WYROK SĄDU PIERWSZEJ INSTANCJI

z dnia 27 czerwca 2007 r. *

W sprawie T-182/06

Królestwo Niderlandów, reprezentowane przez H. Sevenster oraz M. de Grave'a, działających w charakterze pełnomocników,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Wspólnot Europejskich, reprezentowanej przez M. Patakię, A. Alcover San Pedro i H. van Vliet, działające w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie nieważności na podstawie art. 230 WE decyzji Komisji 2006/372/WE z dnia 3 maja 2006 r. w sprawie projektu przepisów krajowych zgłoszonych przez Królestwo Niderlandów na podstawie art. 95 ust. 5 [WE], określających wartości dopuszczalne emisji pyłu przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi (Dz.U. L 142, str. 16),

* Język postępowania: niderlandzki.

SĄD PIERWSZEJ INSTANCJI

WSPÓLNOT EUROPEJSKICH (czwarta izba),

w składzie: H. Legal, prezes, I. Wiszniewska-Białecka i E. Moavero Milanesi, sędziowie,
sekretarz: J. Palacio González, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 29 marca 2007 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Ramy prawne

1 Artykuł 95 ust. 4–6 WE stanowi:

„4. Jeśli po przyjęciu przez Radę lub Komisję środka harmonizującego państwo członkowskie uzna za niezbędne utrzymanie przepisów krajowych uzasadnionych ważnymi względami określonymi w artykule 30 lub dotyczącymi ochrony środowiska naturalnego, lub środowiska pracy, notyfikuje je Komisji, wskazując powody ich utrzymania.

5. Ponadto, bez uszczerbku dla ustępu 4, jeśli po przyjęciu przez Radę lub Komisję środka harmonizującego państwo członkowskie uzna za niezbędne wprowadzenie przepisów krajowych opartych na nowych dowodach naukowych dotyczących ochrony środowiska naturalnego lub środowiska pracy ze względu na specyficzny problem tego państwa, który pojawił się po przyjęciu środka harmonizującego, notyfikuje ono Komisji projektowane środki oraz powody ich wprowadzenia.

6. W terminie 6 miesięcy od notyfikacji określonych w ustępach 4 i 5 Komisja zatwierdza lub odrzuca przepisy krajowe, o których mowa, po sprawdzeniu, czy są one środkiem arbitralnej dyskryminacji lub ukrytym ograniczeniem w handlu między państwami członkowskimi i czy stanowią one przeszkodę w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego.

W przypadku braku decyzji Komisji w tym terminie przepisy krajowe określone w ustępach 4 i 5 są uważane za zatwierdzone.

W przypadku gdy jest to uzasadnione złożonością sprawy i nie ma niebezpieczeństwa dla zdrowia ludzkiego, Komisja może notyfikować danemu państwu członkowskiemu, że okres, o którym mowa w niniejszym ustępie, może być przedłużony na kolejny okres trwający do 6 miesięcy".

2 Dyrektywa Rady 96/62/WE z dnia 27 września 1996 r. w sprawie oceny i zarządzania jakością otaczającego powietrza (Dz.U L 296, str. 55) stanowi w art. 7 ust. 3, że państwa członkowskie sporządzają plany działań wskazujące środki, jakie zostaną podjęte w perspektywie krótkoterminowej, w przypadkach gdy istnieje ryzyko przekroczenia wartości dopuszczalnych lub progów alarmowych poziomów zanieczyszczenia powietrza, w celu zmniejszenia tego niebezpieczeństwa i ograniczenia czasu trwania takiego stanu. Plany takie, w zależności od indywidualnych przypadków, mogą zawierać możliwości kontroli oraz, gdy to niezbędne, zawieszenia działalności przyczyniającej się do przekroczenia wartości dopuszczalnych, z ruchem pojazdów mechanicznych włącznie.

3 Zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. a) dyrektywy 96/62 państwa członkowskie informują Komisję o przypadkach przekraczania wartości dopuszczalnych zanieczyszczenia powiększonych o margines tolerancji w okresie dziewięciu miesięcy po zakończeniu każdego roku.

4 Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG (Dz.U, L 350, str. 1) weszła w życie w dniu 28 grudnia 1998 r. z datą swej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.*

5 Na podstawie tej dyrektywy została ustalona na poziomie 25 mg/km dopuszczalna wartość emisji pyłu (PM) dla pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne, należących po pierwsze do kategorii M (pojazdy osobowe), ujętych w części A załącznika II do dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42, str. 1) — z wyjątkiem pojazdów o maksymalnej masie nieprzekraczającej 2500 kg, a po drugie, należących do kategorii N_1 klasy I (pojazdy użytkowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym 1305 kg).

6 Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 98/69:

„[...] żadne z państw członkowskich nie może, z przyczyn odnoszących się do zanieczyszczenia powietrza przez emisje pochodzące z pojazdów silnikowych:

— odmówić udzielenia homologacji WE zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, lub

— odmówić udzielenia homologacji krajowej, lub

— zabronić rejestrowania, sprzedaży czy dopuszczenia do ruchu pojazdów, zgodnie z art. 7 dyrektywy 70/156/EWG,

jeśli pojazdy te spełniają wymogi dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej niniejszą dyrektywą".

7 Dyrektywa Rady 1999/30/WE z dnia 22 kwietnia 1999 r. odnosząca się do wartości dopuszczalnych dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i tlenków azotu oraz pyłu i ołowiu w otaczającym powietrzu (Dz.U. L 163, str. 41) ustala w związku z dyrektywą 96/62 wartości dopuszczalne mające zastosowanie w szczególności do stężenia pyłu „PM_{10}" w powietrzu obowiązujące od dnia 1 stycznia 2005 r.

8 Do celów dyrektywy 1999/30 „pył PM_{10}" został zdefiniowany w sposób następujący:

„11) »pył PM_{10}« oznacza pył przechodzący przez otwór sortujący według wielkości, przy 50% granicy sprawności dla średnicy aerodynamicznej do 10 mikrometrów".

9 Artykuł 5 dyrektywy 1999/30 stanowi, że państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby stężenia tego pyłu w powietrzu nie przekraczały wartości dopuszczalnych ustanowionych w sekcji I załącznika III.

10 Ponadto mimo faktu, że nie chodzi o przepisy aktualnie obowiązujące, można wskazać, że w dniu 21 grudnia 2005 r. Komisja przyjęła projekt rozporządzenia, określonego mianem „Euro 5", który obniżał do poziomu 5 mg/km wspólnotowe dopuszczalne wartości emisji pyłu wytwarzanego przez pojazdy wyposażone w silnik wysokoprężny, należące po pierwsze do kategorii M (pojazdy osobowe), a po drugie do kategorii N_1 klasy I (pojazdy użytkowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym 1305 kg).

11 Jeżeli projekt ten zostanie przyjęty w aktualnej formie, nowa wspólnotowa wartość dopuszczalna będzie obowiązywać od końca września 2009 r. w odniesieniu do nowych typów pojazdów tych dwóch kategorii oraz z końcem stycznia 2011 r. w stosunku do wszystkich nowych pojazdów, których to dotyczy.

Okoliczności powstania sporu

12 Pismem z dnia 2 listopada 2005 r. Królestwo Niderlandów, na podstawie art. 95 ust. 5 WE, przekazało do wiadomości Komisji swe intencje co do wydania dekretu zmierzającego, w drodze odstępstwa od przepisów dyrektywy 98/69, do wprowadzenia z dniem 1 stycznia 2007 r. dopuszczalnej wartości emisji pyłu wynoszącej 5 mg/km dla nowych pojazdów z silnikiem wysokoprężnym należących do kategorii M_1 oraz kategorii N_1 klasy I.

13 Wnosząc o odstępstwo od dyrektywy, Królestwo Niderlandów motywowało, że dopuszczalne wartości stężenia pyłu określone dyrektywą 1999/30 zostały przekroczone w wielu częściach jego terytorium. Ponadto notyfikujące państwo członkowskie uznało, że nie jest w stanie zrealizować swych zobowiązań wspólnotowych w wyznaczonym terminie, podczas gdy dyrektywa 1999/30 zobowiązuje je do podjęcia wszelkich koniecznych działań w celu zmniejszenia stężenia pyłów.

14 Królestwo Niderlandów podkreśliło, że emisja pyłów stanowi poważny kłopot z powodu wysokiej gęstości zaludnienia kraju i wyższego niż w innych państwach europejskich stopnia gęstości zabudowy, co skutkuje wyższą emisją pyłów na km^2. Mieszkańcy są narażeni w znacznym stopniu na zanieczyszczenia z powodu bezpośredniej bliskości ruchu samochodowego i obszarów mieszkalnych oraz innych form intensywnej eksploatacji gruntów. Aspekt ten ma szczególne znaczenie dla Niderlandów ze względu na intensywność ruchu samochodowego obserwowanego w wielu regionach kraju. Fakt, że znaczna część emisji pyłów pochodzących z ruchu drogowego koncentruje się na obszarach zurbanizowanych, plasując się na poziomie przewyższającym normy dla obszarów mieszkalnych, skutkuje ponadto narażeniem znacznej części mieszkańców na szczególnie szkodliwy wpływ cząstek sadzy zawartych w spalinach pojazdów z silnikiem wysokoprężnym.

15 Królestwo Niderlandów stwierdziło również, że ponosi konsekwencje zanieczyszczeń pochodzących z zagranicy, jako że dwie trzecie z 45% stężenia pyłów wytworzonych w wyniku działalności ludzkiej, stwierdzonych w tym państwie, pochodzi z zagranicy. Wynika stąd, że jedyne 15% średniego krajowego stężenia pyłów może podlegać regulacji krajowymi normami ochrony środowiska.

16 Wreszcie Królestwo Niderlandów stwierdziło, że nadaje najwyższy priorytet zmniejszeniu emisji pyłów wytwarzanych przez pojazdy osobowe i użytkowe. Królestwo Niderlandów daje priorytet zmniejszeniu emisji przez te pojazdy jego zdaniem odpowiedzialnych za 70% emisji pochodzących z ruchu drogowego. Notyfikujące państwo członkowskie dodało, że odnotowało na swoim terytorium wzrost liczby pojazdów wyposażonych w silnik wysokoprężny, którego nie przewidywano w trakcie prac nad dyrektywą 98/69.

17 Notyfikowane przepisy stanowiące odstępstwo od dyrektywy są integralną częścią przepisów wykonawczych koncentrujących się na ruchu drogowym oraz promocji

pojazdów i paliw zanieczyszczających środowisko w mniejszym stopniu. Przepisy te miały mieć zastosowanie do pojazdów osobowych i użytkowych z silnikiem wysokoprężnym wprowadzonych do ruchu po dniu 31 grudnia 2006 r.

18 Konkretnym skutkiem projektu dekretu miało być wprowadzenie filtrów zmniejszających stężenie pyłów obecnych w spalinach oleju napędowego, które nie miały być jednak stosowane w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

19 Bardziej rygorystyczne normy ujęte w projekcie dekretu nie zmieniałyby w żaden sposób procedur homologacji typów pojazdów, których projekt dotyczył, ani warunków rejestracji pojazdów, które uzyskały homologację WE w innych państwach członkowskich.

20 Niemniej jednak policja i organy odpowiedzialne za przeprowadzanie okresowych kontroli pojazdów, do których odnosi się dekret, po jego wejściu w życie miałyby uprawnienia do kontroli, czy pojazd osobowy lub lekki pojazd użytkowy może odpowiadać nowej wartości dopuszczalnej wynoszącej 5 mg/km.

21 Pismem z dnia 23 listopada 2005 r. Komisja potwierdziła przyjęcie notyfikacji wystosowanej przez rząd niderlandzki i poinformowała go, że określony w art. 95 ust. 6 WE termin sześciu miesięcy na rozstrzygnięcie w przedmiocie wniosków o przyznanie odstępstwa rozpoczął bieg w dniu 5 listopada 2005 r. – dzień po notyfikacji.

22 Sprawozdanie w przedmiocie oceny jakości powietrza w Niderlandach za 2004 r. sporządzone na podstawie dyrektywy 96/62 zostało przekazane do wiadomości Komisji w dniu 8 lutego 2006 r., a jego doręczenie zostało następnie odnotowane w dniu 10 lutego 2006 r.

23 Pismem z dnia 10 marca 2006 r. władze niderlandzkie poinformowały Komisję o istnieniu sprawozdania opracowanego w marcu 2006 r. przez Milieu- en Natuurplanbureau (niderlandzką agencję oceny stanu środowiska, zwaną dalej „MNP"), zatytułowanego „Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek" (Nowe wskazówki w zakresie problematyki emisji pyłów).

24 Po dokonaniu oceny zasadności argumentów przedstawionych przez władze niderlandzkie Komisja zwróciła się do spółki konsultingowej koordynowanej przez Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuur-wetenschappelijk onderzoek (niderlandzką organizację ds. stosowanych badań naukowych, zwaną dalej „NOT") o przedstawienie opinii naukowej i technicznej.

25 Organizacja ta przedstawiła Komisji sprawozdanie sporządzone w dniu 27 marca 2006 r.

26 Decyzją 2006/372 z dnia 3 maja 2006 r. w sprawie projektu przepisów krajowych zgłoszonych przez Królestwo Niderlandów na podstawie art. 95 ust. 5 traktatu WE, określających dopuszczalne wartości emisji pyłu przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi (Dz.U. L 142, str. 16, zwaną dalej „decyzją"), Komisja odrzuciła projekt dekretu będący przedmiotem notyfikacji z uwagi na fakt, że „Królestwu Niderlandów nie udało się udowodnić istnienia specyficznego problemu w odniesieniu do dyrektywy 98/69/WE" oraz że „zgłoszony środek nie [był] proporcjonalny do osiągnięcia wyznaczonych celów".

Przebieg postępowania i żądania stron

27 Pismem złożonym w dniu 12 lipca 2006 r. Królestwo Niderlandów wniosło skargę o stwierdzenie nieważności przywołanej decyzji. Tego samego dnia, zgodnie z art. 76a regulaminu Sądu, wniosło ono o rozpoznanie sprawy w trybie przyspieszonym.

28 Komisja przedłożyła swoje uwagi w przedmiocie wniosku o rozpoznanie sprawy trybie przyspieszonym w dniu 8 sierpnia 2006 r., a następnie w dniu 6 października 2006 r. odpowiedź na skargę.

29 Postanowieniem z dnia 26 października 2003 r. Sąd (czwarta izba) uznał wniosek o rozpoznanie sprawy w trybie przyspieszonym.

30 Strony zostały wysłuchane w przedmiocie żądań i odpowiedzi na pytania Sądu podczas rozprawy, która odbyła się w dniu 29 marca 2007 r.

31 Rząd niderlandzki wnosi do Sądu Pierwszej Instancji o:

— stwierdzenie nieważności decyzji;

— obciążenie Komisji kosztami postępowania.

32 Komisja wnosi do Sądu o:

— oddalenie skargi;

— obciążenie strony skarżącej kosztami postępowania.

Co do prawa

33 Rząd niderlandzki wykazuje, że sporna decyzja jest sprzeczna z przepisami materialnoprawnymi art. 95 WE oraz narusza obowiązek uzasadniania aktów z art. 253 WE, po pierwsze negując istnienie specyficznego problemu, który pojawił się w Niderlandach po ustanowieniu dyrektywy 98/69, bez przeprowadzenia analizy istotnych danych przekazanych przez to zainteresowane państwo członkowskie, po drugie uznając projekt dekretu notyfikowanego przez Królestwo Niderlandów za niewspółmierny do osiągnięcia wyznaczonych celów, a po trzecie uwzględniając w swej ocenie zgłoszonego projektu międzynarodowy kontekst prawny.

34 Odnosząc się do kwestii pojawienia się w Niderlandach specyficznego problemu, rząd niderlandzki kwestionuje sporną decyzję w dwóch aspektach. Po pierwsze Komisja niesłusznie zanegowała istnienie specyficznego problemu jakości powietrza w Niderlandach. Po drugie zaś Komisja, nie podając przyczyny, nie uwzględniła w ocenie specyficznego charakteru problemu dokumentów systematycznie przekazywanych do wiadomości przez władze niderlandzkie, naruszając tym samym obowiązek należytej staranności i uzasadniania decyzji.

35 Należy przede wszystkim zbadać drugą część argumentacji powołanej w skardze, dotyczącej specyficznego charakteru problemu, z którym boryka się Królestwo Niderlandów.

W przedmiocie braku należytej staranności i naruszenia obowiązku uzasadniania obciążającego ocenę specyficznego charakteru problemu jakości powietrza w Niderlandach

Argumenty stron

36 Rząd niderlandzki twierdzi, że Komisja uchybiła obowiązkowi należytej staranności, nie dokonując, bez wskazania powodów, analizy istotnych danych, które zostały jej przekazane w terminie przed wydaniem decyzji.

37 Wbrew treści motywu 41 decyzji Komisja dysponowała odpowiednimi danymi za 2004 r. dotyczącymi Niderlandów.

38 Jeżeli Komisja spełniłaby swój obowiązek należytej staranności i uwzględniła nowe informacje, mogłaby stwierdzić pojawienie się w Niderlandach specyficznego problemu po ustanowieniu dyrektywy 98/69.

39 Komisja przyznaje, że wbrew treści motywu 41 decyzji Królestwo Niderlandów rzeczywiście złożyło oficjalne sprawozdanie z oceny jakości powietrza za 2004 r. przed datą wydania decyzji. Niemniej jednak nie wynika stąd w żaden sposób brak należytej staranności w analizie dokumentów.

40 Królestwo Niderlandów sporządziło to sprawozdanie ponad cztery miesiące po upływie terminu jego złożenia, określonego w art. 11 ust. 1 lit. a) dyrektywy 96/62. Notyfikacja przepisów krajowych dokonana w dniu 2 listopada 2005 r. nie mogła zatem odwoływać się do tych danych.

41 Komisja zwróciła się do Królestwa Niderlandów o jak najwcześniejsze doręczenie tych informacji i przekazała je po ich uzyskaniu do NOT, zwracając się o ich uwzględnienie w sprawozdaniu dotyczącym złożonego przez Królestwo Niderlandów wniosku o przyznanie odstępstwa.

42 Sprawozdanie Królestwa Niderlandów w przedmiocie oceny jakości powietrza za 2004 r. zostało uwzględnione w badaniach NOT oraz w motywach decyzji.

Ocena Sądu

43 TON wskazuje na str. 29 sprawozdania, na którym — co jest bezsporne — oparła się Komisja, wydając decyzję, a którego tezy i wnioski nie zostały zakwestionowane przez rząd niderlandzki, że „nie jest możliwe sporządzenie porównania za 2004 r. [...], ponieważ analiza danych za 2004 r. została opóźniona ze względu na fakt, iż liczne państwa członkowskie, w tym Królestwo Niderlandów, przekazały informacje po terminie".

44 Niemniej z uzasadnienia decyzji poświęconego specyfice jakości powietrza w Niderlandach wynika, że ostatnie dane dostarczone przez władze niderlandzkie zostały uwzględnione w sprawozdaniu NOT. W szczególności NOT wskazuje na wspomnianej wyżej str. 29 tego dokumentu, że:

„Wstępne dane przekazane przez Królestwo Niderlandów w zakresie przekroczenia [dopuszczalnych wartości stężenia] w 2004 r. przedstawiają inny obraz niż dane z 2003 r. Na wszystkich obszarach stwierdza się w odniesieniu do PM_{10} przekroczenie co najmniej jednej z wartości dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji".

45 Ponadto NOT na str. 29 sprawozdania i Komisja w motywie 41 decyzji powtarzają pewne tezy przywołanego sprawozdania MNP z marca 2006 r.

46 Następnie jak wynika z motywu 42 decyzji, Komisja odmówiła uznania, że zostało udowodnione istnienie specyficznego problemu przestrzegania przez Królestwo Niderlandów dopuszczalnych wartości stężenia pyłu, ustanowionych dyrektywą 1999/30, również w świetle nowych informacji przekazanych przez rząd niderlandzki i zawartych w sprawozdaniu MNP.

47 W tych okolicznościach zarzutu, że Komisja nie dokonała przed wydaniem decyzji analizy nowych danych przekazanych przez rząd niderlandzki, nie można uznać za zasadny.

48 Tym samym nie sposób uznać zarzutu, że Komisja uchyliła się od wskazania powodów rzekomego zaniechania.

49 Nie można zatem zgodzić się z argumentami, jakoby Komisja uchybiła obowiązkom należytej staranności i uzasadnienia aktów.

W przedmiocie odmowy Komisji uznania specyficznego charakteru problemu jakości powietrza w Niderlandach

Uwagi wstępne

50 Państwo członkowskie, które powołuje się na art. 95 ust. 5 WE, zobowiązane jest wykazać, że przesłanki stosowania tego przepisu są spełnione (wyrok Sądu z dnia 5 października 2005 r. w sprawie T-366/03 Land Oberösterreich i Austria przeciwko Komisji, Zb.Orz. str. II-4005, pkt 63; zob. również analogicznie odnośnie do art. 95 ust. 4 WE wyrok Trybunału z dnia 20 marca 2003 r. w sprawie C-3/00 Dania przeciwko Komisji, Rec. str. I-2643, pkt 84).

51 We wniosku o przyznanie odstępstwa Królestwo Niderlandów uzasadniało przepisy krajowe będące przedmiotem notyfikacji, podkreślając, że jakość powietrza nie odpowiadała normom określonym w dyrektywie 1999/30 w odniesieniu do wielu regionów na jego terytorium oraz że w szczególności dopuszczalne wartości stężenia pyłu ustalone tą dyrektywą zostały przekroczone na wielu obszarach, podczas gdy państwa członkowskie są zobowiązane do podejmowania wszelkich działań pozwalających na zmniejszenie stężenia pyłu w powietrzu.

52 Królestwo Niderlandów podniosło również, że nieracjonalnie byłoby czekać na wejście w życie projektu rozporządzenia Euro 5, obniżającego do 5 mg/km aktualną wartość dopuszczalną wynoszącą 25 mg/km, ustaloną dyrektywą 98/69 dla emisji pyłów wytwarzanych przez pojazdy z silnikiem wysokoprężnym, i dlatego zamierzało wcześniej wprowadzić na szczeblu krajowym wartości dopuszczalne wynoszące 5 mg/km w odniesieniu do tych samych pojazdów.

53 Aby wykazać zasadność skargi, na Królestwie Niderlandów spoczywa ciężar udowodnienia, że Komisja niesłusznie nie uznała w decyzji, że przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia pyłów ustalonych dyrektywą 1999/30, które zostały odnotowane na terytorium niderlandzkim, odróżniały je wyraźnie od innych państw członkowskich.

54 W tym zakresie rząd niderlandzki zarzucił Komisji po pierwsze błędne zastosowanie kryterium specyficznego charakteru problemu ochrony środowiska ujętego w art. 95 ust. 5 WE, po drugie nieuwzględnienie przeszkód w zakresie stanowienia przepisów krajowych dotyczących ograniczenia emisji pyłów wytwarzanych przez żeglugę śródlądową i morską, po trzecie pominięcie braku możliwości przeciwdziałania zanieczyszczeniom transgranicznym i wreszcie po czwarte nieuwzględnienie szczególnie poważnego charakteru przekroczeń dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w powietrzu w Niderlandach.

W przedmiocie stosowania kryterium specyficznego charakteru

— Argumenty stron

55 Rząd niderlandzki zarzuca Komisji przede wszystkim uzależnienie udzielenia zgody na wnioskowane odstępstwo od warunku, by problem jakości powietrza powołany na poparcie wniosku dotyczył wyłącznie Niderlandów.

56 Argument Komisji, że nie można uznać danego problemu za specyficzny dla danego państwa członkowskiego, w rozumieniu art. 95 ust. 5 WE, jeżeli z tym samym problemem boryka się inne państwo członkowskie, w tym przypadku Belgia, nie znajduje podstaw ani w brzmieniu tego przepisu, ani we wcześniejszej praktyce Komisji. Trudno byłoby ponadto pojąć sposób stosowania takiego kryterium wyłączności do problemu środowiska związanego z transgranicznym zanieczyszczeniem powietrza.

57 Komisja natomiast twierdzi, że nie wymagała w żaden sposób od Królestwa Niderlandów, by wykazało, że przywołany problem jakości powietrza dotyczył wyłącznie jego terytorium. Porównała ona sytuacje wszystkich państw członkowskich na podstawie przekazanych jej sprawozdań krajowych i uznała, że Niderlandy nie borykały się z specyficznym problemem przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia pyłów określonych dyrektywą 1999/30 czy emisji pyłów wytwarzanych przez pojazdy silnikowe objętych dyrektywą 98/69.

— Ocena Sądu

58 Artykuł 95 ust. 4–7 nadaje państwom członkowskim i Komisji uprawnienie do odstępstwa od stosowania środka harmonizującego mającego na celu ustanowienie i funkcjonowanie wspólnego ryku, jeżeli ochrona środowiska naturalnego lub środowiska pracy czyni tego rodzaju odstępstwo koniecznym.

59 W celu wprowadzenia przepisów krajowych mających taki cel w dziedzinach, w których środek harmonizacji został już przyjęty, państwo członkowskie winno zgodnie z art. 95 ust. 5 WE móc uzasadnić, że przepisy krajowe są oparte na nowych dowodach naukowych i są reakcją na specyficzny problem tego państwa, który pojawił się po przyjęciu środka harmonizacji.

60 Przepis ten, mający charakter klauzuli ochronnej, stanowi środek dostosowania organizacji wspólnego rynku, wprowadzony dla zachowania warunków życia i pracy osób we Wspólnocie – celu traktatu równie istotnego co zbliżanie przepisów ustawodawstw.

61 Przepis ten ma w szczególności zastosowanie do sytuacji, w których na całym lub części terytorium państwa członkowskiego pojawia się, wpływając negatywnie na środowisko naturalne lub środowisko pracy, nowe zjawisko, które nie mogło być uwzględnione na etapie przygotowywania przepisów harmonizujących i któremu należy niezwłocznie zaradzić na szczeblu krajowym, nie czekając na zmianę przepisów wspólnotowych. Regulacja na poziomie wspólnotowym mogłaby być w istocie niewłaściwa do rozwiązania stwierdzonego problemu z uwagi na czysto lokalny charakter zjawiska lub też z powodu szczególnej postaci, jaką przybiera ono lokalnie, której nie sposób pogodzić z terminami negocjacji i wejścia w życie nowych harmonizujących norm.

62 Obejmując swym zakresem sytuację pojawienia się po przyjęciu wspólnotowego środka harmonizacji specyficznego problemu dla danego państwa członkowskiego, art. 95 ust. 5 WE wyklucza możliwość stanowienia na jego podstawie przepisów krajowych stanowiących odstępstwo od norm zharmonizowanych, by zaradzić zagrożeniu środowiska naturalnego o powszechnym charakterze we Wspólnocie.

63 Każdy problem, który występuje, ogólnie rzecz biorąc, w podobny sposób we wszystkich państwach członkowskich i może w konsekwencji podlegać harmonizacji na szczeblu wspólnotowym, ma charakter powszechny, a zatem nie jest specyficzny w rozumieniu art. 95 ust. 5 WE.

64 Aby dokonać prawidłowej wykładni art. 95 ust. 5 WE, należy zatem przeanalizować wymóg krajowej specyfiki problemu zasadniczo pod tym kątem, czy harmonizacja właściwych przepisów na szczeblu wspólnotowym jest odpowiednia, by we właściwy sposób zmierzyć się z trudnościami o charakterze lokalnym. Stwierdzenie braku takiej odpowiedniości uzasadnia ustanowienie przepisów krajowych.

65 Słusznie zatem podnosi co do zasady rząd niderlandzki, że by problem miał charakter specyficzny dla danego państwa członkowskiego w rozumieniu omawianego przepisu, niekoniecznie winien on wynikać z zagrożenia środowiska naturalnego zachodzącego na terytorium wyłącznie tego państwa. W kontekście zagrożeń o charakterze powszechnym lokalne odrębności mogą w istocie, w sytuacjach przywołanych w punktach powyżej, stanowić problem specyficzny.

66 Niemniej jednak z akt sprawy nie wynika, by Komisja ograniczyła w niniejszej sprawie zakres pojęcia specyfiki krajowej problemów ochrony środowiska, zawartego w art. 95 ust. 5 WE, do przypadków pojawienia się ich wyłącznie na terytorium notyfikującego państwa członkowskiego.

67 W szczególności, jak wskazuje rząd niderlandzki w pkt 34 skargi, Komisja wyraźnie stwierdziła w motywie 41 decyzji, że zgodnie z rocznymi sprawozdaniami krajowymi w przedmiocie jakości powietrza Niderlandy nie borykały się w 2003 r. ze szczególnie istotnymi problemami przekroczeń wartości dopuszczalnych w porównaniu z innymi państwami członkowskimi, takimi jak Belgia, Austria, Grecja, Republika Czeska, Litwa, Słowenia czy Słowacja.

68 NOT wskazuje ponadto na str. 31 sprawozdania, że transport drogowy stanowi wyraźnie jedno z dominujących źródeł emisji pyłów w Niderlandach, jednak nie wyróżnia się on zasadniczo pod tym względem od innych państw członkowskich takich jak Belgia, Dania, Francja, Niemcy i Zjednoczone Królestwo.

69 NOT zwraca ponadto uwagę na fakt, że odsetek pojazdów osobowych z silnikiem wysokoprężnym nie jest wyższy w Niderlandach niż w innych państwach członkowskich.

70 Wreszcie Komisja uznała w motywie 42 decyzji, że nie ma żadnej pewności, iż Królestwo Niderlandów boryka się ze specyficznym, na tle innych państw członkowskich, problemem przestrzegania wartości dopuszczalnych ustalonych dyrektywą 1999/30.

71 Nie sposób zatem zgodzić się z twierdzeniem, że Komisja wymagała od Królestwa Niderlandów wykazania, iż problem jakości powietrza powołany do uzasadnienia wniosku o przyznanie odstępstwa dotyczył jedynie terytorium niderlandzkiego.

72 Argument rządu niderlandzkiego dotyczący wykładni kryterium specyficznego charakteru problemu należy zatem odrzucić jako nietrafny.

W przedmiocie nieuwzględnienia przeszkód w zakresie stanowienia przepisów krajowych zmierzających do ograniczenia emisji pyłów wytwarzanych przez żeglugę śródlądową i morską

— Argumenty stron

73 Rząd niderlandzki zarzuca następnie Komisji, że uznała, iż może wyrazić zgodę na projekt notyfikowanego dekretu jedynie pod warunkiem, że przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w powietrzu odnotowane w Niderlandach pochodziły w zdecydowanej części z emisji pyłów wytwarzanych przez pojazdy samochodowe wyposażone w silnik wysokoprężny.

74 Komisja pominęła tym samym fakt, że Królestwo Niderlandów na podstawie dokładnych badań doszło do wniosku, że środki, jakimi dysponuje w celu rozwiązania problemu emisji pyłów pochodzących z żeglugi śródlądowej i transportu morskiego, były bardzo ograniczone, jeśli nie nieistniejące.

75 Właśnie ograniczenia wynikające z przepisów europejskich i międzynarodowych regulujących emisje pyłów pochodzących z tych dwóch środków transportu stanowiły czynniki ograniczające swobodę działania rządu niderlandzkiego na szczeblu krajowym. Istnienie wielkiego portu, jakim jest Rotterdam, zwiększało powagę tego specyficznego problemu Niderlandów.

76 Komisja uważa natomiast, że ograniczyła się do uznania, iż Królestwo Niderlandów nie wykazało, że boryka się ze specyficznym problemem emisji pyłów pochodzących z pojazdów silnikowych, do których odnosi się dyrektywa 98/69. Uznała ona jedynie, że jeśli żegluga śródlądowa i transport morski wytwarzają znacznie więcej pyłów w jednym państwie członkowskim niż w innych i jeżeli jedynie 25% nowych pojazdów jest napędzanych olejem napędowym, to istnienie specyficznego problemu stężenia pyłów spowodowanego faktem, że część pojazdów zgodnie z dyrektywą 98/69 nie została wyposażona w filtr pyłów, nie zostało wykazane.

77 Rząd niderlandzki nie powołał we wniosku o odstępstwo od przepisów dyrektywy argumentu, który wywodzi ze swych zobowiązań z zakresu prawa wspólnotowego i międzynarodowego. Ponadto twierdzenie to miało dowodzić tezy, którą nie sposób obronić, że jeżeli zobowiązania o charakterze prawnomiędzynarodowym uniemożliwiają państwu członkowskiemu przyjęcie przez nie pewnych środków, Komisja winna wyrazić zgodę na odstępstwo od przepisów harmonizujących ustanowionych na podstawie art. 95 WE bez względu na fakt, czy środki te spełniały wymogi ustępów 5 i 6 tego przepisu, czy też ich nie spełniały.

— Ocena Sądu

78 Trybunał stwierdza po pierwsze, że możliwość, by notyfikowany projekt dekretu zmniejszył stężenia pyłów w powietrzu w Niderlandach jedynie przez redukcję pyłów emitowanych przez niektóre pojazdy drogowe z silnikiem wysokoprężnym, zależy bardziej od kontroli proporcji pomiędzy notyfikowanymi środkami krajowymi a innymi sposobami interwencji w odniesieniu do dwóch pozostałych źródeł emisji pyłów — żeglugi śródlądowej i transportu morskiego, niż od specyficznego charakteru problemu.

79 Po drugie rząd niderlandzki nie może powoływać się na zobowiązania z zakresu prawa międzynarodowego i wspólnotowego, które mogą stanowić przeszkodę w zakresie przeciwdziałania problemowi emisji pyłów wytwarzanych przez żeglugę śródlądową i transport morski, ponieważ nie podniósł ich we wniosku o przyznanie odstępstwa.

80 W ten sam sposób jak zatwierdzenie zgłoszonej pomocy państwa, zgoda dla państwa członkowskiego na odstępstwo od harmonizujących przepisów wspólnotowych na podstawie art. 95 ust. 5 i 6 może dotyczyć jedynie tego środka krajowego, który został przedstawiony Komisji (zob. podobnie wyrok z dnia 25 marca 1999 r. w sprawi T-37/97 Forges de Clabecq przeciwko Komisji, Rec. str. II-859, pkt 100).

81 Po trzecie wreszcie argument rządu niderlandzkiego jest nietrafny. Wbrew temu, co podnosi rząd niderlandzki, Komisja nie uzależniła zgody na notyfikowane przepisu od warunku, by przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w powietrzu odnotowane w Niderlandach wynikały w większości z emisji pyłów wytwarzanych przez pojazdy drogowe wyposażone w silnik wysokoprężny.

82 Jak wynika natomiast z motywu 40 i 43 decyzji, Komisja ograniczyła się do stwierdzenia, że w porównaniu z innymi państwami członkowskimi Królestwo Niderlandów charakteryzuje bez wątpienia wyższy poziom emisji pyłów pochodzących z żeglugi śródlądowej i transportu morskiego oraz że odsetek pojazdów drogowych z silnikiem wysokoprężnym był wyraźnie niższy w Królestwie Niderlandów od średniej Unii Europejskiej, wobec czego istnienie w Niderlandach specyficznego problemu w postaci emisji pyłów pochodzących z pojazdów z silnikiem wysokoprężnym podlegających dyrektywie 98/69 jest wątpliwe.

83 Nie wydaje się zatem, by Komisja uzależniła możliwość zatwierdzenia notyfikowanych przepisów od warunku, by przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w powietrzu odnotowane w Niderlandach wynikały w zdecydowanej części z emisji pyłów wytwarzanych przez pojazdy wyposażone w silnik wysokoprężny.

84 Nie można zatem zgodzić się z argumentacją rządu niderlandzkiego.

W przedmiocie braku możliwości przeciwdziałania przez Królestwo Niderlandów zanieczyszczeniom transgranicznym

— Argumenty stron

85 Rząd niderlandzki twierdzi również, że jego swoboda działania jest ograniczona ponadto niemożnością przeciwdziałania ogromnej ilości pyłów pochodzących z zagranicy.

86 Komisja odpiera, że wiele państw Unii Europejskiej również boryka się z wysokim poziomem emisji pyłów o charakterze transgranicznym.

— Ocena Sądu

87 Niemożność przeciwdziałania emisjom pyłów pochodzących z zagranicy nie dowodzi sama w sobie, że Królestwo Niderlandów boryka się ze specyficznym problemem jakości powietrza.

88 Jak wskazał w swoim sprawozdaniu NOT, w państwach, które tak jak Niderlandy mają ograniczone rozmiary geograficznie, a źródła zanieczyszczeń są położone w niewielkiej odległości, znaczna część pyłów niemalże z definicji ma charakter egzogeniczny i jest w większości przypadków kwalifikowana jako pochodząca z zagranicy, podczas gdy w państwach o większych rozmiarach geograficznych byłaby traktowana jako mająca charakter endogeniczny.

89 Ponadto rząd niderlandzki nie wprost przyznaje, że zanieczyszczenia transgraniczne nie mogą z definicji być właściwe jakiemuś państwu członkowskiemu, skoro sam podnosi, że kryterium wyłączności, które jego zdaniem Komisja przyjęła niewłaściwie, z trudnością da się połączyć z immanentnie transgranicznym charakterem tych zanieczyszczeń.

90 W trakcie rozprawy rząd niderlandzki podkreślił, że Niderlandy rzeczywiście napotkały na specyficzny problem jakości powietrza wynikający z ich położenia geograficznego.

91 Niemniej jednak nie zostało w żaden sposób wykazane, że transgraniczne emisje pyłów wpływają na jakość powietrza w Niderlandach w takim zakresie, że problem ograniczenia emisji pyłów przedstawia się w sposób odmienny od problemów występujących w pozostałej części Wspólnoty i uzasadnia podjęcie szczególnych środków krajowych.

92 Należy ponadto zwrócić uwagę na fakt, że specyficzny charakter problemu ochrony środowiska powołany na poparcie wniosku o przyznanie odstępstwa od przepisów dyrektywy 98/69 należy rozważyć w świetle norm dyrektywy 1999/30. Załącznik III do dyrektywy 1999/30 ustala jedynie dopuszczalne wartości stężenia pyłów w powietrzu, których państwa członkowskie winny przestrzegać, nieuwzględniając ich pochodzenia.

93 Sąd nie może zatem uznać za udowodnione, że udział pyłów emitowanych poza terytorium niderlandzkim w stężeniu pyłów w powietrzu na tym terytorium stanowi sam w sobie specyficzny problem jakości powietrza w Niderlandach w rozumieniu art. 95 ust. 5 WE.

94 Nie sposób zatem zgodzić się z argumentem rządu niderlandzkiego.

W przedmiocie nieuwzględnienia szczególnie poważnego charakteru przekroczeń dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w powietrzu w Niderlandach

— Argumenty stron

95 Rząd niderlandzki zarzuca Komisji, że zaprzeczyła szczególnie poważnemu charakterowi przekroczeń dopuszczalnych wartości dziennego stężenia pyłów

odnotowanych w 2004 r. na wszystkich obszarach i w aglomeracjach Niderlandów, określonych dyrektywą 1999/30 i obowiązujących od dnia 1 stycznia 2005 r. oraz wartości dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji.

96 Zgodnie ze sprawozdaniem NOT wstępne dane przekazane przez Królestwo Niderlandów uwidaczniały przekroczenia co najmniej jednej z dopuszczalnych wartości stężenia pyłów powiększonych o margines tolerancji.

97 Sprawozdanie MNP za 2006 r. ujawniało na str. 11, że poziomy stężenia pyłów w powietrzu w Niderlandach są niższe niż uprzednio przewidywane. Niemniej jednak stwierdzenie to nie może być przypisane rządowi niderlandzkiemu, nawet jeśli MNP jest agencją jemu podlegającą.

98 W każdym razie, jak wynika ze str. 3 sprawozdania MNP, jej wnioski nie podważają w żaden sposób specyficznego charakteru przekroczeń dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w stosunku do wartości maksymalnych określonych dyrektywą 1999/30.

99 W trakcie rozprawy rząd niderlandzki zarzucił Komisji ponadto nieuwzględnienie specyficznych dla Niderlandów czynników gęstości zaludnienia, intensywności ruchu drogowego i położenia obszarów mieszkalnych wzdłuż arterii komunikacyjnych.

100 Komisja odpiera, że — jak wynika ze sprawozdania NOT — Niderlandy nie napotkały w 2003 r. na szczególnie znaczące przekroczenia wartości dopuszczalnych w porównaniu z innymi państwami członkowskimi, spośród których niektóre odnotowały, inaczej niż Niderlandy, przekroczenia wartości dopuszczalnych na całości obszaru.

101 Komisja dodaje, że wszystkie roczne sprawozdania krajowe za 2004 r. potwierdzały brak specyficznego problemu jakości powietrza w Niderlandach. Sprawozdanie Królestwa Niderlandów wykazało przekroczenia w 2003 r., ponieważ sprawozdanie dotyczące tego roku zostało oparte wyłącznie na danych pomiarowych, podczas gdy sprawozdanie za 2004 r. oparto w części na obliczeniach modelowych. Ponadto ograniczenia ustanowione dyrektywą zostały zaniżone w ten sposób, że wzrost przypadków przekroczeń wartości dopuszczalnych w Niderlandach w 2004 r. nie oznaczał z pewnością sam w sobie, że państwo to napotkało na specyficzny problem jakości powietrza.

102 Zgodnie ze sprawozdaniem MNP z marca 2006 r., na podstawie którego można postawić skutecznie zarzut Królestwu Niderlandów, ponieważ zostało ono oficjalnie przedstawione na poparcie wniosku o przyznanie odstępstwa, wcześniejsze dane szacunkowe emisji pyłów w Niderlandach zostały zawyżone o 10–15%. Nie było zatem pewne, czy w porównaniu z innymi państwami członkowskimi Królestwo Niderlandów borykało się ze specyficznym problemem uniemożliwiającym przestrzeganie dyrektywy 1999/30.

103 Utrzymywanie się potencjalnego oddziaływania pyłów na zdrowie nie stanowiło problemu specyficznego dla Niderlandów. Poza tym MNP odnotowała, że skutki długoterminowego oddziaływania pyłów na zdrowie są mniejsze o około 10–15% od wcześniejszych szacunków.

104 Wynika stąd, że nie tylko Królestwo Niderlandów i nie tylko Królestwo Niderlandów i Królestwo Belgii, ale również wiele innych państw członkowskich doświadczyło trudności w zakresie przestrzegania dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w powietrzu, ustalonych dyrektywą 1999/30, że problem jakości powietrza mający miejsce w Królestwie Niderlandów nie był szczególnie znaczący w stosunku to trudności, jakie napotykały inne państwa członkowskie, oraz że niekiedy był prawdopodobnie nawet mniejszy niż problemy, z którymi borykało się w szczególności Królestwo Belgii.

— Ocena Sądu

105 Nie budzi wątpliwości ani sprzeciwu, że problem emisji pyłów wytwarzanych przez pojazdy z silnikiem wysokoprężnym wymaga w sposób wyraźny i uzasadniony odpowiednich przepisów wykonawczych na szczeblu wspólnotowym. Nie budzi również wątpliwości, że notyfikowane przez Królestwo Niderlandów przepisy krajowe zmierzały do wcześniejszego wprowadzenia na ich terytorium w zharmonizowanych przepisach jednej dopuszczalnej wartości emisji pyłów, figurującej w projekcie rozporządzenia będącego na etapie negocjacji (zob. pkt 52 powyżej).

106 Tego rodzaju sposób postępowania nie jest co do zasady sprzeczny z art. 95 ust. 5 WE, pod warunkiem że zainteresowane państwo członkowskie wykaże, iż termin niezbędny do ewentualnego wejścia w życie nowych zharmonizowanych przepisów niesie ze sobą na całości lub części jego terytorium szczególne problemy, które odróżniają je od innych państw członkowskich, i czyni niezbędnym wcześniejsze zastosowanie środka.

107 Z dowodów zgromadzonych w aktach sprawy nie wynika, że przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia pyłów ustalonych dyrektywą 1999/30 stwierdzone w Niderlandach mają w porównaniu z danymi z innych państw członkowskich charakter na tyle poważny, że stanowią specyficzny problem jakości powietrza właściwy notyfikującemu państwu członkowskiemu.

108 Wyniki badań MNP zatytułowane „Beoorderling van het prinsjedagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005" (Ocena zespołu środków w dniu przedstawienia budżetu — działania na rzecz jakości powietrza 2005 r.), które bezsprzecznie mogą być skuteczną podstawą zarzutu wobec rządu niderlandzkiego, jako że zostały opracowane przez organ podlegający kompetencjom jednego z jego ministrów (wyrok Trybunału z dnia 24 listopada 1982 r. w sprawie 249/81 Komisja przeciwko

Irlandii, Rec. str. 4005, pkt 15), a które zostały nawet dołączone do skargi, precyzują, że jak podniosła Komisja w sprawozdaniu z postępów [wdrażania dyrektywy], dopuszczalne wartości stężenia, począwszy od 2001 r., zostały przekroczone w wielu miastach europejskich.

109 Ponadto z listy ustalonej na podstawie krajowych sprawozdań w przedmiocie jakości powietrza za 2004 r. wynika, że Niderlandy należą do grupy pięciu państw członkowskich, w których w 2004 r. odnotowano na całości obszaru poziomy stężenia pyłów wyższe od dopuszczalnych wartości dziennych powiększonych o margines tolerancji określony dyrektywą 1999/30, podczas gdy w pięciu innych państwach członkowskich wartości te zostały przekroczone na więcej niż 50% obszaru państwa.

110 Zgodnie ze sprawozdaniem Królestwa Niderlandów w przedmiocie oceny jakości powietrza za 2004 r. analiza wyników oceny jakości powietrza dokonana na jego terytorium wskazuje na poprawę jakości powietrza w stosunku do 2003 r. Tendencja ta jest wyraźna przede wszystkim w odniesieniu do stężenia pyłów. Sprawozdanie przypisuje zasadniczo tę poprawę zmianie w stosunku do roku poprzedniego warunków meteorologicznych odnotowanych w 2004 r.

111 Ponadto MNP podnosi w studium „Ocena zespołu środków w dniu przedstawienia budżetu — działania na rzecz jakości powietrza 2005 r.", że obok Niderlandów również inne kraje europejskie mają trudności w przestrzeganiu europejskich dopuszczalnych wartości stężenia pyłów.

112 Jak na to wskazuje z jednej strony MNP w sprawozdaniu z marca 2006 r. przedstawionym przez rząd niderlandzki w trakcie procedury analizy projektu notyfikowanego dekretu, a z drugiej strony Komisja w motywie 41 decyzji, który nie został podważony, poziomy stężenia pyłów zarejestrowane w Niderlandach są niższe o 10–15% od wcześniejszych przewidywań.

113 Według MNP liczba obszarów, na których można spodziewać się w 2010 r. przekroczeń dopuszczalnych wartości średniego dziennego stężenia, uległa zmniejszeniu o więcej niż połowę w porównaniu z ocenami wcześniejszymi, a szacunkowe dane co do długoterminowego oddziaływania pyłów i jego skutków na zdrowie zostały zrewidowane w dół o 10–15%.

114 Jak wskazała Komisja w motywie 41 decyzji, MNP jest również zdania, że liczba obszarów, na których wspólnotowa dopuszczalna wartość średniego dziennego stężenia pyłów będzie przekroczona, zostanie ograniczona o połowę w 2010 r. w stosunku do 2005 r., tak samo w 2015 r. w stosunku do 2010 r.

115 Wreszcie niezależnie od tego, że nie chodzi tu o kryteria ustanowione dyrektywą 1999/30, nie wykazano, że gęstość zaludnienia, intensywność ruchu drogowego na wielu obszarach Niderlandów i położenie obszarów mieszkalnych wzdłuż arterii komunikacyjnych stwarzają w tym państwie członkowskim problem ochrony środowiska naturalnego, w rozumieniu art. 95 ust. 5 WE, wyraźnie odróżniający je od innych regionów Unii Europejskiej.

116 W tym względzie NOT sygnalizuje zwiększony poziom emisji pyłów stwierdzony w części Unii Europejskiej obejmującej Beneluks, centralną część Zjednoczonego Królestwa i zachodnie Niemcy, spowodowany wysoką gęstością zaludnienia i działaniami powodującymi zanieczyszczenia, pośród których figuruje w szczególności ruch drogowy.

117 Rząd niderlandzki nie wykazał zatem istnienia specyficznych problemów na swoim terytorium, które sprawiałyby, że wcześniejsze wprowadzenie w życie nowych zharmonizowanych przepisów będących na etapie negocjacji było konieczne.

118 Tym samym nie można stwierdzić, że Komisja błędnie uznała, iż problem przestrzegania przez notyfikujące państwo członkowskie wspólnotowych dopuszczalnych wartości stężenia pyłów w powietrzu ustalonych dyrektywą 1999/30 nie jest specyficzny.

119 Ponieważ przesłanki wymagane do zastosowania art. 95 ust. 5 i 6 WE są kumulatywne, wystarczy, aby jedna z nich nie została spełniona, by wniosek o przyznanie odstępstwa został oddalony (wyrok Trybunału z dnia 21 stycznia 2003 r. w sprawie C-512/99 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. str. I-845, pkt 81, ww. wyrok w sprawie Land Oberösterreich i Austria przeciwko Komisji, pkt 69).

120 Jako że rząd niderlandzki nie zdołał wykazać, że jedna z tych przesłanek została spełniona, należy stwierdzić, iż Komisja była zobowiązana do odrzucenia notyfikowanych przepisów krajowych.

121 W tych okolicznościach skargę należy oddalić jako bezzasadną, bez potrzeby orzekania w przedmiocie innych zarzutów podniesionych przez stronę skarżącą przeciwko decyzji.

W przedmiocie kosztów

122 Zgodnie z art. 87 § 2 regulaminu Sądu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.

123 Ponieważ Królestwo Niderlandów przegrało niniejszą sprawę, zgodnie z żądaniem Komisji należy obciążyć je własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję.

Z powyższych względów

TRYBUNAŁ (czwarta izba)

orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

2) Królestwo Niderlandów zostaje obciążone kosztami postępowania.

Legal Wiszniewska-Białecka Moavero Milanesi

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 27 czerwca 2007 r.

Sekretarz Prezes

E. Coulon H. Legal