II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 3ης Μαΐου 2006

σχετικά με το σχέδιο εθνικών διατάξεων που κοινοποιήθηκαν από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών βάσει του άρθρου 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ για τον καθορισμό ορίων στις εκπομπές σωματιδίων από οχήματα με κινητήρες ντίζελ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2006) 1791]

(Το κείμενο στην ολλανδική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(2006/372/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 95 παράγραφοι 5 και 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

1. Σχετική κοινοτική νομοθεσία

(1) Η οδηγία 98/69/ΕΚ [1] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 1998 σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και με την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών οι οποίες αφορούν στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μολύνσεως του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα καθορίζει στα 25 χιλιοστόγραμμα ανά χιλιόμετρο την οριακή τιμή για εκπομπές σωματιδίων (βλέπε σημείο 5.3.1.4 του παραρτήματος Ι της οδηγίας) ντιζελοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας Μ, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ, Μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ [2] του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους — εξαιρουμένων των οχημάτων με μέγιστη μάζα άνω των 2 500 kg — και της κατηγορίας N_1, κλάση Ι. Η οριακή αυτή τιμή ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2005 για όλους τους νέους τύπους οχημάτων και από την 1η Ιανουαρίου 2006 για τα νέα οχήματα. Η οδηγία καθορίζει επίσης στα 40 χιλιοστόγραμμα ανά χιλιόμετρο την οριακή τιμή για εκπομπές σωματιδίων ντιζελοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας N_1, κλάση ΙΙ και στα 60 χιλιοστόγραμμα ανά χιλιόμετρο την οριακή τιμή για εκπομπές σωματιδίων ντιζελοκίνητων οχημάτων της κατηγορίας N_1, κλάση ΙΙΙ και της κατηγορίας Μ μέγιστης μάζας άνω των 2 500 kg. Οι δύο τελευταίες οριακές τιμές ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2006 για τους νέους τύπους οχημάτων και από την 1η Ιανουαρίου 2007 για τα νέα οχήματα.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 98/69/ΕΚ «… τα κράτη μέλη δεν μπορούν για λόγους σχετικούς με την ατμοσφαιρική ρύπανση από εκπομπές μηχανοκίνητων οχημάτων:

— να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, ή

— να αρνούνται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου, ή

— να απαγορεύουν την ταξινόμηση, πώληση ή θέση σε κυκλοφορία οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

εάν τα οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την παρούσα οδηγία.».

(3) Στις 21.12.2005 η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 72/306/ΕΟΚ και της οδηγίας …/…/ΕΚ (πρόταση Euro 5) [3]. Με την πρόταση το όριο εκπομπών σωματιδίων για τα ντιζελοκίνητα οχήματα μειώνεται στα 5 χιλιοστόγραμμα ανά χιλιόμετρο. Η νέα αυτή οριακή τιμή θα ισχύει για νέους τύπους οχημάτων της κατηγορίας Μ και της κατηγορίας N_1, κλάση Ι, ύστερα από 18 μήνες + 1 ημέρα μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού και για τα νέα οχήματα της κατηγορίας Μ και της κατηγορίας N_1, κλάση Ι, ύστερα από 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

[1] ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 1.
[2] ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1.
[3] COM(2005) 683 τελικό.

(4) Η οδηγία 99/30/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Απριλίου 1999 σχετικά με τις οριακές τιμές διοξειδίου του θείου, διοξειδίου του αζώτου και οξειδίων του αζώτου, σωματιδίων και μολύβδου, στον αέρα του περιβάλλοντος [4], η οποία θα πρέπει να εξεταστεί σε συνδυασμό με την οδηγία 96/62/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 1996 για την εκτίμηση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα του περιβάλλοντος [5], καθορίζει οριακές τιμές για τις συγκεντρώσεις ΑΣ10 στον αέρα του περιβάλλοντος, που ορίζονται ως «τα σωματίδια που διέρχονται δια στομίου κατά μέγεθος διαλογής το οποίο συγκρατεί το 50 % των σωματιδίων αεροδυναμικής διαμέτρου 10 μm». Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 99/30/ΕΚ, οι οριακές αυτές τιμές απέκτησαν δεσμευτική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2005. Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ της ίδιας οδηγίας, η ετήσια οριακή τιμή για την προστασία της ανθρώπινης υγείας ανέρχεται στα 40 μg/m^3, ενώ η 24ωρη οριακή τιμή για την προστασία της ανθρώπινης υγείας ανέρχεται στα 50 μg/m^3, τιμή που δεν πρέπει να υπερβαίνεται πάνω από 35 φορές σε ένα ημερολογιακό έτος.

(5) Το άρθρο 7 παράγραφος 3 της οδηγίας 96/62/ΕΚ ορίζει ότι «τα κράτη μέλη εκπονούν σχέδια δράσης με τα βραχυπρόθεσμα μέτρα στην περίπτωση κινδύνου υπέρβασης των οριακών τιμών ή/και των ορίων συναγερμού, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος υπέρβασης και να περιορισθεί η διάρκειά του. Τα σχέδια αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν ενδεχομένως μέτρα ελέγχου και, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο, μέτρα αναστολής των δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στην υπέρβαση των οριακών τιμών, περιλαμβανομένης της κυκλοφορίας αυτοκινήτων.»

2. **Εθνική κοινοποιηθείσα διάταξη**

(6) Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών κοινοποίησε στην Επιτροπή σχέδιο διατάγματος με το οποίο πρόκειται να επιβληθεί υποχρεωτική οριακή τιμή 5 mg ανά χιλιόμετρο για τα εμπορικά οχήματα μέγιστου αποδεκτού βάρους 1 305 kg (οχήματα της κατηγορίας N_1, κλάση I) και για τα επιβατικά οχήματα (οχήματα M_1), όπως ορίζονται στο άρθρο 1.1 (h) και 1.1 (at) της Voertuigreglement. Το διάταγμα πρόκειται να εφαρμοστεί για όλα τα εν λόγω οχήματα που χρησιμοποιούνται για πρώτη φορά από τις 31 Δεκεμβρίου 2006 και διαθέτουν κινητήρα ντίζελ. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται ότι τα οχήματα αυτά πρέπει να εξοπλιστούν με φίλτρα σωματιδίων.

(7) Το μέτρο που κοινοποίησαν οι ολλανδικές αρχές αποτελεί τροποποίηση της νομοθεσίας σχετικά με τις μόνιμες απαιτήσεις που πρέπει να τηρούν τα οχήματα και τα εξαρτήματά τους για όλη την ωφέλιμη ζωή τους (Voertuigreglement). Οι έλεγχοι συμμόρφωσης με τις εν λόγω μόνιμες απαιτήσεις εκτελούνται βάσει της διαδικασίας τακτικής επιθεώρησης των οχημάτων και μπορούν να διενεργούνται από τις αστυνομικές αρχές.

(8) Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεσή του, το κοινοποιηθέν μέτρο δεν αφορά τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Όπως φαίνεται, οι ολλανδικές αρχές δεν θα αρνούνται τη χορήγηση αριθμού κυκλοφορίας στα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΚ σε άλλο κράτος μέλος, και τα οχήματα που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, θα συνεχίσουν να λαμβάνουν έγκριση τύπου από τις ολλανδικές αρχές. Ωστόσο, την πρώτη φορά που τα οχήματα αυτά υποβληθούν σε τεχνικό έλεγχο ή όποτε ελεγχθούν από την αστυνομία, θα θεωρηθεί ότι δεν συμμορφώνονται με το κοινοποιηθέν μέτρο.

(9) Συμπερασματικά, το κοινοποιηθέν μέτρο επιβάλλει απαγόρευση χρήσης νέων οχημάτων της κατηγορίας N_1, κλάση I και της κατηγορίας M_1 που εκπέμπουν πάνω από 5 mg/km σωματιδίων από την 1η Ιανουαρίου 2007.

II. **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

(10) Σε επιστολή του με ημερομηνία 2 Νοεμβρίου 2005, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών κοινοποίησε στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ, την πρόθεσή του να εγκρίνει σχέδιο διατάγματος για τον καθορισμό κανόνων που θα περιορίζουν τις εκπομπές σωματιδίων από οχήματα με κινητήρες ντίζελ κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της οδηγίας 98/69/ΕΚ.

(11) Σε επιστολή της με ημερομηνία 23 Νοεμβρίου 2005, η Επιτροπή ενημέρωσε τις ολλανδικές αρχές ότι παρέλαβε την κοινοποίηση βάσει του άρθρου 95 παράγραφος 5 και ότι η εξάμηνη χρονική περίοδος για την εξέτασή της σύμφωνα με το άρθρο 95 παράγραφος 6 άρχισε στις 5 Νοεμβρίου 2005, δηλαδή την επόμενη ημέρα από την παραλαβή της κοινοποίησης.

(12) Σε επιστολή της με ημερομηνία 17 Ιανουαρίου 2006, η Επιτροπή ενημέρωσε τα υπόλοιπα κράτη μέλη σχετικά με την κοινοποίηση που έλαβε από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών. Η Επιτροπή δημοσίευσε επίσης ανακοίνωση σχετικά με την κοινοποίηση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [6], ώστε τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη να λάβουν γνώση των εθνικών διατάξεων που προτίθεται να εισαγάγει το Βασίλειο των Κάτω Χωρών καθώς και των λόγων που επικαλέστηκε για το σκοπό αυτό.

(13) Σε επιστολή τους με ημερομηνία 10 Μαρτίου 2006, οι ολλανδικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με πρόσφατη έκθεση του ολλανδικού οργανισμού περιβαλλοντικής αξιολόγησης με τίτλο «Νέα αντίληψη του μεγέθους του προβλήματος σχετικά με τα σωματίδια», σύμφωνα με την οποία τα επίπεδα των ΑΣ10 είναι χαμηλότερα κατά 10-15 % από ό,τι είχε αρχικά θεωρηθεί.

[4] ΕΕ L 163 της 29.6.1999, σ. 41.
[5] ΕΕ L 296 της 21.11.1996, σ. 55.
[6] ΕΕ C 12 της 18.1.2006, σ. 5.

(14) Προκειμένου να αξιολογήσει τα επιχειρήματα των ολλανδικών αρχών, η Επιτροπή ζήτησε την επιστημονική και τεχνική γνωμοδότηση μιας κοινοπραξίας συμβουλευτικών εταιρειών υπό το συντονισμό του TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek). Η εν λόγω κοινοπραξία υπέβαλε την έκθεσή της στην Επιτροπή στις 27 Μαρτίου 2006 ([7]).

III. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

1. Εξέταση της δυνατότητας αποδοχής

(15) Το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ προβλέπει τα ακόλουθα: «Εάν, μετά την εκ μέρους του Συμβουλίου ή της Επιτροπής θέσπιση μέτρου εναρμόνισης, ένα κράτος μέλος θεωρεί αναγκαία τη θέσπιση εθνικών διατάξεων επί τη βάσει νέων επιστημονικών στοιχείων σχετικών με την προστασία του περιβάλλοντος ή του χώρου εργασίας, για λόγους οι οποίοι συντρέχουν μόνο στην περίπτωσή του και οι οποίοι έχουν ανακύψει μετά τη θέσπιση του μέτρου εναρμόνισης, κοινοποιεί στην Επιτροπή τις μελετώμενες διατάξεις και τους λόγους που υπαγορεύουν τη θέσπισή τους.»

(16) Οι ολλανδικές αρχές υπέβαλαν κοινοποίηση με σκοπό την έγκριση εισαγωγής νέων εθνικών διατάξεων που κρίνεται ότι δεν συμμορφώνονται με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ. Η οδηγία αυτή αποτελεί μέτρο ολικής εναρμόνισης των τεχνικών απαιτήσεων για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές τους. Καθορίζει στα 25 χιλιοστόγραμμα ανά χιλιόμετρο την οριακή τιμή για τις εκπομπές σωματιδίων από ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα και μικρά φορτηγά.

(17) Από τη σύγκριση των διατάξεων της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, με τα εθνικά μέτρα που κοινοποίησαν οι ολλανδικές αρχές προκύπτει ότι η ολλανδική πρόταση θεσπίζει αυστηρότερες απαιτήσεις για τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων για λόγους που συνδέονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση από τις εκπομπές τους εν συγκρίσει με τις απαιτήσεις της οδηγίας. Συγκεκριμένα, το κοινοποιηθέν μέτρο επιβάλλει ως υποχρεωτική οριακή τιμή για τις εκπομπές σωματιδίων τα 5 mg ανά χιλιόμετρο για τα εμπορικά οχήματα με μέγιστο αποδεκτό βάρος 1 305 kg (οχήματα N_1, κλάση I) και για τα επιβατικά αυτοκίνητα (οχήματα M_1), εμποδίζοντας έτσι τη χρήση οχημάτων των κατηγοριών αυτών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ. Πρέπει να σημειωθεί ότι η οδηγία θα στερηθεί τον πρακτική αποτελεσματικότητά της, εάν τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν διαφορετικές απαιτήσεις σχετικά με τα οχήματα για λόγους που συνδέονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση από τις εκπομπές τους με σκοπό τους τεχνικούς ελέγχους. Πράγματι, μια έγκριση τύπου ΕΚ πρέπει να παραμένει σε ισχύ για σειρά ετών και σίγουρα για μεγάλο χρονικό διάστημα μετά τον πρώτο τεχνικό έλεγχο του οχήματος. Οποιαδήποτε άλλη ερμηνεία μπορεί να επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρακάμπτουν το σύστημα έγκρισης τύπου ΕΚ.

(18) Όπως απαιτείται από το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ, οι Κάτω Χώρες κοινοποίησαν στην Επιτροπή την υφιστάμενη διατύπωση των διατάξεων που προτίθενται να εισαγάγουν και οι οποίες υπερβαίνουν τις διατάξεις της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ. Το αίτημα συνοδεύτηκε με την εξήγηση των λόγων που, κατά τη γνώμη τους, δικαιολογούν την εισαγωγή των διατάξεων αυτών.

(19) Η κοινοποίηση που υπέβαλαν οι Κάτω Χώρες για να επιτύχουν την έγκριση της θέσπισης εθνικών διατάξεων κατά παρέκκλιση των διατάξεων της οδηγίας 70/220/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/69/ΕΚ, κρίνεται επομένως αποδεκτή βάσει του άρθρου 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ.

2. Αξιολόγηση πλεονεκτημάτων

(20) Σύμφωνα με το άρθρο 95 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίζει ότι πληρούνται όλοι οι όροι που παρέχουν τη δυνατότητα σε ένα κράτος μέλος να εκμεταλλευτεί τις δυνατότητες παρέκκλισης που προσφέρονται από το άρθρο αυτό.

(21) Η Επιτροπή πρέπει συνεπώς να αξιολογήσει εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζει το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, όταν ένα κράτος μέλος θεωρεί αναγκαίο να εισαγάγει εθνικές διατάξεις που παρεκκλίνουν από μέτρο εναρμόνισης, πρέπει να βασίζεται σε:

α) νέα επιστημονικά στοιχεία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος ή του χώρου εργασίας·

β) λόγους οι οποίοι συντρέχουν μόνο στην περίπτωσή του και οι οποίοι έχουν ανακύψει μετά τη θέσπιση του μέτρου εναρμόνισης.

(22) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 95 παράγραφος 6 της συνθήκης ΕΚ, στις περιπτώσεις που η Επιτροπή κρίνει αιτιολογημένη τη θέσπιση τέτοιων εθνικών διατάξεων, οφείλει να εξακριβώσει εάν οι εν λόγω εθνικές διατάξεις αποτελούν ή όχι μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και εάν συνιστούν ή όχι εμπόδιο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(23) Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΚ, οποιαδήποτε εξαίρεση στην αρχή της ενιαίας εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας και της ενότητας της εσωτερικής αγοράς πρέπει να ερμηνεύεται στενά. Το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ προβλέπει μια εξαίρεση στις αρχές της ενιαίας εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας και της ενότητας της αγοράς. Κατά συνέπεια, πρέπει να ερμηνευτεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε το πεδίο της να μην επεκταθεί πέρα από τις περιπτώσεις που σαφώς ορίζει.

([7]) Έκθεση του TNO, 06.OR.VM.013.1/IJR με τίτλο «Αξιολόγηση του ολλανδικού αιτήματος παρέκκλισης από την οδηγία 98/69/ΕΚ», 27 Μαρτίου 2006 (η οποία στο εξής αναφέρεται ως «έκθεση του TNO»).

(24) Έχοντας υπόψη το χρονικό πλαίσιο που ορίζει το άρθρο 95 παράγραφος 6 της Συνθήκης, η Επιτροπή, όταν εξετάζει εάν τα εθνικά μέτρα που κοινοποιούνται δυνάμει του άρθρου 95 παράγραφος 5 είναι αιτιολογημένα, πρέπει να βασιστεί «στους λόγους» που προβάλλει το κράτος μέλος. Αυτό σημαίνει ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης ΕΚ, η ευθύνη της απόδειξης ότι τα μέτρα αυτά είναι αιτιολογημένα βαρύνει το αιτούν κράτος μέλος. Δεδομένου του διαδικαστικού πλαισίου που θεσπίζει το άρθρο 95 της συνθήκης ΕΚ, ιδίως δε της αυστηρής προθεσμίας για την έκδοση απόφασης, η Επιτροπή πρέπει κανονικά να περιοριστεί στην εξέταση της σπουδαιότητας των στοιχείων που υποβάλλονται από το αιτούν κράτος μέλος, χωρίς να πρέπει η ίδια να αναζητήσει πιθανούς λόγους ή αιτιολογήσεις.

1. *Ύπαρξη νέων επιστημονικών στοιχείων*

(25) Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, το αίτημά τους είναι αιτιολογημένο, διότι ύστερα από την έκδοση της οδηγίας 98/69/ΕΚ προέκυψαν νέα επιστημονικά στοιχεία σχετικά με τις επιπτώσεις των σωματιδίων στο περιβάλλον και την υγεία. Σύμφωνα με τα νέα αυτά στοιχεία οι υπερβολικές εκπομπές σωματιδίων έχουν αρνητικές συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία, όπως πρόωρους θανάτους και αναπηρίες στη λειτουργία των πνευμόνων.

(26) Τα έγγραφα που υπέβαλαν οι Κάτω Χώρες όσον αφορά τα νέα επιστημονικά στοιχεία για τις επιπτώσεις των σωματιδίων στο περιβάλλον και την υγεία περιλαμβάνουν εθνικές και διεθνείς μελέτες, δημοσιεύσεις και ανασκοπήσεις σχετικά με το θέμα. Τα έγγραφα αυτά παρέχουν μια συνολική επισκόπηση των υφιστάμενων επιστημονικών γνώσεων σχετικά με το φάσμα των επιπτώσεων στην υγεία λόγω της έκθεσης σε σωματίδια ύστερα από την έκδοση της οδηγίας 98/69/ΕΚ.

(27) Οι ολλανδικές αρχές σημειώνουν ότι η σχέση μεταξύ της έκθεσης σε αερομεταφερόμενα σωματίδια και μιας σειράς επιπτώσεων στην υγεία έχει αποδειχθεί και τονιστεί σε πολυάριθμες πρόσφατες επιστημονικές δημοσιεύσεις. Οι επιπτώσεις των σωματιδίων στην υγεία μπορούν να χωριστούν στις επιπτώσεις που οφείλονται σε σχετικά σύντομες περιόδους έκθεσης («οξείες») και στις επιπτώσεις λόγω μακροχρόνιας έκθεσης («χρόνιες»). Σύμφωνα με τις μελέτες που υπέβαλαν οι Κάτω Χώρες, παρότι οι επιπτώσεις στην υγεία από τη βραχυχρόνια έκθεση δεν είναι αμελητέες, σημαντικότερες επιπτώσεις προκαλεί η μακροχρόνια έκθεση στα αερομεταφερόμενα σωματίδια. Στις επιπτώσεις που σχετίζονται με τη βραχυχρόνια έκθεση συγκαταλέγονται: φλεγμονώδεις αντιδράσεις στους πνεύμονες, συμπτώματα στο αναπνευστικό σύστημα, δυσμενείς συνέπειες στο καρδιαγγειακό σύστημα και αύξηση της χρήσης φαρμάκων, των εισαγωγών σε νοσοκομείο και της θνησιμότητας. Στις επιπτώσεις που σχετίζονται με τη μακροχρόνια έκθεση συγκαταλέγονται: αύξηση των συμπτωμάτων στο χαμηλό αναπνευστικό σύστημα και της χρόνιας αποφρακτικής πνευμονοπάθειας, μείωση των λειτουργιών των πνευμόνων στα παιδιά και στους ενήλικες και μείωση του προσδόκιμου επιβίωσης, λόγω κυρίως της καρδιοπνευμονικής θνησιμότητας και πιθανώς του καρκίνου των πνευμόνων.

(28) Σύμφωνα με τα έγγραφα που υπέβαλαν οι ολλανδικές αρχές, παρότι οι επιπτώσεις των διαφόρων υποκατηγοριών και των διαφόρων πηγών σωματιδίων δεν είναι απολύτως σαφείς, οι πρόσφατες επιδημιολογικές και τοξικολογικές μελέτες έδειξαν ότι τα σωματίδια που προκαλούνται από διαδικασίες καύσης, όπως η αιθάλη από τους κινητήρες ντίζελ, έχουν ιδιαίτερα σημαντικές επιπτώσεις στην υγεία. Οι επιπτώσεις στην υγεία από πρωτογενή σωματίδια που προέρχονται από καύση είναι ιδιαίτερα σοβαρές λόγω της σύνθεσης των τελευταίων (παρουσία μεταβατικών μετάλλων και αντιδραστικών οργανικών ενώσεων) και του πολύ μικρού μεγέθους τους. Εξαιτίας του μικρού μεγέθους τους, τα σωματίδια που προέρχονται από καύση έχουν τη δυνατότητα να παρακάμπτουν τους προστατευτικούς μηχανισμούς του ανθρώπινου σώματος και να διεισδύουν στη ροή του αίματος και σε διάφορους ιστούς. Οι ολλανδικές αρχές σημειώνουν ότι δεν κατέστη δυνατό να εντοπιστεί με επιδημιολογικές μελέτες σε πληθυσμό μεγάλης κλίμακας ένα όριο συγκέντρωσης κάτω από το οποίο τα σωματίδια στο περιβάλλον δεν έχουν επιπτώσεις στη θνησιμότητα και τη νοσηρότητα.

(29) Οι ολλανδικές αρχές θεωρούν ότι, παρότι τη στιγμή αυτή δεν είναι δυνατό να αποτιμηθούν ποσοτικά οι επιπτώσεις των σωματιδίων στην υγεία, έχει ζωτική σημασία, για λόγους προστασίας της υγείας του ολλανδικού πληθυσμού και με βάση την αρχή της προφύλαξης, να ληφθούν όσο το δυνατόν ταχύτερα μέτρα για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μείωση της έκθεσης στα σωματίδια αιθάλης από την οδική κυκλοφορία.

(30) Κατά την άποψή των ολλανδικών αρχών, οι πρόσφατες επιστημονικές μελέτες δείχνουν ότι οι ευαίσθητες πληθυσμιακές ομάδες διατρέχουν υψηλότερους κινδύνους υγείας που σχετίζονται με τα σωματίδια. Στις ομάδες αυτές περιλαμβάνονται όσοι είναι εκ φύσεως πιο ευπαθείς στις επιπτώσεις της έκθεσης σε σωματίδια (π.χ. άτομα με γενετική προδιάθεση, πολύ μικρά παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα με αναπνευστικά προβλήματα και πνευμονικές παθήσεις), όσοι καθίστανται ευπαθέστεροι λόγω περιβαλλοντικών ή κοινωνικών παραγόντων ή λόγω της προσωπικής τους συμπεριφοράς και όσοι εκτίθενται σε ασυνήθιστα υψηλές ποσότητες ατμοσφαιρικών ρύπων καθώς κατοικούν κοντά σε μεγάλους δρόμους ή περνούν πολλές ώρες σε εξωτερικούς χώρους. Καθώς στις Κάτω Χώρες ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού ζει σε αστικό περιβάλλον και κοντά σε δρόμους με μεγάλη κυκλοφορία, οι ολλανδικές αρχές ισχυρίζονται ότι ο κίνδυνος από τα σωματίδια για την υγεία του πληθυσμού είναι σημαντικός.

(31) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι επιπτώσεις για το περιβάλλον και την υγεία που σχετίζονται με τις συγκεντρώσεις σωματιδίων ήταν ήδη γνωστές σε έναν βαθμό πριν από την έκδοση της οδηγίας 98/69/ΕΚ. Υπήρχε ήδη η εντύπωση ότι τα μικρότερα σωματίδια είχαν σημαντικότερες επιπτώσεις στην υγεία από ό,τι τα μεγαλύτερα. Ωστόσο, λίγες μόνο μελέτες ήταν διαθέσιμες σχετικά με το θέμα αυτό. Από τότε έχει ολοκληρωθεί ένας μεγάλος αριθμός νέων επιδημιολογικών μελετών σχετικά με πολυάριθμες πτυχές της έκθεσης και των επιπτώσεων των σωματιδίων στην υγεία. Από τις μελέτες αυτές έχουν ειδικότερα προκύψει στοιχεία με τα οποία συμπεραίνεται ότι τα μικρότερα σωματίδια είναι πιο επικίνδυνα από ό,τι τα μεγαλύτερα ([8]). Η ύπαρξη τέτοιων νέων μελετών ώθησε την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας να προβεί στην επικαιροποίηση των «Κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με την ποιότητα του αέρα στην Ευρώπη» όσον αφορά τα σωματίδια το 2000, το 2003 και το 2004 ([9]).

(32) Με βάση τα παραπάνω φαίνεται ότι οι Κάτω Χώρες παρείχαν νέα επιστημονικά στοιχεία σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, όπως απαιτείται από το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ. Τα επιστημονικά αυτά στοιχεία δεν ήταν διαθέσιμα κατά την έκδοση της οδηγίας 98/69/ΕΚ.

2. *Πρόβλημα που προέκυψε ειδικά για τις Κάτω Χώρες ύστερα από την έκδοση της οδηγίας 98/68/ΕΚ*

(33) Οι ολλανδικές αρχές είναι της άποψης ότι οι Κάτω Χώρες αντιμετωπίζουν ένα ιδιαίτερο πρόβλημα που προέκυψε ύστερα από την έκδοση της οδηγίας 98/69/ΕΚ. Πρώτον, υποστηρίζουν ότι οι Κάτω Χώρες αντιμετώπισαν δυσκολίες συμμόρφωσης με την οδηγία 99/30/ΕΚ για περίπου ενάμιση έτη. Δεύτερον, σημειώνουν ότι ο αριθμός των ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων στις Κάτω Χώρες αυξήθηκε λόγω των υψηλών τιμών της βενζίνης, της μεγαλύτερης διαθεσιμότητας ντιζελοκίνητων μοντέλων, όπως επίσης και των μεγάλων βελτιώσεων στις επιδόσεις και την απόδοση καυσίμου των κινητήρων ντίζελ. Η αύξηση αυτή στο μερίδιο των ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων δεν είχε προβλεφθεί κατά την έκδοση της οδηγίας 98/69/ΕΚ. Το μερίδιό τους που κυμαινόταν σε ποσοστά κάτω του 15 % το 1995 αυξήθηκε σε περίπου 25 % τη στιγμή αυτή. Όλοι αυτοί οι παράγοντες είχαν ως αποτέλεσμα να γίνει αντιληπτή η πλήρης έκταση του προβλήματος με την ποιότητα του αέρα μόλις μετά το 1998.

(34) Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές τα σωματίδια αποτελούν αιτία μείζονος ανησυχίας στις Κάτω Χώρες λόγω της υψηλής πυκνότητας του πληθυσμού και της μεγαλύτερης συγκέντρωσης των υποδομών σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ισχυρίζονται ότι οι Κάτω Χώρες κατέχουν μια ειδική θέση στην Ευρώπη λόγω της εντατικής χρήσης του εδάφους τους, της υψηλής πυκνότητας πληθυσμού, βοοειδών, οδικής κυκλοφορίας και βιομηχανικών μονάδων. Κατά την άποψή τους η κατάσταση αυτή συνεπάγεται υψηλές εκπομπές ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Επιπλέον, οι ολλανδικές αρχές ισχυρίζονται ότι οι Κάτω Χώρες έχουν να αντιμετωπίσουν μεγάλες ποσότητες ρύπανσης από το εξωτερικό. Συγκεκριμένα, το 45 % της συγκέντρωσης σωματιδίων στις Κάτω Χώρες οφείλεται στην ανθρώπινη δραστηριότητα, τα δύο τρίτα της οποίας παράγονται στο εξωτερικό. Ωστόσο, στις αστικές περιοχές η ανθρωπογενής παραγωγή από πηγές στις Κάτω Χώρες ανέρχεται στο 30-45 % μεταξύ των οποίων σημαντική πηγή αποτελεί η οδική κυκλοφορία.

(35) Οι ολλανδικές αρχές υποστηρίζουν ότι η ποιότητα του αέρα σε πολλές περιοχές των Κάτω Χωρών δεν συμμορφώνεται με τις ευρωπαϊκές οριακές τιμές σωματιδίων, όπως ορίζονται στην οδηγία 99/30/ΕΚ. Παρότι οι εκπομπές σωματιδίων στις Κάτω Χώρες σημείωσαν κατακόρυφη μείωση μεταξύ των ετών 1990 και 2003, οι ολλανδικές αρχές ισχυρίζονται ότι λόγω της μεγάλης κυκλοφορίας και της υψηλής συγκέντρωσης πληθυσμού και κτιρίων στις Κάτω Χώρες η μείωση αυτή δεν επαρκεί για να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις των υπερβολικών εκπομπών σωματιδίων αλλά και για να εφαρμοστούν οι ευρωπαϊκές οριακές τιμές για την ποιότητα του αέρα.

(36) Κατά τις ολλανδικές αρχές, από τις συνολικές εγχώριες εκπομπές σωματιδίων ένα τρίτο περίπου οφείλεται στην κυκλοφορία, ένα τρίτο ακόμη στη βιομηχανία και ένα τέταρτο, κατά προσέγγιση, στη γεωργία. Τα σωματίδια των καυσαερίων είναι από τα πιο βλαβερά μεταξύ όλων των σωματιδίων. Η κυκλοφορία υποβάλλει τον πληθυσμό σε αυξημένη έκθεση λόγω των εκπομπών της κοντά σε κατοικημένες περιοχές και σε άλλες περιοχές με ευαίσθητη χρήση γης.

(37) Στα έγγραφα με τίτλο «Περιβαλλοντική ισορροπία 2005» (Milieubalans 2005) και «Σωματίδια: μια πιο προσεκτική εξέταση» (Fijn stof nader bekeken), που συνοδεύουν την κοινοποίησή τους, οι ολλανδικές αρχές τονίζουν ότι οι συγκεντρώσεις σωματιδίων στον αέρα υπερβαίνουν κατά πολύ τα ευρωπαϊκά πρότυπα ποιότητας του αέρα σε μεγάλες περιοχές των Κάτω Χωρών. Σημειώνουν ότι το 2010 θα σημειωθούν ακόμη μεγάλες υπερβάσεις των ημερήσιων ορίων ποιότητας του αέρα όσον αφορά τα σωματίδια. Αντίθετα, σχεδόν ποτέ δεν πραγματοποιούνται υπερβάσεις του μέσου ετήσιου προτύπου για τα σωματίδια. Οι ολλανδικές αρχές παρατηρούν ότι παραβιάσεις των οριακών τιμών που προβλέπονται στην οδηγία 99/30/ΕΚ σημειώνονται σε σχεδόν όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις. Ωστόσο, οι παραβιάσεις στις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο, την περιοχή του ποταμού Ruhr στη Γερμανία και τη βιομηχανοποιημένη περιοχή της βόρειας Ιταλίας λαμβάνουν χώρα σε μεγαλύτερη γεωγραφική έκταση, σε σύγκριση με άλλα κράτη μέλη.

(38) Οι ολλανδικές αρχές σημειώνουν ότι είναι αδύνατο από τα στοιχεία αυτά να συναχθούν γενικότερα συμπεράσματα χωρίς να ληφθούν υπόψη η ακριβής κατάσταση και το μέγεθος των ζωνών στις διάφορες χώρες. Παρατηρούν επίσης ότι ο καθορισμός της ποιότητας του αέρα στις Κάτω Χώρες γίνεται με λεπτομερειακό τρόπο, με τη δημιουργία λεπτομερών μοντέλων σχεδιασμού σε συνδυασμό με τις προβλεπόμενες μετρήσεις. Ωστόσο, μόνον ένας μικρός αριθμός χωρών της Ε.Ε. χρησιμοποιούν επίσης μοντέλα· οι περισσότερες χώρες αντίθετα χρησιμοποιούν μόνο μετρήσεις της ποιότητας του αέρα.

([8]) «Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide» (Πτυχές της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα σωματίδια, το όζον και το διοξείδιο του αζώτου όσον αφορά την υγεία, έκθεση ομάδας εργασίας του ΠΟΥ, 2003).

([9]) Μετα-ανάλυση των μελετών χρονολογικών σειρών και των ομαδικών μελετών σχετικά με τα σωματίδια (ΑΣ) και το όζον (O_3), Περιφερειακό γραφείο του ΠΟΥ για την Ευρώπη, 2004.

Είναι επίσης δυνατόν ορισμένες από τις διάφορες να εξηγούνται από τους διορθωτικούς συντελεστές που χρησιμοποιούνται. Οι Κάτω Χώρες, για παράδειγμα, αυξάνουν το αποτέλεσμα των μετρήσεων με συντελεστή 1,33. Κατά τις ολλανδικές αρχές μια σειρά χωρών ακολουθούν τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και χρησιμοποιούν διορθωτικό συντελεστή 1,3. Οι περισσότερες χώρες χρησιμοποιούν χαμηλότερους ή και καθόλου διορθωτικούς συντελεστές. Επιπλέον, τα μοντέλα για την ποιότητα του αέρα δεν βασίζονται σε όλες τις χώρες σε μετρήσεις στους δρόμους. Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές ο αριθμός των ζωνών υψηλής συγκέντρωσης σε χώρες που δεν βασίζουν τα μοντέλα τους για την ποιότητα του αέρα σε μετρήσεις στους δρόμους είναι πιθανότατα μεγαλύτερος.

(39) Τέλος, επισημαίνουν την ιδιαίτερη νομική κατάσταση τους. Με το διάταγμα για την ποιότητα του αέρα, που τέθηκε σε ισχύ το 2001, θεσπίστηκε ένα νομικό καθεστώς που επιτρέπει την αναστολή σχεδίων οικοδόμησης και επέκτασης ή την απαίτηση τροποποίησής τους, εάν κριθεί ότι μπορούν να βλάψουν την ποιότητα του αέρα. Ύστερα από τη δημιουργία του εν λόγω καθεστώτος οι διάφορες δικαστικές αρχές, όπως το ολλανδικό Συμβούλιο της Επικρατείας, δέχθηκαν πάνω από 40 ενστάσεις για χωροταξικά σχέδια ανάπτυξης λόγω πιθανής σύγκρουσης με το διάταγμα για την ποιότητα του αέρα. Στο ένα τρίτο των περιπτώσεων το Συμβούλιο της Επικρατείας κήρυξε άκυρα τα σχετικά σχέδια.

(40) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η ποσοστιαία συμβολή της διασυνοριακής μεταφοράς σωματιδίων στις Κάτω Χώρες είναι υψηλή, αλλά δεν υπερβαίνει τα αντίστοιχα επίπεδα στις άλλες χώρες Μπενελούξ ([10]). Επίσης, σημειώνει ότι εν συγκρίσει με άλλα κράτη μέλη οι Κάτω Χώρες χαρακτηρίζονται από σημαντικά υψηλότερες εκπομπές σωματιδίων που παράγονται από τις ποτάμιες και τις θαλάσσιες μεταφορές ([11]). Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι το μεγάλο λιμάνι του Ρότερνταμ δεν αποτελεί κύρια πηγή σωματιδίων αλλά έχει σημαντική επιρροή στις δραστηριότητες και τις μεταφορές μέσα και γύρω από τις Κάτω Χώρες ([10]).

(41) Σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις βάσει της οδηγίας 96/62/ΕΚ του Συμβουλίου οι Κάτω Χώρες δεν αντιμετώπισαν προβλήματα ιδιαίτερα υψηλών υπερβάσεων το 2003 εν συγκρίσει με άλλα κράτη μέλη (όπως το Βέλγιο, η Αυστρία, η Ελλάδα, η Τσεχική Δημοκρατία, η Λιθουανία, η Σλοβενία και η Σλοβακία). Καθώς οι Κάτω Χώρες δεν έχουν υποβάλει ακόμη επίσημα στοιχεία για το 2004, δεν είναι δυνατόν να συγκριθεί η κατάσταση της ποιότητας του αέρα στη χώρα αυτή με την κατάσταση σε άλλα κράτη μέλη για το 2004. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι πολύ πρόσφατα (Μάρτιος του 2006) ο ολλανδικός οργανισμός περιβαλλοντικής αξιολόγησης NMP δημοσίευσε εκ νέου αξιολόγηση των επιπέδων ΑΣ10, στην οποία σημειώνεται ότι τα επίπεδα των ΑΣ10 είναι κατά 10-15 % χαμηλότερα από ό,τι είχε αρχικά υποτεθεί. Στις Κάτω Χώρες η μείωση αυτή εξαρτάται από την περιοχή και τείνει να είναι μεγαλύτερη στις αγροτικές περιοχές από ό,τι στις πόλεις. Σύμφωνα με την έκθεση του NMP, ο αριθμός των περιοχών στις οποίες θα σημειωθούν υπερβάσεις σε σχέση με τις οριακές τιμές ποιότητας του αέρα θα μειωθούν στο ήμισυ το 2010 σε σχέση με το 2005, γεγονός που θα επαναληφθεί το 2015 σε σχέση με το 2010.

(42) Με βάση τις ετήσιες εκθέσεις για το 2003 και τα νέα στοιχεία που υπέβαλαν οι ολλανδικές αρχές και τα οποία περιέχονται στην έκθεση του NMP, φαίνεται να υπάρχουν σημαντικές αμφιβολίες για την ύπαρξη ενός ιδιαίτερου ολλανδικού προβλήματος σε σχέση με άλλα κράτη μέλη ως προς τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές που προβλέπονται στην οδηγία για την ποιότητα του αέρα. Ειδικότερα, το επίπεδο των συνολικών εκπομπών σωματιδίων (ΑΣ10 και ΑΣ2,5) ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο στις Κάτω Χώρες είναι μόλις το ήμισυ του αντίστοιχου επιπέδου στο Βέλγιο ([11]).

(43) Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν αμφιβολίες ως προς το αν υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα όσον αφορά την οδηγία 98/69/ΕΚ. Όπως τονίστηκε στο σημείο 40 ανωτέρω, οι Κάτω Χώρες χαρακτηρίζονται από σημαντικά υψηλότερες εκπομπές σωματιδίων που παράγονται από τις ποτάμιες και τις θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με το μέσο όρο. Επιπλέον, το μερίδιο των ντιζελοκίνητων οχημάτων στις Κάτω Χώρες είναι κατά πολύ χαμηλότερο (25 % των νέων πωλήσεων) σε σχέση με το κοινοτικό μέσο όρο (περίπου 50 % των νέων πωλήσεων). Κατά συνέπεια, είναι αμφίβολο εάν υπάρχει όντως ιδιαίτερο πρόβλημα σχετικά με την εκπομπή σωματιδίων από μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία υπάγονται στην οδηγία 98/69/ΕΚ.

(44) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι Κάτω Χώρες δεν απέδειξαν την ύπαρξη ενός ιδιαίτερου προβλήματος όσον αφορά την οδηγία 98/69/ΕΚ.

3. *Αξιολόγηση των προϋποθέσεων βάσει του άρθρου 95 παράγραφος 6 της συνθήκης ΕΚ*

(45) Το άρθρο 95 παράγραφος 6 της συνθήκης ΕΚ υποχρεώνει την Επιτροπή να εξακριβώνει εάν οι κοινοποιηθείσες εθνικές διατάξεις αποτελούν ή όχι μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών, και εάν συνιστούν ή όχι εμπόδιο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(46) Η τελευταία προϋπόθεση δεν μπορεί να ερμηνευτεί κατά τρόπο που να παρεμποδίζει την έγκριση οποιουδήποτε εθνικού μέτρου που είναι πιθανόν να επηρεάσει τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Στην πράξη, κάθε εθνικό μέτρο που αποκλίνει από ένα μέτρο εναρμόνισης το οποίο αποσκοπεί στην εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, συνιστά κατ' ουσία μέτρο που είναι πιθανόν να επηρεάσει την εσωτερική αγορά. Κατά συνέπεια, για τη διατήρηση του επωφελούς χαρακτήρα της διαδικασίας παρέκκλισης που προβλέπεται από το άρθρο 95 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο πλαίσιο του άρθρου 95 παράγραφος 6, η έννοια του εμποδίου στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς πρέπει να γίνεται αντιληπτή ως ένα δυσανάλογο αποτέλεσμα σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο.

([10]) βλ. έκθεση του TNO, σ. 5.
([11]) βλ. έκθεση του TNO, σ. 31.

(47) Οι ολλανδικές αρχές θεωρούν ότι το μέτρο είναι αναγκαίο για τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και, κατά συνέπεια, την προστασία της ανθρώπινης υγείας. Θεωρούν επίσης ότι το σχέδιο μέτρου δεν αποτελεί ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ούτε συγκεκαλυμμένο περιορισμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι, υπό το πρίσμα των κινδύνων που εγκυμονούν οι εκπομπές σωματιδίων αιθάλης για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία και εάν ληφθεί υπόψη η ιδιαίτερη κατάσταση έκθεσης σε περιοχές με υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, όπως οι Κάτω Χώρες, το εν λόγω μέτρο είναι ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο στόχο. Οι ολλανδικές αρχές υποστηρίζουν περαιτέρω ότι όλα τα μοντέλα οχημάτων με σημαντικό μερίδιο στις πωλήσεις ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων διατίθενται ήδη ή λίαν προσεχώς με παγίδες σωματιδίων. Κατά συνέπεια, το κοινοποιηθέν μέτρο δεν προβλέπεται να υποχρεώσει τους κατασκευαστές αυτοκινήτων να πραγματοποιήσουν (ριζικές) τροποποιήσεις στη διαδικασία παραγωγής τους.

(48) Η γαλλική και η ιταλική κυβέρνηση υπέβαλαν σχόλια σχετικά με την ολλανδική κοινοποίηση εντός της προθεσμίας. Και οι δύο τόνισαν τις αρνητικές συνέπειες που θα έχει το κοινοποιηθέν μέτρο στην εσωτερική αγορά οχημάτων, προκαλώντας στρεβλώσεις στην τελευταία. Τόνισαν ότι οι ολλανδικές αρχές έχουν τη δυνατότητα να ενθαρρύνουν την ταχύτερη διείσδυση αυτοκινήτων που ικανοποιούν το όριο των 5 mg ανά χιλιόμετρο στις εκπομπές σωματιδίων με την παροχή φορολογικών κινήτρων, κάτι που θα συμβάλει στην ταχύτερη εφαρμογή των μελλοντικών ευρωπαϊκών προτύπων για τις εκπομπές και παράλληλα θα αποτρέψει τη δημιουργία εμποδίων στην εσωτερική αγορά οχημάτων.

(49) Όπως αναφέρθηκε παραπάνω (βλ. σημείο 46), η έννοια του εμποδίου στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, στο πλαίσιο του άρθρου 95 παράγραφος 6, πρέπει να γίνεται αντιληπτή ως ένα δυσανάλογο αποτέλεσμα σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα εστιάσει την αξιολόγηση των προϋποθέσεων που ορίζει το άρθρο 95 παράγραφος 6 της συνθήκης ΕΚ στην αναλογικότητα των εθνικών διατάξεων που κοινοποιήθηκαν. Από την αξιολόγηση αυτή θα κριθεί εάν το κοινοποιηθέν μέτρο υπερβαίνει ή όχι τα μέτρα που θεωρούνται κατάλληλα και αναγκαία για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου της προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας. Η αξιολόγηση θα γίνει επί τη βάσει της παραδοχής ότι, όταν είναι δυνατόν να αναληφθούν μια σειρά κατάλληλων μέτρων, πρέπει να επιλεγεί το λιγότερο περιοριστικό.

(50) Ως προκαταρκτικό σχόλιο, η Επιτροπή επιθυμεί να υπογραμμίσει ότι αναγνωρίζει σαφώς την ανάγκη περαιτέρω βελτίωσης των επιδόσεων των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων. Γι' αυτό το λόγο υποβλήθηκε η πρόταση Euro 5, όπως ήδη αναφέρθηκε. Με βάση την πρόταση τα όρια εκπομπών σωματιδίων για τα νέα ντιζελοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα και τα μικρότερα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα μειωθούν κατά 80 %. Η Επιτροπή, διατυπώνοντας την πρόταση Euro 5, προσπάθησε να εξισορροπήσει την ανάγκη περαιτέρω βελτιώσεων των περιβαλλοντικών επιδόσεων και την ανάγκη να δοθεί στους κατασκευαστές αυτοκινήτων ο απαραίτητος χρόνος για το σχεδιασμό των οχημάτων και τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων παραγωγής. Η λογική αυτή αντικατοπτρίζεται ιδίως στις διατάξεις σχετικά με την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Το μέτρο που κοινοποίησαν οι ολλανδικές αρχές, επισπεύδοντας την εφαρμογή των ορίων εκπομπής σωματιδίων που προβλέπει η πρόταση Euro 5, πρόκειται να μειώσει δραστικά το προτεινόμενο χρονικό διάστημα για την εφαρμογή τους. Το γεγονός αυτό αναμένεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, υποχρεώνοντας τους να προσαρμόσουν την παραγωγή τους στις απαιτήσεις της ολλανδικής νομοθεσίας ή να περιορίσουν τα μοντέλα που διοχετεύουν στην ολλανδική αγορά. Ως προς το θέμα αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι προς το παρόν δεν διατίθενται όλοι οι τύποι οχημάτων στις κατηγορίες M_1 και N_1, κλάση I, με φίλτρο σωματιδίων. Οι ολλανδικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι διατίθενται ήδη ή πρόκειται σύντομα να διατεθούν στην ολλανδική αγορά αρκετοί τύποι ντιζελοκίνητων επιβατικών αυτοκινήτων με φίλτρο σωματιδίων ντίζελ. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι, με βάση τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της (από το Δεκέμβριο του 2005), υπάρχουν τουλάχιστον 240 διαφορετικοί τύποι επιβατικών αυτοκινήτων με φίλτρο σωματιδίων από περίπου 710 που δεν διατίθενται στην ολλανδική αγορά και οι οποίοι, κατά συνέπεια, πρόκειται να αποκλειστούν από αυτήν, εάν εκδοθεί το κοινοποιηθέν μέτρο. Όσον αφορά ορισμένα μοντέλα των οποίων οι μεγαλύτεροι κινητήρες είναι εξοπλισμένοι με φίλτρα σωματιδίων, το ολλανδικό μέτρο κινδυνεύει να αποκλείσει από την ολλανδική αγορά τους μικρότερους, πιο αποδοτικούς από πλευράς καυσίμων κινητήρες στα μοντέλα αυτά, γεγονός που αντίκειται στην καθιερωμένη πολιτική της ΕΕ για τον περιορισμό των εκπομπών CO_2.

(51) Οι ολλανδικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι το μέτρο που μελετάται εντάσσεται σε μια δέσμη μέτρων [δέσμη μέτρων Budget day («ημέρα του προϋπολογισμού»)] που αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις Κάτω Χώρες. Η εν λόγω δέσμη μέτρων επικεντρώνεται σε μέτρα για την κυκλοφορία, καθώς τα σωματίδια που παράγουν τα καυσαέρια είναι από τα πιο βλαβερά μεταξύ όλων των σωματιδίων. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων η χορήγηση επιδοτήσεων για την εγκατάσταση φίλτρων σωματιδίων σε νέα και παλαιά αυτοκίνητα με κινητήρες ντίζελ, η παροχή κινήτρων για την προώθηση της φιλικής προς το περιβάλλον τοπικής κυκλοφορίας και μεταφορών εμπορευμάτων, καθώς και για τη χρήση καθαρών καυσίμων. Επίσης, έχει αρχίσει να μελετάται η αποδοτικότητα της χορήγησης μιας επιδότησης με σκοπό την απόσυρση παλαιότερων (ντιζελοκίνητων) αυτοκινήτων. Επιπλέον, στη δέσμη μέτρων περιλαμβάνονται και άλλα κυκλοφοριακά μέτρα γενικού χαρακτήρα καθώς και μέτρα που αφορούν τη βιομηχανία και τη γεωργία. Θα ληφθούν επίσης ορισμένα μέτρα σε τοπικό επίπεδο που επηρεάζουν τις εθνικές υποδομές, όπως μείωση της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας σε ορισμένους δρόμους. Τέλος, η δέσμη μέτρων αποσκοπεί στην ανάληψη δράσης σε τοπικό επίπεδο, όπως με την εφαρμογή δημοτικών σχεδίων ποιότητας του αέρα, την παροχή πρόσθετων κονδυλίων, έτσι ώστε να ενθαρρυνθούν οι φιλικότερες προς το περιβάλλον τοπικές μεταφορές στους δήμους και τις επαρχίες, καθώς και με τη λήψη ενός μέτρου που θα βασίζεται στην επιστροφή σημαντικού μέρους των πρόσθετων δαπανών για τη χρήση αντιρρυπαντικών τεχνολογιών, όπως είναι οι παγίδες σωματιδίων. Παράλληλα, παρέχεται στήριξη στους δήμους που επιτρέπουν την πρόσβαση στο κέντρο των πόλεων ή στις πόλεις μόνο σε αντιρρυπαντικά οχήματα ή αθόρυβα οχήματα.

(52) Οι ολλανδικές αρχές παρείχαν μια επισκόπηση όλων των μέτρων που προτίθενται να λάβουν σε συνδυασμό με μια αξιολόγηση των σχετικών δαπανών και οφελών. Πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένα από τα μελετώμενα μέτρα που εντάσσονται στη δέσμη μέτρων Budget Day χαρακτηρίζονται ως «σκληρά μέτρα», ενώ άλλα ως «ήπια μέτρα». Τα «σκληρά μέτρα» αποτελούν συγκεκριμένες ενέργειες που έχουν ήδη καθοριστεί, για τις οποίες έχει ήδη εξευρεθεί χρηματοδότηση και που υπάγονται στην αρμοδιότητα της κεντρικής κυβέρνησης. Τα ήπια μέτρα θα αποφασιστούν σε μεταγενέστερο στάδιο ή από άλλα όργανα (όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση), τα μέσα και η χρηματοδότησή τους συχνά δεν προσδιορίζονται και οι αρμοδιότητες λήψης τους δεν ανήκουν στην κεντρική κυβέρνηση.

(53) Για να κριθεί εάν το κοινοποιηθέν μέτρο είναι ανάλογο με τους επιδιωκόμενους στόχους, η Επιτροπή πιστεύει ότι πρέπει να αξιολογηθεί εάν οι ολλανδικές αρχές μπορούν να λάβουν εναλλακτικά μέτρα που θα προσπορίσουν τα ίδια οφέλη για τη μείωση των σωματιδίων (ιδίως των πολύ λεπτών σωματιδίων), αλλά παράλληλα θα διαταράξουν λιγότερο την εσωτερική αγορά. Το πρώτο βήμα της ανάλυσης αυτής συνεπάγεται την αξιολόγηση των πιθανών οφελών από την εφαρμογή του κοινοποιηθέντος μέτρου.

(54) Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές η εφαρμογή της υποχρέωσης εγκατάστασης παγίδων σωματιδίων από την 1η Ιανουαρίου 2007 σε ντιζελοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, κλάση I, προβλέπεται να οδηγήσει στη μείωση των σωματιδίων κατά 0,4 έως 0,5 χιλιοτόνους (kt) περίπου έως το 2010, κάτι που αντιπροσωπεύει το 50 % περίπου της μείωσης που επιδιώκει η συνολική δέσμη κυκλοφοριακών μέτρων στις Κάτω Χώρες. Τα στοιχεία αυτά βασίζονται στο γεγονός ότι κατά την κοινοποίηση το ποσοστό των ντιζελοκίνητων οχημάτων με παγίδα σωματιδίων ανερχόταν στο 10 % όλων των αυτοκινήτων και στην υπόθεση ότι ο κανονισμός Euro 5 θα είναι υποχρεωτικός το νωρίτερο από την 1η Ιουλίου 2008 για τους νέους τύπους οχημάτων και από την 1η Ιανουαρίου 2010 για τα νέα οχήματα.

(55) Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ολλανδικές αρχές εφαρμόζουν από την 1η Ιουνίου 2005 ένα πρόγραμμα φορολογικών κινήτρων για τον εξοπλισμό των νέων ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων με φίλτρα σωματιδίων. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στο έγγραφο «Αξιολόγηση της δέσμης μέτρων Budget Day για την αντιμετώπιση της ποιότητας του αέρα 2005» (Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005), οι ολλανδικές αρχές αξιολογούν τον αντίκτυπο του εν λόγω προγράμματος κινήτρων. Προβλέπουν ότι, ως αποτέλεσμα του μέτρου αυτού και εάν υποτεθεί ότι το πρότυπο Euro 5 θα τεθεί σε ισχύ το νωρίτερο την 1η Ιουλίου 2008 για τους νέους τύπους οχημάτων και την 1η Ιανουαρίου 2010 για τα νέα οχήματα, το 2008 το 70-90 % των νέων ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων που θα πωλούνται στις Κάτω Χώρες θα διαθέτουν φίλτρο σωματιδίων. Τα αντίστοιχα στοιχεία για τα προηγούμενα έτη είναι 40-60 % για το 2006 και 60-80 % για το 2007. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα πρόσθετα οφέλη που θα προσπορίσουν οι κοινοποιηθείσες διατάξεις, εν συγκρίσει με ένα αρχικό σενάριο εφαρμογής ενός προγράμματος κινήτρων για τα νέα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα και λαμβανομένης υπόψη της αυτόνομης τάσης εξοπλισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων με φίλτρα σωματιδίων στην Ευρώπη, θα είναι σημαντικά χαμηλότερα από τα προβλεπόμενα οφέλη της μείωσης κατά 0,4 έως 0,5 kt των σωματιδίων το 2010. Η Επιτροπή εκτιμά ότι ο αντίκτυπος θα κυμανθεί στο φάσμα του 0,05 kt ([12]). Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι ο αντίκτυπος του υφιστάμενου προγράμματος φορολογικών κινήτρων μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω, εάν το μέτρο αυτό συνοδευτεί με άλλα συμπληρωματικά μέτρα, όπως η εφαρμογή επιλεκτικών απαγορεύσεων κυκλοφορίας σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία σε καθορισμένους τομείς για τα ντιζελοκίνητα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με ένα ορισμένο επίπεδο εκπομπής σωματιδίων. Η πείρα άλλων κρατών μελών καταδεικνύει ότι συχνά η ανακοίνωση παρόμοιων επιλεκτικών απαγορεύσεων επαρκεί για να επηρεάσει την επιλογή των αγοραστών που θα προτιμήσουν ένα ντιζελοκίνητο όχημα με φίλτρο σωματιδίων από ένα μη ντιζελοκίνητο όχημα.

(56) Οι ολλανδικές αρχές κρίνουν ότι κανένα άλλο εθνικό μέτρο με μικρότερο αντίκτυπο για το εμπόριο δεν θα έχει το ίδιο αποτέλεσμα με το κοινοποιηθέν μέτρο. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο έγγραφο «Αξιολόγηση της δέσμης μέτρων Budget Day για την αντιμετώπιση της ποιότητας του αέρα 2005» (Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005) οι ολλανδικές αρχές δηλώνουν σαφώς ότι θα μπορούσαν να υπάρξουν περισσότερο αποδοτικές εναλλακτικές επιλογές αντί για τα μέτρα που μελετώνται στη δέσμη μέτρων Budget Day. Ειδικότερα, θεωρούν ότι ο αποδοτικότερος τρόπος για τη μείωση των συγκεντρώσεων στις Κάτω Χώρες, τόσο σε περιφερειακό όσο και σε τοπικό επίπεδο, θα ήταν η εφαρμογή μιας πολιτικής πρόσθετης τιμολόγησης στο τομέα των μεταφορών. Τα συνολικά οφέλη που θα προσπορίσει η επιλογή αυτή στην κοινωνία αναμένεται να υπερβούν τις δαπάνες. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ολλανδικών αρχών η επιβολή διαφορετικών φόρων για τα αυτοκίνητα και η εισαγωγή τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου αναμένεται να μειώσουν τις εκπομπές έως το 2010 περίπου όσο και τα μέτρα που προτείνονται στη δέσμη μέτρων Budget Day. Αυτό σημαίνει ότι η εν λόγω πολιτική θα επιτρέψει τη μείωση των εκπομπών σωματιδίων τέσσερις έως δέκα φορές περισσότερο απ' ό,τι το κοινοποιηθέν μέτρο ([12]).

(57) Οι ολλανδικές αρχές παρατηρούν ότι τα βραχυπρόθεσμα οφέλη από την εισαγωγή τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου, που θα κυμαίνονται ανάλογα με το χρόνο και τον τόπο, δεν διαφέρουν σημαντικά από τα οφέλη που παρέχουν τα μέτρα Budget Day. Ωστόσο, τα αποτελέσματα των μέτρων αυτών δεν είναι τόσο θετικά για την ποιότητα του αέρα το 2020. Διατυπώνουν το συμπέρασμα ότι, παρότι η εισαγωγή τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου ανάλογα με το χρόνο και τον τόπο θα στοιχίσει στην κυβέρνηση πιο ακριβά από ό,τι τα μέτρα Budget Day, θα αποφέρει σημαντικά οφέλη από την άποψη της ευημερίας (1-1,5 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος). Επιπλέον, με την εφαρμογή των οδικών τελών θα μειωθούν και άλλα κοινωνικά προβλήματα όπως ο θόρυβος, η έλλειψη οδικής ασφάλειας και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τέλος, αναγνωρίζουν ότι τα μέτρα που προτείνονται στο πλαίσιο των μέτρων Budget Day δεν αποτελούν την καλύτερη δυνατή λύση, εν συγκρίσει με την εφαρμογή της πολιτικής πρόσθετων τελών στο τομέα των μεταφορών.

([12]) βλ. έκθεση του TNO, σ. 38.

(58) Με βάση τα στοιχεία που παρείχαν οι ολλανδικές αρχές, η Επιτροπή σημειώνει ότι η πολιτική οδικής τιμολόγησης για τον τομέα των μεταφορών φαίνεται αποδοτικότερη από το κοινοποιηθέν μέτρο και αναμένεται να εξασφαλίσει καλύτερα αποτελέσματα για τη μείωση των εκπομπών πολύ λεπτών σωματιδίων χωρίς να δημιουργεί καταρχήν εμπόδια στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η αποτελεσματικότητα του μέτρου αυτού αναμένεται να αυξηθεί, εάν συνδυαστεί με το υπάρχον πρόγραμμα φορολογικών κινήτρων, και θα μπορούσε να ενισχυθεί περαιτέρω, όπως τονίστηκε παραπάνω, εάν οι τοπικές αρχές εφαρμόσουν και αλλά συμπληρωματικά μέτρα, όπως τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας των παλαιότερων πιο ρυπογόνων οχημάτων. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το τελευταίο αυτό είδος μέτρων είχε ήδη υιοθετηθεί με αποτελεσματικότητα και σε μεγάλη έκταση από τοπικές αρχές σε άλλα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα με τις Κάτω Χώρες όσον αφορά την ποιότητα του αέρα.

(59) Επιπλέον, κατά την άποψη της Επιτροπής, οι ολλανδικές αρχές θα μπορούσαν επίσης να μελετήσουν το ενδεχόμενο ενίσχυσης ορισμένων από τα «σκληρά μέτρα» που περιλαμβάνονται στα μέτρα Budget Day. Για παράδειγμα, ο εκ των υστέρων εξοπλισμός των ντιζελοκίνητων οχημάτων με φίλτρα σωματιδίων θα μπορούσε να επιτρέψει υψηλότερες μειώσεις των εκπομπών σε σύγκριση με τις εκτιμήσεις των ολλανδικών αρχών, εάν αυξηθούν τα κονδύλια για το μέτρο αυτό και εάν εγκατασταθούν φίλτρα σωματιδίων, ιδίως στα οχήματα που πραγματοποιούν μεγάλες αποστάσεις εντός των πόλεων (π.χ. ταξί). Οι ολλανδικές αρχές εκτιμούν ότι οι δαπάνες για τον εκ των υστέρων εξοπλισμό των ντιζελοκίνητων πλοίων με φίλτρα σωματιδίων θα είναι χαμηλότερες από ό,τι άλλα μέτρα εκ των υστέρων εξοπλισμού [της τάξεως των 10 έως 60 ευρώ ανά kg ([13])] και επίσης χαμηλότερες από τις δαπάνες υγείας που συνδέονται με τις συγκεντρώσεις σωματιδίων, όπως τις υπολογίζουν οι ολλανδικές αρχές (δηλ. 340 ευρώ ανά kg σε αστικό περιβάλλον και 80 ευρώ ανά kg σε αγροτικό περιβάλλον). Πρέπει να σημειωθεί ως προς το θέμα αυτό ότι, σύμφωνα με τις προβλέψεις των μοντέλων RAINS, παρότι τα επόμενα έτη θα μειωθεί το σχετικό μέγεθος των εκπομπών σωματιδίων από τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, το μέγεθος των εκπομπών από τις ποτάμιες και τις θαλάσσιες μεταφορές πρόκειται να αυξηθεί.

(60) Οι ολλανδικές αρχές θα μπορούσαν επίσης να μελετήσουν το ενδεχόμενο πρόωρης εφαρμογής ορισμένων από τα «ήπια μέτρα» που περιλαμβάνουν τα μέτρα Budget Day, τα οποία υπάγονται στην αρμοδιότητα της ολλανδικής κυβέρνησης. Στο πλαίσιο αυτό σημειώνεται ότι το προβλεπόμενο δυναμικό μείωσης των σωματιδίων όσον αφορά τη συνολική δέσμη «ήπιων μέτρων» της πρότασης Budget Day είναι μεγαλύτερο από το δυναμικό των «σκληρών μέτρων». Ειδικότερα, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ολλανδικών αρχών, η εισαγωγή των συνδυασμένων «συστημάτων καθαρισμού του αέρα» σε εκμεταλλεύσεις εντατικής εκτροφής αναμένεται να επιτρέψει τη μείωση των σωματιδίων έως το 2010 κατά 4,4 kt. Η μείωση αυτή είναι σημαντικά μεγαλύτερη σε σχέση με την προσδοκώμενη μείωση σωματιδίων από την εφαρμογή του κοινοποιηθέντος μέτρου (0,05 kt, βλ. σημείο 55 ανωτέρω). Οι συνέπειες του μέτρου αυτού αναμένεται να είναι μεγαλύτερες στις λιγότερο κατοικημένες περιοχές από ό,τι στις πόλεις. Ωστόσο, εάν ληφθούν υπόψη το μέγεθος της αναμενόμενης μείωσης της συγκέντρωσης των σωματιδίων περιβάλλοντος και οι ευνοϊκές συνέπειές της όσον αφορά την προστασία της δημόσιας υγείας, αξίζει πιθανότατα να μελετηθεί η εφαρμογή του νωρίτερα.

(61) Η Επιτροπή κρίνει ότι με βάση τα στοιχεία των ολλανδικών αρχών οι τελευταίες μπορούν να λάβουν λιγότερο περιοριστικά μέτρα σε σχέση με το κοινοποιηθέν μέτρο, έτσι ώστε να επιτύχουν τους επιδιωκόμενους στόχους για την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας. Παρότι το κοινοποιηθέν μέτρο θα συνιστά παραβίαση του συστήματος έγκρισης τύπου ΕΚ για τα οχήματα, τα εναλλακτικά μέτρα δεν πρόκειται καταρχήν να αποτελέσουν παρέκκλιση από τους υπάρχοντες κοινοτικούς κανόνες εναρμόνισης. Τα έγγραφα που υπέβαλαν οι ολλανδικές αρχές δεν εξηγούν σαφώς τους λόγους για τους οποίους τα εν λόγω μέτρα τελικά δεν προτάθηκαν αλλά ούτε και εξετάστηκαν από τις αρχές αυτές, παρά το γεγονός ότι θα μπορούσαν να επιφέρουν τουλάχιστον την ίδια ποσότητα μείωσης των σωματιδίων με το κοινοποιηθέν μέτρο. Η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει ως προς το θέμα αυτό ότι από τις διάφορες επιλογές για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να επιλέξουν τα μέτρα που διαταράσσουν λιγότερο την εσωτερική αγορά.

(62) Συμπερασματικά, η Επιτροπή πιστεύει ότι με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία το μελετώμενο εθνικό μέτρο δεν αποτελεί το λιγότερο περιοριστικό μέτρο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας και ότι, εάν εκδοθεί, θα συνιστά δυσανάλογο εμπόδιο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

4. *Διεθνές πλαίσιο*

(63) Η Επιτροπή επιθυμεί να παραθέσει ορισμένες σκέψεις σχετικά με το διεθνές πλαίσιο του μελετώμενου μέτρου. Με την απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 1997 ενόψει της προσχωρήσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που

([13]) βλ. έκθεση του ΤΝΟ, σ. 41.

χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές «αναθεωρημένη συμφωνία του 1958») ([14]), η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ενέκρινε τον κανονισμό 83 ΟΗΕ/ΟΕΕ ([15]) στο πλαίσιο της συμφωνίας της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και με τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958»). Ο κανονισμός αυτός ορίζει τις ίδιες οριακές τιμές εκπομπών και έχει το ίδιο πεδίο εφαρμογής με την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά από την οδηγία 98/69/ΕΚ. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της συμφωνίας του 1958, «Τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμός ή εξαρτήματα για τα οποία εκδόθηκαν εγκρίσεις του τύπου από συμβαλλόμενο μέρος, σύμφωνα με το άρθρο 2 της παρούσας συμφωνίας και που κατασκευάζονται είτε στο έδαφος συμβαλλόμενου μέρους που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό, είτε σε άλλη χώρα που υποδεικνύεται από το συμβαλλόμενο μέρος που έχει εγκρίνει αρμοδίως τους τύπους των εν λόγω τροχοφόρων οχημάτων, εξοπλισμού ή εξαρτημάτων, θα θεωρούνται ότι συμμορφώνονται με τη νομοθεσία όλων των συμβαλλομένων μερών που εφαρμόζουν τον εν λόγω κανονισμό μέσω έγκρισης του τύπου.»

(64) Το μέτρο που κοινοποίησαν οι ολλανδικές αρχές δεν περιέχει καμία διάταξη που να επιτρέπει τη χρήση οχημάτων για τα οποία οι εγκρίσεις τύπου εκδόθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό 83 ΟΗΕ/ΟΕΕ. Κατά συνέπεια, το μέτρο πρόκειται να εμποδίσει την είσοδο στην ολλανδική αγορά οχημάτων άλλων συμβαλλομένων μερών που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 83. Συνεπώς, εάν εγκριθεί, το μέτρο πρόκειται να αποτελέσει παράβαση της συμφωνίας του 1958. Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΚ η κοινοτική νομοθεσία πρέπει να ερμηνεύεται όσο το δυνατόν περισσότερο σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις της Κοινότητας. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίσει ότι η Κοινότητα εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της βάσει της συμφωνίας του 1958. Αυτό σημαίνει ότι οι Κάτω Χώρες πρέπει να συμμορφωθούν με τον κανονισμό 83 ΟΗΕ/ΟΕΕ. Η μη συμμόρφωσή τους ενδέχεται να διαταράξει την αναγνώριση των εγκρίσεων τύπου ΕΕ από άλλα συμβαλλόμενα μέρη και, κατά συνέπεια, να έχει δυσανάλογες επιπτώσεις στις εξαγωγές οχημάτων ΕΚ προς τις χώρες αυτές.

IV. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(65) Υπό το πρίσμα των στοιχείων που είχε στη διάθεσή της για να αξιολογήσει την προταθείσα αιτιολόγηση για τα εθνικά μέτρα που κοινοποιήθηκαν και υπό το πρίσμα του παραπάνω προβληματισμού, η Επιτροπή θεωρεί ότι το αίτημα του Βασιλείου των Κάτω Χωρών για την εισαγωγή εθνικών διατάξεων παρέκκλισης από την οδηγία 98/69/ΕΚ, το οποίο υποβλήθηκε στις 2 Νοεμβρίου του 2005:

— είναι αποδεκτό,

— δεν πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 95 της συνθήκης ΕΚ. Οι Κάτω Χώρες δεν απέδειξαν την ύπαρξη ενός ιδιαίτερου προβλήματος όσον αφορά την οδηγία 98/69/ΕΚ. Ακόμα και αν γινόταν αποδεκτό ότι οι Κάτω Χώρες απέδειξαν την ύπαρξη ενός ιδιαίτερου προβλήματος όσον αφορά την οδηγία 98/69/ΕΚ, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κοινοποιηθέν μέτρο δεν είναι ανάλογο με τους επιδιωκόμενους στόχους.

(66) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έχει λόγους να πιστεύει ότι οι εθνικές διατάξεις που κοινοποιήθηκαν δεν μπορούν να εγκριθούν σύμφωνα με το άρθρο 95 παράγραφος 6 της συνθήκης ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι εθνικές διατάξεις για την επιβολή υποχρεωτικής οριακής τιμής για τις εκπομπές σωματιδίων 5 mg ανά χιλιόμετρο για τα εμπορικά οχήματα με μέγιστο επιτρεπτό βάρος 1 305 kg (οχήματα N_1, κλάση I) και τα επιβατικά αυτοκίνητα (οχήματα M_1) που κοινοποιήθηκαν από το βασίλειο των Κάτω Χωρών σύμφωνα με το άρθρο 95 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ απορρίπτονται.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 3 Μαΐου 2006.

Για την Επιτροπή
Günter VERHEUGEN
Αντιπρόεδρος

([14]) ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78.
([15]) Κανονισμός 83 ΟΗΕ/ΟΕΕ «Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την εκπομπή ρύπων σύμφωνα με τις απαιτήσεις για τα καύσιμα κινητήρων».