II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2006. május 3.)

a Holland Királyság által az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdése alapján bejelentett, dízel gépjárművek részecskekibocsátásának határértékeit meghatározó nemzeti rendelkezésekről

(az értesítés a C(2006) 1791. számú dokumentummal történt)

(Csak a holland nyelvű szöveg hiteles)

(2006/372/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikke (5) és (6) bekezdésére,

mivel:

I. TÉNYEK

I. Alkalmazandó közösségi jogszabályok

(1) A gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről és a 70/220/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1998. október 13-i 98/69/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv [1] 25 milligramm/kilométerben szabja meg a részecskekibocsátás határértékét (lásd az irányelv I. mellékletének 5.3.1.4. pontját) a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv [2] II. mellékletének A. szakaszában meghatározott M kategóriájú dízel járművek esetében – kivéve a 2 500 kg-nál nagyobb össztömegűeket – és az N_1 kategóriájú I. osztályúak esetében. Ez a határérték az új járműtípusokra 2005. január 1-jétől, az új járművekre pedig 2006. január 1-jétől vonatkozik. Az irányelv az N_1 kategóriájú II. osztályú dízel járművekre is meghatároz egy 40 mg/km részecskekibocsátási határértéket, illetve 60 mg/km határértéket az N_1 kategóriájú III. osztályú és a 2 500 kg-ot meghaladó össztömegű, M kategóriájú járművekre. Az utóbbi két határérték az új járműtípusokra 2006. január 1-jétől, az új járművekre pedig 2007. január 1-jétől vonatkozik.

(2) A 98/69/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése szerint „… a gépjárművek kibocsátásai által okozott légszennyezés tekintetében a tagállamok nem:

— tagadhatják meg az EK-típusjóváhagyást a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (1) bekezdése alapján, vagy

— tagadhatják meg a nemzeti típusjóváhagyást, vagy

— tilthatják meg járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy forgalomba helyezését a 70/156/EGK irányelv 7. cikke alapján,

ha a járművek kielégítik az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeit.”

(3) 2005. december 21-én a Bizottság elfogadott egy a gépjárművek emisszió tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási információk elérhetőségéről és a 72/306/EGK irányelv és a …/…/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot (Euro 5 javaslat) [3]. A javaslat a dízel járművek részecskekibocsátási határértékét 5 mg/km-re csökkenti. Ez az új határérték az M és N_1 kategóriájú I. osztályú járművekre a rendelet hatályba lépését követően 18 hónap + 1 nappal fog vonatkozni, az M és N_1 kategóriájú I. osztályú új járművekre pedig a rendelet hatályba lépésének időpontjától számított 36 hónap elteltével.

[1] HL L 350., 1998.12.28., 1. o.
[2] HL L 42., 1970.2.23., 1. o.
[3] COM(2005) 683 végleges

(4) A környezeti levegőben ([4]) lévő kén-dioxidra, nitrogén-dioxidra és nitrogén-oxidokra, valamint porra és ólomra vonatkozó határértékekről szóló, 1999. április 22-i 99/30/EK tanácsi irányelv – amely a környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló ([5]), 1996. szeptember 27-i 96/62/EK tanácsi irányelvvel együtt olvasandó – határértéket határoz meg a környezeti levegőben található PM_{10} koncentrációjára, amelyet úgy határoz meg, mint „az a pormennyiség, amely 50 %-os leválasztási hatásfokkal átmegy egy méret-szelektív bemenőnyíláson 10 μm aerodinamikai átmérő esetén". A 99/30/EK irányelv 5. cikkének megfelelően ezek a határértékek 2005. január 1. óta jogilag kötelező erejűek. Ugyanezen irányelv III. mellékletének megfelelően az emberi egészség védelme érdekében előírt éves határérték 40 $\mu g/m^3$, míg az emberi egészség védelme érdekében előírt 24-órás határérték 50 $\mu g/m^3$, amely egy naptári év során nem haladható meg 35-nél több alkalommal.

(5) A 96/62/EK irányelv 7. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „A tagállamok cselekvési tervet dolgoznak ki, amelyben ismertetik a rövid távon meghozandó intézkedéseket, azokon a területeken, ahol fennáll a határérték és/vagy a riasztási küszöbérték túllépésének veszélye, a veszély, valamint az ilyen esemény időtartamának csökkentése érdekében. Az egyes esetektől függően ezek a tervek előírhatnak intézkedéseket azon tevékenységek – ide tartozik a gépjárműforgalom is – szabályozására, és amennyiben szükséges, felfüggesztésére, amelyek hozzájárulnak a határértékek túllépéséhez."

2. **Bejelentett nemzeti rendelkezés**

(6) A Holland Királyság értesítette a Bizottságot arról a rendelettervezetről, amely a Voertuigreglement (járműrendelet) 1.1. cikkének h) és at) pontjában meghatározott, 1 305 kg megengedett legnagyobb tömegű haszongépjárművek (N_1 kategória I. osztály) és személygépkocsik (M_1 kategória) esetében kötelező érvénnyel 5 mg/km-ben szándékozik meghatározni a részecskekibocsátás határértékét. A rendelet minden 2006. december 31. után használatba vett, dízelmotoros járműre vonatkoznék. Ez azt feltételezi, hogy ezek a járművek már fel vannak szerelve részecskeszűrőkkel.

(7) A holland hatóságok által bejelentett intézkedés a járművekre és alkatrészeikre hasznos élettartamuk során vonatkozó állandó követelményekről szóló rendelet (*Voertuigreglement*) módosítása. Az ezeknek az állandó követelményeknek való megfelelés ellenőrzését a járművek rendszeres ellenőrzési eljárása során végzik el, amit a rendőrség végez el.

(8) Indokolása szerint a bejelentett intézkedés nem érinti a típusjóváhagyási eljárást. Úgy tűnhet, hogy a holland hatóságok nem fogják megtagadni az egy másik tagállamban EK-típusjóváhagyást kapott járművek nyilvántartásba vételét, illetve, hogy a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek megfelelő járműveknek a holland hatóságok továbbra is meg fogják adni a típusjóváhagyást. Viszont amint ezeket a járműveket első alkalommal műszaki ellenőrzésnek vetik alá, vagy valahányszor ellenőrzi őket a rendőrség, akkor azt fogják megállapítani, hogy nem felelnek meg a bejelentett intézkedésnek.

(9) A bejelentett intézkedés következésképpen 2007. január 1-jétől megtiltja az N_1 kategóriájú I. osztályú és M_1 kategóriájú, 5 mg/km-nél nagyobb részecskekibocsátású új járművek használatát.

II. **ELJÁRÁS**

(10) A Holland Királyság 2005. november 2-i levelében az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdésével összhangban értesítette a Bizottságot arról a szándékáról, hogy rendelettervezetet fogad el, amely a 98/69/EK irányelvtől eltérve szabályozásokat határoz meg a dízel járművek részecskekibocsátásának korlátozására.

(11) 2005. november 23-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta a holland kormányt, hogy megkapta a 95. cikk (5) bekezdése szerinti értesítést, és hogy az értesítés elbírálására a 95. cikk (6) bekezdésében előírt hathónapos időszak 2005. november 5-én, az értesítés beérkezését követő napon vette kezdetét.

(12) 2006. január 17-i levelében a Bizottság tájékoztatta a többi tagállamot a Holland Királyságtól kapott értesítésről. A Bizottság továbbá közzé tette az értesítést az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([6]) is, annak érdekében, hogy más érdekelt feleket is tájékoztasson a Holland Királyság által bevezetni szándékozott nemzeti rendelkezésekről, valamint az azokhoz megadott okokról.

(13) A holland hatóságok 2006. március 10-i levelükben tájékoztatták a Bizottságot a Holland Környezetértékelési Ügynökség (Milieu- en Natuurplanbureau) egy friss jelentéséről, amely a „A részecske-probléma mértékének új felfogása" címet viseli, és bemutatja, hogy a PM_{10} szintje a korábban feltételezettnek 10–15 %-a.

([4]) HL L 163., 1999.6.29., 41. o.
([5]) HL L 296., 1996.11.21., 55. o.
([6]) HL C 12., 2006.1.18., 5. o.

(14) A holland hatóságok által bemutatott érvek értékelésére a Bizottság egy a TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek – holland alkalmazott természettudományos kutatási szervezet) által koordinált tanácsadói konzorciumot kért fel tudományos és műszaki tanácsadásra. A konzorcium 2006. március 27-én nyújtotta be jelentését ([7]) a Bizottságnak.

III. JOGI ÉRTÉKELÉS

1. Az elfogadhatóság vizsgálata

(15) Az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „amennyiben egy harmonizációs intézkedésnek a Tanács vagy Bizottság által történő elfogadását követően valamely tagállam új tudományos bizonyítékon alapuló, a környezet vagy a munkakörnyezet védelmével kapcsolatos nemzeti rendelkezések bevezetését tartja szükségesnek az adott tagállamra jellemző olyan probléma miatt, amely a harmonizációs intézkedés elfogadása után merült fel, ezekről az előirányzott rendelkezésekről és bevezetésük indokairól értesíti a Bizottságot.”

(16) A holland hatóságok által benyújtott értesítés arra irányul, hogy jóváhagyást szerezzen azon új nemzeti rendelkezések bevezetéséhez, amelyek vélhetően összeegyeztethetetlenek a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvvel. Ez az irányelv a gépjárművek típusjóváhagyásához szükséges műszaki követelmények teljes harmonizációjának eszköze azok kibocsátásainak tekintetében. Dízel gépkocsikra és könnyű kisteherautókra 25 mg/km részecskekibocsátási határértéket állapít meg.

(17) A 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseit a holland hatóságok által bejelentett nemzeti intézkedésekhez hasonlítva kiderül, hogy a holland javaslat szigorúbb követelményeket állít fel a gépjárművek – kibocsátásuk által okozott légszennyezéssel kapcsolatos – műszaki ellenőrzésére vonatkozóan, mint az irányelv. A bejelentett intézkedés nevezetesen 5 mg/km kötelező részecskekibocsátási határértéket szab meg az 1 305 kg megengedett legnagyobb tömegű haszongépjárművek (N_1 kategória I. osztály) és a személygépkocsik (M_1 kategória) esetében, és így megakadályozza az e kategóriákba tartozó, a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek eleget tevő járművek használatát. Meg kell jegyezni, hogy az irányelvet megfosztaná hatásától, ha a tagállamok a járművek műszaki ellenőrzésére különböző követelményeket szabhatnának meg a gépjárművek kibocsátása által okozott légszennyezéssel kapcsolatban. Az EK-típusjóváhagyásnak valójában éveken keresztül, egészen bizonyosan jóval az első járműellenőrzésen túl is érvényesnek kellene maradnia. Minden más értelmezés lehetővé tenné a tagállamoknak, hogy megkerüljék az EK-típusjóváhagyási rendszert.

(18) Az EK-Szerződés 95. cikke (5) bekezdésének megfelelően Hollandia értesítette a Bizottságot a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelven túllépve bevezetni kívánt rendelkezések tényleges szövegéről is. A kérelmet azon okok kifejtése kísérte, amely – véleményük szerint – indokolja a rendelkezések bevezetését.

(19) A Hollandia által annak érdekében benyújtott értesítés, hogy a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseitől eltérő nemzeti rendelkezések bevezetésére jóváhagyást kapjon, ezért az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdése szerint elfogadható.

2. Érdemi vizsgálat

(20) A Szerződés 95. cikkének értelmében a Bizottság köteles ellenőrizni, hogy a cikkben előírt tagállami eltérést lehetővé tévő valamennyi feltétel teljesül-e.

(21) A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, teljesülnek-e az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdésében meghatározott feltételek. Ez a cikk úgy rendelkezik, hogy amennyiben egy tagállam úgy ítéli meg, hogy egy harmonizációs intézkedéstől eltérő nemzeti rendelkezéseket szükséges bevezetni, akkor ezt a következőkre kell alapoznia:

a) a környezet vagy a munkakörnyezet védelmére vonatkozó új tudományos bizonyíték;

b) az adott tagállamra jellemző olyan probléma, amely a harmonizációs intézkedés elfogadása után merült fel.

(22) Az EK-Szerződés 95. cikkének (6) bekezdése szerint továbbá az ilyen nemzeti rendelkezések bevezetése indokoltságának vizsgálata során a Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy ezek a nemzeti rendelkezések nem képezik-e a tagállamok közötti önkényes megkülönböztetés eszközét vagy a kereskedelem rejtett korlátozását, valamint hogy nem jelentenek-e akadályt a belső piac működésében.

(23) A Bíróság esetjoga szerint szűken kell értelmezni minden a közösségi jog egységes alkalmazásának és a belső piac egységének elve alóli kivételt. Az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdése kivételt ad a közösségi jog egységes alkalmazásának és a piac egységének elve alól. Ezért úgy kell értelmezni, hogy hatálya ne terjedjen ki azokon az eseteken túlra, amelyekről hivatalosan rendelkezik.

([7]) „Evaluation of the Dutch request for derogation to Directive 98/69/EC” – 06.OR.VM.013.1/IJR sz. TNO-jelentés, 2006. március 27. (a továbbiakban: TNO-jelentés).

(24) Az EK-Szerződés 95. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időkeret fényében a Bizottságnak a 95. cikk (5) bekezdése alapján bejelentett nemzeti intézkedések indokoltságának vizsgálatakor a bejelentő tagállam által felhozott okokat kell alapul vennie. Ez azt jelenti, hogy – az EK-Szerződés rendelkezéseinek megfelelően – a kérelmet benyújtó tagállamot terheli annak bizonyításának a felelőssége, hogy a nemzeti intézkedések indokoltak. Az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdésében megállapított eljárási keret miatt – ideértve különösen a határozat elfogadásához rendelkezésre álló szűk határidőt – a Bizottságnak rendesen arra kell korlátoznia tevékenységét, hogy megvizsgálja a kérelmező tagállam által benyújtott összetevők helytállóságát, anélkül, hogy maga lehetséges okokat vagy indoklásokat keresne.

1. *Új tudományos bizonyíték megléte*

(25) A holland hatóságok szerint a kérelem indokolt, mivel a 98/69/EK irányelv elfogadása óta új tudományos bizonyítékok merültek fel a por környezeti és egészségügyi hatásaival kapcsolatban. Ez az új információ bemutatja, hogy a túlzott részecskekibocsátás káros hatással van az emberi egészségre, mint pl. korai halál és a tüdőfunkciók károsodása.

(26) A Hollandia által a por környezeti és egészségügyi hatásaival kapcsolatban bemutatott dokumentumok nemzeti és nemzetközi tanulmányokat, publikációkat és szakvéleményeket tartalmaznak. A dokumentumok átfogó rálátást nyújtanak a pornak való kitettséghez kötődő egészségügyi hatásokkal kapcsolatos tudományos ismeretekről, amelyek a 98/69/EK irányelv elfogadása óta jöttek létre.

(27) A holland hatóságok rámutatnak, hogy számos friss publikáció bizonyítja és hangsúlyozza a levegőben lévő részecskék és egy sor egészségügyi hatás közötti kapcsolatot. A részecskék egészségügyi hatásait a viszonylag rövid ideig tartó kitettség miatt bekövetkező (akut) és a hosszú ideig tartó kitettség miatt bekövetkező (krónikus) hatásokra lehet felosztani. A Hollandia által küldött tanulmányok bemutatják, hogy jóllehet a rövid távú kitettség egészségügyi hatásai sem elhanyagolhatóak, a szálló részecskéknek való hosszú távú kitettségnek jelentősebb hatásai vannak. A rövid távú kitettséghez kötődő hatások többek között a következők: a tüdő gyulladásos reakciói, légzési tünetek, káros szív- és érrendszeri hatások valamint megnövekedett gyógyszerhasználat, kórházi kezelések és halandóság. A hosszú távú kitettséghez kötődő hatások többek között a következők: megnövekedett alsó légúti tünetek és krónikus obstruktív légúti betegség, tüdőfunkciók csökkenése gyermekeknél és felnőtteknél, a várható élettartam csökkenése, szív- és tüdőbetegségek okozta halálozás és valószínűleg tüdőrák.

(28) A holland hatóságok által benyújtott dokumentumok bemutatják, hogy – jóllehet nem teljesen világosak a különféle finompor-részek és a részecskék különböző forrásai által okozott egészségügyi hatások – az újabb járvány- és toxikológiai tanulmányok kimutatták, hogy az égési folyamatok révén létrejövő részecskék, mint például a dízelmotorokból származó korom, különösen fontosak az egészségügyi hatások szempontjából. Az elsődleges égésből származó részecskék összetételük (átmeneti fémek és könnyen reagáló szerves vegyületek jelenléte) és rendkívül apró méretük miatt különösen károsak az egészségre. Kicsiny méretük folytán az égésből származó részecskéknek megvan az a képességük, hogy kikerüljék az emberi test védekezési mechanizmusait, és behatoljanak a vérkeringésbe és a különféle szövetekbe. A holland hatóságok rámutatnak, hogy a nagy számú népességen végzett járványtani tanulmányok nem képesek olyan küszöbkoncentrációt meghatározni, amely alatt a környezeti pornak nem lenne hatása a halálozások és a megbetegedések számára.

(29) A holland hatóságok úgy vélik, hogy egyelőre bár nem lehetséges kielégítően számszerűsíteni a részecskék egészségügyi hatásait, ugyanakkor a holland népesség egészségének védelme érdekében és az elővigyázatosság elve alapján elengedhetetlen, hogy a lehető legfürgébben cselekedjenek, hogy a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék a közlekedés által termelt koromrészecskék kibocsátásának mértékét.

(30) A holland hatóságok nézete szerint az újabb tudományos tanulmányok azt mutatják, hogy az érzékeny népességcsoportok jobban ki vannak téve a részecskékhez kötődő magasabb egészségügyi kockázatoknak. Ezek a csoportok magukba foglalják azokat, akik természetes módon érzékenyebbek a pornak való kitettségre (pl. genetikai hajlammal rendelkezők, nagyon fiatal gyermekek, idősek, légzési rendellenességekben és tüdőbetegségekben szenvedők), akik környezeti vagy társadalmi tényezők vagy személyes viselkedésük révén váltak érzékennyé és akik szokatlanul nagy mennyiségű légszennyező anyag hatásának vannak kitéve, mert egy főútvonal mellett laknak vagy sok időt töltenek szabad ég alatt. Tekintve, hogy Hollandiában a lakosság nagy hányada városi környezetben és forgalmas utak mellett él, a holland hatóságok úgy vélik, hogy a lakosságra nézve a részecskékhez kötődő egészségügyi kockázat jelentős.

(31) A Bizottság megjegyzi, hogy a részecskekoncentrációhoz kapcsolódó környezeti és egészségügyi hatások bizonyos mértékig már a 98/69/EK irányelv elfogadása előtt is ismertek voltak. Már akkor is feltételezték, hogy a kisebb részecskék jelentősebb hatással bírnak, mint a durva részecskék. Ugyanakkor kevés tanulmány állt rendelkezésre a témában. Azóta a részecskéknek való kitettség és az általuk okozott egészségügyi hatások számos vonatkozásáról sok új járványtani tanulmány készült el olyan bizonyítékokat szolgáltatva, amelyekből következik, hogy a finom részecskék veszélyesebbek a nagyobbaknál ([8]). Az ilyen új tanulmányok elérhetővé válása indította arra az Egészségügyi Világszervezetet, hogy 2000-ben, 2003-ban és 2004-ben naprakész állapotba hozza részecskékre vonatkozó „Európai levegőminőségi iránymutatását" ([9]).

(32) Az előzőek fényében úgy tűnik, hogy Hollandia az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdése szerint új tudományos bizonyítékokat mutatott be a környezet védelmével kapcsolatban. Ez a tudományos bizonyíték nem állt rendelkezésre a 98/69/EK irányelv elfogadásának időpontjában.

2. *A 98/68/EK irányelv elfogadását követően felmerülő, Hollandiára jellemző probléma*

(33) A holland hatóságok azon a véleményen vannak, hogy Hollandia olyan egyedi problémával néz szembe, amely a 98/69/EK irányelv elfogadását követően jött létre. Először is úgy érvelnek, hogy Hollandia körülbelül másfél éven keresztül nehézségeket tapasztalt a 99/30/EK irányelvnek való megfelelés kapcsán. Másodszor rámutatnak, hogy Hollandiában a magas benzinárak, a dízelmotoros gépjárművek szélesebb hozzáférhetősége és a dízelmotorok működésének és üzemanyag-hatékonyságának nagymértékű javulása következtében megemelkedett a dízelmotoros gépjárművek száma. A dízel gépkocsik részarányának ilyen mértékű növekedésére senki sem számított a 98/69/EK irányelv elfogadásakor, hiszen arányuk az 1995-ös kevesebb mint 15 %-ról mára nagyjából 25 %-ra nőtt. Mindezek a tényezők azt eredményezték, hogy 1998-ban a levegőminőségi problémát még nem érzékelték teljes egészében.

(34) A holland hatóságok szerint a porkibocsátás a nagy népsűrűség és a más európai országokhoz képest jobban koncentrálódott infrastruktúra miatt igen komoly aggodalomra ad okot Hollandiában. Úgy vélik, Hollandia különleges helyet foglal el Európában az intenzív helykihasználás miatt a lakosság, az állatállomány, a közlekedés és az ipar nagy sűrűsége révén. Véleményük szerint ez a helyzet magas négyzetkilométerenkénti kibocsátáshoz vezet. A holland hatóságok ráadásul azt hangoztatják, hogy Hollandiának jelentős mennyiségű külföldi eredetű szennyezéssel kell megbirkóznia. Nevezetesen Hollandiában a részecskekoncentráció 45 %-át az emberi tevékenység okozza, amelynek kétharmada külföldön zajlik le. A városi területeken viszont a hollandiai eredetű emberi hozzájárulás 30–45 %, amelyben a közlekedés jelentős forrás.

(35) A holland hatóságok hangsúlyozzák, hogy a levegőminőség Hollandia számos részén nem felel meg a 99/30/EK irányelvben meghatározott, porra vonatkozó határértékeknek. Jóllehet a holland hatóságok szerint a részecskekibocsátás Hollandiában 1990 és 2003 között meredeken csökkent, a sűrű közlekedésnek valamint a lakosság és az épületek magas koncentrációjának következtében ez a csökkenés nem elegendő ahhoz, hogy meg lehessen küzdeni a túlzott részecskekibocsátás negatív egészségügyi hatásaival, és be lehessen tartani az európai levegőminőségi határértékeket.

(36) A holland hatóságok szerint a teljes hazai részecskekibocsátásnak nagyjából harmada származik a közlekedésből, újabb harmada az iparból és körülbelül negyede a mezőgazdaságból. A kipufogógázokból származó részecskék az összes részecske között az egyik legkárosabbak. A közlekedés esetében jelentős az emberek kitettsége, mivel kibocsátása lakott területek és más érzékeny földhasználatú területek közvetlen közelében történik.

(37) A holland hatóságok a „Környezetvédelmi egyensúly 2005" (Milieubalans 2005) és a „Részecskék közelebbről" (Fijn stof nader bekeken) című, bejelentésükhöz csatolt dokumentumokban hangsúlyozzák, hogy a levegőben található részecskekoncentráció Hollandia-szerte nagy területeken jelentős mértékben meghaladja az európai normákat. A holland hatóságok rámutatnak, hogy a napi levegőminőségi határértékeket még 2010-ben is jelentősen túl fogja lépni. Másrészt viszont a porra vonatkozó évi átlagos határértéket meghaladó esetek alig fordulnak elő. A holland hatóságok rámutatnak, hogy a 99/30/EK irányelvben meghatározott határértékek megsértését szinte minden európai városban figyelemmel kísérik. Ugyanakkor Hollandiában, Belgiumban, a németországi Ruhr-vidéken és Észak-Olaszország iparosodott területén a határérték-túllépések nagyobb területen fordulnak elő, mint más tagállamokban.

(38) A holland hatóságok megjegyzik, hogy ezekből az információkból lehetetlen messzemenő következtetéseket levonni a különböző országokban található övezetek pontos helyzetének és méretének figyelembe vétele nélkül. Azt is megjegyzik, hogy Hollandiában a levegő minőségét nagy részletességgel határozzák meg az előírt mérések mellett részletes tervezési modellezés felhasználása révén. Az EU tagállamainak viszont csak korlátozott része használ modelleket is; legtöbbjük mindössze levegőminőségi méréseket használ. Az is elképzelhető, hogy néhány különbség a felhasznált korrekciós együtthatók különbségével is megmagyarázható. Hollandia példának okáért 1,33-mal szorozza a mért eredményt. A holland

([8]) „Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide" – jelentés a WHO egyik munkacsoportjáról, 2003.

([9]) „Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O_3)" – a WHO Európai Regionális Iroda, 2004.

hatóságok szerint számos ország használ 1,3-es korrekciós együtthatót, az Európai Bizottság javaslatait követve. A legtöbb ország alacsonyabb korrekciós tényezőket használ, vagy egyáltalán nem használ ilyeneket. Ráadásul nem minden ország modellezi levegőminőségét egészen az utcaszintű részletességig. A holland hatóságok szerint a levegőminőséget utcaszinten nem modellező országokban található, megnövekedett szennyezettségű „forró pontok" számát valószínűleg alábecsülik.

(39) A holland hatóságok végül rámutatnak egyedi jogi helyzetükre. A 2001-ben hatályba lépett holland levegőminőségi rendelet olyan jogrendszert hozott létre, amelynek révén az építési és bővítési terveket le lehet állítani vagy módosításra lehet kötelezni, amennyiben azoknak várhatóan káros hatása lesz a levegőminőségre. Az intézkedés végrehajtását követően területfejlesztési tervekkel kapcsolatban több mint 40 kifogást nyújtottak be különböző igazságügyi hatóságokhoz (ideértve az államtanácsot is), a levegőminőségi rendelettel való esetleges ütközések miatt. Ezeknek az eseteknek az egyharmadában az államtanács megsemmisítette a tervet.

(40) A Bizottság megjegyzi, hogy a határokon átterjedő részecskék aránya Hollandiában ugyan magas, de nem magasabb, mint a másik két Benelux államban ([10]). A Bizottság megjegyzi tovább, hogy Hollandiára jellemző a belvízi és tengeri hajózásból származó – más tagállamokkal összehasonlítva – lényegesen magasabb részecskekibocsátás ([11]). Meg kell továbbá jegyezni, hogy bár Rotterdam nagy kikötője nem uralkodó forrása a részecskekibocsátásnak, de jelentős hatással bír az országon belüli és a Hollandiát körülvevő tevékenységekre és közlekedésre ([10]).

(41) A 96/62/EK tanácsi irányelv szerinti éves jelentések azt mutatják, hogy 2003-ban Hollandiának más tagállamokhoz képest (mint Belgium, Ausztria, Görögország, a Cseh Köztársaság, Litvánia, Szlovénia vagy Szlovákia) nem voltak különösebb gondjai a határértékek túllépése miatt. Minthogy Hollandia 2004-re még nem szolgáltatott adatokat, így nem lehet a holland levegőminőségi helyzetet más tagállamok 2004-es helyzetével összehasonlítani. A Bizottság ráadásul megjegyzi, hogy a Holland Környezetértékelési Ügynökség (NMP) nemrégiben (2006 márciusában) közzétette a PM_{10}-szintek újraértékelését, amely rámutat, hogy a PM_{10}-szintek 10–15 %-kal alacsonyabbak a korábban feltételezettnél. Ez a csökkenés a Hollandián belüli helyszíntől függ, és vidéki területeken általában nagyobb, mint a városokban. Az NMP jelentése szerint azoknak a területeknek a száma, ahol túllépik a levegőminőségi határértékeket a 2005-ös adathoz képest 2010-re felére, 2015-re pedig negyedére fog csökkenni.

([10]) Lásd TNO-jelentés, 5. o.
([11]) Lásd TNO-jelentés, 31. o.

(42) A 2003. évi jelentések alapján és a holland kormány által újonnan közölt, NMP-jelentésben fellelhető információk figyelembevételével úgy tűnik, jelentős kétségek merülnek fel annak az egyedi problémának meglétével kapcsolatban, amely szerint Hollandia a többi tagállamhoz képest nehézségekbe ütközik a levegőminőségi irányelvben meghatározott határértékek betartásakor. Nevezetesen a (PM_{10} és $PM_{2.5}$) részecskék négyzetkilométerenként teljes kibocsátásának szintje Hollandiában csak a fele a belgiumi szintnek ([11]).

(43) Jobban kifejezve kétséges, létezik-e a 98/69/EK irányelvvel kapcsolatos egyedi probléma. Mint föntebb a 40. szakaszban már megállapításra került, Hollandiára jellemző az átlagosnál jelentősen magasabb, belvízi és tengeri hajózásból származó részecskekibocsátás. A dízel járművek részaránya Hollandiában ráadásul lényegesen alacsonyabb (az új eladások 25 %-a) az EU átlagánál (az új eladások nagyjából 50 %-a). Ezért megkérdőjelezhető, hogy létezik-e a 98/69/EK irányelv hatálya alá tartozó gépjárművekből származó részecskekibocsátással kapcsolatos egyedi probléma.

(44) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Hollandia elmulasztotta bemutatni az egyedi probléma meglétét a 98/69/EK irányelv tekintetében.

3. *A feltételek értékelése az EK-Szerződés 95. cikkének (6) bekezdése szerint*

(45) Az EK-Szerződés 95. cikkének (6) bekezdése kötelezi a Bizottságot annak ellenőrzésére, hogy a bejelentett nemzeti rendelkezések nem képezik-e a tagállamok közötti önkényes megkülönböztetés eszközét vagy a kereskedelem rejtett korlátozását, valamint hogy nem jelentenek-e akadályt a belső piac működésében.

(46) Az utolsó feltétel nem értelmezhető oly módon, hogy minden olyan nemzeti intézkedés jóváhagyását megtiltja, amely várhatóan befolyásolja a belső piac működését. Voltaképpen minden olyan nemzeti intézkedés, amely eltér egy, a belső piac létrehozását és fenntartását célzó harmonizációs intézkedéstől, lényegében a belső piacot várhatóan befolyásoló intézkedést képez. Következésképp a Bizottság úgy véli, hogy a 95. cikk (6) bekezdésének összefüggésében a belső piac működésének akadályozását az EK-Szerződés 95. cikkében előírt eltérési eljárás használhatóságának megőrzése végett úgy kell érteni, hogy az akkor valósul meg, ha a kérdéses rendelkezés az elérni kívánt célhoz képest aránytalan hatással jár.

(47) A holland hatóságok szerint ez az intézkedés a környezet minőségének javítása, ezáltal pedig az emberi egészség védelme érdekében szükséges. Ezenkívül úgy vélik, hogy a tervezett intézkedés nem meríti ki a tagállamok közötti önkényes megkülönböztetés eszközének vagy a tagállamok közötti kereskedelem rejtett korlátozásának fogalmát. Úgy gondolják továbbá, hogy tekintettel a koromrészecskék kibocsátása által mind a környezetnek mind pedig az emberi egészségnek okozott kockázatokra, valamint figyelembe véve a Hollandiához hasonló, sűrűn lakott térségek egyedi kitettségi helyzetét, az intézkedés arányos az elérni kívánt céllal. A holland hatóságok szerint ráadásul a dízelmotoros gépjárművek eladásaiban jelentős arányt képviselő valamennyi járműmodell már most is, vagy rövidesen részecskecsapdákkal vannak, illetve lesznek ellátva. A bejelentett intézkedés így nem kényszerítené a gépkocsigyártókat gyártási folyamatuk (gyökeres) megváltoztatására.

(48) A határidőn belül a francia és az olasz kormány nyújtotta be észrevételeit a holland bejelentésről. Mindkettő a bejelentett intézkedésnek a belső járműpiacot torzító, negatív hatásait hangsúlyozza. Rámutattak arra a holland hatóságok előtt álló lehetőségére, hogy adózási ösztönzők révén bátorítsák az 5 mg/km részecskekibocsátási szintet teljesítő gépkocsik korai elterjedését, amely lehetővé tenné a leendő európai emissziós előírások korai végrehajtását, ugyanakkor nem akadályozná a belső járműpiac működését.

(49) Mint föntebb (ld. 46. szakasz) már említésre került, a 95. cikk (6) bekezdésének összefüggésében a belső piac működésének akadályozását úgy kell érteni, hogy az akkor valósul meg, ha a kérdéses rendelkezés az elérni kívánt célhoz képest aránytalan hatással jár. A Bizottság ezért az EK-Szerződés 95. cikkének (6) bekezdése szerinti feltételek vizsgálatát a bejelentett nemzeti rendelkezések arányosságára összpontosítja. A vizsgálat elvégzésével megítélhető lesz, hogy vajon a bejelentett intézkedés túllép-e azon a határon, amely a megállapított környezet- és egészségvédelmi cél eléréséhez megfelelő és szükségszerű. A vizsgálat azon a felfogáson alapul, hogy amennyiben több megfelelő intézkedés is bevezethető, a választás arra essék, amely közülük a legkevésbé korlátozó.

(50) Előzetes megjegyzésként a Bizottság szeretne rámutatni, hogy teljes mértékig elismeri gépjárművek teljesítménye terén történő további javulás szükségességét a légszennyező anyagok kibocsátásának tekintetében. Ez az oka a már említett Euro 5 javaslat megtételének. A javaslat szerint 80 %-kal csökken a dízelmotoros személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek részecskekibocsátási határértéke. Az Euro 5 javaslat megtételekor a Bizottság megkísérelt egyensúlyt teremteni a környezeti teljesítmény további javításának igénye és a gépkocsigyártóknak a járművek és a gyártási tevékenységek megtervezéséhez szükséges idő igénye között. Ez a megfontolás különösen tükröződik a rendelet hatálybaléptetéséről szóló rendelkezésekben. Az Euro 5 javaslatban meghatározott részecskekibocsátási határértékek alkalmazásának előrehozatalával a holland hatóságok által bejelentett intézkedés rendkívüli mértékben lerövidítené a végrehajtáshoz javasolt bevezetési időt. Ennek jelentős hatása volna a járműgyártókra, hiszen arra kötelezné őket, hogy gyártásukat a holland jogszabályok követelményeihez igazítsák, vagy megkövetelné tőlük, hogy korlátozzák a holland piacon kínált modelljeiket. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy – jelenleg – nem minden, M_1 és N_1 kategóriájú I. osztályú jármű vásárolható meg részecskeszűrővel. A holland hatóságok úgy tájékoztatták a Bizottságot, hogy számos dízel részecskeszűrővel felszerelt dízelmotoros személygépkocsi-típus már kapható is, vagy rövidesen kapható lesz a holland piacon. A Bizottság megjegyzi azonban, hogy a rendelkezésére álló (2005. decemberi) adatok alapján a nagyjából 710-ből legalább 240 olyan gépkocsitípus van, amely a holland piacon nem kapható részecskeszűrővel, és ezért a bejelentett intézkedés elfogadásával kizárnák őket a piacról. Mivel néhány modellnél a nagyobb motorok vannak részecskeszűrővel felszerelve, a holland intézkedés – az EU elfogadott, CO_2-kibocsátást korlátozó politikája ellenében – a kisebb, üzemanyag-takarékosabb modellek holland piacról való kizárását kockáztatná.

(51) A holland hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy az előirányzott intézkedés a hollandiai levegőminőség javítására szolgáló intézkedéscsomag (a költségvetés beterjesztésének napján benyújtott intézkedéssorozat) része. Az intézkedéscsomag a közlekedési intézkedésekre összpontosul, hiszen a kipufogógázokból származó részecskék minden részecskék egyik legártalmasabbjai. Egyéb intézkedések mellett a következőket foglalja magába: támogatás új és régi dízel gépkocsik részecskeszűrőihez, ösztönzők tiszta helyi közlekedésért, teherszállításért és hajózásért, ösztönzők tiszta üzemanyagokért. Elindult egy kutatás a régebbi (dízel) gépkocsik leselejtezéséhez nyújtott támogatás költséghatékonyságáról is. Az intézkedéscsomag magába foglal továbbá más általános közlekedési intézkedéseket, és az iparra és a mezőgazdaságra kiterjedő intézkedéseket is. Az országos infrastruktúrát érintő helyi intézkedéseket is be fognak vezetni, mint például sebességkorlátozás bizonyos utakon. Végül az intézkedéscsomag helyi szinten is fel kíván lépni, mint például a települési levegőminőségi tervek végrehajtása révén, kiegészítő támogatás révén a kevésbé szennyező helyi közlekedésnek települési és tartományi szinten valamint egy olyan intézkedés révén, amely a kevéssé szennyező technológiákból (pl. részecskecsapdák) adódó többletköltségek tekintélyes részének visszatérítésén alapul. Mindemellett támogatják az olyan településeket is, amelyek kevéssé szennyező vagy csöndes járművek számára korlátozzák (bel)városuk megközelítését.

(52) A holland hatóságok bemutattak egy áttekintést az általuk bevezetni kívánt intézkedésekről, a hozzájuk kötődő költségek és előnyök vizsgálatával. Meg kell jegyezni, hogy az előirányzott – a költségvetési napon benyújtott intézkedéssorozat részét képező – intézkedések közül néhány „kemény intézkedésnek", mások pedig „puha intézkedésnek" minősülnek. A „kemény intézkedések" olyan konkrét cselekvések, amelyeket már pontosan meghatároztak, finanszírozásukat elrendezték és a központi kormányzat hatáskörébe tartoznak. A „puha intézkedésekről" később vagy más intézmények (mint például az Európai Unió) döntenek, jogi formájuk és finanszírozásuk gyakran nincs meghatározva vagy nem a központi kormányzat hatáskörébe tartoznak.

(53) Annak megvizsgálása érdekében, hogy a bejelentett intézkedés arányos-e a megállapított célkitűzésekkel, a Bizottság szerint azt kell értékelni, hogy hozhatnának-e a holland hatóságok olyan alternatív intézkedéseket, amelyek ugyanakkora haszonnal járnának a részecskekibocsátás (különösen az ultrafinom részecskék) csökkentésének terén, ugyanakkor a belső piacra kevésbé lenne bomlasztó hatású. Ennek az elemzésnek az első lépcsője annak értékelése, hogy a bejelentett intézkedésből milyen lehetséges előnyök származhatnának.

(54) A holland hatóságok szerint a 2007. január 1-től az M_1 és N_1 kategóriájú I. osztályú dízel járművek részecskecsapdával történő felszerelésére vonatkozó kötelezettség végrehajtása 2010-re a részecskekibocsátás körülbelül 0,4–0,5 kilotonnányi (kt) csökkenését eredményezné, ami a teljes holland közlekedési intézkedéscsomag által elért csökkenésnek nagyjából 50 %-a. Ezek az adatok azon a tényen alapulnak, hogy a bejelentés pillanatában az összes gépkocsi 10 %-a volt részecskecsapdával felszerelt dízelmotoros jármű, valamint azon a feltételezésen, hogy az Euro 5 rendelet legkorábban 2008. július 1-től lesz kötelező új gépjárműtípusokra és 2010. január 1-től új gépjárművekre nézve.

(55) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a holland hatóságok 2005. június 1-jével bevezették az új dízel gépkocsik részecskeszűrővel való felszerelését elősegítő adózási ösztönzőt. A Bizottság rámutat, hogy „A levegőminőség javítása érdekében a költségvetési napon benyújtott intézkedéssorozat értékelése, 2005" (Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005) című dokumentumban a holland hatóságok értékelték ennek az ösztönző intézkedésnek a hatását. Úgy vélik, hogy ezen intézkedés eredményeként, valamint feltételezve, hogy az Euro 5 szabvány legkorábban 2008. július 1-jétől lép hatályba új gépjárműtípusokra és 2010. január 1-jétől új gépjárművekre nézve, 2008-ban a Hollandiában eladott új dízelmotoros gépkocsik 70–90 %-a rendelkezni fog részecskeszűrővel. Az előző évek megfelelő számadatai: 40–60 % 2006-ban illetve 60–80 % 2007-ben. A Bizottság ezért arra következtet, hogy a bejelentett intézkedések bevezetéséből származó további előnyök – összehasonlítva a kiindulási forgatókönyvvel, amelyben már hatályos a dízelmotoros gépkocsikra vonatkozó ösztönző rendszer, valamint figyelembe véve a dízel járművek részecskeszűrővel történő felszerelésének önálló európai tendenciáját – jelentősen alacsonyabbak volnának, mint a 2010-re becsült 0,4–0,5 kt-nyi porcsökkenés. A Bizottság becslései szerint a lehetséges hatás 0,05 kt környékén lenne ([12]). Meg kell jegyezni, hogy a már létező adózási ösztönző-rendszer hatását tovább lehetne javítani más kiegészítő intézkedésekkel összekapcsolva, mint például a bizonyos részecskekibocsátási szintnek nem megfelelő dízel járművek közlekedésének szelektív megtiltása meghatározott területeken, a közösségi joggal összhangban. Más tagállamok tapasztalata azt mutatja, hogy gyakran már az ilyen szelektív tilalmak nyilvános bejelentése is elegendő ahhoz, hogy a vásárlási döntéseket a részecskeszűrővel felszerelt dízel járművek vagy nem dízel járművek javára befolyásolja.

(56) A holland hatóságok úgy vélik, hogy semmilyen más, a kereskedelemre csekélyebb hatással bíró nemzeti intézkedés hatása nem érné el a bejelentett intézkedés hatását. A Bizottság ellenben rámutat, hogy „A levegőminőség javítása érdekében a költségvetési napon benyújtott intézkedéssorozat értékelése, 2005" (Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005) című dokumentumban a holland hatóságok világosan kijelentik, hogy lennének alternatív, költséghatékonyabb változatok a költségvetési napon benyújtott intézkedéssorozatban található intézkedésekre. Nevezetesen úgy vélik, hogy a holland léptékű – mind tartomány mind pedig helyi – koncentráció csökkentésének leghatékonyabb útja egy kiegészítő árpolitika lenne a közlekedési ágazatban. Az ehhez a változathoz köthető társadalmi haszon összessége meghaladná a költségeket. A holland hatóságok becslései szerint a gépkocsiadók módosítása és az úthasználati díj bevezetése 2010-ig nagyjából annyival csökkentené a kibocsátást, amennyivel a költségvetési napon benyújtott intézkedéssorozatban javasolt intézkedések. Ez azt jelenti, hogy ez a politika a bejelentett intézkedésnél 4–10-szer nagyobb mértékű csökkenést eredményezne a részecskekibocsátás terén ([12]).

(57) A holland hatóságok megjegyzik, hogy az idő és hely szerint változó úthasználati díjhoz kötődő rövid távú előnyök nem különböznek jelentősen a költségvetésnapi intézkedésekhez kötődő előnyöktől. A költségvetésnapi intézkedések ugyanakkor jóval kevésbé hatékonyak a levegő minőségének tekintetében 2020-ban. Arra következtetnek, hogy az idő és hely szerint változó úthasználati díj ugyan többe kerül a kormánynak, mint a költségvetésnapi intézkedések, ugyanakkor jelentős jóléti előnyökkel járna (1–1,5 milliárd EUR évente). Ráadásul más társadalmi problémák, mint például a zajból fakadó kellemetlenségek, rossz közlekedésbiztonság és torlódások is csökkennének az úthasználati díj bevezetésével. Végül elismerik, hogy a költségvetésnapi intézkedések között javasolt intézkedések „második legjobb" megoldás a közlekedési ágazatban alkalmazandó kiegészítő árpolitikához képest.

([12]) Lásd TNO-jelentés, 38. o.

(58) A holland hatóságok által bemutatott információk alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a közlekedési ágazatban alkalmazandó árpolitika költséghatékonyabbnak tűnik a bejelentett intézkedésnél, és nagyobb előnyöket nyújtana az ultrafinom részecskék kibocsátásának terén, míg elvileg nem akadályozná a belső piac működését. Az intézkedés hatékonyságát növelni lehetne, ha összekapcsolnák a már létező adózási ösztönzőrendszerrel, és tovább lehetne fokozni – mint ez föntebb már említésre került –, ha a helyi hatóságok más kiegészítő intézkedéseket is bevezetnének, mint például a régebbi, szennyezőbb járművek közlekedésére vonatkozó tiltások. A Bizottság megjegyzi, hogy ez utóbbi típusú intézkedéseket hatékonyan és széles körben alkalmazzák a helyi hatóságok más olyan tagállamokban, amelyek a Hollandiában tapasztaltakhoz hasonló légszennyezettségi problémákkal néznek szembe.

(59) Továbbá a Bizottság nézete szerint a holland hatóságok mérlegelhetnék a költségvetésnapi intézkedések néhány „kemény intézkedésének” megerősítését is. Így például a holland hatóságok becsléseinél nagyobb részecskekibocsátási csökkenéshez vezetne, ha a dízelmotoros járművek részecskeszűrővel történő utólagos felszerelésére nagyobb költségvetést állapítanának meg, és ha különösen a városban sokat futó járművekbe (pl. taxik) szerelnének részecskeszűrőket. A hajók dízel részecskeszűrővel történő utólagos felszerelésének költségét a holland hatóságok más felszerelési intézkedésekénél alacsonyabbra becsülik (10–60 EUR/kg ki nem bocsátott részecske ([13])), és szintén alacsonyabb volna, mint a részecskekoncentrációhoz köthető egészségügyi költségek a holland hatóságok számításai szerint (vagyis 340 EUR/kg városi környezetben és 80 EUR/kg vidéki környezetben). Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a RAINS (Regional Air Pollution Information and Simulation) előrejelzései szerint miközben a könnyű haszongépjárművekből származó részecskekibocsátás viszonylagos jelentősége a következő években csökkenni fog, addig a belvízi és tengeri hajózás részecskekibocsátásának jelentősége növekszik.

(60) A holland hatóságok megfontolhatnák a költségvetésnapi intézkedések néhány olyan „puha intézkedésének” korábbi végrehajtását is, amelyek a holland kormány hatáskörébe tartoznak. Ebben az összefüggésben rá kell mutatni, hogy a költségvetésnapi javaslat „puha intézkedésének” becsült teljes részecskekibocsátás-csökkentő hatása magasabb, mint a „kemény intézkedéseké”. Nevezetesen a holland hatóságok becslése szerint a kombinált „levegőmosó rendszer” bevezetése a belterjes állattenyésztésben 2010-ig 4,4 kt porcsökkenést eredményezne. Ez a csökkenés lényegesen magasabb annál a várt porcsökkenésnél, amelyet a bejelentett intézkedés végrehajtása hozna létre (0,05 kt, lásd az 55. szakaszt). Ennek az intézkedésnek valószínűleg nagyobb hatása lenne a gyérebb lakosságú területeken, mint a városokban. Mindazonáltal tekintettel a részecskék háttérkoncentrációjának csökkenésében elvárt nagyságrendre és annak kedvező közegészség-védelmi hatására, valószínűleg érdemes volna megfontolni a korábbi végrehajtást.

(61) A Bizottság úgy véli, hogy az általuk szolgáltatott információ egyértelműen bemutatja, hogy a holland hatóságok a bejelentett intézkedésnél kevésbé korlátozó intézkedéseket is hozhatnának a megállapított környezetvédelmi és egészségvédelmi célkitűzések elérése érdekében. Míg a bejelentett intézkedés megsértené az EK-típusjóváhagyási rendszert, az alternatív intézkedések – elvileg – nem térnének el a hatályos EK harmonizációs intézkedésektől. Annak okai, hogy végül miért nem javasoltak ilyen intézkedéseket – jóllehet a holland hatóságok megfontolták őket, és legalább akkora porcsökkenést eredményezhetnének, mint a bejelentett intézkedés – nem derülnek ki világosan a Hollandia által megküldött dokumentumokból. A Bizottság szeretné hangsúlyozni, hogy ebben a tekintetben a kitűzött egészség- és környezetvédelmi cél elérésére alkalmas különböző lehetőségek közül a tagállamok azokat kötelesek kiválasztani, amelyek kevésbé bomlasztó hatásúak a belső piacra nézve.

(62) Végeredményben a Bizottság úgy véli, bizonyított, hogy az előirányzott nemzeti intézkedés nem a legkevésbé korlátozó intézkedés a megállapított környezet- és egészségvédelmi cél elérésére, és hogy – amennyiben elfogadják – aránytalan akadályt fog jelenteni a közös piac működésében.

4. *Nemzetközi összefüggések*

(63) A Bizottság szeretne néhány megfontolást kiemelni az előirányzott intézkedés nemzetközi összefüggéseiből. A 97/836/EK Európai Közösségnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodásához („1958. évi felülvizsgált megállapodás”) való csatlakozásáról szóló, 1997. november 27-i 97/836/EK tanácsi

([13]) Lásd TNO-jelentés, 41. o.

határozat ([14]) révén az Európai Közösség csatlakozott az ENSZ/EGB 83. sz. rendeletéhez ([15]), amelyet az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodás („1958. évi felülvizsgált megállapodás") szerint fogadtak el. Ez a rendelet ugyanazokat a kibocsátási határértékeket szabja meg és ugyanaz az alkalmazási köre, mint a legutóbb a 98/69/EK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvnek. Az 1958. évi megállapodás 3. cikke szerint „Az olyan kerekes járművek, berendezések vagy tartozékok, amelyek típusjóváhagyását ennek a megállapodásnak a 2. cikkével összhangban valamely Szerződő Fél bocsátotta ki, és amelyeket vagy valamely, jelen rendelkezést alkalmazó Szerződő Fél területén gyártották vagy egy olyan országban, amelyet az érintett kerekes járműveket, berendezéseket vagy tartozékokat megfelelően jóváhagyó Szerződő Fél megnevez, minden, az említett rendeletet típusjóváhagyás keretében alkalmazó Szerződő Fél jogszabályaival összhangban állónak minősülnek."

(64) A holland hatóságok által bejelentett intézkedés nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely lehetővé tenné a 83. sz. ENSZ/EGB rendelet szerint kiadott típusjóváhagyással rendelkező járművek használatát. Az intézkedés így megakadályozná a más Szerződő Felektől származó, 83. sz. rendelet követelményeinek eleget tevő járműveket abban, hogy belépjenek a holland piacra. Amennyiben tehát elfogadnák, az intézkedés az 1958. évi megállapodás megsértését jelentené. A Bíróság esetjoga szerint a közösségi jogot, amennyire csak lehetséges, a Közösség nemzetközi kötelezettségeivel összhangban kell értelmezni. A Bizottságnak így biztosítania kell, hogy a Közösség teljesítse az 1958. évi megállapodásból származó kötelezettségeit. Ez magával vonja, hogy Hollandiának eleget kell tenni a 83. sz. ENSZ/EGB rendeletnek. Ennek elmulasztása aláásható az EU típusjóváhagyások többi Szerződő Fél általi elismerését, és így egyértelműen aránytalan utóhatásai lennének az EK ezen országokba irányuló járműkivitelére.

IV. **KÖVETKEZTETÉS**

(65) A bejelentett nemzeti intézkedések lényegének megindokolására bemutatott, rendelkezésére álló információk fényében, valamint a fent kifejtett megfontolások fényében a Bizottság úgy véli, hogy a Holland Királyság által 2005. november 2-án benyújtott, a 98/69/EK irányelvtől eltérő nemzeti rendelkezések bevezetésére vonatkozó kérelem:

— elfogadható,

— nem felel meg az EK-Szerződés 95. cikkében meghatározott összes feltételnek. Hollandia elmulasztotta bebizonyítani az egyedi probléma meglétét a 98/69/EK irányelv tekintetében. Még ha Hollandia esetlegesen be is bizonyította volna a 98/69/EK irányelv szerinti egyedi probléma meglétét, a Bizottság úgy véli, hogy a bejelentett intézkedés nem arányos a kitűzött célokkal.

(66) A Bizottság ezért okkal véli úgy, hogy a bejelentett nemzeti intézkedések nem hagyhatók jóvá az EK-Szerződés 95. cikkének (6) bekezdése szerint,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 1 305 kg megengedett legnagyobb tömegű haszongépjárművek (N_1 kategória I. osztály) és a személygépkocsik (M_1 kategória) esetében 5 mg/km kötelező részecskekibocsátási határértéket megállapító nemzeti rendelkezéseket, amelyeket a Holland Királyság jelentett be az EK-Szerződés 95. cikkének (5) bekezdése szerint, elutasítják.

2. cikk

E határozat címzettje a Holland Királyság.

Kelt Brüsszelben, 2006. május 3-án.

a Bizottság részéről

Günter VERHEUGEN

alelnök

([14]) HL L 346., 1997.12.17., 78. o.

([15]) A motor üzemanyagszükséglete szerinti szennyezőanyag-kibocsátásának tekintetében a járműjóváhagyás egységes rendelkezéseiről szóló 83. sz. ENSZ/EGT rendelet.