II

(Aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

3. mai 2006,

mis käsitleb riiklike eeskirjade eelnõud diiselmootoriga sõidukite tahkete osakeste heitkoguste piirnormide kehtestamise kohta, millest Madalmaade Kuningriik on kooskõlas EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikega 5 teatanud

(teatavaks tehtud numbri K(2006) 1791 all)

(Ainult hollandikeelne tekst on autentne)

(2006/372/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 95 lõikeid 5 ja 6,

ning arvestades järgmist:

I. ASJAOLUD

1. Asjakohased ühenduse õigusaktid

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/69/EÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavate meetmete kohta ja nõukogu 20. märtsi 1970. aasta direktiivi 70/220/EMÜ (mootorsõidukite ottomootorite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) muutmise kohta [1] on sätestatud tahkete osakeste heitmete piirväärtus 25 milligrammi kilomeetri kohta (vt direktiivi I lisa punkti 5.3.1.4) Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta [2] II lisa A osas määratletud M-kategooria diiselmootoriga sõidukitele, välja arvatud sõidukid täismassiga üle 2 500 kg, ja N_1-kategooria I klassi sõidukitele. Seda piirväärtust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2005 uute sõidukitüüpide suhtes ning alates 1. jaanuarist 2006 uute sõidukite suhtes. Direktiivis 98/69/EÜ on sätestatud samuti tahkete osakeste heitmete piirväärtus 40 milligrammi kilomeetri koha N_1-kategooria II klassi diiselmootoriga sõidukitele ja tahkete osakeste heitmete piirväärtus 60 milligrammi kilomeetri kohta N_1-kategooria III klassi ja M-kategooria diiselmootoriga sõidukitele, mille täismass ületab 2 500 kg. Viimast kahte piirväärtust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2006 uute sõidukitüüpide suhtes ning alates 1. jaanuarist 2007 uute sõidukite suhtes.

(2) Vastavalt direktiivi 98/69/EÜ artikli 2 lõikele 1 "… ei tohi ükski liikmesriik /…/ mootorsõidukite tekitatud õhusaastest tulenevatel põhjustel:

— keelduda EÜ tüübikinnituse andmisest direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 kohaselt või

— keelduda riikliku tüübikinnituse andmisest või

— keelata sõidukite registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 kohaselt,

kui sõidukid vastavad käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ nõuetele."

(3) 21. detsembril 2005 võttis komisjon vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses heitmetega ja sõidukite remonditeabe kättesaadavust ning millega muudetakse direktiivi 72/306/EMÜ ja direktiivi …/…/EÜ (Euro 5 ettepanek). [3] Ettepanekus vähendatakse diiselmootoriga sõidukite tahkete osakeste heitmete piirväärtust 5 milligrammini kilomeetri kohta. Seda uut piirväärtust hakatakse kohaldama M-kategooria ja N_1-kategooria I klassi uute sõidukitüüpide suhtes 18 kuu ja 1 päeva möödumisel nimetatud määruse jõustumisest ning M-kategooria ja N_1-kategooria I klassi uute sõidukite suhtes 36 kuu möödumisel nimetatud määruse jõustumisest.

[1] EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.
[2] EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.
[3] K(2005) 683 (lõplik).

(4) Nõukogu 22. aprilli 1999. aasta direktiivis 99/30/EÜ vääveldioksiidi, lämmastikdioksiidi ning lämmastikoksiidide, tahkete osakeste ja plii piirtasemete kohta välisõhus, ([4]) mida tuleb lugeda koos nõukogu 27. septembri 1996. aasta direktiiviga 96/62/EÜ välisõhu kvaliteedi hindamise ja juhtimise ([5]) välisõhu kvaliteedi hindamise ja juhtimise kohta, sätestatakse PM_{10} (määratletud järgmiselt: "tahke osake, mis läbib 10 µm aerodünaamilise diameetriga mõõduselektiivse ava 50 protsendil juhtudest") kontsentratsioonide piirväärtused välisõhus. Vastavalt direktiivi 99/30/EÜ artiklile 5 on nimetatud piirväärtused alates 1. jaanuarist 2005 õiguslikult siduvad. Vastavalt sama direktiivi III lisale on inimese tervise kaitseks ettenähtud aastane piirväärtus 40 µg/m^3, kusjuures ööpäevane inimese tervise kaitseks ettenähtud piirväärtus on 50 µg/m^3 ning seda ei tohi ületada üle 35 korra kalendriaastas.

(5) Direktiivi 96/62/EÜ artikli 7 lõikes 3 sätestatakse, et "Liikmesriigid koostavad tegevuskavad ja näitavad neis ära meetmed, mida tuleb võtta kiiresti, kui on oht, et piir- ja/või häiretasemed ületatakse, et seda ohtu ja sellise olukorra kestvust vähendada. Sellistes kavades võib olenevalt konkreetsest olukorrast näha ette meetmeid tegevuse, sealhulgas maanteeliikluse juhtimiseks ja vajaduse korral peatamiseks, mis aitavad kaasa ületatud piirtasemete saavutamiseks."

II. **Riiklikud eeskirjad, millest on teatatud**

(6) Madalmaade Kuningriik on eelnevalt komisjonile teatanud dekreedi eelnõust, mille eesmärk on kehtestada tarbesõidukite, mille maksimaalne lubatud mass on 1 305 kg (N_1-kategooria I klassi sõidukid), ja *Voertuigreglementi* artikli 1.1 punktis h ja at määratletud sõiduautode (M_1-kategooria sõidukid) tahkete osakeste heitmete kohustuslikuks piirväärtuseks 5 milligrammi kilomeetri kohta. Dekreeti kohaldatakse kõikide selliste diiselmootoriga sõidukite suhtes, mida kasutati esmakordselt pärast 31. detsembrit 2006. See viitab asjaolule, et nimetatud sõidukid on varustatud tahkete osakeste filtritega.

(7) Meede, millest Hollandi ametivõimud teatasid, hõlmab õigusakti muudatust, milles käsitletakse alalisi nõudeid, millele sõidukid ja nende varuosad peavad vastama kogu nende kasutusaja jooksul (*Voertuigreglement*). Alalistele nõuetele vastavust kontrollitakse sõidukite regulaarse ülevaatuse käigus ning seda võib läbi viia politsei.

(8) Vastavalt seletuskirjale ei käsitle meede tüübikinnitamise menetlust. Sellest tulenevalt võib esmapilgul näida, et Hollandi ametivõimud ei keeldu registreerimast teistes liikmesriikides EMÜ tüübikinnituse saanud sõidukeid ning et Hollandi ametivõimud peavad ka edaspidi andma tüübikinnituse direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) nõuetele vastavatele sõidukitele. Vaatamata sellele leitakse sõidukite esmakordsel tehnilisel ülevaatusel või politsei kontrolli käigus, et need ei vasta teatatud meetmele.

(9) Teatatud meetmega kehtestatakse alates 1. jaanuarist 2007 keeld kasutada N_1-kategooria I klassi ja M_1-kategooria uusi sõidukeid, mis eraldavad tahkeid osakesi rohkem kui 5 mg/km.

II. **MENETLUSKORD**

(10) Madalmaade Kuningriik teatas 2. novembril 2005 vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 5 komisjonile kirja teel, et kavatseb vastu võtta direktiivi 98/69/EÜ sätetest kõrvale kalduva dekreedi eelnõu diiselmootoriga sõidukite tahkete osakeste heitmete piiramise kohta.

(11) Komisjon teavitas 23. novembri 2005. aasta kirjas Hollandi valitsust, et sai EÜ asutamislepingu artikli 95 lõike 5 alusel esitatud teate kätte ning et teate kuuekuuline uurimisperiood vastavalt artikli 95 lõikes 6 sätestatule algas 5. novembril 2005, teate kättesaamise päevale järgneval päeval.

(12) Komisjon teavitas 17. jaanuari 2006. aasta kirjas teisi liikmesriike Madalmaade Kuningriigi teatest. Komisjon avaldas teatamist käsitleva teatise ka *Euroopa Liidu Teatajas*, ([6]) et teavitada teisi huvitatud pooli riiklikest eeskirjadest, mida Madalmaade Kuningriik kavatseb kehtestada, ning samuti nende kehtestamise põhjustest.

(13) Madalmaade ametivõimud teavitasid 10. märtsi 2006. aasta kirjas komisjoni Madalmaade keskkonnaameti viimasest aruandest "Uus arusaam tahkete osakeste heitmete probleemi ulatusest" (*New understanding of the scale of the particulate matter problem*), mis näitab, et PM_{10} tase on 10–15 % madalam, kui varem arvati.

([4]) EÜT L 163, 29.6.1999, lk 41.
([5]) EÜT L 296, 21.11.1996, lk 55.
([6]) ELT C 12, 18.1.2006, lk 5.

(14) Hollandi ametivõimude esitatud põhjenduste hindamiseks pöördus komisjon tehniliste ja teaduslike nõuannete saamiseks TNO (*Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek*) koordineeritud konsultantide konsortsiumi poole. Konsortsium esitas komisjonile oma aruande 27. märtsil 2006. ([7])

III. **ÕIGUSLIK HINNANG**

1. **Vastuvõetavuse kontrollimine**

(15) EÜ asutamislepingu artikli 95 lõike 5 sisu on järgmine: "Kui pärast ühtlustamismeetme võtmist nõukogus või komisjonis liikmesriik peab vajalikuks ühtlustamismeetme võtmise järel ainuomaselt selles liikmesriigis ilmneva probleemi tõttu kehtestada keskkonna ja töökeskkonna kaitsmisega seotud uutel teaduslikel tõenditel põhinevaid siseriiklikke norme, teatab ta kavandatavatest normidest ja nende kehtestamise põhjustest komisjonile."

(16) Hollandi ametivõimude esitatud teate eesmärk on saada heakskiit uutele riiklikele eeskirjadele, mis loetakse vastuolus olevaks direktiiviga 70/220/EMÜ, muudetud direktiiviga 98/69/EÜ. Direktiiv on meede tehniliste nõuete täielikuks kooskõlastamiseks mootorsõidukitele tüübikinnituse andmisel seoses mootorsõidukite heitmetega. Selles sätestatakse diiselmootoriga sõiduautode ja kergkaubikute tahkete osakeste heitmete piirväärtuseks 25 milligrammi kilomeetri kohta.

(17) Võrreldes direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) sätteid Hollandi ametivõimude teatatud riiklike meetmetega, selgub, et Hollandi ettepanek määrab mootorsõidukite tehnilisele ülevaatusele nende heitmetest tuleneva õhusaaste tõttu rangemad nõuded kui on direktiivis. Täpsemalt kehtestatakse teatatud meetmega maksimaalse lubatud massiga 1 305 kg (N_1-kategooria I klassi sõidukid) tarbesõidukite ja sõiduautode (M_1-kategooria sõiduki) tahkete osakeste heitmete kohustuslikuks piirväärtuseks 5 milligrammi kilomeetri kohta, takistades niimoodi direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) nõuetega kooskõlas olevate nimetatud kategooriate sõidukite kasutamist. Tuleb märkida, et direktiiv kaotaks kehtivuse, kui liikmesriigid saaksid kehtestada sõidukitele nende heitmetest tuleneva õhusaaste tõttu teistsugused nõuded tehnilise ülevaatuse jaoks. EÜ tüübikinnitus peaks tõesti jääma kehtivaks mitmeks aastaks ning kindlasti kauemaks kui sõiduki esimese tehnilise ülevaatuseni. Mis tahes muu tõlgendus võimaldaks liikmesriikidel EÜ tüübikinnituse süsteemist mööda hiilida.

([7]) TNO aruanne, 06.OR.VM.013.1/IJR "Evaluation of the Dutch request for derogation to Directive 98/69/EC" ("Hinnang direktiivi 98/69/EÜ erandit käsitleva Hollandi taotluse kohta"), 27. märts 2006 (edaspidi "TNO aruanne").

(18) Vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 5 teatas Madalmaade Kuningriik komisjonile nende kehtestatavate ja direktiivist 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) rangemate eeskirjade tegelikust sõnastusest. Taotlusele oli lisatud selgitus, milles tuuakse ära põhjused, mis nende arvates õigustavad selliste eeskirjade kehtestamist.

(19) Madalmaade Kuningriigi teatamine saavutamaks heakskiitu riiklikele eeskirjadele, mis kalduvad kõrvale direktiivi 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ) nõuetest, on seega loetud vastuvõetavaks vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 5.

2. **Sisuline hindamine**

(20) Vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 5 peab komisjon tagama kõikide tingimuste täitmise, mis võimaldaks liikmesriigil ära kasutada nimetatud artiklis sätestatud erandi tegemise võimalusi.

(21) Komisjon peab seepärast hindama, kas EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikes 5 sätestatud tingimused on täidetud. Artiklis sätestatakse, et kui liikmesriik peab vajalikuks kehtestada riiklikud eeskirjad, mis kalduvad ühtlustamismeetmest kõrvale, peab liikmesriik võtma aluseks:

a) uued teaduslikud tõendid, mis on seotud keskkonna või töökeskkonna kaitsmisega;

b) liikmesriigile eripärase probleemi, mis on esile kerkinud pärast ühtlustamismeetme vastuvõtmist.

(22) Lisaks peab vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 6, mis käsitleb selliste riiklike eeskirjade kehtestamise õigustatust, komisjon kindlaks tegema, kas need on või ei ole suvalise diskrimineerimise vahendid või liikmesriikidevahelise kaubanduse varjatud piirangud, ja kas need kujutavad või ei kujuta endast takistust siseturu toimimisele.

(23) Vastavalt Euroopa Kohtu kohtupraktikale tuleb kõiki erandeid ühenduse õiguse ühetaolise kohaldamise printsiibi ja siseturu ühtsuse kohta kitsalt tõlgendada. EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikes 5 sätestatakse erandjuhud ühenduse õiguse ühetaolise kohaldamise printsiipide ja siseturu ühtsuse kohta. Seepärast tuleb seda artiklit tõlgendada viisil, mis ei laiendaks selle reguleerimisala kaugemale selles sätestatud juhtudest.

(24) EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikes 6 kehtestatud tähtaja eesmärke silmas pidades peab komisjon artikli 95 lõike 5 alusel teatatud riiklike meetmete põhjendatuse uurimisel võtma aluseks põhjendused, mille on esitanud teatav liikmesriik. See tähendab, et vastavalt EÜ asutamislepingu sätetele peab riiklike meetmete põhjendatust tõendama taotluse esitanud liikmesriik. Arvestades EÜ asutamislepingu artiklis 95 kehtestatud menetlusraamistikku, sealhulgas eriti ka otsuse vastuvõtmise ranget tähtaega, peab komisjon tavaliselt piirama oma tegevuse taotleva liikmesriigi esitatud elementide olulisuse uurimisele ning mitte otsima ise võimalikke põhjuseid või õigustusi.

1. *Uute teaduslike tõendite olemasolu*

(25) Hollandi ametivõimude väitel on nende taotlus õigustatud, sest pärast direktiivi 98/69/EÜ vastuvõtmist on leitud uusi teaduslikke tõendeid tahkete osakeste mõju kohta keskkonnale ja tervisele. See uus teave näitab, et ülemäärastel tahkete osakeste heitkogustel on inimtervisele kahjulik mõju, näiteks põhjustab see enneaegset surma ning kopsupuudulikkust.

(26) Madalmaade esitatud dokumendid uute teaduslike tõendite kohta, mis käsitlevad tahkete osakeste mõju keskkonnale ja tervisele, hõlmavad riigisiseste ja rahvusvaheliste uuringute tulemusi ning sellel teemal avaldatud väljaandeid ja ülevaateid. Esitatud dokumendid annavad ulatusliku ülevaate tahkete osakeste heitmetega seotud tervisemõjusid käsitlevatest teaduslikult põhjendatud teadmistest, mis on ilmnenud pärast direktiivi 98/69/EÜ vastuvõtmist.

(27) Hollandi ametivõimud rõhutavad, et seos õhus levivate osakestega kokkupuute ja rea tervisemõjude vahel on tõestatud ning seda on rõhutatud mitmetes viimasel ajal avaldatud teaduslikes väljaannetes. Tahkete osakeste mõju tervisele võib jagada akuutseks, mis tekib suhteliselt lühikese kokkupuuteaja jooksul, ning krooniliseks, mis tekib pikaajalise kokkupuute jooksul. Madalmaade esitatud uuringud näitavad, et kuigi lühiajalisest kokkupuutest tingitud tervisemõjud ei ole tühised, on pikaajalisel kokkupuutel õhus levivate tahkete osakestega palju olulisem mõju. Lühiajalise kokkupuute mõjude hulka kuuluvad põletikulised reaktsioonid kopsudes, hingamisteede probleemid, kahjulik mõju südame-veresoonkonnale ning kasvav ravimite tarvitamine, hospitaliseerimine ja suremus. Pikaajalise kokkupuute mõjude hulka kuuluvad alumiste hingamisteede probleemide ja kroonilise obstruktiivsete kopsuhaiguste kasv, laste ja täiskasvanute kopsutalitluse häired ning keskmise eluea lühenemine, mida põhjustab peamiselt suremus südame- ja kopsuhaigustesse ning tõenäoliselt kopsuvähki.

(28) Hollandi ametivõimud esitasid dokumendid, mis näitavad, et kuigi erinevate alamosakeste ja tahkete osakeste erinevate allikate mõju tervisele ei ole lõpuni selge, tõestavad hiljutised epidemioloogilised ja toksikoloogilised uuringud, et põlemisprotsessidest tekkinud osakesed, näiteks diiselmootoritest tekkiv tahm, on tervisemõjude seisukohalt eriti olulise tähtsusega. Esmastel põlemisest tekkinud osakestel on tervisele eriti kahjulik mõju tänu nende koostisele (sisaldavad siirdemetalle ja reageerivaid orgaanilisi ühendeid) ning väga väikestele mõõtmetele. Nende väikeste mõõtmete tõttu on põlemisest tekkinud osakestel võimalik vältida inimorganismi kaitsemehhanisme ning tungida verre ja erinevatesse kudedesse. Hollandi ametivõimud rõhutavad, et laiaulatuslikud elanikkonna epidemioloogilised uuringud ei ole suutnud määrata künniskontsentratsiooni, millest madalamal välisõhus sisalduvate tahkete osakeste tasemel ei oleks mõju suremusele ja haigestumusele.

(29) Hollandi ametivõimud arvavad, et kuigi hetkel ei ole võimalik piisavalt hästi kindlaks määrata tahkete osakeste mõju tervisele, on Hollandi elanike tervise kaitsmise huvides ning ettevaatuspõhimõttest lähtudes hädavajalik tegutseda nii kiiresti kui võimalik, et vähendada kokkupuudet liiklusest tekkinud tahmaosakestega nii suures ulatuses kui võimalik.

(30) Hollandi ametivõimude arvates näitavad viimased teaduslikud uuringud, et vastuvõtlikes elanikkonnarühmades on tahkete osakestega kokkupuutega seotud terviseriskid suuremad. Need rühmad hõlmavad inimesi, kes on loomupäraselt vastuvõtlikumad tahkete osakestega kokkupuutumise mõjudele (nt geneetilise eelsoodumusega inimesed, väikelapsed, vanurid, hingamisteede ja kopsuhaigustega inimesed); inimesi, kes muutuvad vastuvõtlikumaks keskkonna või sotsiaalsete tegurite või ka isikliku käitumise tulemusena; ning inimesi, kes on kokkupuutes ebaharilikult suurte õhusaaste kogustega peatee läheduses elamise või pikaajalise väljas viibimise tõttu. Tulenevalt asjaolust, et Hollandis elab suur osa elanikkonnast linnakeskkonnas ja aktiivse liiklusega teede lähiümbruses, väidavad Hollandi ametivõimud, et tahkete osakestega kokkupuutest tingitud terviserisk on elanikkonnale märkimisväärne.

(31) Komisjon märgib, et tahkete osakeste kontsentratsiooni mõju keskkonnale ja tervisele oli teatud määral teada juba enne direktiivi 98/69/EÜ vastuvõtmist. Juba siis oldi arusaamisel, et väiksemate osakeste mõju tervisele on suurem kui suuremate osakeste mõju. Siiski olid tol ajal selle teema kohta kättesaadavad vaid mõned üksikud uuringud. Pärast seda on läbi viidud palju uusi epidemioloogilisi uuringuid paljude erinevate tahkete osakestega kokkupuute ja tervisemõjude aspektide kohta, mis annavad eelkõige tõendeid selle kohta, et väikesed osakesed on ohtlikumad kui suured. ([8]) Sarnaste uute uuringute avaldamise tõttu tegi Maailma Terviseorganisatsioon parandusi tahkete osakeste heitmeid käsitlevas väljaandes "Euroopa õhukvaliteedi juhised" (*Air Quality Guidelines for Europe*) aastatel 2000, 2003 ja 2004. ([9])

(32) Eelnevat silmas pidades ilmneb, et Madalmaad on esitanud uusi keskkonna kaitsmisega seonduvaid teaduslikke tõendeid vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 5. Need teaduslikud tõendid ei olnud kättesaadavad direktiivi 98/69/EÜ vastuvõtmise ajal.

2. *Madalmaadele iseloomulik probleem, mis tekkis pärast direktiivi 98/69/EÜ vastuvõtmist*

(33) Hollandi ametivõimud on seisukohal, et Madalmaades on pärast direktiivi 98/69/EÜ vastuvõtmist tekkinud eriline probleem. Esiteks väidavad nad, et Madalmaadel on esinenud viimase poolteise aasta jooksul raskusi direktiivi 99/39/EÜ järgimisega. Teiseks märgivad nad, et diiselmootoriga autode arv Madalmaades on kasvanud kõrgemate bensiinihindade, diiselmootoriga autode laiema kättesaadavuse ning diiselmootorite paranenud jõudluse ja kütusesäästlikkuse tõttu. Diiselmootoriga autode osakaalu sellist tõusu ei osatud direktiivi 98/69/EÜ vastuvõtmise ajal ette näha. Diiselmootoriga autode osakaal on tõusnud vähem kui 15 %-lt 1995. aastal kuni umbes 25 %-ni praegusel hetkel. Kõik need faktorid näitavad, et õhukvaliteedi probleemi täielikust ulatusest saadi aru alles pärast 1998. aastat.

(34) Hollandi ametivõimude sõnul on tahked osakesed Madalmaades suur probleem eelkõige elanikkonna suure tiheduse ning teiste Euroopa riikidega võrreldes kontsentreerituma infrastruktuuri tõttu. Nad on arvamusel, et Madalmaadel on Euroopas eriline koht ruumi intensiivse kasutamise ning elanikkonna, kariloomade, liikluse ja tööstuse suure tiheduse tõttu. Nende arvates viib selline olukord kõrgete heitkogusteni kilomeetri kohta. Lisaks sellele väidavad Hollandi ametivõimud, et Madalmaad peavad toime tulema suure hulga välismaalt pärineva saastega. 45 % tahkete osakeste kontsentratsioonist Madalmaades on tekkinud inimtegevuse tagajärjel, kusjuures kaks kolmandikku sellest on tekkinud välismaal. Linnapiirkondades on Madalmaade inimtekkeliste tahkete osakeste osakaal 30–45 %, millest suure osa moodustab liiklus.

(35) Hollandi ametivõimud väidavad, et Madalmaade paljude piirkondade õhukvaliteet ei vasta direktiivis 99/39/EÜ sätestatud tahkete osakeste piirväärtustele. Kuigi tahkete osakeste heitkogused Madalmaades on 1990. ja 2003. aasta vahel järsult vähenenud, ei ole vähenemine Hollandi ametivõimude väitel liiklusmahu kasvu ning inimeste ja hoonete kõrge kontsentratsiooni tõttu piisav, et võidelda üleliigsete tahkete osakeste heitmetest põhjustatud negatiivse mõjuga tervisele ja et rakendada Euroopa õhukvaliteedi piirväärtusi.

(36) Hollandi ametivõimude sõnul tuleb üks kolmandik kodumaistest tahkete osakeste heitmetest liiklusest, teine kolmandik tööstusest ning ligikaudu veerand põllumajandusest. Heitgaaside tahked osakesed kuuluvad kõige kahjulikumate tahkete osakeste hulka. Liikluse tõttu on inimestel suurem kokkupuude heitgaaside tahkete osakestega, kuna heitmed esinevad elamurajoonide lähiümbruses ja teistes tundliku maakasutusega kohtades.

(37) Hollandi teatele lisatud dokumentides "Keskkonna tasakaal 2005" (*Milieubalans* 2005) ja "Tahked osakesed: täpsem ülevaade" (*Fijn stof nader bekeken*) rõhutavad Hollandi ametivõimud, et tahkete osakeste kontsentratsioon õhus ületab paljudes Madalmaade piirkondades Euroopa õhukvaliteedi standardi märkimisväärses ulatuses. Hollandi ametivõimud märgivad, et igapäevaseid tahkete osakeste õhukvaliteedi piirväärtusi ületatakse suures mahus ka aastal 2010. Vastupidiselt sellele ei esine tahkete osakeste aastase keskmise normi rikkumist peaaegu üldse. Hollandi ametivõimud märgivad, et direktiivis 99/30/EÜ sätestatud piirväärtuste rikkumisi on täheldatud peaaegu kõikides Euroopa suuremates linnades. Rikkumised Madalmaades, Belgias, Saksamaal Ruhri piirkonnas ja Põhja-Itaalia tööstuspiirkondades hõlmavad siiski suurema geograafilise ala kui teistes liikmesriikides.

(38) Hollandi ametivõimud märgivad ka, et antud teabest on võimatu teha kaugeleulatuvaid järeldusi, arvestamata erinevates riikides täpselt samasugust olukorda ja piirkondade ulatust. Hollandi ametivõimud märgivad ka, et Madalmaade õhukvaliteedi kindlaksmääramine toimub väga üksikasjalikult, kasutades ettenähtud mõõtmiste kõrval keerukaid mudeleid. Ainult väike osa ELi riike kasutab samuti mudeleid. Enamik riike kasutab vastupidi ainult õhukvaliteedi mõõtmist. On samuti

([8]) "Tahkete osakeste, osooni ja lämmastikdioksiidi tekitatud õhusaaste mõju tervisele" (*Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen-Dioxide*) Maailma Tervishoiuorganisatsiooni töögrupi aruanne, 2003.

([9]) Tahkeid osakesi (PM) ja osooni (O_3) käsitlevate paneeluuringute ja aegridade uuringute metaanalüüs. Maailma Tervishoiuorganisatsiooni Euroopa piirkondlik büroo, 2004.

võimalik, et mõned erinevused tulenevad erinevatest kasutatud parandusteguritest. Näiteks Madalmaades korrutatakse mõõdetud tulemus teguriga 1,33. Vastavalt Hollandi ametivõimudele järgivad paljud riigid Euroopa Komisjoni soovitatud väärtusi ning kasutavad parandustegurit 1,3. Enamik riike kasutavad madalamaid parandustegureid või ei kasuta üldse parandustegurit. Lisaks sellele ei mõõda kõik riigid oma õhukvaliteeti tänavate kaupa. Vastavalt Hollandi ametivõimudele alahinnatakse tõenäoliselt saasteainete kõrgendatud kontsentratsiooniga tsoonide arvu riikides, kus ei mõõdeta õhukvaliteeti tänavate kaupa.

(39) Lõpetuseks viitavad Hollandi ametivõimud oma erilisele õiguslikule olukorrale. Pärast 2001. aastal jõustunud õhukvaliteedi dekreeti võib peatada ehitus- ja laienduskavasid või nõuda kavade muutmist, kui neil on tõenäoliselt kahjulik mõju õhukvaliteedile. Pärast nimetatud korra rakendamist on erinevatele kohtuorganitele, sealhulgas riiginõukogule, esitatud 40 vastuväidet ruumilise arengu plaanide kohta põhjendusega, et need võivad olla vastuolus õhukvaliteedi dekreediga. Ühel kolmandikul juhtudest tühistas riiginõukogu kava.

(40) Komisjon märgib, et piiriülese transpordi tekitatud tahkete osakeste protsentuaalne osakaal on Madalmaades kõrge, kuid mitte kõrgem kui teistes Beneluxi maades. ([10]) Komisjon märgib samuti, et Madalmaid iseloomustavad võrreldes teiste liikmesriikidega märkimisväärselt kõrgemad siseveeteede transpordist ning meretranspordist ([11]) tingitud tahkete osakeste heitkogused. Samuti tuleb märkida, et Rotterdami suur sadam ei ole küll tahkete osakeste ülekaalukas allikas, kuid sellel on Madalmaades ja selle ümbruses toimuvale majandustegevustele ja transpordile suur mõju. ([10])

(41) Nõukogu direktiivile 96/62/EÜ vastavad aastaaruanded näitavad, et Madalmaades ei olnud 2003. aastal võrreldes teiste liikmesriikidega (nt Belgia, Austria, Kreeka, Tšehhi Vabariik, Leedu, Sloveenia ja Slovakkia) eriliselt kõrget piirmäärade ületamise probleemi. Kuna Madalmaad ei ole veel esitanud andmeid 2004. aasta kohta, ei ole võimalik võrrelda õhukvaliteedi olukorda Madalmaades teiste liikmesriikide 2004. aasta andmetega. Komisjon märgib ka, et üsna hiljuti (märtsis 2006) avaldas Madalmaade keskkonnaamet NMP PM_{10} tasemete ümberhindamise, mis näitab, et PM_{10} tasemed on 10–15 % madalamad, kui varem arvati. Madalam protsent sõltub mõõtmiskohast Madalmaades ning kaldub olema suurem maapiirkondades kui suuremates linnades. Vastavalt NMP aruandele väheneb piirkondade arv, kus õhukvaliteedi piirväärtusi ületatakse, poole võrra aastaks 2010 võrreldes aastaga 2005 ning veel poole võrra aastaks 2015 võrreldes aastaga 2010.

(42) 2003. aasta aastaaruannete põhjal ning arvestades Hollandi valitsuse edastatud uut teavet, mis sisaldus ka NMP aruandes, tundub, et Madalmaades esineva erilise probleemi olemasolu teiste liikmesriikidega võrreldes seoses õhukvaliteedi direktiivis sätestatud piirväärtustega on märkimisväärselt kaheldav. Näiteks moodustab osakeste (PM_{10} ja $PM_{2.5}$) koguheitmete tase kilomeetri kohta Madalmaades ainult poole samast tasemest Belgias. ([11])

(43) On kaheldav, kas eriline probleem direktiivi 98/69/EÜ silmas pidades on üldse olemas. Vastavalt 40. jaos märgitule iseloomustavad Madalmaid võrreldes teiste liikmesriikidega märkimisväärselt kõrgemad tahkete osakeste heitkogused, mis on tingitud siseveeteede transpordist ning meretranspordist. Lisaks sellele on diiselsõidukite osakaal Madalmaades ELi keskmisega (umbes 50 % uutest müükidest) võrreldes märkimisväärselt madalam (25 % uutest müükidest). Seepärast on küsitav, kas eriline probleem seoses direktiivis 98/69/EÜ kirjeldatud mootorsõidukite põhjustatud tahkete osakeste heitmetega on üldse olemas.

(44) Seepärast leiab komisjon, et Madalmaad ei ole suutnud tõestada erilise probleemi olemasolu seoses direktiiviga 98/69/EÜ.

3. *EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikes 6 nimetatud tingimuste hindamine*

(45) EÜ asutamislepingu artikli 95 lõige 6 kohustab komisjoni kontrollima, kas teatatud riiklikud eeskirjad ei ole suvalise diskrimineerimise vahendid või liikmesriikidevahelise kaubanduse varjatud piirangud ning ega need ei kujuta endast takistust siseturu toimimisele.

(46) Viimast tingimust ei või tõlgendada viisil, nagu keelaks see heaks kiita mistahes riiklikke meetmeid, mis võivad suure tõenäosusega mõjutada siseturu toimimist. Tegelikult on kõik riiklikud meetmed, mis kalduvad kõrvale ühtlustamismeetmest ning mille eesmärk on siseturu rajamine ja toimimine, meetmed, mis suure tõenäosusega mõjutavad siseturu toimimist. Seepärast leiab komisjon, et EÜ asutamislepingu artiklis 95 sätestatud erandi tegemise korra kasutamiseks peab artikli 95 lõike 6 kontekstis siseturu toimimise takistuse mõistet käsitlema ebaproportsionaalse mõjuna saavutatava eesmärgi suhtes.

([10]) Vt TNO aruannet, lk 5.
([11]) Vt TNO aruannet, lk 31.

(47) Hollandi ametivõimud leiavad, et meede on vajalik keskkonna kvaliteedi parandamiseks ning seeläbi inimtervise kaitseks. Nad leiavad samuti, et meetme eelnõu ei ole suvalise diskrimineerimise vahend ega ka liikmesriikidevahelise kaubanduse varjatud piirang. Lähtuvalt tahmaosakeste heitmete põhjustatud riskidest keskkonnale ja inimtervisele, eelkõige pidades silmas erilist saasteainete kontsentratsiooni tihedalt asustatud piirkondades nagu Madalmaades, olevat meede saavutatava eesmärgi suhtes proportsionaalne. Hollandi ametivõimud väidavad veel, et kõik sõidukimudelid, mis moodustavad märkimisväärse osa diiselautode müügist, on juba või peatselt kättesaadavad osakeste püüduritega. Seepärast ei sunniks teatatud meede autotootjaid tegema (radikaalseid) muudatusi oma tootmisprotsessis.

(48) Prantsuse ja Itaalia valitsused on ettenähtud tähtaja jooksul esitanud Hollandi teate kohta märkusi. Mõlemad valitsused on rõhutanud teatatud meetme negatiivset mõju sõidukite siseturule turu konkurentsimoonutuse tõttu. Nad on viidanud Hollandi ametivõimude võimalusele toetada rahaliste stiimulite kaudu selliste autode varajast kasutuselevõttu, mis vastavad tahkete osakeste heitmete tasemele 5 milligrammi kilomeetri kohta, mis võimaldaks tulevaste Euroopa heitmenormide varajast rakendamist ning samal ajal ei takistaks sõidukite siseturgu.

(49) Nagu eespool märgitud (vt punkt 46), tuleb artikli 95 lõige 6 kontekstis siseturu takistuse mõistet käsitleda ebaproportsionaalse mõjuna saavutatava eesmärgi suhtes. Seepärast keskendub komisjon EÜ asutamislepingu artikli 95 lõike 6 tingimuste hindamisel teatatud riiklike eeskirjade proportsionaalsusele. Hinnangu andmine tähendab otsust selle kohta, kas teatatud meede ületab piiri, mis on keskkonna ja tervise kaitsmiseks kohane ja vajalik. Hinnang tehakse lähtuvalt arusaamast, et juhul, kui eksisteerib mitu võetavat kohast meedet, tuleb otsus langetada kõige vähem piirava meetme kasuks.

(50) Eelmärkusena soovib komisjon rõhutada, et komisjon on teadlik sõidukite edasise parandamise vajalikkusest õhusaasteainete osas. Seepärast, nagu eespool märgitud, tehti hiljuti ettepanek Euro 5. Vastavalt ettepanekule vähendatakse uute diiselmootoriga sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tahkete osakeste heitmete piirväärtust 80 %. Ettepaneku Euro 5 koostamisel püüdis komisjon leida tasakaalu sõidukite keskkonnasõbralikumaks muutmise vajaduse ja vajaduse vahel pakkuda autotootjatele vajalikku aega sõidukite kujundamiseks ja tootmistegevuste kavandamiseks. See arvestus peegeldub eriti sätetes määruse jõustumise kohta. Rõhutades ettepanekus Euro 5 määratletud tahkete osakeste heitmete piirväärtuste rakendamist, tuleb märkida, et Hollandi ametivõimude teatatud meede vähendaks märkimisväärselt ettenähtud määruse rakendamise tähtaega. Sellel oleks oluline mõju sõidukite tootjatele, sundides neid kohandama oma tootmist Hollandi õigusaktide nõuetele vastavaks või nõudes neilt Hollandi turul pakutavate mudelite piiramist. Sellega seoses tuleb märkida, et praegusel hetkel ei ole kõik M_1- ja N_1-kategooria I klassi sõidukid kättesaadavad osakeste filtriga. Hollandi ametivõimud teavitasid komisjoni, et mitmed diiselmootoriga sõiduautotüübid, millel on osakeste filter, on Hollandi turul kättesaadavad juba praegu või muutuvad peatselt kättesaadavaks. Siiski märgib komisjon, et komisjonile kättesaadava teabe põhjal (alates detsembrist 2005) ei ole umbes 710st Hollandi turul kättesaadavast sõiduautotüübist vähemalt 240l osakeste filtrit ning seepärast tuleks need turult kõrvaldada, kui teatatud meede kehtestatakse. Kuna tavaliselt on osakeste filtriga varustatud suuremad mootorid, on Hollandi meetme kaudu oht, et turult kõrvaldatakse väiksemad ja kütusesäästlikumad mootorid, mis oleks vastuolus EL-is kehtestatud süsinikdioksiidi heitmete piiramise poliitikaga.

(51) Hollandi ametivõimud teavitasid komisjoni, et kavandatud meede on üks osa meetmete paketist (eelarvemeetmete pakett), mille eesmärk on parandada Madalmaade õhukvaliteeti. See meetmete pakett keskendub liiklust käsitlevatele meetmetele, sest heitgaaside osakesed kuuluvad kõige kahjulikumate tahkete osakeste hulka. See pakett hõlmab muu hulgas subsiidiume uutele ja vanematele diiselautodele osakeste filtrite paigaldamiseks, stiimuleid tänavaliikluse, kaubaveo ja laevanduse keskkonnasõbralikumaks muutmiseks ning puhta kütuse kasutamiseks. Alustatud on uurimistööd, et välja selgitada, kas vanemate (diisel)autode vanametalliks lammutamise subsiidiumid on majanduslikult tasuvad. Lisaks sellele hõlmab meetmete pakett teisi üldisi liiklust käsitlevaid ning tööstust ja põllumajandust käsitlevaid meetmeid. Võetakse ka kohalikke meetmed, mis mõjutavad riigisisest infrastruktuuri, näiteks maksimaalse sõidukiiruse piiramine teatavatel teedel. Lisaks püütakse, meetmete paketi abil astuda samme ka kohalikul tasandil, näiteks kohalike omavalitsuste õhukvaliteedi kavade kehtestamise abil, lisarahade jagamise abil vähem saastava kohaliku transpordi edendamiseks kohalikes omavalitsustes ja provintsides ning meetme abil, mis põhineb vähesaastavate tehnoloogiate, näiteks osakeste püüdurite lisamaksumuse olulise osa hüvitamisel. Selle kõrval toetatakse kohalikke omavalitsusi, kes piiravad juurdepääsu (kesk)linnadesse, lubades sinna vaid vähesaastavaid ja vaikseid sõidukeid.

(52) Hollandi ametivõimud on andnud ülevaate kõikidest kehtestatavatest meetmetest koos nendega seonduvate kulude ja kasude hindamisega. Tuleb märkida, et ühe osa kavandatava eelarvemeetmete paketi meetmetest moodustavad ranged meetmed, teise osa leebed meetmed. Ranged meetmed on konkreetsed tegevused, mis on juba kindlaks määratud, nende finantseerimine on korraldatud ning need kuuluvad keskvalitsuse pädevusse. Leebete meetmete üle otsustatakse hiljem või seda teevad teised institutsioonid (näiteks Euroopa Liit), nende õiguslik iseloom ja rahastamine ei ole alati kindlaks määratud või see ei kuulu keskvalitsuse pädevusse.

(53) Selleks, et kindlaks teha, kas teatatud meede on esitatud eesmärkidega proportsionaalne, tuleb komisjoni arvates hinnata, kas Hollandi ametivõimudel oleks võimalik võtta alternatiivseid meetmeid, mis võimaldaksid saada sarnase tulemuse tahkete osakeste vähendamise osas (iseäranis üliväikeste osakeste osas), kuid mis samal ajal siseturgu vähem häiriksid. Selle analüüsi esimeseks sammuks on teatatud meetme rakendamisest tulenevate võimalike kasude hindamine.

(54) Vastavalt Hollandi ametivõimudele väheneks osakeste püüdurite paigaldamise kohustuse rakendamisega M_1- ja N_1-kategooria I klassi diiselsõidukitele alates 1. jaanuarist 2007 tahked osakesed umbkaudu 0,4 kuni 0,5 kilotonni (kt) võrra aastaks 2010, mis on umbkaudu 50 % kogu Hollandi liiklust käsitlevate meetmete paketi rakendamisel oodatavast tulemusest. Need arvud põhinevad asjaolul, et teatamise hetkel oli osakeste püüduriga diiselautode osakaal 10 % kõikidest autodest ning eeldusel, et Euro 5 määrus muutub kohustuslikuks kõige varem 1. juulist 2008 uut tüüpi sõidukitele ning 1. jaanuarist 2010 uutele sõidukitele.

(55) Komisjon tunnistab, et Hollandi ametivõimud on alates 1. juunist 2005 rakendanud rahaliste stiimulite skeemi, mille toel paigaldatakse uutele diiselmootoriga sõidukitele osakeste püüdurid. Komisjon märgib, et dokumendis "Õhukvaliteeti käsitleva eelarvemeetmete paketi hinnang 2005" (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit* 2005) hindavad Hollandi ametivõimud nimetatud stiimulite skeemi mõju. Nad eeldavad, et meetme rakendamise tagajärjel ning eeldades, et Euro 5 standard jõustub kõige varem 1. juulil 2008 uut tüüpi sõidukitele ja 1. jaanuaril 2010 uutele sõidukitele, on 2008. aastal 70–90 %-l Hollandis müüdavatest uutest diiselmootoriga autodest osakeste püüdur. Vastavad arvud eelnevate aastate kohta on 40–60 % 2006. aastal ja 60–80 % 2007. aastal. Komisjon järeldab seepärast, et teatatud nõuete kehtestamise lisakasu võrreldes algse kavaga, kus uute diiselmootoriga sõidukite stiimulite skeem on juba kehtestatud ning võttes arvesse Euroopa ühtset suunda varustada uued diiselsõidukid osakeste püüduritega, oleks märkimisväärselt väiksem kui eeldatav tahkete osakeste vähenemine 0,4–0,5 kt aastaks 2010. Komisjoni hinnangul võib võimalik mõju jääda umbes 0,05 kt juurde. ([12]) Tuleb samuti märkida, et olemasolevate rahaliste stiimulite skeemi mõju on võimalik veelgi suurendada, kombineerides meedet teiste täiendavate meetmetega, näiteks ühenduse õigusele vastav kindlale tahkete osakeste heitmete tasemele mittevastavate diiselsõidukite valikuline ringluse keelustamine kindlaks määratud piirkondades. Teiste liikmesriikide kogemus näitab, et sageli on sellise valikulise keelu kehtestamine piisav, et mõjutada ostuotsust osakeste filtriga diiselsõiduki või mitte-diiselsõiduki kasuks.

(56) Hollandi ametivõimud on arvamusel, et ükski teine riiklik meede, millel on väiksem mõju kaubandusele, ei anna sama tulemust kui teatatud meede. Komisjon märgib siiski, et dokumendis "Õhukvaliteeti käsitleva eelarvemeetmete paketi hinnang 2005" (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit* 2005) väidavad Hollandi ametivõimud selgelt, et lisaks eelarvemeetmete paketi meetmetele on võimalikud ka alternatiivsed tasuvamad võimalused. Kõige tasuvamaks võimaluseks nii regionaalse kui ka kohaliku saasteainete kontsentratsiooni vähendamiseks Hollandi piires peavad nad transpordisektori täiendavat maksupoliitikat. Selle võimalusega seonduv kogutulu ühiskonnale kaalub kulud üles. Vastavalt Hollandi ametivõimude hinnangule vähendaks automaksude varieerimine ja maanteemaksude kehtestamine heitkoguste taset aastaks 2010 umbkaudu sama palju kui eelarvemeetmete paketi raames esitatud meetmed. See tähendab, et sellise poliitika tulemusel võib tahkete osakeste heitkoguste vähenemine olla 4–10 korda kõrgem kui teatatud meetme puhul. ([12])

(57) Hollandi ametivõimud märgivad, et vastavalt ajale ja kohale varieeruva maanteemaksuga seotud lühiajaline kasu ei erine oluliselt eelarvemeetmete paketiga seonduvast kasust. Eelarvemeetmete tulemused ei ole siiski nii head 2020. aasta õhukvaliteedi mõjude osas. Nad järeldavad, et kuigi vastavalt ajale ja kohale varieeruv maanteemaks läheb valitsusele rohkem maksma kui eelarvemeetmed, tooks see endaga kaasa märkimisväärset kasu sotsiaalsfääris (1–1,5 miljonit eurot aastas). Lisaks eelnevale väheneks maanteemaksu rakendamisel ka muud sotsiaalsed probleemid, näiteks müra, madal liiklusohutus ja ummikud. Lõpuks tunnistavad nad, et eelarvemeetmete raames esitatud meetmed on võrreldes transpordisektori täiendava maksupoliitika rakendamisega "paremuselt teine" lahendus.

([12]) Vt TNO aruannet, lk 38.

(58) Hollandi ametivõimude esitatud teabe põhjal märgib komisjon, et transpordisektori maanteemaksupoliitika näib olevat tasuvam kui teatatud meede ning see tooks üliväikeste osakeste heitmete seisukohalt rohkem kasu ega loo põhimõtteliselt ka takistusi siseturu toimimisele. Meetme tõhusust suurendaks kombineerimine olemasoleva rahaliste stiimulite skeemiga, mida saaks veelgi suurendada, nagu juba eespool nimetatud, kui kohalikud omavalitsused rakendaksid muid täiendavaid meetmeid, näiteks vanemate rohkem saastavate sõidukite ringlemiskeelde. Komisjon märgib, et viimast tüüpi meetmeid on tõhusalt ja laialdaselt vastu võtnud teiste liikmesriikide kohalikud omavalitsused, kellel on esinenud sarnaseid õhukvaliteedi probleeme kui Madalmaades.

(59) Lisaks on komisjon arvamusel, et Hollandi ametivõimud võiksid samuti kaaluda mõnede eelarvemeetmete rangete meetmete tugevdamist. Näiteks võib osakeste filtriga diiselsõidukite moderniseerimine viia Hollandi ametivõimude hinnatust suuremate heitmekoguste vähenemiseni, juhul kui meetmele eraldatud eelarvet suurendada ning kui osakeste filtrid paigaldada iseäranis kõrge linnakilometraažiga sõidukitele (nt taksod). Laevade moderniseerimine diisli tahkete osakeste filtriga on Hollandi ametivõimude hinnangul odavam kui teised moderniseerimismeetmed (vahemikus 10–60 eurot kilogrammi tahkete osakeste vähenemise kohta) ([13]) ning see on ka odavam kui tahkete osakeste kontsentratsiooniga seonduvate tervisekulude katmine, mis on Hollandi ametivõimude hinnangul 340 eurot kilogrammi kohta linnakeskkonnas ja 80 eurot kilogrammi kohta maakeskkonnas). Sellega seoses tuleb märkida, et vastavalt RAINSi mudeli prognoosile väheneb lähiaastatel küll väikesõidukite tahkete osakeste heitkoguste suhteline osakaal, kuid siselaevanduse ja meretranspordi heitkoguste osakaal suureneb veelgi.

(60) Hollandi ametivõimud võiksid kaaluda eelarvemeetmete hulgas nimetatud mõnede Hollandi ametivõimude pädevusalasse kuuluvate leebete meetmete varajasemat rakendamist Selles kontekstis tuleb märkida, et eelarvemeetmete ettepanekus sisalduvate leebete meetmete kogupaketi hinnanguline potentsiaal tahkete osakeste heitkoguste vähendamisel on kõrgem kui rangete meetmete rakendamise potentsiaal. Vastavalt Hollandi ametivõimude hinnangule toob kombineeritud õhupuhastussüsteemide kasutuselevõtt intensiivses loomakasvatuses kaasa tahkete osakeste vähenemise 4,4 kt võrra aastaks 2010. Vähenemine on oluliselt suurem kui eeldatav tahkete osakeste vähenemine teatatud meetme rakendamise abil (0,05 kt, vt punkt 55). Meetmel oleks ilmselt suurem mõju vähemasustatud piirkondades kui suuremates linnades. Arvestades eeldatavat tahkete osakeste taustkontsentratsiooni vähenemise suurusjärku ning selle soodsat mõju rahva tervise kaitsele, oleks ilmselt otstarbekas kaaluda varajast rakendamist.

(61) Komisjon leiab, et Hollandi ametivõimude esitatud teave näitab selgelt, et nimetatud keskkonna ja tervisekaitse eesmärkide saavutamiseks võivad Hollandi ametivõimud võtta vähem piiravaid meetmeid kui teatatud meede. Kuna teatatud meede on vastuolus sõidukite EÜ tüübikinnituse süsteemiga, siis alternatiivsete meetmete puhul ei oleks põhimõtteliselt vaja teha erandit olemasolevatest EÜ ühtlustamismeetmetest. Põhjused, miks selliseid meetmeid ette ei ole nähtud, kuigi Hollandi ametivõimud on neid kaalunud ning vaatamata asjaolule, et need tagaksid vähemalt samasuguse tahkete osakeste vähendamise kui teatatud meetme rakendamine, ei tule Madalmaade esitatud dokumentidest selgelt välja. Komisjon soovib rõhutada, et liikmesriigid peavad tervise- ja keskkonnakaitse valdkonnas seatud eesmärkide saavutamiseks valima võimalike erinevate võimaluste hulgast välja sellised, mis takistaksid siseturu toimimist kõige vähem.

(62) Komisjon usub, et on piisavalt tõendeid selle kohta, et kavandatud riiklik meede ei ole vähim piirav meede, mille abil keskkonna- ja tervisekaitse valdkonnas seatud eesmärke saavutada ning et pärast vastuvõtmist kätkeb see endas ebaproportsionaalset takistust siseturu toimimisele.

4. *Rahvusvaheline kontekst*

(63) Komisjon soovib välja tuua mõned kavandatava meetme rahvusvahelise kontekstiga seotud kaalutlused. Nõukogu 27. novembri 1997. aasta otsus 97/836/EÜ Euroopa Ühenduse ühinemise kohta ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist

([13]) Vt TNO aruannet, lk 41.

ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist ("1958. aasta muudetud kokkulepe") ([14]) ühines Euroopa Ühendus Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppe raames vastu võetud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga nr 83 ([15]), milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist ("1958. aasta muudetud kokkulepe"). Selle eeskirjaga määratakse kindlaks samasugused heitmete piirväärtused ja sellel on samasugune reguleerimisala kui direktiivil 70/220/EÜ, viimati muudetud direktiiviga 98/69/EÜ. 1958. aasta kokkuleppe artiklis 3 sätestatakse, et "Ratassõidukid, nende seadmed või osad, mille osas on kokkuleppeosaline käesoleva kokkuleppe artiklis 2 sätestatud korras andnud tüübikinnituse ja mis on valmistatud asjaomast määrust kohaldava kokkuleppeosalise territooriumil või mõnes teises selle kokkuleppeosalise määratud riigis, mis on ratassõidukite, nende varustuse või osade tüübid nõuetekohaselt heaks kiitnud, loetakse tüübikinnituse kaudu nimetatud määrust kohaldatavate kokkuleppeosaliste seadusandlusega vastavuses olevaks."

(64) Hollandi ametivõimude teatatud meede ei sisalda ühtegi sätet, mis lubaks ÜRO Euroopa Majanduskomitee eeskirjale nr 83 vastavate tüübikinnitustega sõidukite kasutamist. Seepärast takistaks meede teiste kokkuleppeosaliste toodetud ja eeskirja nr 83 nõuetele vastavate sõidukite sisenemist Hollandi turule. Kui selline meede vastu võetaks, kätkeks see endas 1958. aasta kokkuleppe rikkumist. Vastavalt Euroopa Kohtu kohtupraktikale tuleb ühenduse õigust võimaluse piires tõlgendada kooskõlas ühenduse rahvusvaheliste kohustustega. Seega peab komisjon tagama, et ühendus täidab 1958. aasta kokkuleppe kohustusi. See tähendab, et Madalmaad peavad järgima ÜRO Euroopa Majanduskomitee eeskirja nr 83 nõudeid. Nõuete täitmata jätmine võib kahjustada teiste kokkuleppeosaliste EÜ tüübikinnituse tunnustamist ning sellel on seega selged ebaproportsionaalsed mõjud EÜ sõidukiekspordile nendesse riikidesse.

IV. **KOKKUVÕTE**

(65) Vastavalt teabele, mis olid teatatud riiklike meetmete põhjendatuse sobivuse hindamiseks kättesaadavad, ning vastavalt eespool nimetatud kaalutlustele leiab komisjon, et Madalmaade Kuningriigi 2. novembril 2005 esitatud taotlus direktiivi 98/69/EÜ nõuetest kõrvale kalduvate riiklike meetmete kehtestamiseks:

— on vastuvõetav;

— ei vasta EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikes 6 sätestatud tingimustele. Madalmaadel ei õnnestunud tõestada direktiiviga 98/69/EÜ seotud erilise probleemi olemasolu. Isegi juhul, kui Madalmaadel oleks õnnestunud tõestada direktiiviga 98/69/EÜ seotud erilise probleemi olemasolu, leiab komisjon, et teatatud meede ei ole saavutatavate eesmärkide suhtes proportsionaalne.

(66) Seepärast on komisjonil piisavalt alust arvata, et teatatud riiklikke eeskirju ei saa vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 6 heaks kiita,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Madalmaade Kuningriigi teatatud riiklikud eeskirjad, mis kehtestavad tarbesõidukite, mille maksimaalne lubatud mass on 1 305 kg (N_1-kategooria I klassi sõidukid), ja sõiduautode (M_1-kategooria sõidukid) tahkete osakeste heitmete kohustuslikuks piirväärtuseks 5 milligrammi kilomeetri kohta, on vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 95 lõikele 5 tagasi lükatud.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Madalmaade Kuningriigile.

Brüssel, 3. mai 2006

Komisjoni nimel
asepresident
Günter VERHEUGEN

([14]) EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78.
([15]) ÜRO Euroopa Majanduskomitee eeskiri nr 83 "Sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses mootorist eralduvate saasteainete heitkogustega vastavalt mootori kütusele esitatud nõuetele".