II

(Akty, jejichž zveřejnění není povinné)

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 3. května 2006

o předloze vnitrostátních předpisů, které Nizozemské království oznámilo podle čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES a kterými se stanovují mezní hodnoty pro emise částic z vozidel poháněných vznětovým motorem

(oznámeno pod číslem K(2006) 1791)

(Pouze nizozemské znění je závazné)

(2006/372/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 95 odst. 5 a 6 této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

I. SKUTEČNOSTI

1. Příslušné právní předpisy Společenství

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel [1] stanoví jako mezní hodnotu pro emise částic 25 miligramů na kilometr (viz bod 5.3.1.4 přílohy I směrnice) pro vozidla se vznětovými motory kategorie M podle přílohy II, části A Směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [2] – mimo vozidla s maximální hmotností přesahující 2 500 kg – a kategorie N_1 třídy I. Tyto mezní hodnoty platí od 1. ledna 2005 pro nové typy vozidel a od 1. ledna 2006 pro nová vozidla. Směrnice také stanoví mezní hodnotu pro emise částic na 40 miligramů na kilometr pro vozidla se vznětovými motory kategorie N_1 třídy II a mezní hodnotu pro emise částic na 60 miligramů na kilometr pro vozidla se vznětovými motory kategorie N_1 třídy III a kategorie M s maximální hmotností přesahující 2 500 kg. Tyto dvě poslední mezní hodnoty platí od 1. ledna 2006 pro nové typy vozidel a od 1. ledna 2007 pro nová vozidla.

(2) Podle čl. 2 odst. 1 směrnice 98/69/ES „nesmějí členské státy z důvodů týkajících se znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel:

— odmítnout udělit ES schválení typu podle čl. 4 odst. 1 směrnice 70/156/EHS, ani

— odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu, ani

— zakázat registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidla podle článku 7 směrnice 70/156/EHS,

pokud tento typ nebo toto vozidlo splňuje požadavky směrnice 70/220/EHS ve znění této směrnice.“.

(3) Dne 21. prosince 2005 přijala Komise návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice …/…/ES (návrh Euro 5) [3]. V návrhu se snižuje mezní hodnota emisí částic z dieselových vozidel na 5 miligramů na kilometr. Tato nová mezní hodnota začne pro nové typy vozidel kategorie M a N_1 třídy I platit 18 měsíců a 1 den poté, co nařízení vstoupí v platnost, a pro nová vozidla kategorie M a N_1 třídy I 36 měsíců poté, co nařízení vstoupí v platnost.

[1] Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1.
[2] Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.
[3] KOM(2005) 683 v konečném znění.

(4) Směrnice Rady 99/30/ES ze dne 22. dubna 1999 o mezních hodnotách pro oxid siřičitý, oxid dusičitý a oxidy dusíku, částice a olovo ve vnějším ovzduší ([4]), která by měla být čtena spolu se směrnicí Rady 96/62/ES ze dne 27. září 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší ([5]), stanoví mezní hodnoty pro koncentrace PM_{10}, definované jako „částice, které projdou selektivním vstupním filtrem s odlučovací účinností 50 % pro aerodynamický průměr 10 μm“, ve vnějším ovzduší. V souladu s článkem 5 směrnice 99/30/ES jsou tyto mezní hodnoty právně závazné od 1. ledna 2005. V souladu s přílohou III téže směrnice činí roční mezní hodnota pro ochranu lidského zdraví 40 $\mu g/m^3$, zatímco 24hodinová mezní hodnota pro ochranu lidského zdraví činí 50 $\mu g/m^3$ a nesmí být v kalendářním roce překročena častěji než 35krát.

(5) Čl. 7 odst. 3 směrnice 96/62/ES stanoví, že „členské státy vypracují akční plány, v nichž uvedou krátkodobá opatření, která mají být přijata v případě rizika překročení mezních hodnot nebo výstražných prahových hodnot s cílem snížení tohoto rizika a zkrácení doby trvání takové situace. V některých případech mohou uvedené plány stanovit opatření na kontrolu a v nezbytném případě i na pozastavení činností, které přispívají k překračování mezních hodnot, včetně provozu motorových vozidel.“

2. **Oznámené vnitrostátní předpisy**

(6) Nizozemské království oznámilo Komisi předlohu vyhlášky, která má uložit povinnou mezní hodnotu emisí částic 5 mg na kilometr pro nákladní vozidla s maximální povolenou hmotností do 1 305 kg (vozidla kategorie N_1 třídy I) a pro osobní automobily (vozidla kategorie M_1), jak je stanoveno v čl. 1 odst. 1 písm. h) a čl. 1 odst. 1 písm. at) *Voertuigreglement*. Vyhláška by se měla vztahovat na všechna tato vozidla se vznětovým motorem, která budou poprvé použita po 31. prosinci 2006. To by znamenalo, že jsou tato vozidla vybavena filtry částic.

(7) Opatření oznámené nizozemskými orgány představuje změnu právních předpisů týkajících se stálých požadavků, které musejí vozidla a jejich konstrukční části dodržovat po celou dobu životnosti (*Voertuigreglement*). Kontroly dodržování těchto stálých požadavků se provádějí postupem pro běžné prohlídky vozidel a může je vykonávat policie.

(8) Podle důvodové zprávy se oznámené opatření nedotýká postupu schválení typu. Zdá se, že nizozemské orgány neodmítnou registrovat vozidla s ES schválením typu z jiného členského státu a že vozidlům splňujícím požadavky směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES by měly nizozemské orgány schválení typu udělovat i nadále. Když však tato vozidla poprvé projdou technickou prohlídkou nebo kdykoli je bude kontrolovat policie, bude prohlášeno, že nejsou v souladu s oznámeným opatřením.

(9) Celkově vzato uvaluje oznámené opatření zákaz provozu nových vozidel kategorie N_1 třídy I a kategorie M_1, která emitují více než 5 mg částic na km, s platností od 1. ledna 2007.

II. **ŘÍZENÍ**

(10) Dopisem ze dne 2. listopadu 2005 oznámilo Nizozemské království Komisi v souladu s čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES svůj záměr přijmout předlohu vyhlášky, kterou se odchylně od směrnice 98/69/ES stanovují předpisy pro omezení emisí částic z vozidel poháněných vznětovým motorem.

(11) Dopisem ze dne 23. listopadu 2005 informovala Komise nizozemskou vládu, že obdržela její oznámení podle čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES a že šestiměsíční období pro jeho posouzení stanovené v čl. 95 odst. 6 bylo zahájeno dne 5. listopadu 2005, což je den po obdržení oznámení.

(12) Dopisem ze dne 17. ledna 2006 informovala Komise ostatní členské státy o oznámení předloženém Nizozemským královstvím. Komise také oznámení o nizozemském oznámení zveřejnila v *Úředním věstníku Evropské unie* ([6]), aby zúčastněné strany informovala o vnitrostátních předpisech, které má Nizozemské království v úmyslu zavést, i o důvodech, jež k tomuto kroku vedly.

(13) Dopisem ze dne 10. března 2006 informovaly nizozemské orgány Komisi o nové zprávě Nizozemské agentury pro environmentální posuzování (*Netherlands Environmental Assessment Agency*) nazvané „Nové pojetí otázky stupnice částic“ („*New understanding of the scale of the particulate matter problem*“), která ukazuje, že hladiny PM_{10} jsou o 10 až 15 % nižší, než se původně předpokládalo.

([4]) Úř. věst. L 163, 29.6.1999, s. 41.
([5]) Úř. věst. L 296, 21.11.1996, s. 55.
([6]) Úř. věst. C 12, 18.1.2006, s. 5.

(14) Aby mohla Komise posoudit argumenty předložené nizozemskými orgány, požádala o vědecko-technický posudek konsorcium poradců koordinovaných TNO (*Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek*). Konsorcium předložilo Komisi svou zprávu dne 27. března 2006 ([7]).

III. **PRÁVNÍ POSOUZENÍ**

1. **Zvážení přípustnosti**

(15) Ustanovení čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES zní: „Pokládá-li členský stát poté, co Rada nebo Komise přijaly harmonizační opatření, za nezbytné zavést vnitrostátní předpisy, opírající se o nové vědecké poznatky k ochraně životního prostředí nebo pracovního prostředí, z důvodu zvláštního problému, který se objeví v tomto členském státě po přijetí harmonizačních opatření, oznámí zamýšlené předpisy Komisi spolu s důvody pro jejich zavedení."

(16) Oznámením předloženým nizozemskými orgány má být získán souhlas se zavedením nových vnitrostátních předpisů, které jsou v rozporu se směrnicí 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES. Tato směrnice je opatřením úplné harmonizace technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel s ohledem na jejich emise. Stanoví mezní hodnotu emisí částic z vozidel a lehkých nákladních vozidel se vznětovými motory na 25 miligramů na kilometr.

(17) Při porovnávání ustanovení směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES s vnitrostátními opatřeními oznámenými nizozemskými orgány se ukázalo, že nizozemský návrh pro technickou kontrolu vozidel z hlediska znečišťování ovzduší ukládá ještě přísnější požadavky, než stanoví směrnice. Oznámené opatření zejména ukládá povinnou mezní hodnotu emisí částic 5 mg na kilometr pro nákladní vozidla s maximální povolenou hmotností do 1 305 kg (vozidla kategorie N_1 třídy I) a osobní vozidla (vozidla kategorie M_1), a brání tak v provozu vozidel těchto kategorií, která splňují požadavky směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES. Je třeba uvést, že směrnice pozbude svého účinku, pokud budou členské státy moci pro účely technických kontrol vozidel stanovovat různé požadavky na základě toho, jak vozidla svými emisemi znečišťují ovzduší. ES schválení typu by skutečně mělo zůstat v platnosti ještě několik let a zcela určitě bude platit i dlouho poté, co proběhne první technická prohlídka vozidla. Jakýkoli jiný výklad by členským státům umožnil, aby systém ES schválení typu obcházely.

([7]) Zpráva TNO 06.OR.VM.013.1/IJR „Hodnocení nizozemské žádosti o odchylku od směrnice 98/69/ES", 27. března 2006 (dále jen „zpráva TNO").

(18) Jak požaduje čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES, Nizozemsko oznámilo Komisi aktuální znění předpisů, které má v úmyslu zavést a které překračují požadavky stanovené směrnicí 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES. Žádost byla doprovozena vysvětlením důvodů, které podle Nizozemska odůvodňují zavedení těchto předpisů.

(19) Oznámení předložené Nizozemskem pro získání souhlasu se zavedením vnitrostátních předpisů odchylně od směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES se tudíž má za přípustné podle čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES.

2. **Posouzení skutkové podstaty**

(20) V souladu s článkem 95 Smlouvy o ES musí Komise zajišťovat, aby byly splněny všechny podmínky, které členskému státu umožňují využít možnosti odchylky upravené tímto článkem.

(21) Komise tedy musí posoudit, zda jsou splněny všechny podmínky čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES. Tento článek vyžaduje, aby členský stát, který považuje za nutné zavést vnitrostátní předpisy odchylně od harmonizačního opatření, tyto vnitrostátní předpisy opíral o:

a) nové vědecké poznatky k ochraně životního prostředí nebo pracovního prostředí;

b) důvody zvláštního problému, který se objeví v daném členském státě po přijetí harmonizačních opatření.

(22) Navíc podle čl. 95 odst. 6 Smlouvy o ES musí Komise v případech, kdy má zavedení těchto vnitrostátních předpisů za opodstatněné, prověřit, zda tyto vnitrostátní předpisy neslouží jako prostředek svévolné diskriminace nebo zastřeného omezování obchodu mezi členskými státy a nenarušují fungování vnitřního trhu.

(23) V souladu s precedenčním právem Evropského soudního dvora musí být jakákoli výjimka ze zásady jednotného používání práva Společenství a jednotnosti vnitřního trhu vykládána jednoznačně. Ustanovení čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES výjimku ze zásad jednotného používání práva Společenství a jednotnosti trhu umožňuje. Musí tudíž být vykládáno tak, aby nepřesáhlo rozsah působnosti případů, jež formálně upravuje.

(24) Ve světle časového rámce stanoveného v čl. 95 odst. 6 Smlouvy o ES musí Komise při zkoumání, zda jsou vnitrostátní předpisy oznámené podle čl. 95 odst. 5 opodstatněné, vzít za výchozí bod „důvody" uvedené oznamujícím členským státem. To znamená, že podle ustanovení Smlouvy o ES odpovědnost dokázat, že jsou vnitrostátní předpisy opodstatněné, spočívá na žádajícím členském státě. Vzhledem k procesnímu rámci stanovenému článkem 95 Smlouvy o ES, včetně zejména přísné lhůty pro přijetí rozhodnutí, se Komise obvykle musí omezit na přezkoumání relevantnosti náležitostí předložených žádajícím členským státem, aniž sama musí hledat možné důvody nebo opodstatnění.

1. *Existence nových vědeckých poznatků*

(25) Podle nizozemských orgánů je jejich žádost opodstatněná, protože od přijetí směrnice 98/69/ES jsou již k dispozici nové vědecké poznatky o účincích částic na životní prostředí a zdraví. Tyto nové informace dokazují, že nadměrné emise částic mají škodlivé účinky na lidské zdraví, např. způsobují předčasná úmrtí a poškození funkce plic.

(26) Dokumenty předložené Nizozemskem ve vztahu k novým vědeckým poznatkům o účincích částic na životní prostředí a zdraví zahrnují vnitrostátní i mezinárodní studie, publikace a recenze na dané téma. Dokumenty poskytují ucelený přehled stávajících vědeckých poznatků ohledně zdravotních dopadů souvisejících s vystavením částicím, které se objevily od přijetí směrnice 98/69/ES.

(27) Nizozemské orgány poukazují na to, že souvislost mezi vystavením částicím v ovzduší a řadou účinků na zdraví byla prokázána a zdůrazněna v mnoha vědeckých publikacích z poslední doby. Účinky částic na zdraví lze rozdělit na účinky relativně krátkodobé („akutní") expozice a dlouhodobé („chronické") expozice. Studie předložené Nizozemskem dokazují, že i když účinky krátkodobé expozice na zdraví nejsou zanedbatelné, má významnější dopad dlouhodobá expozice částicím v ovzduší. Mezi účinky krátkodobé expozice patří: zánětlivé reakce plic, dýchací potíže, nepříznivé účinky na kardiovaskulární systém a zvýšená medikace, hospitalizace a úmrtnost. Mezi účinky dlouhodobé expozice patří: zvýšené obtíže v dolním respiračním systému, nárůst počtu chronických obstruktivních onemocnění plic, snížená funkce plic u dětí a dospělých, zkrácení délky života způsobené především kardiopulmonární úmrtností a pravděpodobně rakovinou plic.

(28) Nizozemské orgány předložily dokumenty dokazující, že přestože účinky různých subfrakcí a různých zdrojů částic na zdraví nejsou zcela jasné, nedávné epidemiologické a toxikologické studie dokazují, že částice pocházející z procesů spalování, jako např. saze ze vznětových motorů, jsou z hlediska účinků na zdraví obzvlášť důležité. Částice z primárního spalování mají na zdraví zvláště škodlivé účinky kvůli svému složení (přítomnost přechodných kovů a reaktivních organických sloučenin) a kvůli své malé velikosti. Kvůli své malé velikosti mohou částice z primárního spalování obejít ochranné mechanismy lidského těla a proniknout do krevního oběhu a různých tkání. Nizozemské orgány poukazují na skutečnost, že epidemiologické studie většího vzorku populace nejsou schopny stanovit prahovou koncentraci, pod níž částice v prostředí nemají na úmrtnost a nemocnost vliv.

(29) Nizozemské orgány mají za to, že ačkoli v současné době není možné zdravotní dopady částic vědecky číselně stanovit, je z hlediska ochrany zdraví nizozemského obyvatelstva i podle zásady bezpečnosti zásadní jednat co nejrychleji, aby se expozice částicím sazí z dopravy snížila v co nejvyšší míře.

(30) Podle názoru nizozemských orgánů nedávné vědecké studie dokazují, že citlivé skupiny obyvatelstva jsou vystaveny vyšším zdravotním rizikům souvisejícím s částicemi. Do těchto skupin patří osoby, které jsou na expozici částicím citlivější vrozeně (tj. osoby s genetickou predispozicí, velmi malé děti, senioři, osoby trpící dýchacími potížemi a plicními chorobami), osoby, které se stanou citlivějšími v důsledku environmentálních nebo sociálních činitelů nebo vlastního chování, a osoby, které jsou vystaveny nezvykle vysokému množství látek znečišťujících ovzduší v důsledku toho, že žijí u frekventované silnice nebo tráví mnoho času ve vnějším prostředí. Vzhledem k tomu, že v Nizozemsku žije velká část obyvatelstva ve městech a poblíž frekventovaných silnic, tvrdí nizozemské orgány, že je pro obyvatelstvo zdravotní riziko související s částicemi značné.

(31) Komise bere na vědomí, že účinky na životní prostředí a zdraví související s koncentracemi částic již byly do určité míry známy před přijetím směrnice 98/69/ES. Již tenkrát panoval dojem, že menší částice mají významnější zdravotní dopady než hrubší částice. O této otázce však bylo k dispozici málo studií. Od té doby již bylo provedeno mnoho nových epidemiologických studií o různých hlediscích expozice částicím a jejich účincích na zdraví, které především poskytují důkazy, že jemné částice jsou nebezpečnější než velké částice ([8]). Dostupnost těchto nových důkazů vedla Světovou zdravotnickou organizaci v letech 2000, 2003 a 2004 k aktualizaci „Směrnic pro kvalitu ovzduší v Evropě" („*Air Quality Guidelines for Europe*"), pokud jde o částice ([9]).

(32) Ve světle zmíněných skutečností by se tedy zdálo, že Nizozemsko poskytlo nové vědecké poznatky týkající se ochrany životního prostředí, jak požaduje čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES. Tyto vědecké poznatky nebyly v době přijetí směrnice 98/69/ES k dispozici.

2. *Zvláštní problém, který se v Nizozemsku objevil po přijetí směrnice 98/69/ES*

(33) Nizozemské orgány zastávají názor, že Nizozemsko čelí zvláštnímu problému, který se objevil po přijetí směrnice 98/69/ES. Zaprvé Nizozemsko tvrdí, že má přibližně jeden a půl roku potíže s plněním směrnice 99/30/ES. Zadruhé tvrdí, že se v Nizozemsku kvůli vysokým cenám benzínu, lepší dostupnosti dieselových modelů vozidel a výraznému vylepšení výkonu a snížení spotřeby vznětových motorů zvýšil počet dieselových vozidel. S takovým nárůstem podílu dieselových vozidel se při přijímání směrnice 98/69/ES nepočítalo. Podíl dieselových vozidel vzrostl z méně než 15 % v roce 1995 na současných přibližně 25 %. Všechny tyto činitele vedly k tomu, že byl plný rozsah problému kvality ovzduší rozpoznán až po roce 1998.

(34) Podle nizozemských orgánů způsobují částice v Nizozemsku významné obavy, protože jde o zemi s vysokou hustotou zalidnění a s koncentrovanější infrastrukturou, než je v jiných evropských zemích. Jsou toho názoru, že Nizozemsko kvůli svému intenzivnímu využití prostoru, vysoké hustotě zalidnění, užitkových zvířat, dopravy a průmyslu zaujímá v Evropě zvláštní místo. Podle nich tato situace vede k vysokým emisím na kilometr čtvereční. Nizozemské orgány dále tvrdí, že se Nizozemsko musí vypořádat s vysokým znečištěním ze zahraničí. Především tvrdí, že 45 % koncentrace částic je způsobeno lidskou činností, z nichž dvě třetiny jsou vytvořeny v zahraničí. V městských oblastech však antropogenní podíl ze zdrojů v Nizozemsku činí 30–45 %, přičemž významným zdrojem je doprava.

(35) Nizozemské orgány tvrdí, že kvalita ovzduší v mnoha oblastech Nizozemska nesplňuje mezní hodnoty pro částice stanovené směrnicí 99/30/ES. Ačkoli se emise částic v Nizozemsku mezi lety 1990 až 2003 výrazně snížily, není podle nizozemských orgánů tento pokles vzhledem k vysokému objemu dopravy a vysoké koncentraci obyvatelstva a budov v Nizozemsku dostatečný pro boj proti negativním účinkům nadměrných emisí částic na zdraví a pro provedení mezních hodnot kvality evropského ovzduší.

(36) Podle nizozemských orgánů pochází z celkových domácích emisí částic jedna třetina z dopravy, jedna třetina z průmyslu a přibližně jedna čtvrtina ze zemědělství. Částice z výfukových plynů jsou jedny z nejškodlivějších částic. Doprava způsobuje vysokou expozici osob, protože k emisím zde dochází v těsné blízkosti obytných oblastí a dalších citlivých využití půdy.

(37) V dokumentech nazvaných „Rovnováha životního prostředí 2005" („*Milieubalans 2005*") a „Částice: bližší pohled" („*Fijn stof nader bekeken*"), které byly přiloženy k oznámení, nizozemské orgány zdůrazňují, že koncentrace částic v ovzduší v rozsáhlých oblastech Nizozemska značně překračují evropské normy kvality ovzduší. Nizozemské orgány poznamenávají, že denní mezní hodnoty kvality ovzduší pro částice budou ve vysoké míře překračovány i v roce 2010. Naproti tomu k překročení ročních průměrných norem pro částice téměř vůbec nedochází. Nizozemské orgány poznamenávají, že porušování mezních hodnot stanovených směrnicí 99/30/ES bylo zjištěno téměř ve všech evropských městech. Porušování v Nizozemsku, Belgii, ruhrské oblasti v Německu a v průmyslové oblasti severní Itálie se však odehrává na větší zeměpisné rozloze než v jiných členských státech.

(38) Nizozemské orgány poznamenávají, že z těchto informací není možné vyvodit dalekosáhlé závěry, aniž by se zvážila přesná situace a velikost těchto zón v jednotlivých zemích. Nizozemské orgány také poznamenávají, že se v Nizozemsku kvalita ovzduší stanovuje velmi podrobně, spolu s předepsanými měřeními se využívají i podrobné plánovací modely. Modely ale využívá pouze omezený počet zemí EU; většina zemí provádí pouze měření kvality ovzduší. Je rovněž

([8]) „Zdravotní hlediska znečištění ovzduší částicemi, ozonem a oxidem dusičitým" („*Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide*"), zpráva na pracovní skupině WHO, 2003.

([9]) „Studie metaanalýzy časových řad a panelová studie částic a ozonu (O_3)", („*Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O_3)*"), Regionální úřadovna Světové zdravotnické organizace pro Evropu, 2004.

možné, že lze některé rozdíly vysvětlit odlišnými opravnými koeficienty. Například Nizozemsko výsledky měření násobí koeficientem 1,33. Podle nizozemských orgánů se několik zemí řídí pokyny Evropské komise a používá opravný koeficient 1,3. Většina zemí používá opravný koeficient nižší nebo nepoužívá vůbec žádný. Navíc všechny země nemodelují kvalitu ovzduší až na úrovni ulice. Podle nizozemských orgánů je počet měřicích bodů v zemích, které nemodelují kvalitu ovzduší na úrovni ulice, možná nedostatečný.

(39) Konečně nizozemské orgány poukázaly i na svou zvláštní právní situaci. Vyhláška o kvalitě ovzduší, která vstoupila v platnost v roce 2001, zavedla právní režim, v němž lze zablokovat plány výstavby a rozšíření nebo v nich požadovat změny, pokud je pravděpodobné, že budou mít škodlivé účinky na kvalitu ovzduší. Po zavedení tohoto režimu bylo kvůli možným rozporům s vyhláškou o kvalitě ovzduší vzneseno u různých soudních orgánů, včetně Státní rady, přes 40 námitek proti plánům územního rozvoje. V jedné třetině případů Státní rada prohlásila plány za neplatné.

(40) Komise poznamenává, že procentní podíl přeshraničního přenosu částic je v Nizozemsku vysoký, ale není vyšší než v jiných zemích Beneluxu ([10]). Komise také poznamenává, že pro Nizozemsko jsou na rozdíl od jiných členských států typické významně vyšší emise částic pocházející z dopravy po vnitrozemských vodních cestách a z námořní dopravy ([11]). Je také třeba uvést, že rozlehlý přístav v Rotterdamu sice není hlavním zdrojem částic, ale má významný vliv na činnosti a dopravu v Nizozemsku i v jeho okolí ([10]).

(41) Výroční zprávy podle směrnice Rady 96/62/ES ukazují, že Nizozemsko nemělo v roce 2003 žádné potíže se zvláště vysokým překračováním hodnot v porovnání s jinými členskými státy (např. s Belgií, Rakouskem, Řeckem, Českou republikou, Litvou, Slovinskem a Slovenskem). Vzhledem k tomu, že Nizozemsko ještě nepředložilo oficiální údaje za rok 2004, není možné porovnat situaci kvality ovzduší v Nizozemsku a v jiných členských státech v tomto roce. Komise navíc poznamenává, že velmi nedávno (v březnu 2006) zveřejnila Nizozemská agentura pro environmentální posuzování (NMP) přehodnocení hladin PM_{10}, kde se uvádí, že hladiny PM_{10} jsou o 10 až 15 % nižší, než se předpokládalo. Toto snížení závisí na místě v Nizozemsku a bývá výraznější ve venkovských oblastech než ve městech. Podle této zprávy NMP se počet oblastí, kde jsou překračovány mezní hodnoty kvality ovzduší, sníží v roce 2010 ve srovnání s rokem 2005 na polovinu a v roce 2015 bude tvořit polovinu oblastí ve srovnání s rokem 2010.

(42) Na základě výročních zpráv za rok 2003 a při zohlednění nových informací předložených nizozemskou vládou a obsažených ve zprávě NMP by se zdálo, že existují významné pochybnosti o tom, zda se v Nizozemsku v porovnání s jinými členskými státy objevil zvláštní problém při plnění mezních hodnot stanovených směrnicí o kvalitě ovzduší. Především je hladina celkových emisí částic (PM_{10} a PM_{25}) na kilometr čtvereční v Nizozemsku poloviční oproti Belgii ([11]).

(43) Přesněji řečeno, není jisté, zda se jedná o zvláštní problém ve vztahu ke směrnici 98/69/ES. Jak již bylo uvedeno ve 40. bodě odůvodnění výše, jsou pro Nizozemsko typické významně vyšší emise částic pocházející z dopravy po vnitrozemských vodních cestách a z námořní dopravy. Navíc je podíl dieselových vozidel v Nizozemsku podstatně nižší (25 % prodeje nových vozidel) než činí průměr EU (přibližně 50 % prodeje nových vozidel). Je tedy otázkou, zda se jedná o zvláštní problém vzhledem k emisím částic z motorových vozidel podle směrnice 98/69/ES.

(44) Komise má tedy za to, že Nizozemsko neprokázalo existenci zvláštního problému vzhledem ke směrnici 98/69/ES.

3. *Posouzení podmínek podle čl. 95 odst. 6 Smlouvy o ES*

(45) Ustanovení čl. 95 odst. 6 Smlouvy o ES ukládá Komisi povinnost prověřit, zda oznámené vnitrostátní předpisy neslouží jako prostředek svévolné diskriminace nebo zastřeného omezování obchodu mezi členskými státy a nenarušují fungování vnitřního trhu.

(46) Poslední podmínka nesmí být vykládána tak, že zakazuje schválení jakéhokoli vnitrostátního opatření, které může narušit fungování vnitřního trhu. Ve skutečnosti jakékoli vnitrostátní opatření odchylné od harmonizačního opatření pro ustavení a fungování vnitřního trhu představuje ve své podstatě opatření, které může vnitřní trh narušit. V důsledku toho, aby se zachovala použitelnost postupu pro odchylky upraveného článkem 95 Smlouvy o ES, je Komise toho názoru, že v kontextu čl. 95 odst. 6 se musí omezování fungování vnitřního trhu chápat jako účinek nepřiměřený v poměru ke sledovanému cíli.

([10]) Viz Zpráva TNO, s. 5.
([11]) Viz Zpráva TNO, s. 31.

(47) Nizozemské orgány mají za to, že je opatření nutné pro zlepšení kvality životního prostředí, a tedy pro ochranu lidského zdraví. Mají také za to, že navrhované opatření není ani prostředkem svévolné diskriminace ani zastřeného omezování obchodu mezi členskými státy. Dále zastávají názor, že s ohledem na rizika, která emise sazí představují pro životní prostředí i pro lidské zdraví, a při zvážení zvláštní situace expozice v hustě zalidněných oblastech, jako je Nizozemsko, jde o opatření přiměřené v poměru ke sledovanému cíli. Podle nizozemských orgánů navíc všechny modely vozidel s významným podílem na prodeji dieselových automobilů již jsou nebo v blízké době budou dostupné s filtry částic. Oznámené opatření by tak nenutilo výrobce automobilů činit (radikální) změny ve výrobním postupu.

(48) Ve stanovené lhůtě předložily své připomínky k nizozemskému oznámení francouzská a italská vláda. Obě zdůraznily negativní dopad, který by oznámené opatření pro vnitřní trh s vozidly představovalo kvůli narušení trhu. Poukázaly na možnost, že by nizozemské orgány mohly podpořit brzké zvýšení počtu automobilů splňujících hladinu emisí 5 mg na kilometr daňovými pobídkami, což by umožnilo rychlé provedení budoucích evropských emisních norem a zároveň by to neomezovalo vnitřní trh s vozidly.

(49) Jak je uvedeno výše (viz 46. bod odůvodnění), v kontextu čl. 95 odst. 6 se musí omezování fungování vnitřního trhu chápat jako účinek nepřiměřený v poměru ke sledovanému cíli. Komise se tudíž při svém posouzení zaměří na podmínky čl. 95 odst. 6 Smlouvy o ES ohledně přiměřenosti vnitrostátních předpisů, které byly oznámeny. Na základě tohoto posouzení se rozhodne, jestli oznámené opatření překračuje meze toho, co je pro splnění uvedeného cíle ochrany životního prostředí a lidského zdraví vhodné a nezbytné. Posouzení bude postaveno na předpokladu, že v případě existence několika vhodných opatření by mělo být zvoleno takové opatření, které je nejméně omezující.

(50) Jako předběžnou poznámku by Komise chtěla upozornit, že uznává nezbytnost dalšího zlepšení vlivu vozidel, pokud jde o emise látek znečišťujících životní prostředí. To je také důvod, proč, jak již bylo uvedeno, byl vytvořen návrh Euro 5. Podle tohoto návrhu se mezní hodnoty emisí částic z nových dieselových osobních automobilů a nejmenších lehkých nákladních vozidel sníží o 80 %. Návrhem Euro 5 se Komise snažila nastolit rovnováhu mezi nutností dalšího zlepšení vlivu na životní prostředí a nutností poskytnout výrobcům automobilů dostatečný čas pro navržení vozidel a plánování výrobních činností. Tato úvaha se odráží zejména v ustanoveních ohledně vstupu právní úpravy v platnost. Urychlením použití mezních hodnot emisí částic stanovených v návrhu Euro 5 by opatření oznámené nizozemskými orgány dramaticky zkrátilo lhůtu pro jejich provedení. To by mělo významný dopad na výrobce vozidel, protože by museli přizpůsobit výrobu požadavkům nizozemských právních předpisů nebo omezit modely nabízené na nizozemském trhu. V tomto ohledu je třeba uvést, že v současnosti nejsou všechny typy vozidel kategorií M_1 a N_1 třídy I dostupné s filtrem částic. Nizozemské orgány informovaly Komisi, že na nizozemském trhu již jsou nebo v blízké době budou dostupné různé typy osobních dieselových automobilů s filtrem částic. Komise však poznamenává, že podle jí dostupných informací (k prosinci 2005) z přibližně 710 různých typů osobních automobilů nejméně 240 typů není na nizozemském trhu dostupných s filtrem částic, a byly by tedy z nizozemského trhu vyloučeny, kdyby bylo oznámené opatření přijato. Protože u některých modelů jsou filtry částic vybaveny pouze větší motory, mohly by být tímto nizozemským opatřením z nizozemského trhu vyloučeny menší, z hlediska spotřeby paliva účinnější motory těchto modelů, což by bylo proti zavedené politice EU omezovat emise CO_2.

(51) Nizozemské orgány informovaly Komisi, že navrhované opatření tvoří součást balíčku opatření (soubor opatření z rozpočtového dne, *Budget Day Set of Measures*), která mají zlepšit kvalitu ovzduší v Nizozemsku. Tento balíček opatření se zaměřuje na dopravní opatření, neboť částice z výfukových plynů jsou jedny z nejškodlivějších částic. Mimo jiná opatření jsou zde obsaženy podpory pro filtry částic v nových a starých dieselových automobilech, pobídky pro čistší místní dopravu, nákladní a lodní dopravu, pobídky pro čistá paliva. Také byl zahájen výzkum ohledně nákladové účinnosti podpor pro vyřazení starších (dieselových) automobilů. Balíček opatření navíc zahrnuje další opatření pro běžnou dopravu a opatření pro průmysl a zemědělství. Také dojde k místním opatřením s dopadem na vnitrostátní infrastrukturu, např. k omezení maximální rychlosti na některých silnicích. A konečně, balíček opatření také usiluje o akci na místní úrovni, např. prostřednictvím provedení obecních plánů kvality ovzduší, dodatečných financí na podporu méně znečišťující místní dopravy v obcích a v provinciích a prostřednictvím opatření založeného na úhradě podstatné části dodatečných nákladů vynaložených na technologie pro nižší znečišťování, jako jsou filtry částic. Zároveň se obce podporují, aby přístup do (vnitřních) měst omezovaly na vozidla s nižším znečišťováním nebo na tichá vozidla.

(52) Nizozemské orgány poskytly přehled všech opatření, která hodlají uskutečnit, spolu s posouzením souvisejících nákladů a přínosů. Je třeba uvést, že některá z navrhovaných opatření, která tvoří součást souboru opatření z rozpočtového dne, jsou ohodnocena jako „tvrdá opatření", jiná jako „měkká opatření". Tvrdými opatřeními jsou konkrétní akce, které již byly specifikovány, jejichž financování je zajištěno a které spadají do působnosti vnitrostátní vlády. O měkkých opatřeních se rozhodne později nebo o nich rozhodne jiný orgán (např. Evropská unie), nástroj a financování často ještě nejsou stanoveny nebo nespadají do působnosti vnitrostátní vlády.

(53) Aby se posoudilo, zda je oznámené opatření přiměřené stanoveným cílům, zastává Komise názor, že by se mělo vyhodnotit, zda mohou nizozemské orgány učinit alternativní opatření, která by byla z hlediska snížení emisí částic (zejména velmi jemných částic) stejně přínosná, ale zároveň by méně narušovala vnitřní trh. První krok této analýzy představuje vyhodnocení možných přínosů, které mohou plynout z provedení oznámeného opatření.

(54) Podle nizozemských orgánů by provedení povinnosti vybavit filtry částic do 1. ledna 2007 dieselová vozidla kategorií M_1 a N_1 třídy I znamenalo v roce 2010 snížení emisí částic přibližně o 0,4 až 0,5 kilotun, což představuje zhruba 50 % snížení, kterého se má dosáhnout celým nizozemským balíčkem dopravních opatření. Tato čísla se zakládají na skutečnosti, že v době oznámení činil podíl dieselových vozidel s filtry částic 10 % všech vozidel, a na předpokladu, že předpis Euro 5 bude platný nejdříve od 1. července 2008 pro nové typy vozidel a od 1. ledna 2010 pro nová vozidla.

(55) Komise uznává, že nizozemské orgány provádějí od 1. června 2005 systém daňových pobídek pro vybavení nových dieselových automobilů filtry částic. Komise bere na vědomí, že v dokumentu „Posouzení souboru opatření z rozpočtového dne ohledně kvality ovzduší za rok 2005" („*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005*") nizozemské orgány posuzují dopad tohoto systému pobídek. Předpokládají, že díky tomuto opatření, a za předpokladu, že norma Euro 5 vstoupí v platnost nejdříve dne 1. července 2008 pro nové typy vozidel a dne 1. ledna 2010 pro nová vozidla, bude 70–90 % nových dieselových automobilů prodaných v Nizozemsku v roce 2008 vybaveno filtrem částic. Odpovídající čísla za předchozí roky činí 40–60 % pro rok 2006 a 60–80 % pro rok 2007. Komise tedy dochází k závěru, že přidaný přínos zavedení ohlášených předpisů, v porovnání se základním scénářem, v němž se uplatňuje systém pobídek, a při zohlednění autonomních trendů v Evropě vybavovat dieselová vozidla filtry částic, by byl výrazně nižší než očekávaný přínos snížení částic o 0,4–0,5 kilotun v roce 2010. Komise odhaduje, že dopad by se pohyboval okolo 0,05 kt ([12]). Je třeba rovněž uvést, že dopad stávajícího systému daňových pobídek by mohl být posílen tím, že by se toto opatření zkombinovalo s dalšími doplňujícími opatřeními, jako jsou selektivní zákazy provozu v souladu s právem Společenství v určitých oblastech pro dieselová vozidla, která nesplňují určité hladiny emisí částic. Zkušenosti z jiných členských států ukazují, že oznámení takových selektivních zákazů je samo o sobě dostačující, aby ovlivnilo rozhodnutí zakoupit dieselové vozidlo s filtrem částic nebo vozidlo, které není dieselové.

(56) Nizozemské orgány se domnívají, že by žádné jiné vnitrostátní opatření nedosáhlo stejného výsledku jako oznámené opatření. Komise však poznamenává, že v dokumentu „Posouzení souboru opatření z rozpočtového dne ohledně kvality ovzduší za rok 2005" („*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005*") nizozemské orgány jasně uvádějí, že by se k opatřením zahrnutým v souboru opatření z rozpočtového dne našly alternativní nákladově účinné možnosti. Především mají za to, že nákladově nejúčinnějším způsobem pro snížení koncentrací na nizozemské úrovni, regionální i místní, by byla dodatečná cenová politika pro odvětví dopravy. Celkový přínos pro společnost spojený s touto možností by převážil nad vynaloženými náklady. Podle odhadů nizozemských orgánů by rozlišená daň z automobilů a zavedení zpoplatnění silnic vedlo v roce 2010 k přibližně stejnému snížení emisí jako opatření podle souboru opatření z rozpočtového dne. To znamená, že by taková politika mohla přinést 4krát až 10krát vyšší snížení emisí částic než oznámené opatření ([12]).

(57) Nizozemské orgány poznamenávají, že krátkodobé přínosy spojené se zpoplatněním silnic podle času a místa se významně neliší od přínosů spojených s opatřeními z rozpočtového dne. Opatření z rozpočtového dne však již nejsou zdaleka tak úspěšná, pokud jde o účinky na kvalitu ovzduší v roce 2020. Nizozemské orgány uzavírají, že ačkoli by zpoplatnění silnic podle času a místa stálo vládu více peněz než opatření z rozpočtového dne, získal by se jím významný sociálně prospěšný přínos (1–1,5 miliardy EUR ročně). Provedením zpoplatnění silnic by se navíc snížily i další sociální problémy jako hluk, nedostatečná bezpečnost silničního provozu a dopravní zácpy. A konečně nizozemské orgány uznávají, že opatření navrhovaná podle opatření z rozpočtového dne představují až „druhé nejlepší" řešení v porovnání s provedením dodatečné cenové politiky pro odvětví dopravy.

([12]) Viz Zpráva TNO, s. 38.

(58) Na základě informací poskytnutých nizozemskými orgány poznamenává Komise, že zpoplatnění silnic pro odvětví dopravy se jeví jako nákladově účinnější řešení než oznámené opatření a přinese lepší výsledky, pokud jde o snížení emisí velmi jemných částic, a zároveň v zásadě nebude omezovat fungování vnitřního trhu. Účinnost tohoto opatření by mohla být posílena tím, že by se toto opatření zkombinovalo s již existujícím systémem daňových pobídek, a tím, jak již bylo uvedeno výše, že by místní orgány provedly další doplňující opatření, jako jsou zákazy provozu pro starší více znečišťující vozidla. Komise poznamenává, že tato poslední opatření byla již účinně a rozsáhle přijata místními orgány v jiných členských státech, které se potýkaly s podobnými problémy kvality ovzduší jako Nizozemsko.

(59) Navíc by podle názoru Komise mohly nizozemské orgány také zvážit posílení některých „tvrdých opatření“ obsažených v opatřeních z rozpočtového dne. Například dovybavení dieselových vozidel filtry částic by mohlo vést k vyššímu snížení emisí, než nizozemské orgány předpokládají, kdyby byl rozpočet na toto opatření navýšen a kdyby se filtry částic instalovaly přednostně do vozidel, která jsou v provozu především ve městech (např. taxislužba). Nizozemské orgány odhadují, že náklady na dovybavení dieselových lodí filtry částic budou nižší než náklady na jiná opatření na dovybavení (v rozsahu 10 až 60 EUR na snížení emisí částic o jeden kilogram ([13])) a budou nižší než náklady vynaložené podle odhadu nizozemských orgánů na léčení v souvislosti s koncentracemi částic (tj. 340 EUR na kilogram v městském prostředí a 80 EUR na kilogram ve venkovském prostředí). V tomto ohledu je třeba uvést, že podle projekcí modelu RAINS bude relativní důležitost emisí částic z lehkých nákladních vozidel v nejbližších letech klesat, zatímco důležitost emisí z vnitrozemní lodní dopravy a námořní dopravy poroste.

(60) Nizozemské orgány by rovněž mohly zvážit dřívější provedení některých „měkkých opatření“ obsažených v opatřeních z rozpočtového dne, která spadají do působnosti nizozemské vlády. V tomto kontextu se poznamenává, že odhadovaný potenciál pro snížení emisí částic celého balíčku „měkkých opatření“ návrhu z rozpočtového dne je vyšší než potenciál „tvrdých opatření“. Především by podle odhadů nizozemských orgánů zavedení kombinovaného „systému praní vzduchu“ v intenzivním chovu zemědělského dobytka přineslo v roce 2010 snížení částic o 4,4 kt. Toto snížení je podstatně vyšší než očekávané snížení částic, které by mělo přinést provedení oznámeného opatření (0,05 kt, viz 55. bod odůvodnění). Toto opatření by pravděpodobně mělo větší účinek na méně obydlené oblasti než na města. Přesto by vzhledem k očekávanému rozsahu snížení pozaďové koncentrace částic a k prospěšnému účinku tohoto snížení, pokud jde o ochranu veřejného zdraví, možná bylo dobré zvážit dřívější provedení.

(61) Komise se domnívá, že informace poskytnuté nizozemskými orgány jasně ukazují, že stanovených cílů ochrany životního prostředí a zdraví lze dosáhnout i méně omezujícími opatřeními, než je oznámené opatření. Zatímco oznámené opatření by představovalo porušení systému ES schválení typu vozidel, alternativní opatření by v zásadě odchylku od stávajících harmonizačních opatření ES neznamenalo. Důvody, proč taková opatření nebyla v konečné fázi navržena, přestože je nizozemské orgány zvažovaly a přes skutečnost, že by mohly přinést přinejmenším stejné snížení emisí částic jako oznámené opatření, z dokumentů předložených Nizozemskem jasně nevyvstávají. Komise by v tomto ohledu chtěla zdůraznit, že členské státy jsou povinny z různých možností pro dosažení stanovených cílů ochrany životního prostředí a zdraví zvolit takové možnosti, které co nejméně narušují vnitřní trh.

(62) Závěrem Komise věří, že existují důkazy o tom, že navrhované vnitrostátní opatření není pro dosažení stanoveného cíle ochrany životního prostředí a zdraví tím nejméně omezujícím opatřením a že bude-li přijato, bude představovat nepřiměřené omezování fungování vnitřního trhu.

4. *Mezinárodní kontext*

(63) Komise by chtěla uvést některé úvahy o mezinárodním kontextu navrhovaného opatření. Rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské Komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na

([13]) Viz Zpráva TNO, s. 41.

kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“) ([14]) přistoupilo Evropské společenství k nařízení EHK-OSN č. 83 ([15]) přijatému podle Dohody Evropské hospodářské Komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel („revidovaná dohoda z roku 1958“). Toto nařízení stanoví stejné mezní hodnoty emisí a má stejný rozsah působnosti jako směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES. Podle článku 3 dohody z roku 1958: „U kolových vozidel, zařízení nebo konstrukčních částí, kterým smluvní strana udělila schválení typu v souladu s článkem 2 této dohody a které jsou vyráběny buď na území smluvní strany, která uplatňuje dotyčný předpis, nebo v jiné zemi označené smluvní stranou, která tyto typy kolových vozidel, zařízení nebo konstrukčních částí řádně schválila jako typ, se má za to, že jsou v souladu s právními předpisy všech smluvních stran, které uplatňují uvedený předpis v rámci schvalování typu.“

(64) Opatření oznámené nizozemskými orgány neobsahuje žádné ustanovení, které by umožňovalo použití vozidel, jimž bylo uděleno schválení typu podle nařízení EHK-OSN č. 83. Opatření by tak vozidlům z ostatních smluvních stran, která splňují požadavky nařízení č. 83, znemožňovalo vstoupit na nizozemský trh. Pokud by bylo opatření přijato, představovalo by porušení dohody z roku 1958. Podle precedenčního práva Evropského soudního dvora se právo Společenství musí v co nejvyšší možné míře vykládat v souladu s mezinárodními závazky Společenství. Komise tudíž musí zajišťovat, aby Společenství své závazky podle dohody z roku 1958 plnilo. To znamená, že Nizozemsko musí být v souladu s nařízením EHK-OSN č. 83. Kdyby v souladu nebylo, mohlo by být oslabeno uznávání ES schválení typu ostatními smluvními stranami, a mohlo by tedy dojít k jasně nepřiměřeným dopadům na vývozy vozidel z ES do těchto zemí.

IV. **ZÁVĚR**

(65) Ve světle náležitostí, které měla Komise k dispozici při posuzování věcné stránky odůvodnění předložených pro oznámená vnitrostátní opatření, a ve světle výše uvedených úvah se Komise domnívá, že žádost Nizozemského království o zavedení vnitrostátních předpisů odchylně od směrnice 98/69/ES předložená dne 2. listopadu 2005:

— je přípustná,

— nesplňuje všechny podmínky stanovené v článku 95 Smlouvy o ES. Nizozemsko neprokázalo existenci zvláštního problému vzhledem ke směrnici 98/69/ES. I kdyby se připustilo, že Nizozemsko prokázalo existenci zvláštního problému vzhledem ke směrnici 98/69/ES, má Komise za to, že oznámené opatření není přiměřené sledovaným cílům.

(66) Komise tudíž má důvod se domnívat, že oznámené vnitrostátní předpisy nemohou být podle čl. 95 odst. 6 Smlouvy o ES přijaty,

PŘIJALA TOHO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Vnitrostátní předpisy ukládající povinnou mezní hodnotu emisí částic 5 mg na kilometr pro nákladní vozidla s maximální povolenou hmotností do 1 305 kg (vozidla kategorie N_1 třídy I) a osobní vozidla (vozidla kategorie M_1) oznámené Nizozemským královstvím podle čl. 95 odst. 5 Smlouvy o ES se zamítají.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Nizozemskému království.

V Bruselu dne 3. května 2006.

Za Komisi
Günter VERHEUGEN
místopředseda

([14]) Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78.
([15]) Nařízení EHK-OSN č. 83 „Jednotná ustanovení o schvalování vozidel ohledně emisí znečišťujících látek podle požadavků na palivo motoru“.