PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS

2007. gada 27. jūnijā *

Lieta T-182/06

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv H. Sevenstere [*H. Sevenster*] un M. de Hrāfe [*M. de Grave*], pārstāvji,

prasītāja,

pret

Eiropas Kopienu Komisiju, ko pārstāv M. Patakja [*M. Patakia*], A. Alkovers San Pedro [*A. Alcover San Pedro*] un H. van Vlīts [*H. van Vliet*], pārstāvji,

atbildētāja,

par prasību atcelt Komisijas 2006. gada 3. maija Lēmumu 2006/372/EK par valsts noteikumu projektu, ko saskaņā ar [EKL] 95. panta 5. punktu paziņojusi Nīderlandes Karaliste un kurā noteiktas daļiņu emisijas robežvērtības transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem (OV L 142, 16. lpp.).

* Tiesvedības valoda — holandiešu.

EIROPAS KOPIENU PIRMĀS INSTANCES TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs I. Legāls [*H. Legal*], tiesneši I. Višņevska-Bjalecka [*I. Wiszniewska-Białecka*] un E. Moavero Milanēzi [*E. Moavero Milanesi*],

sekretārs H. Palasio Gonsaless [*J. Palacio González*], galvenais administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2007. gada 29. martā,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Atbilstošās tiesību normas

1 EKL 95. panta 4.–6. punktā ir noteikts:

"4. Ja pēc tam, kad Padome vai Komisija ir noteikusi saskaņošanas pasākumu, kāda dalībvalsts uzskata par vajadzīgu atstāt spēkā savus noteikumus 30. pantā minēto būtisko iemeslu dēļ vai nolūkā aizsargāt vidi vai darba vidi, tā dara Komisijai zināmus šos noteikumus, kā arī pamatojumu to atstāšanai spēkā.

5. Turklāt, neskarot 4. punktu, ja pēc tam, kad Padome vai Komisija paredzējusi saskaņošanas pasākumu, kāda dalībvalsts uzskata, ka tai jāievieš savi noteikumi, kas pamatojas uz jauniem zinātnes datiem vides vai darba vides aizsardzības jomā un ir saistīti ar īpašu problēmu, kas šai dalībvalstij radusies pēc saskaņošanas pasākuma paredzēšanas, tā dara Komisijai zināmus plānotos noteikumus, kā arī pamatojumu to ieviešanai.

6. Komisija sešos mēnešos pēc 4. un 5. punktā minētās paziņošanas apstiprina vai noraida attiecīgos valsts noteikumus, iepriekš pārbaudot, vai tie nav patvaļīgas diskriminācijas līdzeklis vai slēpts ierobežojums tirdzniecībā starp dalībvalstīm un nerada šķēršļus iekšējā tirgus darbībai.

Ja šajā laikā Komisija lēmumu nav pieņēmusi, 4. un 5. punktā minētos noteikumus uzskata par apstiprinātiem.

Komisija var informēt attiecīgo dalībvalsti, ka šajā punktā minēto laiku var vēl pagarināt uz laiku līdz sešiem mēnešiem, ja to attaisno jautājuma sarežģītība un cilvēku veselība netiek apdraudēta."

2 Padomes 1996. gada 27. septembra Direktīvas 96/62/EK par apkārtējā gaisa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 296, 55. lpp.) 7. panta 3. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis izstrādā rīcības plānus, kur gadījumiem, kad pastāv apkārtējā gaisa piesārņojuma līmeņu robežvērtību un/vai trauksmes sliekšņu pārsniegšanas risks, paredz īstermiņa pasākumus šā riska un šādu notikumu varbūtējā ilguma samazināšanai. Šajos plānos katrā konkrētā gadījumā var paredzēt ierobežot un vajadzības gadījumos pārtraukt darbības, ieskaitot mehānisko transportlīdzekļu satiksmi, kas izraisa robežvērtību pārsniegšanu.

3 Saskaņā ar Direktīvas 96/62 11. panta 1. punkta a) apakšpunktu dalībvalstis informē Komisiju par gadījumiem, kad pārsniegta piesārņojuma robežvērtības un pielaides summa deviņu mēnešu laikā kopš katra gada beigām.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 13. oktobra Direktīva 98/69/EK, kas attiecas uz pasākumiem pret gaisa piesārņošanu, kuru rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem, un ar ko groza Direktīvu 70/220/EEK (OV L 350, 1. lpp.), stājās spēkā 1998. gada 28. decembrī, tās publicēšanas datumā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

5 Šajā dokumentā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, kas ietilpst, pirmkārt, M kategorijas (vieglās automašīnas) transportlīdzekļu jomā, kas definēti Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīvas 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu (OV L 42, 1. lpp.) A iedaļas II pielikumā — izņemot transportlīdzekļus, kuru maksimālā masa ir lielāka par 2500 kg —, un, otrkārt, uz N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļiem (kravas transportlīdzekļi ar maksimāli atļauto svaru 1305 kg) attiecina makrodaļiņu (PM) koncentrāciju masas robežvērtību 25 mg/kg apmērā.

6 Saskaņā ar Direktīvas 98/69 2. panta 1. punktu:

"[..] neviena dalībvalsts, pamatojoties uz iemesliem, kas saistīti ar gaisa piesārņošanu ar emisijām no [mehāniskajiem] transportlīdzekļiem, nedrīkst:

— atteikties piešķirt EK tipa apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 4. panta 1. punktu,

— atteikties piešķirt valsts tipa apstiprinājumu,

— aizliegt reģistrēt, pārdot vai sākt ekspluatēt transportlīdzekli saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 7. pantu,

ja minētie transportlīdzekļi atbilst ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 70/220/EEK prasībām."

7 Padomes 1999. gada 22. aprīļa Direktīva 1999/30/EK par robežvērtību noteikšanu sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu, makrodaļiņu un svina koncentrācijai apkārtējā gaisā (OV L 163, 41. lpp.) kopā ar Direktīvu 96/62 nosaka robežvērtības, kuras it īpaši ir piemērojamas makrodaļiņu "PM_{10}" koncentrācijām apkārtējā gaisā, un tās ir juridiski saistošas kopš 2005. gada 1. janvāra.

8 Direktīvas 1999/30 piemērošanas mērķiem makrodaļiņas PM_{10} ir definētas šādi:

"11) "PM_{10}" nozīmē makrodaļiņas, no kurām 50 % iziet caur kanālu, kura efektīvais aerodinamiskais šķērsgriezums ir 10 μm."

9 Direktīvas 1999/30 5. pantā ir noteikts, ka dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka makrodaļiņu koncentrācija apkārtējā gaisā III pielikuma 1. punktā norādītajos termiņos nepārsniedz tajā noteiktās robežvērtības.

10 Turklāt, kaut arī tajā nav runāts par pašlaik spēkā esošiem noteikumiem, tomēr var precizēt, ka 2005. gada 21. decembrī Komisija pieņēma priekšlikumu regulai, kas saukta par "Euro 5", samazinot līdz 5 mg/kg makrodaļiņu emisiju, ko rada transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, kas ietilpa, pirmkārt, M kategorijā (vieglās automašīnas) un, otrkārt, N_1 kategorijas I klasē (kravas transportlīdzekļi ar maksimāli atļauto svaru 1305 kg), [noteikto] Kopienu robežvērtību.

11 Ja priekšlikumu pieņemtu tā pašreizējā veidā, šī jaunā Kopienas robežvērtība stātos spēkā 2009. gada septembra beigās attiecībā uz jauniem šo divu kategoriju transportlīdzekļu tipiem un 2011. gada janvāra beigās — visiem attiecīgajiem jaunajiem transportlīdzekļiem.

Prāvas priekšvēsture

12 Ar 2005. gada 2. novembra vēstuli Nīderlandes Karaliste saskaņā ar EKL 95. panta 5. punktu darīja zināmu Komisijai savu nodomu pieņemt dekrētu, kas paredzētu no 2007. gada 1. janvāra, atkāpjoties no Direktīvas 98/69 noteikumiem, attiecināt [prasību] par makrodaļiņu emisiju robežvērtību 5 mg/kg uz jauniem M_1 kategorijas un N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru.

13 Sava lūguma atļaut atkāpi pamatojumam Nīderlandes Karaliste precizēja, ka ar Direktīvu 1999/30 noteiktās makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtības bija pārsniegtas vairākās tās teritorijas daļās. Tāpat paziņotāja dalībvalsts uzskatīja, ka tā nevar ievērot savus Kopienu pienākumus noteiktajos termiņos, kaut arī Direktīva 1999/30 paredzēja tai veikt jebkādu tādu pasākumu, kas vajadzīgs makrodaļiņu koncentrāciju samazināšanai.

14 Nīderlandes Karaliste uzsvēra, ka makrodaļiņas tai bija pamats vislielākajām raizēm sakarā ar augsto iedzīvotāju blīvumu valstī un palielināto infrastruktūras koncentrāciju salīdzinājumā ar pārējām Eiropas valstīm, kas radīja augstāku makrodaļiņu emisiju līmeni uz km^2. Iedzīvotāji bija pakļauti piesārņojumam sakarā ar transportlīdzekļu satiksmes tuvumu apdzīvotajām zonām un citiem intensīviem zemes izmantošanas veidiem. Attiecībā uz Nīderlandi šis aspekts bija īpaši būtisks, ņemot vērā vairumā valsts reģionu novēroto satiksmes intensitāti. Ievērojamas ceļa izcelsmes makrodaļiņu rašanās vietu, pirmkārt, apbūvētās zonās un, otrkārt, dzīvojamo zonu līmenī sekas izpaužas kā lielas iedzīvotāju daļas pakļaušana īpaši kaitīgām kvēpu makrodaļiņām, ko ietver transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, izplūdes gāzes.

15 Nīderlandes Karaliste vēlreiz apliecināja, ka tā ir saskārusies ar nozīmīgu ārvalsts izcelsmes piesārņojumu, jo divām trešdaļām no valstī konstatētajiem 45 % atrofisko makrodaļiņu koncentrācijām ir ārvalsts izcelsme. No tā izriet, ka tikai 15 % no vidējās valsts makrodaļiņu koncentrācijas varēja ietekmēt valsts normas par vides aizsardzību.

16 Visbeidzot Nīderlandes Karaliste apliecināja, ka ir piešķīrusi lielāku prioritāti makrodaļiņu, kuras radījuši vieglie un kravas transportlīdzekļi, emisiju samazināšanai. Faktiski Nīderlandes Karaliste deva priekšroku emisiju samazināšanai, kuras rodas no šiem transportlīdzekļiem, kas saskaņā ar tās teikto bija atbildīgi par 70 % ceļa izcelsmes emisiju. Paziņotāja dalībvalsts precizēja, ka Nīderlandē bija reģistrēts neparedzēts to transportlīdzekļu, kas ir aprīkoti ar dīzeļmotoru, skaita pieaugums Direktīvas 98/69 izstrādes laikā.

17 Paziņotais atkāpi ietverošais pasākums bija regulējuma noteikuma, kas koncentrēts uz ceļu satiksmi un uz tiem transportlīdzekļiem un degvielu, kas ir mazāk

piesārņojoši, neatņemama sastāvdaļa. Tas bija piemērojams vieglajiem un kravas transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, ar pirmo reģistrāciju pēc 2006. gada 31. decembra.

18 Dekrēta projekta konkrētas sekas bija filtra, kas samazina dīzeļa kvēpos esošo makrodaļiņu daudzumu, uzstādīšana, bet tas nebūtu piemērojams transportlīdzekļiem, kas reģistrēti citā Eiropas Savienības dalībvalstī.

19 Dekrēta projektā noteiktā striktākā emisiju norma nekādi nemainīja noteikto transportlīdzekļu tipu homologācijas procedūras, ne arī transportlīdzekļu, kas ieguvuši EK homologāciju citās dalībvalstīs, reģistrācijas nosacījumus.

20 Savukārt policija un iestādes, kurām ir jāveic periodiskas noteikto transportlīdzekļu kontroles pēc dekrēta stāšanās spēkā, varētu pārbaudīt, vai vieglais vai vieglais kravas transportlīdzeklis spēj ievērot jauno robežvērtību — 5 mg/km.

21 Ar 2005. gada 23. novembra vēstuli Komisija aplieciņāja Nīderlandes valdības paziņojuma saņemšanu un to informēja, ka sešu mēnešu termiņš, kas tai noteikts ar EKL 95. panta 6. punktu, lai izlemtu par lūgumiem atļaut atkāpi, ir sācies 2005. gada 5. novembrī, nākamajā dienā pēc paziņojuma saņemšanas.

22 Nīderlandes gaisa kvalitātes 2004. gada novērtējuma ziņojumu, kas tika veikts saskaņā ar Direktīvu 96/62, nodeva Komisijai 2006. gada 8. februārī un tā to reģistrēja šī paša gada 10. februārī.

23 Ar 2006. gada 10. marta vēstuli Nīderlandes iestādes informēja Komisiju par 2006. gada martā *Milieu- en Natuurplanbureau* (Nīderlandes Aģentūra, kas veic ietekmes uz vidi novērtējumus; turpmāk tekstā — "*MNP*") veikto novērtējumu ar nosaukumu "Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek" (Jauni norādījumi par makrodaļiņu problemātikas apjomu).

24 Lai izvērtētu Nīderlandes iestāžu izvirzīto argumentu pamatotību, Komisija lūdza zinātnisku un tehnisku palīdzību konsultantu konsorcijam, kuru koordinē *Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuur-wetenschappelijk onderzoek* (Nīderlandes Lietišķo zinātņu pētniecības organizācija, turpmāk tekstā — "*TNO*").

25 Šī organizācija iesniedza savu ziņojumu Komisijai 2006. gada 27. martā.

26 Ar 2006. gada 3. maija Lēmumu 2006/372/EK par valsts noteikumu projektu, kuru saskaņā ar [EKL] 95. panta 5. punktu paziņojusi Nīderlandes Karaliste un kurā noteiktas daļiņu emisijas robežvērtības transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem (OV L 142, 16. lpp., turpmāk tekstā — "Lēmums"), Komisija noraidīja paziņotā dekrēta projektu tādēļ, ka "Nīderlandes Karaliste [nebija] pierādījusi "īpašas problēmas esamību attiecībā uz Direktīvu 98/69" [un tādēļ, ka] "paziņotais pasākums [nebija] samērīgs ar iecerētajiem mērķiem".

Process un lietas dalībnieku prasījumi

27 Ar 2006. gada 12. jūlijā iesniegto prasības pieteikumu Nīderlandes Karaliste cēla prasību atcelt Lēmumu. Pamatojoties uz Pirmās instances tiesas reglamenta 76. a pantu, tā tajā pašā dienā iesniedza pieteikumu izskatīt tās prasību paātrinātā procesā.

28 Komisija iesniedza savus apsvērumus par pieteikumu izskatīt lietu paātrinatā procesā 2006. gada 8. augustā un savu iebildumu rakstu — šī paša gada 6. oktobrī.

29 Ar 2006. gada 26. oktobra lēmumu Pirmās instances tiesa (ceturtā palāta) apmierināja pieteikumu izskatīt lietu paātrinātā procesā.

30 Tika uzklausīti lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un to atbildes uz mutvārdu jautājumiem, ko Pirmās instances tiesa uzdeva 2007. gada 29. marta tiesas sēdē.

31 Nīderlandes valdības prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

— atcelt Lēmumu;

— piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

32 Komisijas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

— prasību noraidīt;

— piespriest prasītājai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

33 Nīderlandes valdība uzskata, ka Lēmums ir pretrunā EKL 95. panta materiāltiesiskajiem noteikumiem un EKL 253. panta pienākumam norādīt pamatojumu, jo, pirmkārt, tas noraida īpašas problēmas pastāvēšanu Nīderlandē, kas radās pēc Direktīvas 98/69 pieņemšanas, un tas tika pieņemts, nepārbaudot atbilstīgos datus, ko attiecīgā dalībvalsts nodeva, otrkārt, tajā paziņotais dekrēta projekts tika uzskatīts par nesamērīgu ar mērķiem, ko bija nodomājusi īstenot Nīderlandes Karaliste, un, treškārt, tāpēc, ka šajā lēmumā paziņotā projekta pārbaudē ir ņemts vērā starptautiskais juridiskais konteksts.

34 Runājot par īpašas problēmas pastāvēšanu Nīderlandē, Nīderlandes valdība apstrīd lēmumu, ņemot vērā divus aspektus. Pirmkārt, Komisija nepamatoti ir noliegusi īpašās apkārtējā gaisa kvalitātes problēmas esamību Nīderlandē. Otrkārt, Komisija, nepaskaidrojot iemeslus, nav ņēmusi vērā Nīderlandes iestāžu pienācīgi iesniegtos dokumentus savā vērtējumā par problēmas specifiskumu, tādējādi pārkāpjot gan tās rūpības pienākumu, gan pienākumu norādīt lēmumu pamatojumu.

35 Vispirms ir jāpārbauda prasības argumentācijas otrā daļa par problēmas specifiskumu, ar ko Nīderlandes Karaliste uzskata, ka ir saskārusies.

Par nepieciešamo rūpības pienākuma un pienākuma norādīt pamatojumu trūkumu, sakarā ar ko novērtējums par apkārtējā gaisa kvalitātes problēmu Nīderlandē ir spēkā neesošs

Lietas dalībnieku argumenti

36 Nīderlandes valdība uzskata, ka Komisija nav izpildījusi savu rūpības pienākumu, nepārbaudot, nenorādot tam iemeslu, atbilstīgos datus, ko tā tai iesniedza [noteiktā] termiņā līdz Lēmuma pieņemšanai.

37 Pretēji tam, kā apgalvots Lēmuma 41. punktā, Komisijas rīcībā attiecībā uz Nīderlandi bija atbilstīgie dati par 2004. gadu.

38 Ja Komisija būtu ievērojusi savu rūpības pienākumu un būtu ņēmusi vērā neseno informāciju, tā būtu varējusi secināt īpašas problēmas rašanos Nīderlandē pēc Direktīvas 98/69 pieņemšanas.

39 Komisija atzīst, ka pretēji tam, ko tā apgalvojusi Lēmuma 41. punktā, Nīderlandes Karaliste patiešām oficiāli iesniedza tās 2004. gada novērtējuma ziņojumu līdz Lēmuma pieņemšanai. Tomēr no tā nevar secināt rūpības trūkumu lietas materiālu pārbaudē.

40 Nīderlandes Karaliste iesniedza šo ziņojumu vairāk nekā četrus mēnešus pēc iesniegšanas termiņa, kas tai bija noteikts ar Direktīvas 96/62 11. panta 1. punkta a) apakšpunktu, beigām. Valsts pasākuma paziņošana 2005. gada 2. novembrī tādējādi nebija saistīta ar šiem datiem.

41 Komisija prasīja Nīderlandes Karalistei iesniegt šo informāciju pēc iespējas ātrāk un pēc tās saņemšanas nodot to *TNO*, tai lūdzot to ņemt vērā savā ziņojumā par Nīderlandes Karalistes [izteikto] lūgumu atļaut atkāpi.

42 *TNO* Nīderlandes Karalistes [sniegto] 2004. gada novērtējuma ziņojumu ņēma vērā savā izpētē un Lēmuma apsvērumos.

Pirmās instances tiesas vērtējums

43 Kā *TNO* to atzīmēja sava ziņojuma 29. lappusē, uz ko Komisija — par ko nav strīda — ir balstījusies, lai pieņemtu Lēmumu, un kura apgalvojumus un secinājumus Nīderlandes valdība netika apstrīdējusi, "vēl nevar tikt veikts salīdzinājums ar 2004. gadu [..], jo datu par 2004. gadu pārbaude ir aizkavējusies sakarā ar to, ka vairākas dalībvalstis, tostarp Nīderlandes Karaliste, ir iesniegušas savu informāciju ar nokavēšanos".

44 Tomēr no Lēmuma saistībā ar jautājumu par īpašo apkārtējā gaisa kvalitātes problēmu Nīderlandē izriet, ka pēdējie dati, ko sniegušas Nīderlandes iestādes, tika iekļauti *TNO* ziņojumā. Konkrēti šī dokumenta iepriekš minētajā 29. lappusē ir precizēts, ka:

"No sākuma datiem, ko sniedza Nīderlandes Karaliste attiecībā uz pārsniegšanu 2004. gadā, ir redzama situācija, kas atšķiras no situācijas 2003. gadā. Visās zonās ir konstatēta PM_{10} pārsniegšana par vismaz vienu robežvērtību, kam pieskaitīta pielaides norma."

45 Turklāt *TNO* sava ziņojuma 29. lappusē un Komisija Lēmuma 41. punktā atkārto noteiktus iepriekš minētā *MNP* 2006. gada marta ziņojuma secinājumus.

46 Visbeidzot, kā tas izriet no Lēmuma 42. punkta, arī ņemot vērā jauno Nīderlandes valdības nodoto informāciju, kas ietverta *MNP* ziņojumā, Komisija ir atteikusies uzskatīt, ka ir konstatēts, ka pastāv īpaša problēma par to, kā Nīderlandes Karaliste ievēro ar Direktīvu 1999/30 noteiktās makrodaļiņu robežvērtību koncentrācijas.

47 Šādos apstākļos Komisijai nevar pārmest, ka nav pārbaudīti nesenie dati, ko tai ir iesniegusi Nīderlandes valdība līdz Lēmuma pieņemšanai.

48 No tā noteikti izriet, ka attiecībā pret Komisiju nevar arī izvirzīt iebildumu par to, ka nav norādīti šīs varbūtējās neizpildes iemesli.

49 Tādējādi argumentus, ka Komisija ir pārkāpusi savu rūpības pienākumu un pienākumu norādīt pamatojumu, nevar pieņemt.

Par Komisijas atteikumu atzīt apkārtējā gaisa kvalitātes problēmas Nīderlandē īpašo raksturu

Ievada apsvērumi

50 Dalībvalstij, kas atsaucas uz EKL 95. panta 5. punktu, ir jāpierāda, ka šī noteikuma piemērošanai izvirzītie nosacījumi ir izpildīti (Pirmās instances tiesas 2005. gada 5. oktobra spriedums lietā T-366/03 *Land Oberösterreich* un Austrija/Komisija, Krājums, II-4005. lpp., 63. punkts; skat. arī pēc analoģijas ar EKL 95. panta 4. punktu Tiesas 2003. gada 20. marta spriedumu lietā C-3/00 Dānija/Komisija, *Recueil*, I-2643. lpp., 84. punkts).

51 Savā lūgumā atļaut atkāpi Nīderlandes Karaliste pamatoja paziņoto valsts pasākumu, uzsverot, ka apkārtējā gaisa kvalitāte neatbilda normām, kas definētas ar Direktīvu 1999/30, vairākos tās teritorijas reģionos un ka it īpaši ar šo aktu noteiktās makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtības tika pārsniegtas vairākās zonās, kaut gan dalībvalstīm ir jāveic visi pasākumi, kas var mazināt šo makrodaļiņu koncentrāciju.

52 Tātad Nīderlandes Karaliste norādīja, ka tā nevarēja pamatoti gaidīt tā priekšlikuma regulai "Euro 5" spēkā stāšanos, kurā līdz 5 mg/km tika samazināta esošā robežvērtība 25 mg/km apmērā, kas noteikta ar Direktīvu 98/69 attiecībā uz transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, radītajām makrodaļiņu emisijām, un ka tātad tā vēlējās pasteidzināt valsts līmenī robežvērtības 5 mg/km noteikšanu attiecībā uz šiem pašiem transportlīdzekļiem.

53 Tātad Nīderlandes Karalistei, pierādot tās prasības pamatotību, ir jāpierāda, ka Komisija, Lēmumā neatzīstot, ka Nīderlandes teritorijā konstatētā ar Direktīvu 1999/30 noteikto makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtību pārsniegšana bija aktuāla problēma, kas to ievērojami atšķīra no tām, kas tika konstatētas citās dalībvalstīs, ir kļūdījusies.

54 Šajā sakarā Nīderlandes valdība pārmet Komisijai, ka, pirmkārt, tā ir nepareizi piemērojusi EKL 95. panta 5. punktā noteikto vides aizsardzības problēmas specifiskuma kritēriju, otrkārt, ka tā nav ievērojusi šķēršļus valsts pasākumu veikšanai par makrodaļiņu emisiju, ko rada iekšzemes navigācija un jūras transports, samazināšanu un, treškārt, ka tā nav ņēmusi vērā neiespējamību cīnīties pret pārrobežu piesārņojumu, un, visbeidzot, ceturtkārt, ka tā nav atzinusi Nīderlandes apkārtējā gaisā konstatēto makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtību pārsniegšanas [stāvokļa] īpašo nopietnību.

Par specifiskuma kritērija piemērošanu

— Lietas dalībnieku argumenti

55 Pirmkārt, Nīderlandes valdība pārmet Komisijai, ka tā ir pakļāvusi lūgtās atkāpes piešķiršanu nosacījumam, ka gaisa problēma, uz ko savā prasībā atsaucas Nīderlande, skar tikai to.

56 Komisijas apgalvojumam, ka nevar atzīt īpašas problēmas esamību dalībvalstī EKL 95. panta 5. punkta nozīmē, ja šī pati problēma arī pastāv citā dalībvalstī — šajā gadījumā — Beļģijā, nav pamatojuma nedz šī noteikuma formulējumā, nedz iepriekšējā Komisijas praksē. Tostarp ir grūti izprast ekskluzivitātes kritērija piemērošanu vides problēmai, kas saistīta ar pārrobežu gaisa piesārņošanu.

57 Komisija, tieši pretēji, uzskata, ka tā nekādi nav prasījusi Nīderlandes Karalistei pierādīt, ka gaisa kvalitātes problēma, uz ko tā atsaucas, skar tikai tās teritoriju. Tā salīdzināja situāciju Nīderlandē ar situācijām citās dalībvalstīs, pamatojoties uz iesniegtajiem valstu novērtējuma ziņojumiem, un secināja, ka Nīderlande netika saskārusies ar specifisku ar Direktīvu 1999/30 noteikto makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtību un makrodaļiņu emisiju, ko rada mehāniskie transportlīdzekļi, ko aptver Direktīva 98/69, pārsniegšanas problēmu.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

58 EKL 95. panta 4.–7. punktā dalībvalstīm un Komisijai ir piešķirtas tiesības atkāpties no saskaņošanas pasākumiem, kas veikti kopīgā tirgus izveidei vai darbībai ar nosacījumu, ka šāda atkāpe ir vajadzīga sakarā ar vides vai darba vides aizsardzību.

59 Lai ieviestu šādus valsts pasākumus jomā, kurā jau veikts saskaņošanas pasākums, dalībvalstij saskaņā ar EKL 95. panta 5. punktu ir jāvar pamatot, ka jaunie valsts noteikumi ir balstīti uz jauniem zinātnes datiem un ir saistīti ar īpašu problēmu, kas šai dalībvalstij ir radusies pēc saskaņošanas pasākuma veikšanas.

60 Šis noteikums, kam piemīt drošības klauzulas raksturs, ietver kopējā tirgus organizācijas pielāgojumu, kas ieviests, lai saglabātu personu dzīves un darba apstākļus Kopienā, kas ir Līguma mērķis, kurš ir tikpat svarīgs kā tas par tiesību aktu tuvināšanu.

61 It īpaši tas attiecas uz gadījumiem, kad visā dalībvalsts teritorijā vai tās daļā ir radies jauns fenomens, kas negatīvi ietekmē vidi vai darba vidi, ko nevarēja ņemt vērā, izstrādājot saskaņotos noteikumus, un kas uzreiz ir jānovērš valsts līmenī, negaidot izmaiņas Kopienu tiesību aktos. Faktiski šīs izmaiņas varētu būt neatbilstošas konstatētās problēmas atrisināšanai gan sakarā ar fenomenam piemītošo pilnībā vietējo raksturu, gan sakarā ar īpašiem nosacījumiem, kas tam piemīt vietēji un kas nav saderīgi ar termiņiem attiecībā uz jaunā saskaņotā noteikuma pārrunām un spēkā stāšanos.

62 Paredzot īpašas [specifiskas] problēmas gadījumu, kas radies dalībvalstī pēc Kopienas saskaņošanas pasākuma veikšanas, EKL 95. panta 5. punkts izslēdz iespēju, ka uz tā pamata tiek ieviesti valsts noteikumi, kuros paredzētas atkāpes no saskaņotā noteikuma, lai stātos pretim vides riskam, kam Kopienā piemīt vispārējs raksturs.

63 Ikvienai problēmai, kas rodas vispārīgi tādos pašos apstākļos dalībvalstīs kopumā un līdz ar to prasa saskaņotus risinājumus Kopienu līmenī, piemīt vispārējs raksturs, un tātad tā nav īpaša EKL 95. panta 5. punkta nozīmē.

64 Tātad pareizas EKL 95. panta 5. punkta interpretācijas nolūkā ir jāparedz prasība, lai problēma būtu valstij īpaša [specifiska], galvenokārt ņemot vērā to, vai ir iespējama piemērojamo noteikumu saskaņošana Kopienas līmenī, lai atbilstīgā veidā stātos pretim vietējām grūtībām; ja tiek konstatēta šāda neiespējamība, tā pamato valsts pasākumu ieviešanu.

65 Tādējādi tas ir pamatoti, ka Nīderlandes valdība principā norāda, ka tāpēc, ka problēma ir īpaša dalībvalstij attiecīgā noteikuma nozīmē, nav nepieciešams, lai tā izrietētu no šīs vienas valsts teritorijā pastāvošā vides riska. Vispārējā riska iestāšanās kontekstā vietējās īpatnības iepriekš minētajos punktos norādītajos gadījumos faktiski var būt īpaša problēma.

66 Tomēr no lietas materiāliem neizriet, ka Komisija šajā gadījumā ir ierobežojusi EKL 95. panta 5. punktā noteiktās valsts problēmas par vides aizsardzību īpašā rakstura jēdzienu ar gadījumu, kad tā tiek novērota tikai vienas paziņotājas dalībvalsts teritorijā.

67 It īpaši, kā to atzīmē pati Nīderlandes valdība prasības pieteikuma 34. punktā, Komisija Lēmuma 41. punktā ir skaidri noteikusi, ka saskaņā ar ikgadējiem valstu novērtējuma ziņojumiem Nīderlandē 2003. gadā nebija īpaši nozīmīgas pārsniegšanas problēmas salīdzinājumā ar citām dalībvalstīm, tādām kā Beļģija, Austrija, Grieķija, Čehijas Republika, Lietuva, Slovēnija un Slovākija.

68 Turklāt *TNO* sava ziņojuma 31. lappusē atzīmē, ka transportlīdzekļi uz ceļa acīmredzami ir viens no galvenajiem makrodaļiņu avotiem Nīderlandē, bet ka tie šajā ziņā ievērojami neatšķiras no pārējām dalībvalstīm, tādām kā Beļģija, Dānija, Francija, Vācija un Apvienotā Karaliste.

69 *TNO* arī atzīmē, ka vieglo automašīnu, kas aprīkotas ar dīzeļmotoru, procents Nīderlandē nav lielāks salīdzinājumā ar to, kāds tas ir citās dalībvalstīs.

70 Visbeidzot, Komisija Lēmuma 42. punktā uzskata, ka nekādi nešķiet, ka Nīderlandes Karaliste būtu saskārusies ar īpašu problēmu ievērot ar Direktīvu 1999/30 noteiktās robežvērtības salīdzinājumā ar pārējām dalībvalstīm.

71 Tātad nevar uzskatīt, ka Komisija ir prasījusi Nīderlandes Karalistei pierādīt, ka apkārtējā gaisa kvalitātes problēma, uz ko tā atsaukusies, pamatojot savu lūgumu piešķirt atkāpi, skar tikai Nīderlandes teritoriju.

72 Tādējādi Nīderlandes valdības arguments par specifiskuma kritērija interpretāciju ir jānoraida kā nepamatots.

Par to, ka nav ņemti vērā šķēršļi tādu valsts pasākumu veikšanai, kas paredz samazināt makrodaļiņu emisijas, ko rada iekšzemes navigācija un jūras transports

— Lietas dalībnieku argumenti

73 Turpinājumā Nīderlandes valdība izsaka iebildumu Komisijai, ka tā ir uzskatījusi, ka paziņoto dekrēta projektu var atļaut, pastāvot nosacījumam, ka Nīderlandē novēroto makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtības lielākoties rodas no emisijām, ko rada transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru.

74 Komisija ir aizmirsusi, ka Nīderlandes Karaliste rūpīgas izpētes noslēgumā ir secinājusi, ka līdzekļi, kas ir tās rīcībā, lai atrisinātu makrodaļiņu emisiju, ko rada iekšzemes transports un jūras transports, problēmu, ir niecīgi un pat nepastāv.

75 Ierobežojumi, kas izriet no Eiropas un starptautiskā regulējuma par makrodaļiņu emisijām, ko rada šo divu veidu transports, tieši ir tie faktori, kas ierobežo Nīderlandes valdības rīcības spēju valsts līmenī. Tādas lielas ostas kā "Roterdama" esamība pastiprina šīs īpašās problēmas svarīgumu Nīderlandē.

76 Komisija, tieši pretēji, uzskata, ka ir vien konstatējusi, ka Nīderlandes Karaliste nav pierādījusi, ka ir saskārusies ar īpašu transportlīdzekļu, uz kuriem attiecas Direktīva 98/69, radītu makrodaļiņu emisiju problēmu. Tā ir tikai konstatējusi, ka, pat, lai gan iekšzemes navigācija un jūras transports rada lielāku makrodaļiņu daļu dalībvalstī nekā citās [dalībvalstīs] un lai gan tikai 25 % no jaunajiem transportlīdzekļiem tajā izmanto dīzeļdegvielu, tas tomēr nepierāda makrodaļiņu koncentrācijas īpašo problēmu, ko rada ar Direktīvu 98/69 noteiktā makrodaļiņu filtra neesamība šajos transportlīdzekļos.

77 Nīderlandes valdība savā lūgumā piešķirt atkāpi nav izvērsusi argumentu, ko tā pamato ar saviem Kopienu un starptautisko tiesību pienākumiem. Turklāt ar šādu prasību tiktu pamatots apgalvojums, kas neiztur kritiku, ka tad, ja starptautisko tiesību pienākumi kavē dalībvalsti veikt konkrētus pasākumus, Komisijai ir jāveic atkāpšanās no saskaņošanas pasākumiem, kas veikti saskaņā ar EKL 95. pantu, neatkarīgi no tā, vai šī dalībvalsts ir izpildījusi šī noteikuma 5. un 6. punkta prasības.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

78 Pirmās instances tiesa atzīmē, pirmkārt, ka jautājums par paziņotā dekrēta projekta spēju samazināt Nīderlandes apkārtējā gaisā esošo makrodaļiņu koncentrāciju, samazinot tikai to makrodaļiņu skaitu, ko rada noteikti transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, drīzāk ietilpst paziņotā valsts pasākuma samērīguma kontroles jomā salīdzinājumā ar citiem iejaukšanās noteikumiem, kas paredzami attiecībā uz diviem citiem makrodaļiņu emisiju avotiem, proti, iekšzemes navigāciju un jūras transportu, nekā saistīts ar problēmas specifiskumu.

79 Katrā ziņā, otrkārt, nav pieņemams, ka Nīderlandes valdība atsaucas uz tādiem starptautisko un Kopienu tiesību pienākumiem, kas var būt šķērslis problēmas, ko rada iekšzemes navigācijas un jūras transporta radīto makrodaļiņu emisijas, risinājumam, jo tā uz to nav atsaukusies lūgumā piešķirt atkāpi.

80 Tāpat kā attiecībā uz paziņoto valsts atbalstu apstiprināšanu dalībvalstij var piešķirt atkāpi no Kopienas saskaņošanas pasākumiem saskaņā ar EKL 95. panta 5. un 6. punktu tikai par tādu valsts pasākumu, kāds tika iesniegts Komisijai (šajā sakarā skat. 1999. gada 25. marta spriedumu lietā T-37/97 *Forges de Clabecq*/Komisija, *Recueil*, II-859. lpp., 100. punkts).

81 Visbeidzot, treškārt, Nīderlandes valdības argumentam trūkst pamatojuma. Pretēji tam, kā to norāda šī valdība, Komisija nav pakļāvusi iespēju atļaut paziņoto pasākumu nosacījumam, ka Nīderlandē reģistrēto makrodaļiņu robežvērtības lielākoties rodas no to makrodaļiņu emisijām, ko rada transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru.

82 Kā izriet no Lēmuma 40. un 43. punkta, Komisija, tieši pretēji, ir aprobežojusies ar to, ka ir konstatējusi, ka salīdzinājumā ar pārējām dalībvalstīm Nīderlandes Karalistei bija raksturīgs acīmredzami augstāks iekšējās navigācijas un jūras transporta radītais makrodaļiņu emisiju apjoms un ka transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, procents bija būtiski mazāks Nīderlandes Karalistē nekā vidēji Eiropas Savienībā, līdz ar to var tikt apšaubīta pašas īpašās problēmas esamība Nīderlandē, kas izpaužas kā transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, radītā makrodaļiņu emisija, kas ietilpst Direktīvas 98/69 jomā.

83 Tātad nešķiet, ka Komisija katrā ziņā uz iespēju atļaut paziņoto pasākumu ir attiecinājusi nosacījumu, ka Nīderlandē novērotās makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtību pārsniegšanas apkārtējā gaisā lielākoties izriet no tām makrodaļiņu emisijām, kuras rada transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru.

84 Tādējādi Nīderlandes valdības argumentācijai nevar piekrist.

Par neiespējamību Nīderlandes Karalistei vērsties pret pārrobežu piesārņojumu

— Lietas dalībnieku argumenti

85 Nīderlandes valdība arī apgalvo, ka tās rīcības spēja turklāt tiek traucēta ar neiespējamību, kādā tā atrodas, vērsties pret lielu skaitu makrodaļiņu, kas šķērso robežas.

86 Komisija iebilst, ka liels skaits Eiropas Savienības valstu arī ir saskārušās ar nozīmīgu makrodaļiņu emisiju līmeni, kam piemīt pārrobežu raksturs.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

87 Nīderlandes Karalistes apgalvotā neiespējamība vērsties pret ārvalsts izcelsmes makrodaļiņām pati par sevi nav tāda, lai pierādītu, ka Nīderlande ir saskārusies ar īpašu apkārtējā gaisa kvalitātes problēmu.

88 Kā *TNO* to atzīmē savā ziņojumā, lielākā makrodaļiņu daļa gandrīz vienmēr pēc definīcijas ir eksogēnas izcelsmes tajās valstīs, kuru, tapat kā Nīderlandes, ģeogrāfiskais lielums ir mazs un piesārņojuma avoti, kas atrodas nelielā attālumā, tiek kvalificēti par tai svešiem, kaut arī tos uzskatītu par endogēniem ģeogrāfiksi plašākās valstīs.

89 Turklāt Nīderlandes valdība pati netieši atzīst, ka pārrobežu piesārņojums pēc definīcijas nevar būt īpašs dalībvalstī, jo tā apgalvo, ka eksluzivitātes kritērijs, attiecībā uz ko tā pārmet Komisijai, ka tā to ir nelikumīgi izmantojusi, ir grūti samērojams ar piesārņojumam raksturīgo pārrobežu raksturu.

90 Tiesas sēdē Nīderlandes valdība uzsvēra, ka Nīderlande patiešām ir saskārusies ar īpašu gaisa kvalitātes problēmu sakarā ar tās ģeogrāfisko situāciju.

91 Tomēr nekādi nav pierādīts, ka pārrobežu makrodaļiņu emisijas ietekmē gaisa kvalitāti Nīderlandē tādā pakāpē, ka tajā esošā makrodaļiņu emisiju ierobežošanas problēma atšķiras no tās, kāda tā ir pārējā Kopienā, un pamato īpašus valsts pasākumus.

92 Turklāt ir jāatzīmē, ka problēmas par vides [prasību] ievērošanu specifiskums, kas izvirzīts, pamatojot lūgumu atļaut atkāpi no Direktīvas 98/69, ir jāizvērtē, ņemot vērā ar Direktīvu 1999/30 noteiktās normas. Tomēr Direktīvas 1999/30 III pielikumā ir noteiktas [prasības] tikai makrodaļiņu koncentrācijas robežvērtībām apkārtējā gaisā, kādas dalībvalstīm ir jāizpilda, neņemot vērā esošo makrodaļiņu izcelsmi.

93 Tātad Pirmās instances tiesa nevar uzskatīt, ka būtu pierādīts, ka tas, ka makrodaļiņu emisijas ārpus Nīderlandes teritorijas veicina makrodaļiņu koncentrāciju šīs teritorijas apkārtējā gaisā, pati par sevi ir Nīderlandei īpaša gaisa kvalitātes problēma EKL 95. panta 5. punkta nozīmē.

94 Tādējādi Nīderlandes valdības argumentu nevar pieņemt.

Par tādu makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtību pārsniegšanu, kādas ir konstatētas apkārtējā gaisā Nīderlandē, īpaši nopietnā rakstura neatzīšanu

— Lietas dalībnieku argumenti

95 Nīderlandes valdība kritizē Komisiju, ka tā ir noliegusi īpaši nopietno raksturu, kāds piemīt 2004. gadā novērotajām pārsniegšanām visās Nīderlandes zonās un

aglomerācijās salīdzinājumā ar ikdienas makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtībām, kas noteiktas ar Direktīvu 1999/30, kas stājās spēkā 2005. gada 1. janvārī, un ar to robežvērtībām, kam pieskaitīta pielaides norma.

96 Saskaņā ar *TNO* ziņojumu no Nīderlandes Karalistes iepriekš sniegtajiem datiem bija redzams, ka ir pārkāpta vismaz viena to makrodaļiņu koncentrācijas robežvērtība, kam pieskaitīta pielaides norma.

97 Patiešām, *MNP* 2006. gada ziņojuma 11. lappusē bija atzīmēts, ka makrodaļiņu līmenis Nīderlandē bija zemāks iepriekšējos gadījumos. Tomēr šo apgalvojumu nevarēja attiecināt uz Nīderlandes valdību, pat ja *MNP* ir aģentūra, kas atrodas Nīderlandes valdības pakļautībā.

98 Katrā ziņā *MNP* secinājumi nekādi neliek apšaubīt šo makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtību pārsniegšanas esamību salīdzinājumā ar maksimālo [līmeni], kāds noteikts ar Direktīvu 1999/30, kā tas izriet no šīs iestādes ziņojuma 3. lappuses.

99 Tiesas sēdē Nīderlandes valdība vēlreiz izteica iebildumu Komisijai, ka tā nav ņēmusi vērā tos specifiskos faktorus Nīderlandē, kas ir iedzīvotāju blīvums, satiksmes intensitāte un mājokļu atrašanās vieta autoceļu maršrutu garumā.

100 Komisija atbild, kā tas var tikt secināts no *TNO* ziņojuma, ka Nīderlande 2003. gadā netika saskārusies ar būtisku makrodaļiņu robežvērtību pārsniegšanu salīdzinājumā ar pārējām dalībvalstīm, no kurām atsevišķās dalībvalstīs pretēji Nīderlandei bija uzrādītas pārsniegšanas visās zonās.

101 Komisija piebilst, ka visi valstu novērtējuma ziņojumi par 2004. gadu apstiprināja īpašas apkārtējā gaisa kvalitātes problēmas neesamību Nīderlandē. Nīderlandes Karalistes novērtējuma ziņojums uzrādīja vairāk pārsniegšanu nekā 2003. gadā, jo ziņojums, kas attiecās uz šo 2003. gadu, tika balstīts vienīgi uz mērījumiem, kamēr ziņojums par 2004. gadu daļēji tika balstīts uz izveidotiem aprēķiniem. Turklāt direktīvās noteiktās robežas tika samazinātas, tā ka pārsniegšanu skaita pieaugums Nīderlandē 2004. gadā pats par sevi noteikti nenozīmēja, ka šī valsts ir saskārusies ar īpašu gaisa kvalitātes problēmu.

102 Saskaņā ar *MNP* 2006. gada marta ziņojumu, kas izmantojams pret Nīderlandes Karalisti, jo tas oficiāli tika iesniegts lūguma piešķirt atkāpi pamatojumam, agrākie novērtējumi par Nīderlandē esošo makrodaļiņu emisijām tika novērtēti par 10–15 % par augstu. Tas nebija acīmredzami, ka Nīderlandes Karaliste salīdzinājumā ar pārējām dalībvalstīm būtu saskārusies ar īpašu problēmu, kas to kavēja ievērot Direktīvas 1999/30 [prasības].

103 Varbūtējās makrodaļiņu ietekmes uz veselību seku noturīgums nav Nīderlandei īpaša problēma. Turklāt *MNP* atzīmēja, ka makrodaļiņu ietekme uz veselību ilgterminā ir zemāka par apmēram 10–15 % salīdzinājumā ar iepriekšējiem novērtējumiem.

104 No tā var tikt secināts, ka ne tikai Nīderlandes Karaliste un ne tikai Nīderlandes Karaliste un Beļģijas Karaliste, bet arī liels skaits dalībvalstu saskārās ar grūtībām ievērot ar Direktīvu 1999/30 noteiktās [prasības] par makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtībām, ka gaisa kvalitātes problēma Nīderlandes Karalistē nebija īpaši būtiska salīdzinājumā ar šīm pārējām dalībvalstīm un ka dažkārt tā pat droši vien bija mazāka salīdzinājumā ar grūtībām, ar kādām saskārās it īpaši Beļģijas Karaliste.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

105 Nav strīda — un par to netiek celti iebildumi, ka transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, radītā makrodaļiņu emisiju problēma saasināti un pamatoti Kopienas līmenī liek domāt par atbilstīgiem normatīviem pasākumiem. Tāpat tas tā ir, ka Nīderlandes Karalistes paziņotais valsts pasākums bija domāts, lai pasteidzinātu to makrodaļiņu emisiju robežvērtību saskaņoto noteikumu ieviešanu tās teritorijā, kas bija minētas priekšlikumā regulai sarunu laikā (skat. iepriekš šī sprieduma 52. punktu).

106 Principā rīkoties šādā veidā nav nesaderīgi ar EKL 95. panta 5. punktu, ja attiecīgā dalībvalsts ir pierādījusi, ka termiņš, kāds nepieciešams, lai eventuāli stātos spēkā jaunais saskaņotais noteikums, izraisīs visā tās teritorijā vai tās daļā īpašas problēmas, kas to atšķir no pārējām dalībvalstīm un kuru dēļ ir nepieciešams paātrinošs pasākums.

107 Šajā ziņā no lietas materiāliem neizriet, ka Nīderlandē konstatētie ar Direktīvu 1999/30 noteiktie makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtību pārsniegšanas [gadījumi] salīdzinājumā ar citās dalībvalstīs konstatētajiem pārsniegšanas līmeņiem ir tāda akūta situācija, kas būtu paziņotājai dalībvalstij raksturīga apkārtējā gaisa kvalitātes problēma.

108 *MNP* izpētē ar nosaukumu "Beoorderling van het prinsjedagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005" (Budžeta dienas pasākumu kopuma novērtējums attiecībā uz gaisa kvalitāti 2005. gadā), kuras izmantojamība pret Nīderlandes valdību netiek apstrīdēta, jo to ir veikusi vienas no [šīs valdības] ministrijām [pakļautībā] esošā iestāde (Tiesas 1982. gada 24. novembra spriedums lietā 249/81 Komisija/Īrija, *Recueil*, 4005. lpp., 15. punkts), un ko tā pati pievienoja prasības pieteikuma

pielikumā, ir precizēts, kā Komisija to atzīmēja savā progresa ziņojumā par sasniegto, ka lielā skaitā Eiropas pilsētu 2001. gadā tika pārsniegtas makrodaļiņu koncentrāciju robežvērtības.

109 Turklāt no saraksta, kas izveidots, pamatojoties uz valstu novērtējuma ziņojumiem par gaisa kvalitāti par 2004. gadu, tika secināts, ka Nīderlande bija daļa no to piecu dalībvalstu grupas, kuru visās zonās 2004. gadā tika reģistrēts augstāks makrodaļiņu koncentrāciju līmenis par diennakts vidējām vērtībām, kas pārsniedz pielaides normu, kas noteiktas ar Direktīvu 1999/30, kaut gan tostarp piecās citās dalībvalstīs šīs vērtības tika pārsniegtas vairāk nekā 50 % no to zonām.

110 No Nīderlandes Karalistes novērtējuma ziņojuma par 2004. gadu ir redzams, ka no tās teritorijā veiktās apkārtējā gaisa kvalitātes novērtējuma rezultātu analīzes ir novērojama gaisa kvalitātes uzlabošanās salīdzinājumā ar 2003. gadu un ka vispirmām kārtām tas attiecas uz makrodaļiņām, lai gan ziņojumā šī uzlabošanās galvenokārt ir attiecināta uz meteoroloģisko apstākļu izmaiņām, kas novērotas 2004. gadā attiecībā uz iepriekšējo gadu.

111 Turklāt *MNP* savā izpētē "Budžeta dienas pasākumu kopuma novērtējums attiecībā uz gaisa kvalitāti 2005. gadā" atzīmēja, ka arī citām Eiropas valstīm, ne tikai Nīderlandei bija grūtības izpildīt [prasības] par makrodaļiņu koncentrācijas Eiropas robežvērtībām.

112 Kā to atzīmēja, pirmkārt, *MNP* savā 2006. gada marta ziņojumā, ko Nīderlandes valdība iesniedza paziņotā dekrēta projekta pārbaudes procedūras laikā, un, otrkārt, norādīja Komisija, par ko netiek celti iebildumi, Lēmuma 41. apsvērumā, makrodaļiņu koncentrāciju līmenis Nīderlandē bija par 10–15 % zemāks par iepriekšējiem gadījumiem.

113 Saskaņā ar *MNP* teikto to zonu skaits, kurās 2010. gadā ir sagaidāmas diennakts vidējo robežvērtību pārsniegšanas, ir samazinājies vairāk nekā par pusi salīdzinājumā ar iepriekšējiem vērtējumiem un aprēķini par ilgtermiņa pakļaušanu makrodaļiņu ietekmei uz tās ietekmi uz veselību samazināti par 10–15 %.

114 Kā Komisija to norādīja Lēmuma 41. punktā, *MNP* apstiprina, ka to zonu skaits, kurās makrodaļiņu koncentrāciju diennakts vidējā Kopienas robežvērtība būs pārsniegta, samazināsies par pusi 2010. gadā no to skaita 2005. gadā un 2015. gadā — no to skaita 2010. gadā.

115 Visbeidzot, papildus tam, ka tie nav ar Direktīvu 1999/30 apstiprinātie kritēriji, nav arī pierādīts, ka iedzīvotāju blīvums, ceļu satikmes intensitāte vairākās Nīderlandes zonās un mājokļu atrašanās vieta gar autoceļu maršrutiem attiecībā uz šo dalībvalsti EKL 95. panta 5. punkta nozīmē veidotu vides aizsardzības problēmu, kas to ievērojami izceltu salīdzinājumā ar citiem Eiropas Savienības reģioniem.

116 Šajā ziņā *TNO* saista Eiropas Savienības daļā, proti, *Benelux* teritorijā, Apvienotās Karalistes centrālajā daļā un Vācijas rietumu daļā konstatēto makrodaļiņu emisiju paaugstināto līmeni ar tās augsto iedzīvotāju blīvumu un tās piesārņojošām darbībām, starp kurām ir minēta arī ceļu satiksme.

117 Tātad Nīderlandes valdība nav pierādījusi konkrēto problēmu tās teritorijā esamību, kas padarītu nepieciešamu paredzēt tādu jaunu normu agrāku piemērošanu, kas tuvinātas sarunu laikā.

118 Tādējādi nevar secināt, ka Komisija kļūdaini nebūtu uzskatījusi par īpašu to, vai paziņotāja dalībvalsts ievēro makrodaļiņu koncentrācijas apkārtējā gaisā atbilstību Kopienas robežvērtībām, kas noteiktas ar Direktīvu 1999/30.

119 Tā kā EKL 95. panta 5. punktā izvirzītie nosacījumi ir kumulatīvi, pietiek ar to, ka nav izpildīts kaut vai viens no tiem, lai lūgumu piešķirt atbrīvojumu varētu noraidīt (Tiesas 2003. gada 21. janvāra spriedums lietā C-512/99 Vācija/Komisija, *Recueil*, I-845. lpp., 81. punkts; iepriekš minētais spriedums lietā *Land Oberösterreich* un Austrija/Komisija, 69. punkts).

120 Tā kā Nīderlandes valdībai nav izdevies pierādīt, ka kāds no šiem nosacījumiem būtu izpildīts, ir jāatzīst, ka Komisijai bija jāpieņem lēmums par paziņoto valsts tiesību normu noraidīšanu.

121 Šādos apstākļos prasība ir jānoraida kā nepamatota, un nav jālemj par pārējiem iebildumiem, kurus prasītāja izvirzījusi pret Lēmumu.

Par tiesāšanās izdevumiem

122 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

123 Tā kā šajā gadījumā Nīderlandes Karalistei spriedums ir nelabvēlīgs, tai jāpiesprież segt savus, kā arī atlīdzināt Komisijas tiesāšanās izdevumus saskaņā ar tās prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA (ceturtā palāta)

nospriež:

1) prasību noraidīt;

2) Nīderlandes Karaliste atlīdzina tiesāšanās izdevumus.

Legal Wiszniewska-Białecka Moavero Milanesi

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2007. gada 27. jūnijā.

Sekretārs

E. Coulon

Priekšsēdētājs

H. Legal