II

*(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)*

# COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

**du 3 mai 2006**

**concernant un projet de dispositions nationales notifié par le Royaume des Pays-Bas au titre de l'article 95, paragraphe 5, du traité CE et fixant des limites d'émission de particules par des véhicules à moteur diesel**

*[notifiée sous le numéro C(2006) 1791]*

**(Le texte en langue néerlandaise est le seul faisant foi.)**

(2006/372/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95, paragraphes 5 et 6,

considérant ce qui suit:

### I. EXPOSÉ DES FAITS

### 1. Législation communautaire

(1) La directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur [1] fixe la valeur limite pour les émissions de particules à 25 milligrammes par kilomètre (voir section 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive) en ce qui concerne les véhicules à moteur diesel de la catégorie M, définis à l'annexe II, section A, de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques [2] — à l'exception des véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kg — et de la catégorie $N_1$, classe I. Cette valeur limite est applicable depuis le 1er janvier 2005 aux nouveaux types de véhicules et depuis le 1er janvier 2006 aux véhicules neufs. La directive fixe également une valeur limite de 40 milligrammes par kilomètre pour les émissions de particules en ce qui concerne les véhicules à moteur diesel de la catégorie $N_1$, classe II, et une valeur limite de 60 milligrammes par kilomètre pour les émissions de particules en ce qui concerne les véhicules à moteur diesel de la catégorie $N_1$, classe III, et de la catégorie M dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kg. Ces deux dernières valeurs limites sont applicables aux nouveaux types de véhicules depuis le 1er janvier 2006 et aux véhicules neufs à partir du 1er janvier 2007.

(2) Selon l'article 2, paragraphe 1, de la directive 98/69/CE, «… les États membres ne peuvent, pour des motifs tenant à la pollution atmosphérique par les émissions des véhicules à moteur:

— ni refuser d'octroyer la réception CE au titre de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE,

— ni refuser la réception de portée nationale,

— ni interdire l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service de véhicules, conformément à l'article 7 de la directive 70/156/CEE,

si ces véhicules satisfont aux exigences de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive».

(3) Le 21 décembre 2005, la Commission a adopté une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive …/…/CE (proposition Euro 5) [3]. La proposition ramène à 5 milligrammes par kilomètre la limite applicable aux émissions de particules des véhicules à moteur diesel. Cette nouvelle valeur limite sera appliquée aux nouveaux types de véhicules de la catégorie M et de la catégorie $N_1$, classe I, après dix-huit mois et un jour à compter de l'entrée en vigueur du règlement et aux nouveaux véhicules de la catégorie M et de la catégorie $N_1$, classe I, après trente-six mois à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement.

[1] JO L 350 du 28.12.1998, p. 1.
[2] JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.
[3] COM(2005) 683 final.

(4) La directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant ([4]), en liaison avec la directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant ([5]), fixe des valeurs limites pour les concentrations dans l'air ambiant de PM10, défini comme «les particules passant dans un orifice d'entrée calibré avec un rendement de séparation de 50 % pour un diamètre aérodynamique de 10 µm». En vertu de l'article 5 de la directive 99/30/CE, ces valeurs limites sont juridiquement contraignantes depuis le 1er janvier 2005. Conformément à l'annexe III de cette directive, la valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine est de 40 µg/m$^3$, tandis que la valeur limite journalière pour la protection de la santé humaine est de 50 µg/m$^3$, à ne pas dépasser plus de 35 fois par année civile.

(5) En son article 7, paragraphe 3, la directive 96/62/CE dispose ce qui suit: «Les États membres établissent des plans d'action indiquant les mesures à prendre à court terme en cas de risque de dépassement des valeurs limites et/ou des seuils d'alerte, afin de réduire le risque de dépassement et d'en limiter la durée. Ces plans peuvent prévoir, selon le cas, des mesures de contrôle et, lorsque cela est nécessaire, de suspension des activités, y compris le trafic automobile, qui concourent au dépassement des valeurs limites.».

### 2. **Disposition nationale notifiée**

(6) Le Royaume des Pays-Bas a notifié à la Commission un projet de décret visant à imposer une valeur limite obligatoire de 5 mg par kilomètre pour les émissions de particules en ce qui concerne les véhicules commerciaux d'un poids maximum autorisé de 1 305 kg (véhicules $N_1$, classe I) et les voitures particulières (véhicules $M_1$), tels que définis à l'article 1.1 (h) et 1.1 (at) du *Voertuigreglement*. Le décret serait applicable à tous les véhicules de ces types utilisés pour la première fois après le 31 décembre 2006 et équipés d'un moteur diesel. Cela impliquerait que ces véhicules soient munis d'un filtre à particules.

(7) La mesure notifiée par les autorités néerlandaises constitue une modification de la législation relative aux exigences permanentes auxquelles doivent satisfaire les véhicules et leurs composants pendant toute la durée de leur vie utile (*Voertuigreglement*). Des vérifications de conformité à ces exigences permanentes sont effectuées au titre de la procédure de contrôle périodique des véhicules et peuvent être exécutées par la police.

(8) Selon l'exposé des motifs, la mesure notifiée ne touche pas la procédure de réception. Il semble que les autorités néerlandaises ne refuseront pas l'immatriculation de véhicules ayant obtenu la réception CE dans un autre État membre et qu'elles continueront à accorder la réception aux véhicules conformes aux prescriptions de la directive 70/220/CE, telle que modifiée par la directive 98/69/CE. Toutefois, lors de leur premier passage au contrôle technique ou lors d'un contrôle éventuel de la police, il sera constaté que ces véhicules ne sont pas conformes à la mesure notifiée.

(9) En conclusion, la mesure notifiée impose, au 1er janvier 2007, une interdiction d'utilisation des véhicules neufs de la catégorie $N_1$, classe I, et de la catégorie $M_1$ émettant plus de 5 mg/km de particules.

## II. **PROCÉDURE**

(10) Par lettre du 2 novembre 2005, le Royaume des Pays-Bas a informé la Commission, conformément à l'article 95, paragraphe 5, du traité CE, de son intention d'adopter un projet de décret contenant des dispositions qui limiteraient les émissions de particules des véhicules équipés de moteurs diesel et ce, par dérogation aux dispositions de la directive 98/69/CE.

(11) Par lettre du 23 novembre 2005, la Commission a informé le gouvernement néerlandais qu'elle avait reçu la notification faite au titre de l'article 95, paragraphe 5, du traité CE et que le délai de six mois prévu pour son examen, conformément à l'article 95, paragraphe 6, commençait le 5 novembre 2005, c'est-à-dire le jour suivant la date de réception de la notification.

(12) Par lettre du 17 janvier 2006, la Commission a informé les autres États membres de la notification que lui avait adressée le Royaume des Pays-Bas. Elle a également publié une communication relative à cette notification au *Journal officiel de l'Union européenne* ([6]) en vue d'informer les autres parties intéressées des dispositions nationales que le Royaume des Pays-Bas entendait adopter, ainsi que des raisons invoquées à cet effet.

(13) Par lettre du 10 mars 2006, les autorités néerlandaises ont informé la Commission de l'existence d'un rapport récent de l'agence néerlandaise pour l'évaluation de l'environnement, intitulé «Nouvelle analyse de l'importance du problème des particules», dont il ressort que les niveaux de $PM_{10}$ sont inférieurs de 10 à 15 % aux hypothèses antérieures.

([4]) JO L 163 du 29.6.1999, p. 41.
([5]) JO L 296 du 21.11.1996, p. 55.
([6]) JO C 12 du 18.1.2006, p. 5.

(14) Afin d'apprécier le bien-fondé des arguments avancés par les autorités néerlandaises, la Commission a demandé l'avis scientifique et technique d'un consortium de consultants coordonné par la TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuur-wetenschappelijk onderzoek). Ce consortium a présenté son rapport à la Commission le 27 mars 2006 ([7]).

## III. ANALYSE JURIDIQUE

### 1. Appréciation de la recevabilité

(15) L'article 95, paragraphe 5, du traité CE est libellé comme suit: «Si, après l'adoption par le Conseil ou par la Commission d'une mesure d'harmonisation, un État membre estime nécessaire d'introduire des dispositions nationales basées sur des preuves scientifiques nouvelles relatives à la protection de l'environnement ou du milieu de travail en raison d'un problème spécifique de cet État membre, qui surgit après l'adoption de la mesure d'harmonisation, il notifie à la Commission les mesures envisagées ainsi que les raisons de leur adoption.».

(16) La notification présentée par les autorités néerlandaises a pour but de faire approuver l'introduction de nouvelles dispositions nationales qui sont jugées incompatibles avec la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la directive 98/69/CE. Cette directive constitue une mesure d'harmonisation totale des exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs émissions. Elle fixe à 25 milligrammes par kilomètre la valeur limite pour les émissions de particules des véhicules à moteur diesel et des véhicules utilitaires légers.

(17) Une comparaison entre les dispositions de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la directive 98/69/CE, d'une part, et les mesures nationales notifiées par les autorités néerlandaises, d'autre part, montre que la proposition néerlandaise contient des prescriptions plus rigoureuses que la directive en ce qui concerne le contrôle technique des véhicules à moteur, et notamment la pollution de l'air causée par les émissions de ces véhicules. En particulier, la mesure notifiée impose une valeur limite obligatoire de 5 mg par kilomètre pour les émissions de particules des véhicules utilitaires d'un poids autorisé maximum de 1 305 kg (véhicules $N_1$, classe I) et des voitures particulières (véhicules $M_1$), ce qui empêche l'utilisation de véhicules de ces catégories qui sont conformes aux prescriptions de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la directive 98/69/CE. Il convient de noter que la directive serait privée de ses effets si les États membres pouvaient appliquer des prescriptions différentes aux véhicules sur la base de la pollution de l'air résultant de leurs émissions aux fins du contrôle technique. En effet, une réception CE doit rester valable pendant un certain nombre d'années, et certainement bien au-delà du premier contrôle du véhicule. Toute autre interprétation permettrait aux États membres de contourner le système de réception CE.

(18) Conformément à l'article 95, paragraphe 5, du traité CE, les Pays-Bas ont communiqué à la Commission le libellé effectif des dispositions qu'ils ont l'intention d'introduire et qui vont au-delà des dispositions énoncées dans la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la directive 98/69/CE. La demande était accompagnée d'un exposé des motifs qui, de l'avis des autorités néerlandaises, justifient l'introduction de ces dispositions.

(19) La notification présentée par les Pays-Bas en vue de faire approuver l'introduction de dispositions nationales dérogeant aux dispositions de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la directive 98/69/CE, doit dès lors être considérée comme recevable au titre de l'article 95, paragraphe 5, du traité CE.

### 2. Évaluation du bien-fondé

(20) En vertu des dispositions de l'article 95 du traité CE, la Commission doit vérifier que toutes les conditions permettant à un État membre de faire usage des possibilités de dérogation prévues dans cet article sont réunies.

(21) La Commission doit dès lors évaluer si les conditions énoncées par l'article 95, paragraphe 5, du traité CE sont respectées. Cet article dispose que, lorsqu'un État membre estime nécessaire d'introduire des dispositions nationales dérogeant à une mesure d'harmonisation, ces dispositions doivent être basées:

a) sur des preuves scientifiques nouvelles relatives à la protection de l'environnement ou du milieu de travail;

b) sur un problème spécifique de cet État membre, qui surgit après l'adoption de la mesure d'harmonisation.

(22) En outre, conformément à l'article 95, paragraphe 6, du traité CE, quand la Commission estime que l'introduction de dispositions nationales de cette nature est justifiée, elle doit vérifier si ces dispositions sont ou non un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée dans le commerce entre les États membres et si elles constituent ou non une entrave au fonctionnement du marché intérieur.

(23) Conformément à la jurisprudence de la Cour, toute exception aux principes d'application uniforme du droit communautaire et d'unité du marché intérieur doit être interprétée de manière stricte. L'article 95, paragraphe 5, du traité CE prévoit une exception aux principes d'application uniforme du droit communautaire et d'unité du marché. Il doit dès lors être interprété de telle manière que son champ d'application ne soit pas étendu au-delà des cas qu'il prévoit formellement.

([7]) Rapport du TNO, 06.OR.VM.013.1/IJR «Evaluation of the Dutch request for derogation to Directive 98/69/EC», 27 mars 2006 (ci-après dénommé «rapport TNO»).

(24) Compte tenu du délai prévu par l'article 95, paragraphe 6, du traité CE, la Commission doit, lorsqu'elle examine si des dispositions nationales notifiées au titre de l'article 95, paragraphe 5, sont justifiées, prendre comme base «les raisons» invoquées par l'État membre notifiant. Cela signifie que, conformément aux dispositions du traité CE, c'est à l'État membre requérant qu'il appartient d'apporter la preuve que les dispositions nationales sont justifiées. Compte tenu du cadre procédural établi par l'article 95 du traité CE, et notamment du délai strict dans lequel une décision doit être adoptée, la Commission doit normalement se limiter à examiner le bien-fondé des éléments présentés par l'État membre requérant, sans devoir elle-même rechercher des raisons ou des justifications éventuelles.

1. *Existence de preuves scientifiques nouvelles*

(25) Selon les autorités néerlandaises, leur demande est justifiée parce que de nouvelles preuves scientifiques des effets produits par les particules sur l'environnement et la santé sont apparues depuis l'adoption de la directive 98/69/CE. Ces nouvelles informations montrent que les émissions excessives de particules ont des effets nocifs sur la santé humaine, tels que des décès prématurés et des troubles des fonctions pulmonaires.

(26) Les documents présentés par les Pays-Bas concernant les preuves scientifiques nouvelles des effets produits par les particules sur l'environnement et la santé consistent en études nationales et internationales, en publications et en analyses consacrées à cette question. Les documents donnent un aperçu complet des connaissances scientifiques qui ont été acquises depuis l'adoption de la directive 98/69/CE en ce qui concerne les diverses pathologies liées à l'exposition aux particules.

(27) Les autorités néerlandaises soulignent que le lien qui existe entre l'exposition à des particules en suspension dans l'air et un certain nombre de pathologies a été prouvé et mis en évidence dans de nombreuses publications scientifiques récentes. Les effets des particules sur la santé sont de deux ordres: ceux résultant de périodes d'exposition relativement courtes («effets aigus») et ceux résultant d'une exposition de longue durée («effets chroniques»). Les études présentées par les Pays-Bas montrent que, bien que les effets d'une exposition de courte durée sur la santé ne soient pas négligeables, l'exposition de longue durée à des particules en suspension dans l'air a des conséquences plus graves. Les principaux effets d'une exposition de courte durée sont les suivants: réactions inflammatoires pulmonaires, symptômes respiratoires, effets négatifs sur le système cardiovasculaire et accroissement de la consommation de médicaments, du nombre d'hospitalisations et de la mortalité. Parmi les effets d'une exposition de longue durée, il convient de citer un accroissement des symptômes d'affection des voies respiratoires inférieures et des maladies pulmonaires obstructives chroniques, une altération des fonctions pulmonaires chez les enfants et les adultes, ainsi qu'une réduction de l'espérance de vie, due principalement à la mortalité cardiopulmonaire et probablement au cancer du poumon.

(28) Les autorités néerlandaises ont présenté des documents dont il ressort que, bien que les effets des diverses sous-fractions et des diverses sources de particules sur la santé ne soient pas totalement clairs, des études épidémiologiques et toxicologiques récentes ont montré que les particules produites par des processus de combustion, telles que les particules de suie émises par les moteurs diesel, ont des effets particulièrement graves sur la santé. Les particules provenant de sources primaires de combustion sont spécialement nocives en raison de leur composition (présence de métaux transitoires et de composés organiques réactifs) et de leur très petite taille. À cause de cette dernière caractéristique, les particules provenant de sources primaires de combustion sont capables de contourner les mécanismes de protection du corps humain et de pénétrer le flux sanguin et divers tissus. Les autorités néerlandaises font observer que des études épidémiologiques effectuées sur des populations importantes n'ont pas permis d'identifier une concentration seuil au-dessous de laquelle les particules en suspension dans l'air n'ont pas d'incidence sur la mortalité et la morbidité.

(29) Selon les autorités néerlandaises, bien que l'on ne puisse, à l'heure actuelle, quantifier avec une précision suffisante les répercussions des particules sur la santé, la nécessité de protéger la santé de la population néerlandaise et le principe de précaution rendent indispensable une action dans les meilleurs délais en vue de réduire dans toute la mesure du possible l'exposition aux particules de suie provenant de la circulation.

(30) De l'avis des autorités néerlandaises, des études scientifiques récentes montrent que des groupes de population sensibles sont soumis à des risques sanitaires plus grands par une exposition aux particules. Il s'agit des personnes qui sont intrinsèquement plus sensibles aux effets d'une exposition aux particules (par exemple celles présentant une prédisposition génétique, les enfants en très bas âge, les personnes âgées, ainsi que les personnes souffrant de troubles respiratoires et d'affections pulmonaires), des personnes qui deviennent plus vulnérables à cause de facteurs environnementaux ou sociaux ou en raison de leur comportement personnel, ainsi que des personnes qui sont exposées à des volumes anormalement importants de polluants atmosphériques parce qu'elles vivent à proximité d'une grand-route ou parce qu'elles passent beaucoup de temps à l'extérieur. Étant donné qu'aux Pays-Bas, une grande partie de la population vit dans un environnement urbain et à proximité de routes à forte densité de circulation, les autorités néerlandaises affirment que la santé de cette population est exposée à un risque considérable en raison des particules.

(31) La Commission note que les effets des concentrations de particules sur l'environnement et sur la santé étaient déjà connus dans une certaine mesure avant l'adoption de la directive 98/69/CE. Il apparaissait déjà que les petites particules avaient des répercussions plus importantes sur la santé que les grosses particules. Toutefois, peu d'études consacrées à cette question étaient disponibles. Depuis lors, un grand nombre de nouvelles études épidémiologiques, portant sur de nombreux aspects de l'exposition et des effets des particules sur la santé, ont été menées à terme et ont notamment apporté des éléments permettant de conclure que les particules fines sont plus dangereuses que les grosses particules ([8]). La disponibilité de ces nouvelles études a amené l'Organisation mondiale de la santé à actualiser ses «Valeurs guides pour la qualité de l'air en Europe» dans le domaine des particules en 2000, 2003 et 2004 ([9]).

(32) Compte tenu de ce qui précède, il semble que les Pays-Bas aient transmis de nouvelles preuves scientifiques relatives à la protection de l'environnement, conformément à l'article 95, paragraphe 5, du traité CE. Ces preuves scientifiques n'étaient pas disponibles au moment de l'adoption de la directive 98/69/CE.

2. *Problème spécifique des Pays-Bas, surgissant après l'adoption de la directive 98/69/CE*

(33) Les autorités néerlandaises estiment que leur pays est confronté à un problème spécifique qui a surgi après l'adoption de la directive 98/69/CE. Premièrement, elles considèrent que les Pays-Bas éprouvent depuis un an et demi environ des difficultés à se conformer à la directive 99/30/CE. Deuxièmement, elles notent que le nombre de véhicules équipés de moteurs diesel s'est accru aux Pays-Bas en raison de la hausse des prix pétroliers, de la plus grande disponibilité de modèles à moteur diesel et de l'accroissement notable des performances et du rendement des moteurs diesel. Semblable augmentation de la part des véhicules à moteur diesel n'était pas prévue au moment de l'adoption de la directive 98/69/CE. Cette part, qui était inférieure à 15 % en 1995, est aujourd'hui de l'ordre de 25 %. En raison de tous ces facteurs, la gravité du problème de la qualité de l'air n'est apparue pleinement qu'après 1998.

(34) Selon les autorités néerlandaises, les particules constituent une cause de préoccupation majeure aux Pays-Bas en raison de la forte densité de la population et d'une infrastructure plus fortement concentrée que dans d'autres pays d'Europe. De leur point de vue, les Pays-Bas occupent une position particulière en Europe en raison de leur utilisation intensive des sols et de la forte densité de personnes, de bétail, de circulation et d'industries. Les autorités néerlandaises estiment que cette situation entraîne de fortes émissions au kilomètre carré. Elles affirment également que les Pays-Bas subissent une importante pollution d'origine étrangère. C'est ainsi que 45 % de la concentration de particules aux Pays-Bas est causée par l'activité humaine, et les deux tiers de cette part proviennent de l'étranger. Toutefois, dans les régions urbaines, la contribution anthropique provenant de sources néerlandaises est de 30 à 45 %, et une grande partie en est produite par la circulation.

(35) Les autorités néerlandaises affirment que, dans de nombreuses régions des Pays-Bas, la qualité de l'air n'est pas conforme aux valeurs limites européennes relatives aux particules, telles qu'elles sont fixées par la directive 99/30/CE. Bien que les émissions de particules aient fortement diminué aux Pays-Bas entre 1990 et 2003, les autorités néerlandaises soutiennent qu'en raison du volume important de la circulation et de la forte concentration de personnes et de bâtiments sur le territoire du pays, cette diminution ne suffit pas à neutraliser les effets nocifs des émissions excessives de particules sur la santé, ni à assurer le respect des valeurs limites européennes de qualité atmosphérique.

(36) D'après les autorités néerlandaises, les émissions intérieures totales de particules proviennent à raison d'un tiers environ de la circulation, à raison d'un tiers de l'industrie et à raison d'un quart environ de l'agriculture. Les particules provenant des gaz d'échappement sont parmi les plus nocives. La circulation soumet les personnes à une importante exposition résultant des émissions qui se produisent à proximité immédiate de zones résidentielles et d'autres utilisations sensibles des sols.

(37) Dans les documents intitulés «Bilan environnemental 2005» (Milieubalans 2005) et «Particules: un examen approfondi» (Fijn stof nader bekeken), annexés à leur notification, les autorités néerlandaises soulignent que les concentrations de particules dans l'air dépassent largement les normes européennes de qualité atmosphérique dans d'importantes zones des Pays-Bas. Elles notent qu'en 2010, les limites journalières pour la qualité de l'air seront toujours largement dépassées en matière de particules. En revanche, les normes annuelles moyennes dans ce domaine ne sont pratiquement jamais dépassées. Les autorités néerlandaises font remarquer que des dépassements des valeurs limites fixées dans la directive 99/30/CE ont été observés dans presque toutes les villes européennes. Toutefois, les dépassements constatés aux Pays-Bas, en Belgique, dans la région allemande de la Ruhr et dans la région industrialisée du nord de l'Italie couvrent une superficie géographique plus importante que ceux survenus dans d'autres États membres.

(38) Les autorités néerlandaises font observer qu'il est impossible de tirer des conclusions approfondies de ces informations sans tenir compte de la situation et de la taille exactes des zones touchées dans les divers pays. Elles notent également qu'aux Pays-Bas, la qualité de l'air est déterminée de manière très précise par le recours à une modélisation détaillée de l'aménagement du territoire, en plus des mesures obligatoires. Toutefois, un nombre limité seulement de pays de l'UE utilisent des modèles, la plupart d'entre eux se contentant de mesurer la qualité

([8]) «Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide», rapport d'un groupe de travail de l'OMS, 2003.

([9]) «Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone ($O_3$)», Bureau pour l'Europe de l'OMS, 2004.

de l'air. Il est également possible qu'une partie des différences puisse s'expliquer par des écarts entre les facteurs de correction appliqués. Les Pays-Bas, par exemple, multiplient le résultat mesuré par un facteur de 1,33. Selon les autorités néerlandaises, un certain nombre de pays suivent les indications données par la Commission européenne et appliquent un facteur de correction de 1,3. La plupart des pays utilisent des facteurs de correction inférieurs ou ne procèdent à aucune correction. En plus, tous les pays ne modélisent pas leur qualité de l'air jusqu'au niveau de la rue. Selon les autorités néerlandaises, le nombre de points sensibles dans les pays qui ne modélisent pas leur qualité de l'air au niveau de la rue est peut-être sous-estimé.

(39) Enfin, les autorités néerlandaises soulignent leur situation juridique particulière. Le décret sur la qualité de l'air, entré en vigueur en 2001, a mis en place un régime juridique qui permet de bloquer des projets de construction ou d'extension ou d'imposer une modification de ces projets si ces derniers risquent d'avoir des répercussions négatives sur la qualité de l'air. À la suite de la mise en œuvre de ce régime, plus de 40 réclamations contre des projets d'aménagement du territoire ont été introduites auprès de diverses autorités judiciaires, y compris le Conseil d'État, au motif d'une éventuelle non-conformité au décret sur la qualité de l'air. Dans un tiers de ces cas, le Conseil d'État a annulé les projets en cause.

(40) La Commission note que la contribution en pourcentage des transports transfrontaliers à la présence de particules aux Pays-Bas est élevée, mais pas plus que dans les autres pays du Benelux ([10]). Elle constate aussi qu'en comparaison avec d'autres États membres, les Pays-Bas sont caractérisés par un volume nettement plus élevé d'émissions de particules provenant de la navigation intérieure et du transport maritime ([11]). Il convient également de remarquer que le grand port de Rotterdam n'est pas l'une des principales sources de particules, mais qu'il a une influence considérable sur les activités et les transports à l'intérieur et autour des Pays-Bas ([10]).

(41) Les rapports annuels établis au titre de la directive 96/62/CE du Conseil indiquent qu'en 2003, les Pays-Bas n'ont pas connu de problèmes de dépassement particulièrement importants par rapport à d'autres États membres (tels que la Belgique, l'Autriche, la Grèce, la République tchèque, la Lituanie, la Slovénie et la Slovaquie). Comme les Pays-Bas n'ont pas encore communiqué de données officielles pour 2004, il n'est pas possible de comparer leur situation en matière de qualité de l'air avec celle observée cette année-là dans d'autres États membres. En outre, la Commission note que l'agence néerlandaise pour l'évaluation de l'environnement (NMP) a publié très récemment (en mars 2006) une nouvelle évaluation des niveaux de $PM_{10}$, dont il ressort que ces niveaux sont inférieurs de 10 à 15 % aux hypothèses antérieures. Cette diminution varie selon les endroits et est généralement plus marquée dans les zones rurales que dans les villes. Selon le rapport du NMP, le nombre de zones où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées sera réduit de moitié en 2010 par rapport à 2005 et en 2015 par rapport à 2010.

(42) Sur la base des rapports annuels afférents à 2003, et compte tenu des informations nouvelles transmises par le gouvernement néerlandais et contenues dans le rapport de la NMP, il ne semble nullement certain que les Pays-Bas soient confrontés à un problème spécifique par rapport à d'autres États membres en ce qui concerne le respect des valeurs limites fixées par la directive «qualité de l'air». En particulier, les émissions totales de particules ($PM_{10}$ et $PM_{2,5}$) par kilomètre carré n'atteignent aux Pays-Bas que la moitié des niveaux observés en Belgique ([11]).

(43) Plus précisément, il n'est pas certain qu'il existe un problème spécifique au regard de la directive 98/69/CE. Comme il a été indiqué au point 40 ci-dessus, les émissions de particules provenant de la navigation intérieure et du transport maritime sont nettement plus élevées que la moyenne aux Pays-Bas. En outre, la part de véhicules équipés de moteurs diesel est sensiblement plus faible aux Pays-Bas (25 % des ventes de véhicules neufs) que dans la moyenne de l'UE (environ 50 % des ventes de véhicules neufs). On peut dès lors se demander s'il existe un problème spécifique en ce qui concerne les émissions de particules provenant des véhicules à moteur couverts par la directive 98/69/CE.

(44) La Commission estime dès lors que les Pays-Bas n'ont pas démontré l'existence d'un problème spécifique au regard de la directive 98/69/CE.

3. *Évaluation du respect des conditions énoncées à l'article 95, paragraphe 6, du traité CE*

(45) L'article 95, paragraphe 6, du traité CE fait obligation à la Commission de vérifier si les dispositions nationales notifiées sont ou non un moyen de discrimination arbitraire ou une restriction déguisée dans le commerce entre États membres et si elles constituent ou non une entrave au fonctionnement du marché intérieur.

(46) La dernière condition citée ne saurait être interprétée comme interdisant l'approbation de toute mesure nationale susceptible d'affecter le fonctionnement du marché intérieur. En fait, toute mesure nationale dérogeant à une mesure d'harmonisation qui vise à assurer l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur constitue, par essence, une mesure susceptible d'affecter le marché intérieur. En conséquence, pour préserver l'effet utile de la procédure de dérogation visée à l'article 95 du traité CE, la Commission estime que, dans le contexte de l'article 95, paragraphe 6, la notion d'entrave au fonctionnement du marché intérieur doit s'entendre comme une atteinte disproportionnée à l'objectif poursuivi.

([10]) Voir rapport TNO, p. 5.
([11]) Voir rapport TNO, p. 31.

(47) Les autorités néerlandaises estiment que la disposition est nécessaire pour améliorer la qualité de l'environnement et, partant, protéger la santé humaine. Elles considèrent également que le projet de disposition ne constitue ni un moyen de discrimination arbitraire, ni une restriction déguisée dans le commerce entre États membres. Elles jugent en outre que, compte tenu des risques que les émissions de particules de suie font peser aussi bien sur l'environnement que sur la santé humaine, et compte tenu du caractère spécifique de la situation dans des régions fortement peuplées, telles que les Pays-Bas, la disposition est proportionnée à l'objectif poursuivi. De plus, selon les autorités néerlandaises, tous les modèles intervenant pour une part importante dans les ventes de véhicules à moteur diesel sont déjà ou seront bientôt disponibles avec des pièges à particules. La mesure notifiée n'obligerait donc pas les constructeurs automobiles à apporter des modifications (radicales) à leur processus de production.

(48) Les gouvernements français et italien ont présenté des observations au sujet de la notification néerlandaise dans le délai prescrit. L'un et l'autre ont insisté sur les conséquences négatives que la mesure notifiée aurait sur le marché intérieur des véhicules, qui en subirait une distorsion. Ils ont souligné que les autorités néerlandaises avaient la possibilité d'encourager, par des incitations fiscales, le passage rapide à des véhicules respectant le niveau d'émission de 5 mg de particules par kilomètre, ce qui permettrait une mise en œuvre rapide des futures normes européennes d'émission, sans pour autant perturber le marché intérieur des véhicules.

(49) Comme il a été indiqué plus haut (voir point 46), dans le contexte de l'article 95, paragraphe 6, la notion d'entrave au fonctionnement du marché intérieur doit s'entendre comme une atteinte disproportionnée à l'objectif poursuivi. En conséquence, la Commission évaluera essentiellement le respect des conditions énoncées à l'article 95, paragraphe 6, du traité CE sur la base de la proportionnalité des dispositions nationales notifiées. En procédant à cette évaluation, la Commission devra déterminer si la disposition notifiée dépasse ou non les limites de ce qui est approprié et nécessaire pour la réalisation de l'objectif poursuivi, à savoir la protection de l'environnement et de la santé, étant entendu que, lorsqu'un choix s'offre entre plusieurs mesures appropriées, il convient de recourir à la moins contraignante.

(50) À titre préliminaire, la Commission tient à souligner qu'elle reconnaît entièrement la nécessité d'améliorer encore la performance des véhicules en ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques. C'est la raison pour laquelle, comme il a déjà été indiqué, la proposition Euro 5 a été présentée récemment. Selon cette proposition, les limites d'émission des particules produites par les voitures particulières neuves à moteur diesel et par les véhicules utilitaires les plus légers seront réduites de 80 %. En élaborant la proposition Euro 5, la Commission s'est efforcée de préserver un équilibre entre la nécessité d'améliorer encore la performance environnementale, d'une part, et celle de donner aux constructeurs automobiles le temps nécessaire à la conception des véhicules et à la planification de leurs activités de production, d'autre part. Cette approche se reflète notamment dans les dispositions relatives à l'entrée en vigueur du règlement. En avançant l'application des limites d'émission de particules, telles qu'elles sont prévues dans la proposition Euro 5, la disposition notifiée par les autorités néerlandaises réduirait notablement le délai de mise en œuvre proposé. Elle aurait ainsi des répercussions considérables pour les constructeurs automobiles, qui se trouveraient dans l'obligation d'adapter leur production aux exigences de la réglementation néerlandaise ou de réduire la gamme de modèles proposés sur le marché néerlandais. À cet égard, il importe de noter qu'à l'heure actuelle, tous les types de véhicules des catégories $M_1$ et $N_1$, classe I, ne sont pas disponibles avec un filtre à particules. Les autorités néerlandaises ont informé la Commission que plusieurs types de voitures particulières à moteur diesel équipées d'un filtre à particules sont déjà disponibles ou le seront prochainement sur le marché néerlandais. La Commission note toutefois que, sur la base des informations dont elle dispose (en décembre 2005), sur quelque 710 types de voitures particulières, 240 au moins ne sont pas disponibles sur le marché néerlandais avec un filtre à particules et se trouveraient dès lors exclues de ce marché si la mesure notifiée était adoptée. Comme pour un certain nombre de modèles, ce sont les moteurs de grosse cylindrée qui sont équipés de filtres à particules, la mesure néerlandaise risquerait donc d'exclure du marché néerlandais les moteurs de plus petite cylindrée de ces modèles, présentant un meilleur rendement énergétique, ce qui serait contraire à la politique de l'UE, qui vise à limiter les émissions de $CO_2$.

(51) Les autorités néerlandaises ont informé la Commission que la disposition envisagée fait partie d'un train de mesures («mesures du jour de présentation du budget») visant à améliorer la qualité de l'air aux Pays-Bas. Ce train de mesures vise principalement la circulation, puisque les particules provenant des gaz d'échappement sont parmi les plus nocives. Il prévoit notamment l'octroi de subventions à l'installation de filtres à particules sur des véhicules à moteur diesel neufs ou déjà en service, des incitations favorisant une circulation locale, un transport de fret et une navigation propres, ainsi que des incitations à l'utilisation de carburants propres. Des études sont également en cours sur le rapport coût/efficacité de l'octroi de subventions à la mise au rebut de véhicules (diesel) anciens. En outre, le train de mesures prévoit d'autres actions génériques visant la circulation et des initiatives ciblées sur l'industrie et l'agriculture. Le législateur néerlandais prévoit aussi des mesures locales touchant l'infrastructure nationale, telles qu'un abaissement des limitations de vitesse sur certaines routes. Enfin, le train de mesures prévoit également des actions au niveau local, par exemple la mise en œuvre de plans municipaux d'amélioration de la qualité de l'air, l'octroi de moyens supplémentaires pour encourager des transports locaux moins polluants dans les municipalités et les provinces, ainsi que le remboursement d'une part importante des coûts supplémentaires qu'implique le recours à des technologies peu polluantes, telles que les pièges à particules. Enfin, les municipalités sont encouragées à réserver l'accès aux (centres)-villes aux véhicules peu polluants ou silencieux.

(52) Les autorités néerlandaises ont présenté un aperçu de toutes les mesures qu'elles entendent mettre en place, ainsi qu'une évaluation des coûts et des avantages qui en résulteraient. Il convient de noter que certaines dispositions envisagées, qui font partie du train de mesures précité, sont qualifiées de «dures» et d'autres, de «douces». Les «mesures dures» sont des actions concrètes dont le contenu a déjà été précisé, dont le financement est en place et qui relèvent de la compétence du gouvernement central. Les mesures douces seront décidées ultérieurement ou par d'autres institutions (telles que l'Union européenne), l'instrument et le financement restent souvent à préciser, ou elles ne relèvent pas de la compétence du gouvernement central.

(53) Pour apprécier si la disposition notifiée est proportionnée aux objectifs poursuivis, la Commission estime qu'il y a lieu de déterminer si les autorités néerlandaises pourraient prendre des mesures alternatives qui généreraient les mêmes avantages en termes de réduction des particules (et notamment des particules ultrafines), tout en perturbant moins le marché intérieur. La première étape de cette analyse implique une évaluation des avantages éventuels que pourrait avoir la mise en œuvre de la disposition notifiée.

(54) Selon les autorités néerlandaises, l'obligation d'équiper, à partir du 1er janvier 2007, les véhicules diesel des catégories $M_1$ et $N_1$, classe I, de pièges à particules permettrait une réduction d'environ 0,4 à 0,5 kilotonne (kt) des particules en 2010, ce qui correspond à quelque 50 % de la réduction à réaliser par l'ensemble des mesures néerlandaises ciblées sur la circulation. Ces chiffres reposent sur le fait qu'au moment de la notification, les véhicules à moteur diesel équipés d'un piège à particules représentaient 10 % du parc automobile, ainsi que sur l'hypothèse que le règlement Euro 5 entrera en vigueur au plus tôt le 1er juillet 2008 pour les nouveaux types de véhicules et le 1er janvier 2010 pour les véhicules neufs.

(55) La Commission reconnaît que les autorités néerlandaises mettent en œuvre depuis le 1er juin 2005 un système d'incitations fiscales à l'installation de filtres à particules sur les véhicules neufs à moteur diesel. La Commission constate que, dans le document «Évaluation du train de mesures du jour de présentation du budget — Actions en faveur de la qualité de l'air 2005» (Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005), les autorités néerlandaises évaluent l'impact de ce système d'incitations. Elles considèrent qu'à la suite de cette mesure, et à supposer que la norme Euro 5 entrera en vigueur au plus tôt le 1er juillet 2008 pour les nouveaux types de véhicules et le 1er janvier 2010 pour les véhicules neufs, de 70 à 90 % des véhicules diesel neufs vendus aux Pays-Bas en 2008 seront équipés d'un filtre à particules. Les chiffres correspondants sont de 40 à 60 % pour 2006 et de 60 à 80 % pour 2007. La Commission en conclut que les avantages supplémentaires qu'aurait l'adoption des dispositions notifiées par rapport au scénario de base de l'application d'un système d'incitations ciblées sur les véhicules neufs à moteur diesel, et compte tenu de la tendance autonome au montage de filtres à particules sur les véhicules à moteur diesel, observée en Europe, seraient nettement plus faibles que la réduction estimée de 0,4 à 0,5 kt des émissions de particules en 2010. Selon l'estimation de la Commission, la réduction pourrait être de l'ordre de 0,05 kt ([12]). Il convient également de noter que l'impact du système existant d'incitations fiscales pourrait encore être renforcé en combinant cette mesure avec des initiatives complémentaires, telles que des interdictions de circulation sélectives, appliquées conformément au droit communautaire dans des zones bien précises aux véhicules à moteur diesel dont les émissions de particules dépassent un certain niveau. L'expérience acquise dans les autres États membres montre que l'annonce de telles interdictions sélectives suffit fréquemment à influencer les décisions d'achat en faveur d'un véhicule à moteur diesel équipé d'un filtre à particules ou d'un véhicule non équipé d'un moteur diesel.

(56) Les autorités néerlandaises estiment qu'aucune autre mesure nationale ayant des répercussions moins sensibles sur le commerce n'aurait le même résultat que la disposition notifiée. La Commission note toutefois que, dans le document intitulé «Évaluation du train de mesures du jour de présentation du budget — Actions en faveur de la qualité de l'air 2005» (Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005), les autorités néerlandaises indiquent clairement qu'il existerait des options alternatives, dont le rapport coût/efficacité serait plus avantageux que celui des actions envisagées dans le train de mesures précité. Elles considèrent en particulier que la manière la plus rentable de réduire les concentrations à l'échelle néerlandaise (à la fois régionale et locale) résiderait dans l'adoption d'une politique de tarification additionnelle pour le secteur des transports. Les avantages totaux qu'aurait cette option pour la société l'emporteraient sur les coûts. Selon les estimations effectuées par les autorités néerlandaises, une modulation des taxes automobiles et l'introduction d'un péage routier auraient pour effet de réduire les émissions en 2010 dans sensiblement les mêmes proportions que les actions proposées dans le train de mesures du jour de présentation du budget. En d'autres termes, une telle politique permettrait d'obtenir des réductions des émissions de particules de quatre à dix fois plus importantes que la disposition notifiée ([12]).

(57) Les autorités néerlandaises font valoir que les avantages à court terme liés à l'instauration d'un péage routier modulé en fonction de l'heure et de l'endroit ne diffèrent pas notablement des avantages que permettrait d'obtenir le train de mesures évoqué plus haut. Or, ce dernier train de mesures est moins efficace si l'on considère l'impact sur la qualité de l'air en 2020. Les autorités néerlandaises parviennent à la conclusion que, si un péage routier modulé en fonction de l'heure et de l'endroit est plus coûteux pour l'État que le train de mesures du jour de présentation du budget, il générerait des avantages nettement plus importants en termes de bien-être (de 1 à 1,5 milliard d'euros par an). En outre, le péage routier permettrait d'alléger d'autres problèmes sociétaux, tels que la pollution sonore, les déficiences en matière de sécurité routière et les embarras de la circulation. Enfin, les autorités néerlandaises reconnaissent que le train de mesures précité représente une solution «optimale de second ordre» par rapport à la mise en œuvre d'une politique de tarification additionnelle dans le secteur des transports.

([12]) Voir rapport TNO, p. 38.

(58) Sur la base des informations communiquées par les autorités néerlandaises, la Commission constate qu'une politique de péage routier appliquée au secteur des transports semble présenter un meilleur rapport coût/efficacité que la disposition notifiée et permettrait d'obtenir des avantages plus importants en termes de réduction des émissions de particules ultrafines, sans, en principe, créer d'entraves au fonctionnement du marché intérieur. L'efficacité de cette mesure serait renforcée par sa combinaison avec le système existant d'incitations fiscales et pourrait être accrue encore, comme il a été indiqué plus haut, si d'autres mesures complémentaires, telles que l'interdiction de circulation appliquée à des véhicules anciens et polluants, étaient mises en œuvre par les autorités locales. La Commission note que ce dernier type de mesures est efficacement et largement appliqué par les autorités locales d'autres États membres qui connaissent des problèmes de qualité de l'air semblables à ceux que rencontrent les Pays-Bas.

(59) La Commission estime en outre que les autorités néerlandaises pourraient envisager de renforcer certaines «mesures dures» prévues dans le train de mesures du jour de présentation du budget. Ainsi, le montage de filtres à particules sur des véhicules diesel existants pourrait permettre une réduction des émissions supérieure aux estimations des autorités néerlandaises si le budget affecté à cette mesure était revu à la hausse et si des filtres à particules étaient installés notamment sur les véhicules effectuant un important kilométrage urbain (par exemple les taxis). Selon une estimation des autorités néerlandaises, l'installation de filtres à particules diesel sur des bateaux existants coûterait moins cher que d'autres mesures de mise à niveau [entre 10 et 60 euros par kg de réduction des émissions de particules ([13])], et son coût serait inférieur aux coûts de santé entraînés par les concentrations de particules, tels qu'ils ont été calculés par les autorités néerlandaises (à savoir 340 euros par kg dans un environnement urbain et 80 euros par kg dans un environnement rural). À cet égard, il convient de noter que, selon les projections obtenues à l'aide des modèles RAINS, si l'importance relative des émissions de particules provenant de véhicules utilitaires légers est appelée à diminuer au cours des années à venir, celle des émissions produites par la navigation intérieure et le transport maritime va augmenter.

(60) Les autorités néerlandaises pourraient également envisager d'avancer la mise en œuvre de certaines «mesures douces» prévues dans le train de mesures du jour de présentation du budget et relevant de la compétence du gouvernement national. Dans ce contexte, on constatera que le potentiel estimé de réduction des émissions de particules de l'ensemble des mesures «douces» est plus important que celui des mesures «dures». En particulier, selon l'estimation des autorités néerlandaises, l'introduction de systèmes combinés de «nettoyage de l'air» dans l'élevage intensif permettrait de réduire de 4,4 kt les émissions de particules en 2010. Cette réduction est nettement supérieure à celle que permet d'escompter la disposition notifiée (0,05 kt, voir point 55 ci-dessus). Cette mesure aurait probablement un effet plus important dans les zones moins peuplées que dans les villes. Toutefois, compte tenu de l'ampleur anticipée de la réduction de la concentration de fond de particules, et de son effet favorable en termes de protection de la santé publique, il serait certainement utile d'envisager un avancement de sa mise en œuvre.

([13]) Voir rapport TNO, p. 41.

(61) Selon la Commission, les informations communiquées par les autorités néerlandaises montrent clairement que celles-ci pourraient prendre, pour atteindre l'objectif poursuivi, à savoir la protection de l'environnement et de la santé, des mesures moins restrictives que la disposition notifiée. Alors que cette dernière constituerait une infraction au système de réception CE des véhicules, les mesures alternatives n'impliqueraient en principe pas de dérogation aux mesures d'harmonisation existantes de la CE. Il ne ressort pas clairement des documents présentés par les Pays-Bas pourquoi de telles mesures n'ont finalement pas été proposées, alors qu'elles ont été envisagées par les autorités néerlandaises et en dépit du fait qu'elles auraient permis au moins la même réduction des émissions de particules que la mesure notifiée. À ce sujet, la Commission tient à souligner que, lorsqu'un choix s'offre entre différentes options permettant de réaliser l'objectif poursuivi d'une protection de la santé et de l'environnement, les États membres sont tenus de choisir celles qui perturbent le moins le marché intérieur.

(62) En conclusion, la Commission estime qu'il existe des éléments indiquant que la disposition nationale envisagée n'est pas la mesure la moins restrictive permettant de réaliser l'objectif poursuivi d'une protection de l'environnement et de la santé et que, une fois adoptée, cette disposition constituerait une entrave disproportionnée au fonctionnement du marché intérieur.

4. *Contexte international*

(63) La Commission souhaite formuler quelques considérations concernant le contexte international de la mesure notifiée. Par la décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions

(«accord révisé de 1958»), ([14]), la Communauté européenne a adhéré au règlement nº 83 de la CEE-NU ([15]), adopté au titre de l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproques des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («Accord révisé de 1958»). Ce règlement fixe les mêmes valeurs limites en matière d'émissions et a le même champ d'application que la directive 70/220/CE, modifiée en dernier lieu par la directive 98/69/CE. Selon l'article 3 de l'accord de 1958, «les véhicules à roues, les équipements et les pièces pour lesquels des homologations de type ont été délivrées par une Partie contractante conformément à l'article 2 du présent Accord et fabriqués sur le territoire soit d'une Partie contractante appliquant le règlement en cause, soit d'un autre pays désigné par la Partie contractante qui a procédé à l'homologation des types de véhicules à roues, d'équipements ou de pièces en cause sont considérés comme conformes à la législation de toutes les parties contractantes appliquant ledit règlement».

(64) La mesure notifiée par les autorités néerlandaises ne contient aucune disposition permettant l'utilisation de véhicules pour lesquels des réceptions ont été délivrées conformément au règlement nº 83 de la CEE-NU. Cette mesure empêcherait donc l'entrée sur le marché néerlandais de véhicules provenant d'autres Parties contractantes qui respecteraient les prescriptions du règlement nº 83. Si elle était adoptée, la mesure constituerait dès lors une infraction à l'accord de 1958. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, le droit communautaire doit être interprété, dans toute la mesure du possible, conformément aux engagements internationaux de la Communauté. La Commission doit donc s'assurer que la Communauté respecte les engagements qu'elle a contractés au titre de l'accord de 1958. Cela implique que les Pays-Bas doivent se conformer au règlement nº 83 de la CEE-NU, faute de quoi la reconnaissance des réceptions de l'UE par les autres Parties contractantes pourrait être compromise, ce qui aurait donc des répercussions manifestement disproportionnées sur les exportations de véhicules de la CE vers ces pays.

## IV. **CONCLUSION**

(65) Sur la base des éléments dont elle disposait pour apprécier le bien-fondé des justifications avancées à l'appui des dispositions nationales notifiées, et s'appuyant sur les considérations exposées ci-dessus, la Commission estime que la demande du Royaume des Pays-Bas, visant à l'introduction de dispositions nationales dérogeant à la directive 98/69/CE, présentée le 2 novembre 2005:

— est recevable,

— ne remplit pas toutes les conditions énoncées à l'article 95 du traité CE. Les Pays-Bas n'ont pas démontré l'existence d'un problème spécifique au regard de la directive 98/69/CE. Même si l'on admettait que les Pays-Bas ont démontré l'existence d'un problème spécifique au regard de la directive 98/69/CE, la Commission estime que la mesure notifiée n'est pas proportionnée aux objectifs poursuivis.

(66) La Commission est dès lors fondée à considérer que les dispositions nationales qui lui ont été notifiées ne peuvent pas être approuvées conformément à l'article 95, paragraphe 6, du traité CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les dispositions nationales imposant une valeur limite obligatoire de 5 mg par kilomètre pour l'émission de particules par les véhicules utilitaires d'un poids maximum autorisé de 1 305 kg (véhicules $N_1$, classe I) et les voitures particulières (véhicules $M_1$), notifiées par le Royaume des Pays-Bas au titre de l'article 95, paragraphe 5, du traité CE, sont rejetées.

*Article 2*

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 3 mai 2006.

*Par la Commission*
Günter VERHEUGEN
*Vice-président*

([14]) JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.
([15]) Règlement nº 83 de la CEE NU concernant les «Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburants».