijk. Ook indien men deze striktere eis aan de motivering stelt, zou de rechtmatigheid van de litigieuze regeling bijgevolg niet worden aangetast.

¹⁵ — Arrest van 7 april 1992, *Compagnia Italiana Alcool/Commissie* (C-358/90, Jurispr. blz. I-2457, punt 42).

45. Wat de vermeende afwijking van internationale normen en van de WTO-overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen betreft, de communautaire motiveringsplicht kan niet zover gaan dat voor elke regeling de overeenstemming met dergelijke internationale regelingen moet worden aangetoond of een afwijking daarvan moet worden gemotiveerd. Het laatste zou zelfs een impliciete erkenning van een schending van het internationale recht betekenen.

46. Bijgevolg kan de rechtmatigheid van het gebruik van de omloopverhouding van 3 als drempelwaarde niet op grond van de motivering van de verordening ter discussie gesteld.

B — *Het evenredigheidsbeginsel*

Argumenten van partijen

47. Partijen zijn het erover eens dat een maatregel volgens het evenredigheidsbeginsel geschikt en noodzakelijk dient te zijn voor de verwezenlijking van zijn doel. Ook zijn partijen het er in beginsel over eens dat de litigieuze regeling de bescherming van het milieu beoogt door in de eerste plaats de geluidshinder, maar ook het brandstofverbruik en de luchtverontreiniging te verminderen.

48. Omega Ltd is evenwel van mening dat het Hof de naleving van het evenredigheidsbeginsel nauwgezet dient te onderzoeken, aangezien de litigieuze regeling volgens haar afwijkt van het Verdrag van Chicago, de vroegere gemeenschapsregeling en het recht van de WTO, en haar handelsactiviteiten ernstig schaadt, zonder de Gemeenschap echter een overeenkomstig voordeel te verschaffen. Zij voegt daaraan toe, dat de gemeenschapswetgever in het onderhavige geval niet dringend een maatregel behoeft te treffen en kon wachten totdat exacte wetenschappelijke gegevens beschikbaar waren ter beoordeling van de situatie.

49. Omega Ltd betwist zowel de geschiktheid als de noodzaak van de litigieuze regeling om dit doel te verwezenlijken. Volgens haar houdt de vaststelling van de omloopverhouding in het geheel geen rekening met het daadwerkelijk geproduceerde lawaai. Omega Ltd erkent weliswaar dat de omloopverhouding van betekenis is voor de geluidsemissies van een motor, maar betoogt dat de vliegtuigen die door haar van nieuwe motoren worden voorzien, op grond van bijzondere technische maatregelen in elk opzicht vergelijkbaar zijn met moderne vliegtuigen die aan de normen van hoofdstuk 3 voldoen en waarvan de motoren een duidelijk hogere omloopverhouding hebben.

50. Omega Ltd heeft geschatte waarden overgelegd voor de Omega 707 alsmede referentiewaarden voor de Airbus A300-B4-203 en de Boeing 767-200 JT90-7R4D, die motoren hebben met een omloopverhouding van 3 of meer. Volgens deze cijfers zou de Omega 707 bij het opstijgen en de laterale meting iets meer lawaai, bij de landing daarentegen iets

minder lawaai produceren. Het lijkt er zelfs op, dat de vergeleken vliegtuigen bij de landing meer lawaai produceren dan de Omega 707 bij laterale meting.

51. Voorts merkt Omega Ltd op dat de uitstoot van koolwaterstoffen, koolmonoxide en stikstofoxide van de door haar beoogde motoren lager is dan die van de straalmotoren van de Airbus A300-B4-203 — een vergelijkbaar vliegtuig — en dat de uitstoot van koolwaterstoffen en stikstofoxide zelfs lager dan die van alle vergelijkbare vliegtuigen is. Ook het verbruik van de door haar omgebouwde Boeing 707 is volgens Omega Ltd meer dan 40 % gunstiger dan dat van een Airbus A300-B4-203.

52. Omega Ltd benadrukt dat de litigieuze regeling hoe dan ook niet noodzakelijk is. Het zou duidelijk minder ingrijpend zijn geweest wanneer voor het lawaai, de luchtverontreiniging en het brandstofverbruik grenswaarden waren vastgesteld in plaats van de constructie van de vliegtuigmotoren te regelen. Die methode zou ook in overeenstemming zijn geweest met de traditie in het gemeenschapsrecht, het Verdrag van Chicago en de WTO gevolgde benadering.

53. De andere partijen — de regering van het Verenigd Koninkrijk, de Irish Aviation Authority, de Raad en de Commissie — achten de verordening daarentegen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

54. Zij wijzen erop dat op grond van de ruime normatieve bevoegdheid van de wetgever de rechter enkel mag toetsen, of er geen sprake is van een kennelijke beoordelingsfout, misbruik van bevoegdheid dan wel overschrijding van de grenzen van de beoordelingsbevoegdheid. In het hoofdgeding verwees het Britse ministerie van milieu naar de rechtspraak van het Hof op landbouwgebied, volgens welke een verordening alleen in strijd met het evenredigheidsbeginsel kan worden verklaard, indien zij kennelijk ongeschikt is ter verwezenlijking van het nagestreefde doel.

55. De andere partijen benadrukken voorts, dat de verordening niet alleen een vermindering van de geluidsemisies beoogt, maar ook andere nadelen voor het milieu dient te beperken. Zij zijn van mening dat de omloopverhouding van een motor onlosmakelijk met de geluidsemisies, maar ook met het brandstofverbruik en de gasvormige emissies verbonden is.

56. Volgens de regering van het Verenigd Koninkrijk blijkt uit het verslag van de deskundige van het Britse ministerie van milieu in het hoofdgeding, dat de grens tussen lawaaiige en minder lawaaiige motoren bij een omloopverhouding van 3 moet worden getrokken. De Commissie betoogt dat het in feite niets uitmaakt, of de grens bij een omloopverhouding van 2 of van 3 wordt getrokken. In de praktijk worden geen motoren gebruikt, waarvan de omloopverhouding tussen deze beide waarden ligt. De regering van het Verenigd Koninkrijk weerlegt gedetailleerd de vergelijkingen die Omega Ltd met andere vliegtuigtypes heeft gemaakt.

57. De bovengenoemde deskundige van het Britse ministerie van milieu heeft in zijn verslag aan de Commissie uiteengezet dat naast de subjectieve beoordeling van de resultaten op een aantal meetpunten, ook rekening moet worden gehouden met de invloed van het aldaar gemeten geluidsniveau voor de omvang van de „noise print”, dat wil zeggen het gebied dat onder een bepaald geluidsniveau te lijden heeft. Volgens deze deskundige leidt een vermindering met 5 decibel tot een reductie van dit gebied bij de start met meer dan 50 %, en een vermindering met nogmaals 5 decibel zou in een reductie van meer dan 80 % resulteren.

58. De regering van het Verenigd Koninkrijk en de Irish Aviation Authority merken op dat de vaststelling van geluidsnormen niet in dezelfde mate aan de ruimere milieudoelstellingen van de verordening tegemoet kan komen als de litigieuze regeling, waarvan tevens een vermindering van het brandstofverbruik en de gasvormige emissies kan worden verwacht.

59. De Commissie en de Raad wijzen erop dat de meting van vliegtuiglawaai zeer ingewikkeld is. Voorts heeft de verordening niet de bedoeling vooruit te lopen op de vaststelling van nieuwe normen in de ICAO. Ten slotte merken zij op dat alle betrokkenen vanaf 1998 van de komende verordening op de hoogte hadden kunnen zijn.

60. Het Verenigd Koninkrijk, de Commissie en de Raad bleven, na specifiek hierover te zijn ondervraagd, uitdrukkelijk bij hun

standpunt dat de eis van een omloopverhouding van 3 minder beperkend is dan de vaststelling van nieuwe normen voor geluidsemissies, brandstofverbruik en gasvormige emissies. Enerzijds is het aantal gehermotoriseerde vliegtuigen betrekkelijk klein. Anderzijds is het uitwerken van nieuwe normen een enorme taak en vereist in het bijzonder de medewerking van internationale instellingen. De bestaande geluidsnormen betreffen het hele vliegtuig, de normen voor bepaalde gasvormige emissies hebben op de motoren betrekking. Volgens het Verenigd Koninkrijk, de Commissie en de Raad zijn zij niet geschikt voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de verordening.

Stellingname

1) De te gebruiken maatstaf

a) Het evenredigheidsbeginsel

61. Het Hof definieert het evenredigheidsbeginsel als volgt:

„Het evenredigheidsbeginsel behoort volgens vaste rechtspraak van het Hof tot de algemene beginselen van het gemeenschapsrecht. Volgens dit beginsel zijn maatregelen waarbij de deelnemers aan het economische verkeer financiële lasten worden opgelegd, slechts rechtmatig wanneer zij geschikt en noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de legitieme doelstel-

lingen die met de betrokken regeling worden nagestreefd. Daarbij geldt, dat wanneer een keuze mogelijk is tussen meerdere geschikte maatregelen, die maatregel moet worden gekozen die de minste belasting met zich brengt; voorts mogen de op te leggen lasten niet onevenredig zijn aan het nagestreefte doel.”¹⁶

Een maatregel is derhalve enkel evenredig, indien hij geschikt en noodzakelijk en niet onevenredig aan het nagestreefte doel is.

62. Dit beginsel geldt niet alleen in het geval van financiële lasten, maar voor elke beoordeling van een conflict tussen de doelstellingen van communautaire maatregelen en de daaruit voortvloeiende beperkingen van door het recht beschermde belangen.¹⁷

b) De beoordelingsbevoegdheid van de wetgever

63. De hierbij aan te wenden toetsingscriteria worden door het Hof evenwel gerelativeerd:

„Wanneer het een gebied betreft waarop de gemeenschapswetgever complexe beoor-

delingen dient te verrichten op basis van technische en wetenschappelijke gegevens die snel kunnen veranderen, dient de rechterlijke toetsing van de uitoefening van die bevoegdheid beperkt te blijven tot de vraag, of er geen sprake is van een kennelijke dwaling of misbruik van bevoegdheid dan wel of de betrokken instelling de grenzen van haar beoordelingsbevoegdheid niet klaarblijkelijk heeft overschreden.”¹⁸

64. De litigieuze regeling berust op dergelijke complexe beoordelingen „op basis van technische en wetenschappelijke gegevens die snel kunnen veranderen”. Bijgevolg is de rechterlijke toetsing van de evenredigheid op de aangegeven wijze beperkt.¹⁹

c) Geen beperking van de toetsing tot de geschiktheid

65. Uitgaande van de formuleringen in de vaste rechtspraak op het gebied van de landbouw zou deze toetsing zelfs nog beperkter kunnen worden. Op dat gebied verklaart het Hof bij de toetsing van de evenredigheid geregeld dat „aan de rechtmatigheid van op dit gebied vastgestelde

¹⁶ — Arrest van 11 juli 1989, *Schraeder* (265/87, Jurispr. blz. 2237, punt 21).

¹⁷ — Zie bijvoorbeeld het arrest in zaak C-84/94 (aangehaald in voetnoot 12, punt 57) en de arresten van 13 mei 1997, *Duitsland/Parlement en Raad* (C-233/94, Jurispr. blz. I-2405, punt 54), en 2 april 1998, *Norbrook Laboratories* (C-127/95, Jurispr. blz. I-1531, punt 89).

¹⁸ — Arrest *Norbrook Laboratories* (aangehaald in voetnoot 17, punt 90).

¹⁹ — Zie, wat het vervoerbeleid betreft, de gevoegde zaken *SAM Schifffahrt en Stapf* (C-248/95 en C-249/95, Jurispr. 1997, blz. I-4475, punten 23 e.v.).

maatregelen slechts afbreuk [kan] worden gedaan, wanneer de maatregel kennelijk ongeschikt is ter bereiking van het door de bevoegde instelling ermee nagestreefde doel”.²⁰ De mate van noodzakelijkheid en de verhouding tussen de litigieuze maatregel en het nagestreefde doel zouden dan geen rol meer spelen.²¹

67. Daaruit kan worden geconcludeerd, dat kennelijke beoordelingsfouten ten aanzien van de noodzakelijkheid en de verhouding tussen de maatregel en het nagestreefde doel ook tot nietigverklaring van de litigieuze regeling kunnen leiden.²⁵

d) Onderzoek naar kennelijke beoordelingsfouten

66. Een nadere beschouwing leert evenwel dat zaken waarin het Hof zich enkel heeft gebogen over de geschiktheid, geen vragen betreffende de noodzakelijkheid of de evenredigheid aan het beoogde doel opwerpen. Bovendien zijn er arresten van het Hof²² en het Gerecht van Eerste Aanleg²³ alsmede conclusies²⁴, waarin deze formulering wel is gebruikt, maar vervolgens toch is ingegaan op de noodzakelijkheid en evenredigheid.

68. In het arrest Nölle heeft het Hof de voorwaarden voor een kennelijke fout bij de vaststelling van anti-dumpingverordeningen nader omschreven.²⁶ De in dat kader vereiste vaststelling van dumping kan geschieden op basis van een vergelijking met de prijzen die de producenten van het betreffende product in een vergelijkbaar land vragen. Het Hof onderzoekt vervolgens „of de instellingen bij de beoordeling van de geschiktheid van het gekozen land wezenlijke factoren buiten beschouwing hebben gelaten, en of de gegevens van het dossier zo nauwgezet zijn onderzocht, dat de normale waarde kan worden geacht op passende en niet onredelijke wijze te zijn vastgesteld”.

69. In het kader van deze toetsing verklaarde het Hof dat een kennelijke beoordelingsfout moet worden aangetoond. Kan

20 — Arrest Schraeder (aangehaald in voetnoot 16, punt 22), zie ook arresten van 13 november 1990, Fedesa e.a. (C-331/88, Jurispr. blz. I-4023, punt 14); 5 oktober 1994, Crispolti (C-133/93, C-300/93 en C-362/93, Jurispr. blz. I-4863, punt 42); 15 april 1997, Bakers of Nailsea (C-27/95 Jurispr. blz. I-1847, punt 38); 5 mei 1998, National Farmers' Union (C-157/96, Jurispr. blz. I-2211, punt 61), en 16 december 1999, UDL (C-101/98, Jurispr. blz. I-8841, punt 31).

21 — Aldus in de in voetnoot 20 aangehaalde arresten Schraeder (punt 23), National Farmers' Union (punten 65 e.v.) en UDL (punten 32 e.v.).

22 — Arrest van 8 februari 2000, Emesa Sugar (C-17/98, Jurispr. blz. I-675, punten 53 e.v.).

23 — Arrest van 7 juli 1999, Wirtschaftsvereinigung Stahl/Commissie (T-106/96, Jurispr. blz. II-2155, punt 143).

24 — Conclusies van advocaat-generaal Cosmas van 10 december 1996, Affish (C-183/95, Jurispr. 1997, blz. I-4315, punt 80), 28 mei 1998, Zaninotto (C-375/96, Jurispr. 1998, blz. I-6629, punten 131 e.v.), en 16 december 1999, Gascogne Limousin Viandes (C-56/99, Jurispr. 2000, blz. I-3079, I-3081, punten 57 en 59), advocaat-generaal Ruiz-Jarabo Colomer van 5 december 1996, Eridania Beghin-Say (C-103/96, Jurispr. 1997, blz. I-1453, punten 41 en 43), advocaat-generaal Saggio van 27 januari 2000, KVS International (C-301/98, Jurispr. 2000, blz. I-3583, I-3585, punten 55 e.v.) en advocaat-generaal La Pergola van 30 september 1997, NIFPO en Northern Ireland Fishermen's Federation (C-4/96, Jurispr. 1998, blz. I-681, punt 69).

25 — Zie arrest SAM Schiffahrt en Stapf (aangehaald in voetnoot 19, punten 67 e.v.).

26 — Arrest van 22 oktober 1991 (C-16/90, Jurispr. blz. I-5163, punt 13).

dit bewijs niet worden geleverd, dan werkt dit in het nadeel van degene die de onrechtmatigheid van een verordening aanvoert.²⁷

van de wetgever geleverd, dan mag het Hof deze fout niet negeren. Dit geldt a fortiori ingeval de wetgever reeds tijdens de wetgevingsprocedure op de hoogte had moeten zijn van de belangrijkste feiten.

70. Werden daarenboven reeds tijdens de wetgevingsprocedure concrete feiten aangevoerd die ingaan tegen de opvatting van de wetgever, dan kan deze gehouden zijn om met die feiten rekening te houden.²⁸

2) Toepassing op het prejudiciële verzoek

71. De standpunten van het Hof in het kader van anti-dumpingzaken kunnen uiteraard niet zonder meer op andere zaken worden toegepast. Hoewel verordeningen waarbij anti-dumpingrechten worden ingesteld, naar hun aard en strekking normatieve maatregelen zijn, kunnen zij productie-, import- of exportondernemingen rechtstreeks en individueel raken.²⁹ Naar hun aard dienen zij bijgevolg tussen wetgeving en individuele beschikkingen te worden ingedeeld. De gevolgen van dit eigen karakter blijven evenwel beperkt tot voornamelijk het procesrecht, met name de bevoegdheid van de betrokken ondernemingen om beroep in te stellen. De uitspraken in het arrest Nölle betreffende de toetsingscriteria voor kennelijke beoordelingsfouten doen daarentegen, bij de toepassing daarvan op normatief handelen in de klassieke zin van het woord, geen bijzondere problemen rijzen. Wordt in het kader van een prejudicieel verzoek overtuigend bewijs van een beoordelingsfout

72. Gelet op het voorgaande berust de litigieuze regeling op een kennelijke beoordelingsfout, indien onomstotelijk wordt aangetoond dat

- zij ongeschikt is om milieuschade door vliegtuigen — in het bijzonder lawaai — te verminderen,
- zij niet het minst belastende middel vormt om dit doel op even doeltreffende wijze te bereiken, of

27 — Arrest Nölle (aangehaald in voetnoot 26, punt 17).

28 — Arrest Nölle (aangehaald in voetnoot 26, punt 32).

29 — Arrest van 15 februari 2001, Nachi Europe (C-239/99, Jurispr. blz. I-1197, punt 21, met verdere verwijzingen).

- wanneer de belasting die de regeling met zich brengt, in geen verhouding staat tot dit doel.

a) Doel van de regeling

73. Het normatieve doel van de verwijzing naar een omloopverhouding van 3 of meer is de vermindering van milieuschade door het vliegverkeer, met name wat geluidsemissies, brandstofverbruik en gasvormige emissies betreft. Deze grenswaarde is vastgesteld op basis van de opvatting dat motoren met een omloopverhouding van 3 of meer stiller en zuiniger zijn en tegelijkertijd minder uitlaatgassen emitteren dan motoren met een omloopverhouding van minder dan 3.

b) Geschiktheid

74. Van een kennelijke fout bij de beoordeling van de geschiktheid is sprake, indien vaststaat dat hoofdstuk 2-vliegtuigen, die worden voorzien van nieuwe motoren met een omloopverhouding van minder dan 3, wat geluidsemissies, brandstofverbruik en gasvormige emissies betreft op zijn minst vergelijkbaar zijn met hoofdstuk 3-vliegtuigen.

75. Als ik goed zie, twisten partijen niet over het brandstofverbruik en de gasvormige emissies. Verschil van mening bestaat over en weer enkel ten aanzien van de beoordeling van het geluidsniveau dat kan

worden verwacht bij gehermotoriseerde vliegtuigen. De door Omega Ltd overgelegde cijfers leiden evenwel niet noodzakelijk tot de conclusie dat de door haar van nieuwe motoren voorziene vliegtuigen net zo stil zullen zijn als vliegtuigen waarbij reeds bij de bouw met de geluidsnormen van hoofdstuk 3 is rekening gehouden. Uit metingen bij het opstijgen en uit laterale metingen blijken althans hogere waarden dan die van de vergeleken vliegtuigen. Gesteld dat de bewering van Omega Ltd dat het menselijk oor beneden de 3 decibel geen verschil in geluid kan waarnemen, juist is, dan zouden de vliegtuigen van Omega Ltd bij laterale meting hoorbaar meer geluid produceren, terwijl er bij het opstijgen geen hoorbaar verschil zou zijn en hun voordeel bij de landing op de grens van het auditief waarneembare zou liggen. In beginsel blijft de wetgever binnen de grenzen van zijn beoordelingsbevoegdheid wanneer hij in deze situatie de nadelen van de vliegtuigen van Omega Ltd zwaarder laat wegen dan hun voordelen.

76. Bovendien heeft Omega Ltd deze waarden niet in de praktijk gemeten, maar kan zij enkel schattingen overleggen. Bijgevolg heeft Omega Ltd niet overtuigend aangetoond dat de litigieuze regeling klaarblijkelijk ongeschikt was om het doel van een verbeterde milieubescherming te verwezenlijken.

77. Vóór de geschiktheid van de omloopverhouding als criterium voor vliegtuigen met een lager geluidsniveau pleit ten slotte ook dat de gemeenschapswetgever zich reeds in andere regelingen heeft gebaseerd op de gedachte, dat een hogere omloopverhouding een aanwijzing is voor stillere motoren. Een omloopverhouding van 2

wordt in artikel 2, lid 1, van richtlijn 92/14 en artikel 4, sub e, van richtlijn 89/629/EEG³⁰ als *alternatief* gebruikt voor de inachtneming van geluidsnormen. Dit alternatief voor de inachtneming van geluidsnormen wordt ook reeds in overweging gegeven in de resoluties A31-11 en A32-8 van de vergadering van de ICAO, waarin de lidstaten wordt gevraagd om, wanneer zij vervroegd toepassing geven aan de drempels van dat hoofdstuk 3, in een uitzondering te voorzien voor vliegtuigen die zijn uitgerust met straalmotoren met een hoge omloopverhouding.

78. Bijgevolg kan niet worden gezegd dat het criterium omloopverhouding ongeschikt is voor de vermindering van vliegtuiglawaai.

c) Noodzakelijkheid

79. Van een kennelijk fout bij de beoordeling van de noodzakelijkheid is sprake, indien er andere maatregelen zijn die net zo geschikt zijn om het beoogde doel te verwezenlijken, maar die producenten in de situatie van Omega Ltd minder en derden niet zwaarder belasten.

80. Een mogelijkheid in dit opzicht is de vaststelling van aparte, concrete normen

voor lawaai, brandstofverbruik en schadelijke emissies, die, naargelang de doelstelling van de regeling, zelfs verder kunnen gaan dan de eisen van hoofdstuk 3. Een regeling van die opzet zou op zijn minst net zo geschikt zijn om het doel te verwezenlijken, aangezien zij in elk geval de naleving van deze normen zou garanderen. Het criterium omloopverhouding als zodanig vormt daarentegen geen waarborg voor precieze normen voor de afzonderlijke milieufactoren. Het schept enkel het vermoeden dat gecertificeerde vliegtuigen betere waarden zullen vertonen dan niet-gecertificeerde vliegtuigen. Dit criterium zou evenwel, op zijn minst in theorie, ook de exploitatie van vliegtuigen respectievelijk motoren met slechtere waarden toelaten.

81. De vaststelling van concrete normen zou tegelijkertijd minder belastend zijn, aangezien de keuzevrijheid van vliegtuigbouwers en luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot de technische oplossing voor de verwezenlijking van het beoogde doel niet wordt beperkt. Zoals Omega Ltd terecht opmerkt, wordt deze opvatting bevestigd door het recht betreffende openbare aanbestedingen, zowel dat van de EU als dat van de WTO. Artikel 18, lid 4, van richtlijn 93/38/EEG³¹, artikel 14, lid 6 van richtlijn 92/50/EEG³² en artikel VI, lid 2, sub a, van het Agreement on Government Procurement³³ bepalen elk dat eisen met

31 — Richtlijn van de Raad van 14 juni 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie (PB L 199, blz. 84).

32 — Richtlijn van de Raad van 18 juni 1992 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening (PB L 209, blz. 1).

33 — Bijlage 4 bij de overeenkomst tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie van 15 april 1994 in Marrakesh (PB 1994, L 336, blz. 273).

30 — Richtlijn van de Raad van 4 december 1989 betreffende de beperking van de geluidsemissie van civiele subsonische straalvliegtuigen (PB L 363, blz. 27).

betrekking tot de gebruikte techniek enkel bij wijze van uitzondering en om objectieve redenen zijn toegestaan. Dezelfde gedachte vindt men terug in artikel 2.8 van de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen.³⁴

82. De argumenten die in de onderhavige zaak tegen dergelijke normen zijn aangevoerd, zijn niet overtuigend. Er is geen duidelijke reden, waarom deze normen beperkt zouden moeten blijven tot het geluid en niet ook het brandstofverbruik en de gasvormige emissies zouden mogen omvatten. De Commissie mag dan gelijk hebben, wanneer zij beweert dat de overeenstemming van een type vliegtuig met deze normen lastiger is vast te stellen dan het enkel controleren van de omloopverhouding. Aan de andere kant betoogt zij ook, dat op zijn minst de geluidsnormen reeds in het kader van de nog steeds noodzakelijke certificering van het vliegtuigtype ten behoeve van de naleving van hoofdstuk 3 worden gecontroleerd. Striktere normen zouden op dit onderzoek kunnen inhaken. Voor het overige kan er geen bezwaar tegen bestaan om de kosten van aanvullend onderzoek ten laste te laten komen van degene die om certificering van een vliegtuigtype verzoekt.

83. De aanname van de wetgever, die partijen in het onderhavige geding in beginsel niet hebben weten te weerleggen, dat gehermotoriseerde vliegtuigen die zijn voorzien van motoren met een omloopverhouding van 3 of meer, minder geluid produceren, zou — al naargelang hoe streng dergelijke normen zouden zijn —

zelfs grond kunnen zijn om deze vliegtuigen van het mogelijk kostbare, bijkomende bewijs van naleving van dergelijke normen vrij te stellen.

84. Wat het vooruitlopen op striktere internationale normen betreft, kunnen Europese normen weliswaar in politieke maar zeker niet in juridische zin hierop prejudiciëren. Voorts zie ik niet in, waarom internationale instellingen bij de vaststelling van nieuwe normen dienen te worden betrokken, wanneer een bijkomend en internationaal niet gebruikt criterium eenzijdig kan worden vastgesteld.

85. Verdere aanwijzingen voor het ontbreken van de noodzaak van een regeling die enkel de omloopverhouding als criterium hanteert, zijn de verwijzingen naar de omloopverhouding die tot dusver in de richtlijnen 92/14 en 89/629 en de ICAO-resoluties A31-11 et A32-8 zijn opgenomen. Volgens deze regelingen kunnen vliegtuigen worden gecertificeerd, indien zij hetzij voldoen aan grenswaarden voor geluid, hetzij een omloopverhouding van 2 of meer, respectievelijk een hoge omloopverhouding hebben. Deze regelingen gaan er klaarblijkelijk vanuit, dat ook vliegtuigen met een lagere omloopverhouding kunnen voldoen aan grenswaarden voor geluid.

86. Ten slotte werd ter terechtzitting uiteengezet, dat ook in het ontwerp voor een binnenkort vast te stellen nieuwe versie van hoofdstuk 4 van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago de komende generatie geluidsnormen niet op basis van de omloopverhouding, maar enkel op basis van concrete grenswaarden voor geluid wordt vastgesteld.

34 — Zie hiervóór, punt 16.

87. Bijgevolg berust de invoering van de omloopverhouding als criterium voor het verbod van de exploitatie van vliegtuigen die van nieuwe motoren zijn voorzien, op een kennelijk onjuiste beoordeling van de noodzakelijkheid. De regeling is derhalve ongeldig.³⁵

ten. Bovendien speelde het element van de wederkerigheid in de bovengenoemde zaak geen rol, omdat het om de verplichtingen van volkenrechtelijke rechtssubjecten krachtens internationaal recht ging. Bijgevolg is Omega Ltd van mening, dat het Hof deze rechtspraak dient te verlaten.

C — GATT 1994 en de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen

Argumenten van partijen

88. In zaak C-27/00 verklaarde Omega Ltd, dit punt gelet op het arrest in zaak C-149/96³⁶ te laten vallen, behoudens wijziging van de rechtspraak van het Hof. In zaak C-122/00 uitte zij evenwel kritiek op dit arrest, die zou moeten leiden tot nietigverklaring van de litigieuze regeling wegens schending van het WTO-recht.

90. Ook indien het Hof in beginsel de rechtstreekse werking van het WTO-recht in de Gemeenschap onverminderd wenst uit te sluiten, kan het volgens Omega Ltd niettemin nagaan of bepaalde specifieke voorschriften voldoende duidelijk en onvoorwaardelijk zijn voor rechtstreekse toepassing. In tegenstelling tot andere WTO-regels is aan deze voorwaarden voldaan in het geval van de bepalingen van de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen³⁷. De litigieuze regeling is in diverse opzichten kennelijk in strijd met deze bepalingen, die door Omega Ltd in detail worden besproken.

89. Volgens Omega Ltd maakt het Hof bij de beoordeling van de overeenstemming van gemeenschapsrechtelijke maatregelen met internationale overeenkomsten namelijk het onderscheid of deze „op grondslag van wederkerigheid en wederzijds voordeel” zijn aangegaan. Dit onderscheid heeft evenwel geen zin, aangezien alle internationale overeenkomsten op deze basis berus-

91. De regering van het Verenigd Koninkrijk, de Ierse Aviation Authority, de Commissie en de Raad verwijzen naar het arrest in zaak C-149/96, volgens hetwelk een eventueel conflict met het WTO-recht de geldigheid van een verordening niet aantast. Subsidiair voeren zij aan, dat de bepalingen van de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen³⁷ niet geschonden zijn.

35 — Een verbod van gehermotoriseerde vliegtuigen lijkt overigens om dezelfde redenen aanvechtbaar.

36 — Arrest van 23 november 1999, Portugal/Raad (Jurispr. blz. I-8395, punt 47).

37 — Zie hiérvóór, punt 16.

Stellingname

92. Omega Ltd miskent de grondslag van de rechtspraak van het Hof. Doorslaggevend is dat geschillen met betrekking tot de inhoud van het WTO-recht zijn gebaseerd op onderhandelingen tussen de regeringen. Het WTO-recht geeft weliswaar de voorkeur aan intrekking van onwettige maatregelen, maar laat ook andere oplossingen toe — bijvoorbeeld schikking, betaling van compensatie en opschorting van toezeggingen. Het Hof heeft zich hierover gedetailleerd uitgesproken in zijn arrest in zaak C-149/96.³⁸

93. De erkenning door het gemeenschapsrecht van een eenzijdige rechtstreekse werking van verplichtingen krachtens het WTO-recht zou de positie van de Gemeenschap in dergelijke onderhandelingen ernstig benadelen.

94. Echter, ook uit het zicht van het WTO-recht lijkt een rechtstreeks beroep op WTO-regelingen tegenover maatregelen van WTO-leden niet op zijn plaats. Ongeacht hun formulering zijn alle WTO-regelingen onderworpen aan een algemeen voorbehoud dat de betrokken staten verschillende mogelijkheden biedt om op een schending van die regelingen te reageren.

95. Bijgevolg staat het niet aan het Hof, maar aan de WTO respectievelijk haar leden om voor de naleving van het WTO-recht in de betrokken rechtssystemen te zorgen. Rechtstreekse werking van WTO-voorschriften is duidelijk geen onderdeel van hun inhoud. Wat het gemeenschapsrecht betreft, kan een dergelijke werking van de WTO-voorschriften niet originair van aard zijn, maar enkel voortvloeien uit omzettingsmaatregelen. In dat verband kan het WTO-recht (indirect) van betekenis zijn.³⁹ Rechtstreekse werking van het WTO-recht in de rechtssystemen van haar leden kan daarentegen redelijkerwijs niet eenzijdig door afzonderlijke rechtssystemen tot stand worden gebracht, maar enkel op WTO-niveau.

96. Bijgevolg dient onverminderd te worden vastgehouden aan het standpunt van het Hof in zaak C-149/96, dat „WTO-overeenkomsten, gelet op hun aard en opzet, in beginsel niet behoren tot de normen waaraan het Hof de wettigheid van handelingen van de gemeenschapsinstellingen toetst”.⁴⁰ De aldaar genoemde uitzonderingen zijn in casu niet van toepassing. Het enkele feit dat de bepalingen van de Overeenkomst inzake technische handelsbelemmeringen⁴¹ wellicht voldoende precies en onvoorwaardelijk zijn om een rechtstreekse werking toe te laten, kan niet tot een andere uitkomst leiden. Zij blijven namelijk onderworpen aan de algemene voorwaarde van WTO-recht, dat de leden hun verplichtingen niet door rechtstreekse toepassing van het WTO-recht in

39 — Zie arrest in zaak C-149/96 (aangehaald in voetnoot 36, punt 49, met verdere verwijzingen).

40 — Aangehaald in voetnoot 36, punt 47.

41 — Zie hiervóór, nummer 16.

38 — Aangehaald in voetnoot 36, punten 36 e.v.

hun rechtsorde, maar uitsluitend door de concrete omzetting van deze verplichtingen nakomen.

99. Verder heeft Omega Ltd kritiek op het feit dat de hermotorisering met motoren waarvan de omloopverhouding minder dan 3 bedraagt, en de ombouw van vliegtuigen met behulp van hushkits op dezelfde wijze wordt behandeld.

D — *Gelijke behandeling*

Argumenten van partijen

97. Omega Ltd is van mening dat de litigieuze regeling een ongerechtvaardigd onderscheid maakt tussen vliegtuigen die zijn voorzien van nieuwe motoren met een omloopverhouding van minder dan 3, en luidruchtigere vliegtuigen waarvan de exploitatie op Europese luchthavens mag worden voortgezet. Uit de vijfde overweging van de considerans van de verordening volgt dat gehermotoriseerde vliegtuigen wat lawaai betreft even goed kunnen presteren als moderne hoofdstuk 3-vliegtuigen. Bijgevolg rechtvaardigt hermotorisering niet het bijkomende vereiste van een omloopverhouding van 3 of meer.

98. Omega Ltd wijst op het bestaan van hoofdstuk 3-vliegtuigen — de MD 80's — die reeds van huis uit met de geplande motoren zijn uitgerust. Voorts zijn de prestaties van deze motoren wat lawaai, brandstofverbruik en gasvormige emissies betreft vergelijkbaar met die waarvan de omloopverhouding 3 of meer bedraagt.

100. Ten slotte betoogt Omega Ltd in haar opmerkingen in zaak C-27/00 dat de vaststelling van een omloopverhouding producenten in de Verenigde Staten discrimineert, aangezien voor het verbod van gehermotoriseerde vliegtuigen reeds op de motoren van de Amerikaanse fabrikant Pratt & Whitney is gewezen. Ter terechtzitting benadrukte de vertegenwoordiger van Omega Ltd in zaak C-122/00 evenwel, dat hij dit niet had gesteld.

101. Wat de vermeende discriminatie van Amerikaanse producenten betreft, betoogt de regering van het Verenigd Koninkrijk dat zowel Amerikaanse als Europese fabrikanten vliegtuigen met een omloopverhouding van 3 of meer aanbieden. Ook is de door Omega Ltd gebruikte motor niet de enige motor waarvan de omloopverhouding minder dan 3 bedraagt, aangezien er waarschijnlijk ten minste nog één Russische motor van dit type bestaat. Voor het overige gaat, gelet op de internationale verwevenheid, de veronderstelling van discriminatie te ver. De regering van het Verenigd Koninkrijk zet gedetailleerd uiteen, waarom de vergelijkingen die Omega Ltd trekt met bepaalde typen vliegtuigen mank gaan.

102. De Irish Aviation Authority is van mening, dat het hoe dan ook gerechtvaardigd is om gehermotoriseerde vliegtuigen aan striktere eisen te onderwerpen dan oude vliegtuigen. Aangezien de omloopverhouding bovendien doorslaggevend is voor het geluidsniveau, kunnen motoren met een hoge omloopverhouding anders worden behandeld dan motoren met een lage omloopverhouding. Ten slotte worden Amerikaanse en Europese ondernemingen door de verordening in gelijke mate geraakt.

103. De Commissie en de Raad achten de motivering van deze prejudiciële vraag onvoldoende en baseren hun opmerkingen bijgevolg op veronderstellingen. De op de omloopverhouding gebaseerde differentiatie is gerechtvaardigd op grond van het verband van dit criterium met het geluidsniveau, het brandstofverbruik en de gasvormige emissies. Verder is het onderscheid ten opzichte van vliegtuigen die van huis uit met dezelfde motor zijn uitgerust, gerechtvaardigd omdat dit van meet af aan reeds gecertificeerde hoofdstuk 3-vliegtuigen zijn. De gelijke behandeling met gehermotoriseerde vliegtuigen vloeit voort uit het feit dat in beide gevallen de constructie ingrijpend gewijzigd is. Ten slotte kan een mogelijke benadeling van Amerikaanse producenten enkel in het kader van de prejudiciële vragen over het WTO-recht worden behandeld.

Stellingname

104. Volgens vaste rechtspraak van het Hof mogen vergelijkbare situaties niet ver-

schillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij een dergelijke behandeling objectief gerechtvaardigd is.⁴²

105. De bijzondere betekenis van dit beginsel, naast het evenredigheidsbeginsel, ligt hierin dat het de vaststelling van in beginsel evenredige maatregelen verbiedt wanneer zij vergelijkbare situaties ongelijk behandelen zonder dat hiervoor een objectieve rechtvaardigingsgrond bestaat. Wat dit onderdeel van de toetsing betreft doet het derhalve niet ter zake of — zoals ik meen — de verwijzing naar een omloopverhouding van 3 niet noodzakelijk is. Doorslaggevend is, of vergelijkbare situaties zonder objectieve rechtvaardiging verschillend behandeld worden.

106. Omega Ltd noemt drie verschillende vergelijkingsgroepen:

— Europese en Amerikaanse motorproducenten;

— aangepaste vliegtuigen en hoofdstuk 3-vliegtuigen;

42 — Arresten van 13 april 2000, Karlsson e.a. (C-292/97, Jurispr. blz. I-2737, punt 39), en 20 september 1988, Spanje/Raad (203/86, Jurispr. blz. 4563, punt 25).

— vliegtuigen die zijn uitgerust met nieuwe motoren waarvan de omloopverhouding minder dan 3 bedraagt, en vliegtuigen die enkel met behulp van hushkits zijn aangepast.

107. Er zijn onvoldoende aanwijzingen naar voren gebracht voor een rechtstreekse of indirecte discriminatie van in de Verenigde Staten gevestigde fabrikanten door het gebruik van het criterium van de omloopverhouding van 3 of meer. Het feit dat geen enkele onderneming binnen de Europese Gemeenschap en nog slechts één Amerikaanse onderneming motoren met een omloopverhouding van minder dan 3 produceert, bevestigt veeleer de opvatting van de Commissie dat dergelijke motoren niet meer voldoen aan de huidige stand van de techniek.

108. Het onderscheid tussen vliegtuigen die van nieuwe motoren zijn voorzien of aangepaste vliegtuigen, en vliegtuigen die van huis uit zijn ontwikkeld om aan de eisen van hoofdstuk 3 te voldoen, wordt vooral gerechtvaardigd door overwegingen van bescherming van verkregen rechten. De fabrikanten die op basis van de normen van dat hoofdstuk 3 vliegtuigen hebben ontwikkeld en de maatschappijen die dergelijke vliegtuigen hebben gekocht, moeten in beginsel een grotere bescherming van hun gewettigd vertrouwen in de exploitbaarheid van die vliegtuigen genieten dan de vliegtuigbouwers en eigenaars van vliegtuigen waarvan de oorspronkelijke constructie niet aan die normen voldoet. Laatstgenoemden moesten er rekening mee houden, dat met de invoering van de hoofdstuk 3-normen hun vliegtuigen niet meer in hun bestaande vorm kunnen worden geëxploiteerd.

109. Voorts moet ervan uit worden gegaan dat vliegtuigen van recentere datum die reeds met het oog op de hoofdstuk 3-normen zijn ontwikkeld, in beginsel beter presteren dan oudere vliegtuigen die enkel als gevolg van een aanpassing aan de normen van hoofdstuk 3 voldoen.

110. Bijgevolg zijn aangepaste vliegtuigen niet vergelijkbaar met vliegtuigen die van huis uit met inachtneming van de eisen van hoofdstuk 3 zijn ontwikkeld.

111. Met betrekking tot de vergelijking van vliegtuigen die zijn uitgerust met nieuwe motoren waarvan de omloopverhouding minder dan 3 bedraagt, en vliegtuigen die enkel met behulp van hushkits zijn aangepast, laakt Omega Ltd niet de ongelijke behandeling maar de gelijke behandeling van beide categorieën vliegtuigen.

112. Beide categorieën vliegtuigen worden door de verordening aan hetzelfde verbod en dezelfde uitzonderingen onderworpen. Zij verschillen evenwel in zoverre van elkaar dat aanpassing gepaard gaat met een vermindering van het motorvermogen en een gelijktijdige toename van het brandstofverbruik en de gasvormige emissies, terwijl nieuwe motoren reeds bij normaal gebruik aan de desbetreffende geluidsnormen voldoen. Deze omstandigheden hebben als bijkomend gevolg dat aangepaste vliegtuigen in veel gevallen slechts marginaal aan de geluidsnormen van hoofdstuk 3 voldoen, aangezien elke verdere verbetering

van de geluidsemissie waarschijnlijk tot verlies van vermogen leidt.

113. Niet elk verschil tussen vergelijkingsgroepen staat evenwel in de weg aan gelijke behandeling, anders zou geen enkele algemene regeling mogelijk zijn. De toets moet zijn of de verschillen tussen de vergelijkingsgroepen juist tot een ongelijke behandeling nopen. Zoals reeds gezegd, kon de wetgever ervan uitgaan dat een hermotorisering met motoren met een omloopverhouding van minder dan 3 tot slechtere prestaties op het punt van geluidsreductie leidt dan een hermotorisering met motoren

met een hogere omloopverhouding. Hetzelfde geldt voor de vergelijking met vliegtuigen die van huis uit zijn ontwikkeld rekening houdend met de eisen van hoofdstuk 3. Ook de aanpassing met behulp van hushkits zou echter tot slechtere geluidsprestaties leiden. Uit het oogpunt van het gelijkheidsbeginsel zijn er derhalve tussen de aangevoerde vergelijkingsgroepen meer overeenkomsten dan verschillen.

114. Bijgevolg is er geen aanwijzing voor een schending van het beginsel van gelijke behandeling.

VI — Conclusie

115. Bijgevolg geef ik in overweging te beslissen als volgt:

„Verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gerecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993) is ongeldig voorzover de artikelen 2 en 3 ervan de exploitatie in de Gemeenschap verbieden van civiele subsonische straalvliegtuigen die, om te voldoen aan de normen van hoofdstuk 3, zijn aangepast door middel van hermotorisering met geheel nieuwe motoren met een omloopverhouding van minder dan 3.”