II

(Aktai, kurių skelbti neprivaloma)

KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2006 m. gegužės 3 d.

dėl nacionalinių nuostatų projektų, apie kuriuos pagal EB sutarties 95 straipsnio 5 dalį pranešė Nyderlandų Karalystė, nustatančių dyzelinu varomų transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių ribas

(pranešta dokumentu Nr. C(2006) 1791)

(Tik tekstas olandų kalba yra autentiškas)

(2006/372/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 95 straipsnio 5 ir 6 dalis,

kadangi:

I. FAKTAI

1. Atitinkami Bendrijos teisės aktai

(1) 1998 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/69/EB dėl priemonių, kurių turi būti imamasi prieš oro taršą motorinių transporto priemonių išmetamosiomis dujomis, iš dalies keičianti 1970 m. kovo 20 d. Tarybos direktyvą 70/220/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis oro apsaugai nuo motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų, suderinimo [1] nustatoma 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo [2] II priedo A skirsnyje apibrėžtų M kategorijos dyzelinių transporto priemonių, išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, ir N_1 kategorijos I klasės dyzelinių transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių 25 mg/km ribinė vertė (žr. direktyvos I priedo 5.3.1.4 punktą). Ši ribinė vertė nuo 2005 m. sausio 1 d. taikoma naujų tipų transporto priemonėms, o nuo 2006 m. sausio 1 d. – naujoms transporto priemonėms. Be to, direktyva nustatoma N_1 kategorijos II klasės dyzelinių transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių 40 mg/km ribinė vertė ir N_1 kategorijos III klasės dyzelinių transporto priemonių bei M kategorijos dyzelinių transporto priemonių, kurių didžiausia masė viršija 2 500 kg, išmetamų kietųjų dalelių 60 mg/km ribinė vertė. Šios dvi pastarosios ribinės vertės nuo 2006 m. sausio 1 d. taikomos naujų tipų transporto priemonėms, o nuo 2007 m. sausio 1 d. – naujoms transporto priemonėms.

(2) Pagal Direktyvos 98/69/EB 2 straipsnio 1 dalį „… jokia valstybė narė dėl priežasčių, susijusių su oro tarša motorinių transporto priemonių išmetamais teršalais, negali:

— atsisakyti suteikti EB tipo patvirtinimą pagal Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio 1 dalį, arba

— atsisakyti suteikti nacionalinio tipo patvirtinimą, arba

— pagal Direktyvos 70/156/EEB 7 straipsnį uždrausti registruoti, parduoti arba pradėti eksploatuoti transporto priemones,

jeigu transporto priemonės atitinka Direktyvos 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais šia direktyva, reikalavimus“.

(3) 2005 m. gruodžio 21 d. Komisija priėmė Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį ir dėl transporto priemonių remonto informacijos prieigos, iš dalies pakeičiančio Direktyvą 72/306/EEB ir Direktyvą …/…/EB, pasiūlymą (Euro 5 pasiūlymas) [3]. Pasiūlymu dyzelinių transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių riba sumažinama iki 5 mg/km. Ši nauja ribinė vertė bus taikoma naujų tipų M kategorijos ir N_1 kategorijos I klasės transporto priemonėms nuo 18 mėnesių + 1 dienos po šio reglamento įsigaliojimo, o naujoms M kategorijos ir N_1 kategorijos I klasės transporto priemonėms – nuo 36 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo dienos.

[1] OL L 350, 1998 12 28, p. 1.
[2] OL L 42, 1970 2 23, p. 1.
[3] KOM(2005) 683 galutinis.

(4) 1999 m. balandžio 22 d. Tarybos direktyva 99/30/EB dėl sieros dioksido, azoto dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir švino ribinių verčių aplinkos ore ([4]), kurią reikėtų taikyti kartu su 1996 m. rugsėjo 27 d. Tarybos direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo ([5]), nustatomos KD_{10}, apibrėžiamų kaip „kietosios dalelės, kurių 50 % pereina pro joms pralaidžią 10 µm aerodinaminio skersmens angą“, koncentracijos aplinkos ore ribinės vertės. Pagal Direktyvos 99/30/EB 5 straipsnį tokios ribinės vertės buvo teisiškai privalomos nuo 2005 m. sausio 1 d. Pagal tos pačios direktyvos III priedą metinė ribinė vertė žmonių sveikatai apsaugoti yra 40 µg/m^3, o paros ribinė vertė žmonių sveikatai apsaugoti yra 50 µg/m^3, per kalendorinius metus neviršytina daugiau kaip 35 kartus.

(5) Direktyvos 96/62/EB 7 straipsnio 3 dalyje numatoma, kad „Valstybės narės sudaro veiksmų planą ir nurodo priemones, kurių siekiant sumažinti pavojų ir apriboti trukmę bus imamasi ten, kur iškyla pavojus viršyti ribines vertes ir (arba) pavojaus slenksčius. Priklausomai nuo konkretaus atvejo, tokiame plane gali būti numatytos priemonės veiklai, kuri prisideda prie ribinių verčių viršijimo, kontroliuoti ir prireikus ją nutraukti, įskaitant automobilių eismą“.

2. **Nacionalinė nuostata, apie kurią buvo pranešta**

(6) Nyderlandų Karalystė pranešė Komisijai apie dekreto projektą, kuriuo siekiama įvesti komercinių transporto priemonių, kurių didžiausia leistina masė yra 1 305 kg (N_1 kategorijos I klasės transporto priemonės), ir keleivinių automobilių (M_1 kategorijos transporto priemonės), kaip apibrėžta *Voertuigreglement* 1.1 straipsnio h ir at dalyse, išmetamų kietųjų dalelių 5 mg/km privalomą ribinę vertę. Dekretas būtų taikomas visoms minėtoms dyzelinį variklį turinčioms transporto priemonėms, pirmą kartą panaudotoms po 2006 m. gruodžio 31 d. Tai reikštų, kad šiose transporto priemonėse būtų įrengti kietųjų dalelių filtrai.

(7) Priemonė, apie kurią pranešė Nyderlandų valdžios institucijos, yra teisės akto dėl pastovių reikalavimų, kuriuos per eksploatavimo laiką privalo atitikti transporto priemonės ir jų sudedamosios dalys, (*Voertuigreglement*) pakeitimas. Šių pastovių reikalavimų atitikimo patikrinimai vykdomi pagal reguliaraus transporto priemonių tikrinimo tvarką ir gali būti atliekami policijos.

(8) Pagal aiškinamąjį memorandumą priemonė, apie kurią buvo pranešta, nėra susijusi su tipo patvirtinimo tvarka. Atrodo, kad Nyderlandų valdžios institucijos neatsisakys registruoti transporto priemones, kurioms EB tipas buvo patvirtintas kitoje valstybėje narėje, ir Nyderlandų valdžios institucijos turėtų toliau išduoti tipo patvirtinimą transporto priemonėms, atitinkančioms Direktyvos 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais Direktyva 98/69/EB, reikalavimus. Tačiau kai bus pirmą kartą atliekama šių transporto priemonių techninė apžiūra arba kai jos bus tikrinamos policijos, bus laikoma, kad jos neatitinka priemonės, apie kurią buvo pranešta.

(9) Apibendrinant, priemone, apie kurią buvo pranešta, nuo 2007 m. sausio 1 d. įvedamas draudimas naudoti naujas N_1 kategorijos I klasės ir M_1 kategorijos transporto priemones, kurios išmeta daugiau kaip 5 mg/km kietųjų dalelių.

II. **TVARKA**

(10) 2005 m. lapkričio 2 d. raštu Nyderlandų Karalystė pagal EB sutarties 95 straipsnio 5 dalį pranešė Komisijai apie ketinimą priimti dekreto projektą, kuriuo nustatomi reikalavimai, apribojantys dyzelinu varomų transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių kiekį, nukrypstant nuo Direktyvos 98/69/EB nuostatų.

(11) 2005 m. lapkričio 23 d. raštu Komisija pranešė Nyderlandų vyriausybei, kad ji gavo pagal EB sutarties 95 straipsnio 5 dalį parengtą pranešimą ir kad 2005 m. lapkričio 5 d., t. y. kitą dieną nuo pranešimo gavimo dienos, prasidėjo šešių mėnesių laikotarpis, skirtas jam nagrinėti.

(12) 2006 m. sausio 17 d. raštu Komisija pranešė kitoms valstybėms narėms apie pranešimą, kurį ji gavo iš Nyderlandų Karalystės. Be to, apie šį pranešimą Komisija paskelbė *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([6]), siekdama informuoti kitas suinteresuotąsias šalis apie nacionalines nuostatas, kurias Nyderlandų Karalystė ketina įvesti, ir jų įvedimo priežastis.

(13) 2006 m. kovo 10 d. raštu Nyderlandų valdžios institucijos pranešė Komisijai apie neseniai Nyderlandų aplinkos apsaugos vertinimo agentūros parengtą ataskaitą „Naujas kietųjų dalelių problemos masto suvokimas“, kuri rodo, kad KD_{10} lygis yra 10–15 % žemesnis, nei manyta anksčiau.

([4]) OL L 163, 1999 6 29, p. 41.
([5]) OL L 296, 1996 11 21, p. 55.
([6]) OL C 12, 2006 1 18, p. 5.

(14) Siekiant įvertinti Nyderlandų valdžios institucijų pateiktus argumentus, Komisija paprašė Nyderlandų taikomųjų gamtamokslinių tyrimų organizacijos TNO (*Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek*) koordinuojamo konsultantų konsorciumo suteikti mokslinę ir techninę konsultaciją. Konsorciumas savo ataskaitą pateikė Komisijai 2006 m. kovo 27 d. [7].

III. **TEISINIS ĮVERTINIMAS**

1. **Tinkamumo kriterijus**

(15) EB sutarties 95 straipsnio 5 dalyje numatoma: „Jei Tarybai arba Komisijai nustačius kurią nors derinimo priemonę valstybė narė mano, kad dėl jos iškyla jai būdingų problemų ir todėl jai reikia priimti naujais moksliniais įrodymais pagrįstas nacionalines nuostatas, reglamentuojančias aplinkos ar darbo aplinkos apsaugą, apie numatytas nuostatas ir jų priėmimo motyvus ji praneša Komisijai.“.

(16) Nyderlandų valdžios institucijų pateiktu pranešimu siekiama gauti leidimą įvesti naujas nacionalines nuostatas, kurios laikomos prieštaraujančiomis Direktyvai 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais Direktyva 98/69/EB. Ši direktyva yra visiškai suderinta motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techninių reikalavimų, susijusių su jų išmetamosiomis dujomis, priemonė. Ja nustatoma dyzelinių lengvųjų automobilių ir lengvųjų furgonų išmetamų kietųjų dalelių 25 mg/km ribinė vertė.

(17) Lyginant Direktyvos 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais Direktyva 98/69/EB, nuostatas su nacionalinėmis priemonėmis, apie kurias pranešė Nyderlandų valdžios institucijos, paaiškėja, kad Nyderlandų pasiūlymu nustatomi griežtesni techninės motorinių transporto priemonių kontrolės reikalavimai dėl priežasčių, susijusių su oro tarša jų išmetamais teršalais, nei nustatyti direktyvoje. Pirmiausia priemone, apie kurią buvo pranešta, įvedama komercinių transporto priemonių, kurių didžiausia leistina masė yra 1 305 kg (N_1 kategorijos I klasės transporto priemonės), ir keleivinių automobilių (M_1 kategorijos transporto priemonės) išmetamų kietųjų dalelių 5 mg/km privaloma ribinė vertė, ir todėl neleidžiama naudoti šių kategorijų transporto priemonių, atitinkančių Direktyvos 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais Direktyva 98/69/EB, reikalavimus. Reikėtų pažymėti, kad direktyva netektų savo poveikio, jeigu valstybės narės techninės kontrolės tikslais galėtų transporto priemonėms įvesti skirtingus reikalavimus dėl priežasčių, susijusių su oro tarša jų išmetamais teršalais. Iš tiesų EB tipo patvirtinimas turėtų galioti kelerius metus ir nemažą laikotarpį po pirmojo transporto priemonės patikrinimo. Bet koks kitas aiškinimas leistų valstybėms narėms apeiti EB tipo patvirtinimo sistemą.

(18) Kaip reikalaujama EB sutarties 95 straipsnio 5 dalyje, Nyderlandai pranešė Komisijai faktinę nacionalinių nuostatų, kurias ketina įvesti viršydami nustatytąsias Direktyvoje 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais Direktyva 98/69/EB, formuluotę. Kartu su prašymu buvo pateiktas priežasčių, kurios jų nuomone pateisina nuostatų įvedimą, paaiškinimas.

(19) Todėl Nyderlandų pateiktas pranešimas, kuriuo siekiama gauti leidimą įvesti nacionalines nuostatas, nukrypstančias nuo Direktyvos 70/220/EEB, su pakeitimais, padarytais Direktyva 98/69/EB, nuostatų, yra priimtinas pagal EB sutarties 95 straipsnio 5 dalį.

2. **Privalumų įvertinimas**

(20) Pagal EB sutarties 95 straipsnį Komisija privalo užtikrinti, kad būtų įvykdytos visos sąlygos, leidžiančios valstybėms narėms pasinaudoti šiame straipsnyje numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos galimybėmis.

(21) Todėl Komisija privalo įvertinti, ar įvykdytos EB sutarties 95 straipsnio 5 dalyje numatytos sąlygos. Pagal šį straipsnį reikalaujama, kad tuomet, kai valstybė narė mano, kad reikia įvesti nacionalines nuostatas, nukrypstančias nuo derinimo priemonės, valstybė narė turi jas pagrįsti:

a) naujais moksliniais įrodymais, susijusiais su aplinkos ar darbo aplinkos apsauga;

b) motyvais, kad nustačius derinimo priemonę dėl jos iškyla tai valstybei narei būdingų problemų.

(22) Be to, pagal EB sutarties 95 straipsnio 6 dalį, kai Komisija mano, kad tokių nacionalinių nuostatų įvedimas yra pagrįstas, ji privalo patikrinti, ar tokios nacionalinės nuostatos nėra savavališkos diskriminacijos priemonė arba užslėptas valstybių narių tarpusavio prekybos apribojimas ir ar jos netrukdo vidaus rinkai veikti.

(23) Pagal Teismo teisminę praktiką bet kokia vienodo Bendrijos teisės taikymo ir vidaus rinkos vienovės principų išimtis privalo būti tiksliai aiškinama. EB sutarties 95 straipsnio 5 dalyje numatoma vienodo Bendrijos teisės taikymo ir rinkos vienovės principų išimtis. Todėl ji turi būti aiškinama taip, kad būtų taikoma tik tais atvejais, kuriems ji oficialiai numatoma.

[7] TNO ataskaita, 06.OR.VM.013.1/IJR „Nyderlandų prašymo nukrypti nuo Direktyvos 98/69/EB nuostatų įvertinimas“, 2006 m. kovo 27 d. (toliau – TNO ataskaita).

(24) Atsižvelgiant į EB sutarties 95 straipsnio 6 dalyje nustatytą terminą, Komisija, nagrinėdama, ar nacionalinės priemonės, apie kurias buvo pranešta pagal 95 straipsnio 5 dalį, yra pagrįstos, turi remtis pranešančios valstybės narės nurodytais „motyvais“. Tai reiškia, kad pagal EB sutarties nuostatas įrodymo, kad nacionalinės priemonės yra pagrįstos, atsakomybė tenka prašymą pateikiančiai valstybei narei. Atsižvelgiant į EB sutarties 95 straipsnyje nustatytą procedūrinę sistemą, įskaitant pirmiausia griežtą terminą sprendimui priimti, Komisija paprastai turi apsiriboti prašymą pateikiančios valstybės narės pateiktų elementų tinkamumo nagrinėjimu, pati neieškodama galimų motyvų arba paaiškinimų.

1. *Nauji moksliniai įrodymai*

(25) Nyderlandų valdžios institucijos mano, kad jų prašymas yra pagrįstas, nes priėmus Direktyvą 98/69/EB buvo gauti nauji moksliniai kietųjų dalelių poveikio aplinkai ir sveikatai įrodymai. Ši nauja informacija rodo, kad didelis išmetamų kietųjų dalelių kiekis neigiamai veikia žmogaus sveikatą, pavyzdžiui, gali sukelti ankstyvą mirtį ir susilpninti plaučių funkcijas.

(26) Nyderlandų pateikti dokumentai, susiję su naujais moksliniais kietųjų dalelių poveikio aplinkai ir sveikatai įrodymais, apima šios srities nacionalinius ir tarptautinius tyrimus, publikacijas ir apžvalgas. Dokumentuose pateikiama išsami priėmus Direktyvą 98/69/EB atsiradusių mokslinių žinių apie įvairius padarinius sveikatai, susijusius su kietųjų dalelių poveikiu, apžvalga.

(27) Nyderlandų valdžios institucijos atkreipia dėmesį, kad sąsaja tarp ore esančių kietųjų dalelių poveikio ir įvairių padarinių sveikatai buvo įrodyta ir akcentuota daugelyje neseniai paskelbtų mokslinių publikacijų. Kietųjų dalelių padariniai sveikatai gali būti skirstomi į kylančius dėl sąlyginai trumpo poveikio laikotarpio („ūmius“) ir – dėl ilgalaikio poveikio („lėtinius“). Nyderlandų pateikti tyrimai rodo, kad nors trumpalaikio kietųjų dalelių poveikio padariniai sveikatai nėra nereikšmingi, ilgalaikis ore esančių kietųjų dalelių poveikis turi didesnių padarinių. Su trumpalaikiu poveikiu susiję padariniai: uždegiminės reakcijos plaučiuose, kvėpavimo takų ligų simptomai, neigiamas poveikis širdies ir kraujagyslių sistemai, taip pat didesnis vaistų vartojimas, hospitalizavimo atvejų skaičius ir mirtingumas. Su ilgalaikiu poveikiu susiję padariniai: didesnis apatinių kvėpavimo takų ligų simptomų ir lėtinės obstrukcinės plaučių ligos paplitimas, susilpnėjusios vaikų ir suaugusiųjų plaučių funkcijos ir sutrumpėjusi gyvenimo trukmė daugiausia dėl mirtingumo nuo širdies ir plaučių ligų bei tikriausiai nuo plaučių vėžio.

(28) Nyderlandų valdžios institucijos pateikė dokumentus, rodančius, kad nors įvairių kietųjų dalelių pogrupių ir įvairių kietųjų dalelių šaltinių poveikis sveikatai nėra visiškai aiškus, neseniai atlikti epidemiologiniai ir toksikologiniai tyrimai parodė, kad degimo procesų metu išmetamos kietosios dalelės, kaip antai dyzelinių variklių suodžiai, turi ypač didelį poveikį sveikatai. Pirminio degimo metu išmestos kietosios dalelės daro ypač žalingą poveikį sveikatai dėl savo sandaros (pereinamųjų metalų ir reaktingų organinių junginių) taip pat dėl labai mažo dydžio. Dėl savo mažo dydžio degimo metu išmetamos kietosios dalelės gali apeiti žmogaus organizmo apsaugos mechanizmus ir įsiskverbti į kraujotaką bei įvairius audinius. Nyderlandų valdžios institucijos atkreipia dėmesį į tai, kad epidemiologiniais tyrimais, atliktais su didelėmis gyventojų grupėmis, nepavyko nustatyti koncentracijos ribos, kurios neviršijant kietosios dalelės neturėtų poveikio mirtingumui ir sergamumui.

(29) Nyderlandų valdžios institucijos mano, kad nors šiuo metu neįmanoma pakankamai tiksliai nustatyti kietųjų dalelių poveikio sveikatai, dėl Nyderlandų gyventojų sveikatos apsaugojimo priežasčių ir remiantis atsargumo principu, būtina veikti kaip galima greičiau, siekiant kaip galima labiau sumažinti transporto priemonių išmetamų suodžių dalelių poveikį.

(30) Nyderlandų valdžios institucijų nuomone, naujausi moksliniai tyrimai rodo, kad neatsparioms gyventojų grupėms iškyla didesnė su kietosiomis dalelėmis susijusi rizika sveikatai. Šioms grupėms priskiriami asmenys, kurie iš prigimties yra mažiau atsparūs kietųjų dalelių poveikiui (pvz., asmenys, paveldėję polinkį sirgti, labai maži vaikai, vyresnio amžiaus asmenys, asmenys, turintys kvėpavimo takų sutrikimų, ir sergantys plaučių ligomis), asmenys, kurie tampa mažiau atsparūs dėl aplinkos, socialinių veiksnių ar asmeninio elgesio, ir asmenys, kurie patiria neįprastai didelį oro teršalų poveikį gyvendami prie pagrindinių kelių arba būdami ilgą laiką lauke. Kadangi didelė dalis Nyderlandų gyventojų gyvena miesto aplinkoje ir prie judrių kelių, Nyderlandų valdžios institucijos teigia, kad su kietosiomis dalelėmis susijusi rizika gyventojų sveikatai yra didelė.

(31) Komisija pažymi, kad su kietųjų dalelių koncentracija susijęs poveikis aplinkai ir sveikatai jau buvo tam tikru mastu žinomas prieš priimant direktyvą 98/69/EB. Jau buvo manoma, kad mažesnės dalelės turi didesnį poveikį sveikatai nei stambios dalelės. Tačiau šiuo klausimu atliktų tyrimų skaičius nebuvo didelis. Nuo to laiko buvo atlikta daug naujų epidemiologinių tyrimų daugeliu kietųjų dalelių poveikio ir padarinių sveikatai aspektų ir pateikta įrodymų, iš kurių galima daryti išvadą, kad smulkios dalelės yra pavojingesnės už didesnes ([8]). Atlikus tokius naujus tyrimus Pasaulio sveikatos organizacija 2000 m., 2003 m. ir 2004 m. paskelbė atnaujintas „Oro kokybės gaires Europai“, susijusias su kietosiomis dalelėmis ([9]).

(32) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, galima teigti, kad Nyderlandai pateikė naujų mokslinių įrodymų, susijusių su aplinkos apsauga, kaip reikalaujama EB sutarties 95 straipsnio 5 dalyje. Šių mokslinių įrodymų nebuvo priimant Direktyvą 98/69/EB.

2. *Nyderlandams būdinga problema, iškylanti priėmus direktyvą 98/68/EB*

(33) Nyderlandų valdžios institucijos laikosi nuomonės, kad Nyderlandai susiduria su jiems būdinga problema, kuri iškilo priėmus Direktyvą 98/69/EB. Pirma, jie teigia, kad Nyderlandai maždaug pusantrų metų susiduria su sunkumais laikydamiesi Direktyvos 99/30/EB nuostatų. Antra, jie pažymi, kad dėl padidėjusių benzino kainų, didesnio dyzelinių lengvųjų automobilių modelių skaičiaus ir žymiai pagerėjusių dyzelinių variklių parametrų bei kuro sunaudojimo efektyvumo Nyderlanduose padidėjo dyzelinių lengvųjų automobilių skaičius. Tokio dyzelinių lengvųjų automobilių dalies padidėjimo nebuvo tikėtasi priimant Direktyvą 98/69/EB. Dyzelinių lengvųjų automobilių dalis padidėjo nuo mažiau nei 15 % 1995 m. iki maždaug 25 % šiuo metu. Visi šie veiksniai reiškė, kad visas oro kokybės problemos mastas buvo suvoktas tik vėliau 1998 m.

(34) Nyderlandų valdžios institucijos mano, kad kietosios dalelės kelia didelį susirūpinimą Nyderlanduose, nes šioje šalyje didelis gyventojų tankumas, o infrastruktūra labiau koncentruota nei kitose Europos valstybėse. Jos laikosi nuomonės, kad Nyderlandai užima ypatingą padėtį Europoje dėl intensyvaus erdvės išnaudojimo ir didelio gyventojų, galvijų, eismo bei pramonės tankumo. Todėl, jų nuomone, vienam kvadratiniam kilometrui tenka didelis išmetamų teršalų kiekis. Be to, Nyderlandų valdžios institucijos tvirtina, kad Nyderlandams tenka didelė taršos dalis iš užsienio. Pirmiausia 45 % kietųjų dalelių koncentracijos Nyderlanduose susidaro dėl žmogaus veiklos, o du trečdaliai šios koncentracijos susidaro dėl žmogaus veiklos užsienyje. Tačiau miesto zonose antropogeninės kilmės dalis iš šaltinių Nyderlanduose sudaro 30–45 %, ir didelę dalį šios taršos sukelia eismas.

(35) Nyderlandų valdžios institucijos teigia, kad oro kokybė daugelyje Nyderlandų vietovių neatitinka Europos kietųjų dalelių ribinių verčių, nustatytų Direktyvoje 99/30/EB. Nors nuo 1990 m. iki 2003 m. išmetamų kietųjų dalelių kiekis Nyderlanduose labai sumažėjo, Nyderlandų valdžios institucijų teigimu, dėl intensyvaus eismo ir didelės žmonių bei pastatų koncentracijos Nyderlanduose šio sumažėjimo nepakanka kovojant su didelio išmetamų kietųjų dalelių kiekio daromu neigiamu poveikiu sveikatai ir siekiant įgyvendinti Europos oro kokybės ribines vertes.

(36) Nyderlandų valdžios institucijų nuomone, apie trečdalis bendro šalyje išmetamo kietųjų dalelių kiekio susidaro dėl transporto, kitas trečdalis – dėl pramonės, ir maždaug ketvirtadalis – dėl žemės ūkio. Išmetamųjų dujų dalelės yra vienos žalingiausių iš visų kietųjų dalelių. Labai didelį poveikį žmonėms turi transporto priemonės, nes jų išmetamosios dujos yra išmetamos labai arti gyvenamųjų rajonų ir kitų pažeidžiamų žemės naudmenų.

(37) Dokumentuose „Ekologinė pusiausvyra 2005 m.“ (*Milieubalans* 2005) ir „Kietosios dalelės: žvilgsnis iš arčiau“ (*Fijn stof nader bekeken*), pridėtuose prie pranešimo, Nyderlandų valdžios institucijos pabrėžia, kad kietųjų dalelių koncentracija ore smarkiai viršija Europos oro kokybės standartus didelėje Nyderlandų teritorijoje. Jos pažymi, kad 2010 m. išmetamų kietųjų dalelių kiekio dienos oro kokybės ribos bus vis dar smarkiai viršijamos. Priešingai, kasmet suvidurkinamo kietųjų dalelių standarto pažeidimų beveik visai nepasitaiko. Nyderlandų valdžios institucijos pastebi, kad Direktyvoje 99/30/EB nustatytų ribinių verčių pažeidimų pastebėta beveik visuose Europos miestuose. Tačiau pažeidimai Nyderlanduose, Belgijoje, Vokietijos Rūro srityje ir pramoninėje šiaurės Italijos dalyje įvyksta didesnėje geografinėje teritorijoje nei kitose valstybėse narėse.

(38) Nyderlandų valdžios institucijos pažymi, kad remiantis šia informacija neįmanoma padaryti plataus masto išvadų, neatsižvelgus į tikslią įvairių šalių zonų padėtį ir jų dydį. Be to, jos pabrėžia, kad oro kokybė Nyderlanduose nustatoma labai tiksliai, kartu su nustatytais matavimais naudojant detalų planavimo modeliavimą. Tačiau tik labai nedidelis skaičius ES valstybių taip pat naudoja modelius; dauguma šalių, priešingai, naudoja tik oro

([8]) „Health *aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide*“ PSO darbo grupės ataskaita, 2003 m.

([9]) „*Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O_3)*“, PSO Regioninis Europos biuras, 2004 m.

kokybės matavimus. Be to, įmanoma, kad kai kuriuos skirtumus galima paaiškinti naudojamų korekcijos koeficientų skirtumais. Pavyzdžiui, Nyderlandai matavimo rezultatą padaugina iš koeficiento 1,33. Nyderlandų valdžios institucijų teigimu, kai kurios šalys laikosi Europos Komisijos pateiktų nurodymų ir naudoja korekcijos koeficientą 1,3. Dauguma šalių naudoja mažesnius korekcijos koeficientus arba iš viso nenaudoja korekcijos koeficiento. Be to, ne visos šalys modeliuoja savo oro kokybę iki gatvės lygmens. Nyderlandų valdžios institucijų nuomone, pažeidžiamų zonų skaičius šalyse, kurios nemodeliuoja oro kokybės gatvės lygmeniu, gali būti nepakankamai įvertinamas.

(39) Galiausiai, Nyderlandų valdžios institucijos nurodo savo specifinę teisinę padėtį. 2001 m. įsigaliojusiu Oro kokybės dekretu buvo nustatytas teisinis režimas, pagal kurį statybos ir plėtros planai gali būti sustabdomi arba gali būti reikalaujama šiuos planus pataisyti, jeigu tikėtina, kad jie gali turėti neigiamą poveikį oro kokybei. Įgyvendinus šį režimą įvairioms teisminėms institucijoms, įskaitant Valstybės tarybą, buvo pateikta daugiau kaip 40 prieštaravimų erdvinės plėtros planams dėl galimo neatitikimo Oro kokybės dekretui. Trečdaliu iš šių atvejų Valstybės taryba anuliavo planą.

(40) Komisija pažymi, kad tarpvalstybinio transporto išmetamų kietųjų dalelių procentinė dalis Nyderlanduose yra didelė, tačiau nedidesnė nei kitose Beneliukso valstybėse ([10]). Be to, Komisija pastebi, kad Nyderlandams, palyginti su kitomis valstybėmis narėmis, būdingas žymiai didesnis išmetamų kietųjų dalelių kiekis, kurį išmeta vidaus vandenimis plaukiojančios transporto priemonės ir jūrų transportas ([11]). Be to, reikėtų pažymėti, kad didelis Roterdamo uostas nėra vienas didžiausių kietųjų dalelių šaltinių, tačiau jis daro didelę įtaką veiklai ir transportui Nyderlanduose bei kaimyninėse šalyse ([10]).

(41) Pagal Tarybos direktyvą 96/62/EB parengtose metinėse ataskaitose nurodoma, kad 2003 m. Nyderlandai neturėjo ypač didelių viršijimo problemų, palyginti su kitomis valstybėmis narėmis (pavyzdžiui, Belgija, Austrija, Graikija, Čekijos Respublika, Lietuva, Slovėnija ir Slovakija). Kadangi Nyderlandai dar nepateikė oficialių 2004 m. duomenų, neįmanoma palyginti 2004 m. oro kokybės padėties Nyderlanduose su padėtimi kitose valstybėse narėse. Be to, Komisija pažymi, kad labai neseniai (2006 m. kovo mėn.) Nyderlandų aplinkos apsaugos vertinimo agentūra (NMP) paskelbė KD_{10} lygio pakartotinį įvertinimą, nurodydama, kad KD_{10} lygis yra 10–15 % mažesnis nei buvo manyta anksčiau. Šis sumažėjimas skiriasi atsižvelgiant į vietoves Nyderlanduose ir paprastai yra didesnis kaimo vietovėse nei miestuose. NMP ataskaitoje nurodoma, kad zonų, kuriose bus viršijamos oro kokybės ribinės vertės, skaičius 2010 m. padvigubės palyginti su 2005 m., o 2015 m. – palyginti su 2010 m.

(42) Remiantis 2003 m. metinėmis ataskaitomis ir atsižvelgiant į naują informaciją, kurią pateikė Nyderlandų valdžia ir kuri buvo pristatyta NMP ataskaitoje, galima teigti, kad yra didelių abejonių dėl to, ar Nyderlandai susiduria su jiems būdinga problema, palyginti su kitomis valstybėmis narėmis, laikantis Oro kokybės direktyvoje nustatytų ribinių verčių. Pirmiausia, visų išmetamų dalelių (KD_{10} ir $KD_{2,5}$) vienam kvadratiniam kilometrui lygis Nyderlanduose sudaro tik pusę Belgijos lygio ([11]).

(43) Tiksliau tariant, abejotina, ar susiduriama su specifine problema dėl Direktyvos 98/69/EB nuostatų taikymo. Kaip minėta pirmiau, 40 dalyje, Nyderlandams būdingas žymiai didesnis išmetamų kietųjų dalelių kiekis, kurį išmeta vidaus vandenimis plaukiojančios transporto priemonės ir jūrų transportas. Be to, dyzelinių transporto priemonių dalis Nyderlanduose yra žymiai mažesnė (25 % parduodamų naujų transporto priemonių) nei ES vidurkis (apie 50 % parduodamų naujų transporto priemonių). Todėl abejotina, ar iškyla specifinė problema dėl Direktyvoje 98/69/EB reglamentuojamų motorinių transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių.

(44) Dėl to Komisija mano, kad Nyderlandams nepavyko įrodyti, kad egzistuoja specifinė problema, susijusi su Direktyva 98/69/EB.

3. *EB sutarties 95 straipsnio 6 dalyje numatytų sąlygų įvertinimas*

(45) Pagal EB sutarties 95 straipsnio 6 dalį Komisija privalo patikrinti, ar nacionalinės nuostatos, apie kurias buvo pranešta, nėra savavališkos diskriminacijos priemonė arba užslėptas valstybių narių tarpusavio prekybos apribojimas ir ar jos netrukdo vidaus rinkai veikti.

(46) Paskutinė sąlyga negali būti aiškinama kaip draudžianti patvirtinti nacionalines priemones, kurios gali turėti poveikio vidaus rinkos veikimui. Iš tikrųjų, bet kuri nacionalinė priemonė, nukrypstanti nuo derinimo priemonės, ir kuria siekiama sukurti veikiančią vidaus rinką, iš esmės yra priemonė, kuri gali turėti poveikio vidaus rinkai. Todėl, siekiant, kad toliau būtų naudinga taikyti EB sutarties 95 straipsnyje numatytos nukrypti leidžiančios nuostatos suteikimo tvarką, Komisija mano, kad atsižvelgiant į 95 straipsnio 6 dalį, kliūties vidaus rinkos veikimui sąvoka turi būti suprantama kaip neproporcingas poveikis siekiamo tikslo atžvilgiu.

([10]) Žr. TNO ataskaitą, p. 5.
([11]) Žr. TNO ataskaitą, p. 31.

(47) Nyderlandų valdžios institucijos mano, kad priemonė yra būtina aplinkos kokybei pagerinti ir tokiu būdu žmonių sveikatai apsaugoti. Jos taip pat mano, kad priemonės projektas nėra nei savavališkos diskriminacijos priemonė, nei užslėptas valstybių narių tarpusavio prekybos apribojimas. Be to, jų manymu, atsižvelgiant į pavojų, kurį išmetamos suodžių dalelės kelia tiek aplinkai, tiek žmonių sveikatai, ir specifinę poveikio padėtį tankiai apgyvendintuose regionuose, kaip antai Nyderlandai, priemonė yra proporcinga siekiamam tikslui. Be to, Nyderlandų valdžios institucijų teigimu, visuose transporto priemonių modeliuose, kurie sudaro didelę naujai parduodamų dyzelinių lengvųjų automobilių dalį, jau įrengtos arba netrukus bus įrengtos kietųjų dalelių gaudyklės. Todėl priemone, apie kurią buvo pranešta, lengvųjų automobilių gamintojai nebus verčiami (radikaliai) keisti gamybos procesą.

(48) Pastabas dėl Nyderlandų pranešimo per nustatytą terminą pateikė Prancūzijos ir Italijos vyriausybės. Abiejų šalių vyriausybės pabrėžė neigiamą priemonės, apie kurią buvo pranešta, poveikį, kurį priemonė turėtų transporto priemonių vidaus rinkai, ją iškreipdama. Jos atkreipė dėmesį į galimybę Nyderlandų valdžios institucijoms paskatinti ankstyvą perėjimą prie lengvųjų automobilių, atitinkančių išmetamų kietųjų dalelių 5 mg/km lygį, mokestinėmis paskatomis, sudarant sąlygas anksčiau įgyvendinti būsimus Europos išmetamų teršalų standartus ir tuo pat metu nesudarant kliūčių transporto priemonių vidaus rinkai.

(49) Kaip minėta pirmiau (žr. 46 dalį), atsižvelgiant į 95 straipsnio 6 dalį, kliūties vidaus rinkos veikimui sąvoka turi būti suprantama kaip neproporcingas poveikis siekiamo tikslo atžvilgiu. Todėl Komisija savo įvertinime pagrindinį dėmesį skirs EB sutarties 95 straipsnio 6 dalyje numatytoms sąlygoms dėl nacionalinių nuostatų, apie kurias buvo pranešta, proporcingumo. Atliekant šį įvertinimą turės būti priimtas sprendimas, ar priemonė, apie kurią buvo pranešta, viršija tinkamų ir būtinų veiksmų, kuriais siekiama nustatyto aplinkos ir sveikatos apsaugos tikslo, ribas. Įvertinimas bus atliekamas vadovaujantis supratimu, kad tuomet, kai galima imtis keleto tinkamų priemonių, turėtų būti pasirenkamos mažiausiai ribančios.

(50) Kaip įžanginę pastabą, Komisija norėtų pabrėžti, kad ji visiškai pripažįsta būtinybę toliau tobulinti transporto priemonių parametrus, susijusius su į atmosferą išmetamais teršalais. Dėl šios priežasties, kaip jau minėta, neseniai buvo pateiktas Euro 5 pasiūlymas. Pagal pasiūlymą naujų dyzelinių keleivinių automobilių ir mažiausių lengvasvorių transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių ribos sumažinamos 80 %. Priimdama Euro 5 pasiūlymą, Komisija stengėsi išlaikyti pusiausvyrą tarp poreikio toliau tobulinti su aplinkos apsauga susijusius parametrus ir poreikio lengvųjų automobilių gamintojams skirti pakankamai laiko transporto priemonėms suprojektuoti ir gamybos veiklai suplanuoti. Šis požiūris pirmiausia atsispindi nuostatose dėl reglamento įsigaliojimo. Priemone, apie kurią pranešė Nyderlandų valdžios institucijos, paankstinus Euro 5 pasiūlyme nustatytų išmetamų kietųjų dalelių ribų taikymą, būtų žymiai sumažintas siūlomas įgyvendinimui pasirengti skirtas laikas. Tai turėtų didelį poveikį transporto priemonių gamintojams, ir priverstų juos gamybą pritaikyti prie Nyderlandų teisės akto reikalavimų arba apriboti Nyderlandų rinkoje siūlomų modelių skaičių. Šiuo atveju reikėtų pastebėti, kad šiuo metu ne visų tipų M_1 kategorijos ir N_1 kategorijos I klasės transporto priemonėse yra įrengti kietųjų dalelių filtrai. Nyderlandų valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad Nyderlandų rinkoje pasirodė arba netrukus pasirodys kelių tipų dyzeliniai keleiviniai automobiliai su įrengtais kietųjų dalelių filtrais. Tačiau Komisija pažymi, kad remiantis Komisijos (2005 m. gruodžio mėn.) turima informacija, iš maždaug 710 skirtingų tipų keleivinių automobilių, kuriuose įrengti kietųjų dalelių filtrai, bent 240 nėra Nyderlandų rinkoje ir todėl jie nepatektų į šią rinką, jeigu būtų priimta priemonė, apie kurią buvo pranešta. Kadangi kietųjų dalelių filtrai kai kuriuose modeliuose yra įrengti didesniems varikliams, Nyderlandų priemonė galėtų iš Nyderlandų rinkos išstumti mažesnius, mažiau degalų naudojančius variklius, o tai prieštarautų ES nustatytai išmetamų CO_2 dujų kiekio mažinimo politikai.

(51) Nyderlandų valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad numatoma priemonė yra priemonių paketo (Biudžeto dienos priemonių rinkinys), skirto oro kokybei Nyderlanduose gerinti, dalis. Šiuo priemonių paketu pagrindinis dėmesys skiriamas su transportu susijusioms priemonėms, nes išmetamųjų dujų dalelės yra vienos žalingiausių iš visų kietųjų dalelių. Be kitų priemonių jis apima subsidijas kietųjų dalelių filtrams įrengti naujuose ir senesniuose dyzeliniuose lengvuosiuose automobiliuose, ir juo skatinamas švarus vietos transportas, krovininis transportas ir vandens transportas bei skatinama naudoti švaraus kuro rūšis. Taip pat pradėti moksliniai tyrimai, kuriais siekiama nustatyti subsidijos senesnių (dyzelinių) lengvųjų automobilių pašalinimui iš apyvartos ekonominį efektyvumą. Be to, priemonių pakete numatomos kitos bendros su transportu susijusios priemonės ir pramonei bei žemės ūkiui skirtos priemonės. Taip pat bus priimtos vietos priemonės, darančios poveikį nacionalinei infrastruktūrai, pavyzdžiui, didžiausio greičio apribojimas kai kuriuose keliuose. Galiausiai, priemonių paketu taip pat siekiama imtis veiksmų vietos lygmeniu, pavyzdžiui, įgyvendinant savivaldybių oro kokybės planus, skiriant papildomai lėšų mažiau teršiančiam vietos transportui savivaldybėse ir provincijose skatinti, ir įgyvendinant priemonę, paremtą didelės dalies papildomų išlaidų, susijusių su mažai aplinką teršiančiomis technologijomis, kaip antai kietųjų dalelių gaudyklės, kompensavimu. Kartu numatoma parama savivaldybėms, siekiančioms apriboti įvažiavimą į miestą (miesto centrą), leidimą įvažiuoti suteikiant tik mažai teršiančioms arba triukšmo nesukeliančioms transporto priemonėms.

(52) Nyderlandų valdžios institucijos pateikė visų priemonių, kurias ketina įvesti, apžvalgą bei susijusių sąnaudų ir naudos įvertinimą. Reikia pažymėti, kad kai kurios numatytos priemonės, kurios yra Biudžeto dienos priemonių rinkinio dalis, laikomos „apibrėžtomis priemonėmis“, kitos – „neapibrėžtomis priemonėmis“. „Apibrėžtos priemonės“ yra konkretūs jau nustatyti veiksmai, kurių finansavimas yra suplanuotas, priklausantys centrinės valdžios kompetencijai. Dėl neapibrėžtų priemonių bus nuspręsta vėliau arba dėl jų nuspręs kitos institucijos (pavyzdžiui, Europos Sąjunga), priemonė ir finansavimas dažnai neapibrėžiami arba kompetencija nepriklauso centrinei valdžiai.

(53) Siekdama įvertinti, ar priemonė, apie kurią buvo pranešta, yra proporcinga nustatytiems tikslams, Komisija mano, kad turėtų būti įvertinta, ar Nyderlandų valdžios institucijos galėtų imtis alternatyvių priemonių, kurios galėtų duoti tą pačią naudą mažinant kietųjų dalelių (pirmiausia itin smulkių kietųjų dalelių) kiekį, ir tuo pat metu mažiau trukdytų vidaus rinkai. Pirmuoju šios analizės žingsniu siekiama įvertinti galimą naudą, kuri galėtų susidaryti įgyvendinus priemonę, apie kurią buvo pranešta.

(54) Nyderlandų valdžios institucijų teigimu, įgyvendinus įsipareigojimą nuo 2007 m. sausio 1 d. M_1 kategorijos ir N_1 kategorijos I klasės dyzelinėse transporto priemonėse įrengti kietųjų dalelių gaudykles, 2010 m. kietųjų dalelių sumažėtų maždaug 0,4–0,5 kilotonos (kt), tai yra maždaug 50 % sumažėjimo, kurio siekiama visu Nyderlandų su transportu susijusių priemonių paketu. Šie skaičiai yra paremti faktu, kad pranešimo metu dyzelinių transporto priemonių, kuriose įrengtos kietųjų dalelių gaudyklės, dalis sudarė 10 % visų lengvųjų automobilių, ir prielaida, kad Euro 5 reglamentas naujų tipų transporto priemonėms bus privalomas anksčiausiai nuo 2008 m. liepos 1 d., o naujoms transporto priemonėms – nuo 2010 m. sausio 1 d.

(55) Komisija pripažįsta, kad Nyderlandų valdžios institucijos nuo 2005 m. birželio 1 d. įgyvendino mokestinių paskatų sistemą, skirtą naujuose dyzeliniuose lengvuosiuose automobiliuose įrengti kietųjų dalelių filtrus. Komisija pažymi, kad dokumente „Biudžeto dienos priemonių rinkinio, skirto oro kokybei gerinti, įvertinimas 2005 m.“ (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit* 2005) Nyderlandų valdžios institucijos įvertina šios paskatų sistemos poveikį. Jos mano, kad įvedus šią priemonę ir darant prielaidą, kad Euro 5 standartas naujų tipų transporto priemonėms įsigalios anksčiausiai 2008 m. liepos 1 d., o naujoms transporto priemonėms – 2010 m. sausio 1 d., 2008 m. 70–90 % naujų dyzelinių lengvųjų automobilių, parduodamų Nyderlanduose, bus įrengti kietųjų dalelių filtrai. Atitinkami ankstesnių metų skaičiai yra 40–60 % 2006 m. ir 60–80 % 2007 m. Todėl Komisija daro išvadą, kad papildoma nauda įvedus nuostatas, apie kurias buvo pranešta, palyginti su pradiniu scenarijumi, įsigaliojus paskatų sistemai naujiems dyzeliniams lengviesiems automobiliams, ir atsižvelgiant į autonomišką tendenciją Europoje dyzelinėse transporto priemonėse įrengti kietųjų dalelių filtrus, būtų žymiai mažesnė nei apskaičiuota 0,4–0,5 kt kietųjų dalelių sumažėjimo 2010 m. nauda. Komisijos apskaičiavimais poveikis būtų lygus maždaug 0,05 kt ([12]). Taip pat reikėtų pažymėti, kad galiojančios mokestinių paskatų sistemos poveikį galėtų labiau sustiprinti šios priemonės papildymas kitomis papildomomis priemonėmis, kaip antai selektyvus dyzelinių transporto priemonių, neatitinkančių tam tikro išmetamų kietųjų dalelių lygio, eismo draudimas pagal Bendrijos teisės aktus apibrėžtose zonose. Kitų valstybių narių patirtis rodo, kad dažnai tokių selektyvių draudimų paskelbimo pakanka pirkimo sprendimui paveikti dyzelinių transporto priemonių, kuriose įrengtas kietųjų dalelių filtras, arba nedyzelinių transporto priemonių naudai.

(56) Nyderlandų valdžios institucijų nuomone, jokia kita nacionalinė priemonė, turinti mažesnį poveikį prekybai, neturėtų tokio paties rezultato kaip priemonė, apie kurią buvo pranešta. Tačiau Komisija atkreipia dėmesį, kad dokumente „Biudžeto dienos priemonių rinkinio, skirto oro kokybei gerinti, įvertinimas 2005 m.“ (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit* 2005) Nyderlandų valdžios institucijos aiškiai nurodo, kad gali egzistuoti ekonomiškesnės priemonių, numatytų Biudžeto dienos priemonių rinkinyje, alternatyvos. Pirmiausia, jos mano, kad ekonomiškiausias būdas sumažinti koncentraciją Nyderlandų mastu (tiek regioniniu, tiek vietos lygmeniu), būtų papildoma transporto sektoriaus kainodaros politika. Bendra nauda visuomenei, susijusi su šiuo pasirinkimu, viršytų sąnaudas. Nyderlandų valdžios institucijų paskaičiavimais, taikant skirtingus lengvųjų automobilių mokesčius ir įvedus kelių mokesčius, išmetamųjų dujų 2010 m. sumažėtų maždaug tiek pat, kiek taikant Biudžeto dienos priemonių rinkinyje numatytas priemones. Tai reiškia, kad taikant tokią politiką išmetamų kietųjų dalelių kiekis galėtų sumažėti 4–10 kartų daugiau nei taikant priemonę, apie kurią buvo pranešta ([12]).

(57) Nyderlandų valdžios institucijos pastebi, kad trumpalaikė nauda, susijusi su kelių mokesčiais, kurie skiriasi priklausomai nuo laiko ir vietos, labai nesiskiria nuo naudos, susijusios su Biudžeto dienos priemonėmis. Tačiau Biudžeto dienos priemonėmis 2020 m. būtų pasiektas mažesnis poveikis oro kokybei. Jos daro išvadą, kad nors kelių mokesčiai, kurie skiriasi atsižvelgiant į laiką ir vietą, vyriausybei kainuoja daugiau negu Biudžeto dienos priemonės, jie sukurtų didelę su gerove susijusią naudą (1–1,5 milijardo EUR per metus). Be to, įvedus kelių mokesčius, sumažėtų kitos socialinės problemos, kaip antai triukšmas, prastas eismo saugumas ir transporto grūstys. Galiausiai, jos pripažįsta, kad Biudžeto dienos priemonių rinkinyje siūlomos priemonės yra „antras geriausias“ sprendimas, palyginti su papildomos transporto sektoriaus kainodaros politikos įgyvendinimu.

([12]) Žr. TNO ataskaitą, p. 38.

(58) Komisija pastebi, kad remiantis Nyderlandų valdžios institucijų pateikta informacija, galima teigti, jog transporto sektoriaus kelių mokesčių politika yra ekonomiškesnė nei priemonė, apie kurią buvo pranešta, ir duotų daugiau naudos sumažindama itin smulkių išmetamų kietųjų dalelių kiekį, iš esmės nesukurdama kliūčių vidaus rinkos veikimui. Šios priemonės veiksmingumas padidėtų, jeigu ji būtų taikoma kartu su galiojančia mokestinių paskatų sistema, ir dar labiau padidėtų, kaip minėta pirmiau, jeigu vietos valdžios institucijos įgyvendintų kitas papildomas priemones, kaip antai senesnių ir labiau teršiančių transporto priemonių eismo draudimas. Komisija pažymi, kad pastarosios rūšies priemonės buvo veiksmingai ir plačiai vietos valdžios institucijų taikomos kitose valstybėse narėse, susiduriančiose su oro kokybės problemomis, panašiomis į tas, su kuriomis susiduria Nyderlandai.

(59) Be to, Komisijos nuomone, Nyderlandų valdžios institucijos taip pat galėtų sustiprinti kai kurias „apibrėžtas priemones“, įtrauktas į Biudžeto dienos priemonių rinkinį. Pavyzdžiui, eksploatuojamose dyzelinėse transporto priemonėse įrengus kietųjų dalelių filtrus būtų galima labiau sumažinti išmetamų teršalų kiekį, negu numatyta Nyderlandų valdžios institucijų, jeigu šiai priemonei numatytas biudžetas būtų padidintas ir jeigu kietųjų dalelių filtrai būtų įrengti pirmiausia didžiausią ridą miesto zonose turinčiose transporto priemonėse (pvz., taksi). Nyderlandų valdžios institucijos apskaičiavo, kad kietųjų dalelių filtrų įrengimo eksploatuojamuose laivuose sąnaudos būtų mažesnės negu kitų modernizavimo priemonių (10–60 EUR/kg kietųjų dalelių sumažinimo ([13])) ir mažesnės negu Nyderlandų valdžios institucijos apskaičiuotos sveikatos sistemos išlaidos, susijusios su kietųjų dalelių koncentracija (t. y. 340 EUR/kg miesto aplinkoje ir 80 EUR/kg kaimo aplinkoje). Šiuo atveju reikėtų pažymėti, kad remiantis RAINS modeliais gautomis prognozėmis, sąlyginė lengvasvorių transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių svarba per ateinančius metus sumažės, o vidaus vandenimis plaukiojančių transporto priemonių ir jūrų transporto išmetamų teršalų – padidės.

(60) Nyderlandų valdžios institucijos taip pat galėtų numatyti anksčiau įgyvendinti kai kurias „neapibrėžtas priemones“, įtrauktas į Biudžeto dienos priemones ir priklausančias Nyderlandų valdžios kompetencijai. Atsižvelgiant į šias aplinkybes pažymima, kad remiantis apskaičiavimais visas Biudžeto dienos pasiūlymo „neapibrėžtų priemonių“ paketas galėtų labiau sumažinti kietųjų dalelių kiekį negu „apibrėžtos priemonės“. Pirmiausia, pagal Nyderlandų valdžios institucijų apskaičiavimus, intensyvioje gyvulininkystėje įvedus kombinuotas „oro plovimo sistemas“, 2010 m. kietųjų dalelių kiekis sumažėtų 4,4 kt. Šis sumažėjimas yra žymiai didesnis negu numatomas kietųjų dalelių kiekio sumažėjimas, įgyvendinus priemonę, apie kurią buvo pranešta (0,05 kt, žr. pirmiau esantį 55 skyrių). Ši priemonė greičiausiai turėtų didesnį poveikį mažiau apgyvendintose vietovėse negu miestuose. Tačiau atsižvelgiant į numatomą kietųjų dalelių fono koncentracijos sumažėjimo mastą ir jo teigiamą poveikį visuomenės sveikatos apsaugai, greičiausiai vertėtų apsvarstyti ankstesnį „neapibrėžtų priemonių“ įgyvendinimą.

(61) Komisija mano, kad Nyderlandų valdžios institucijų pateikta informacija aiškiai rodo, kad Nyderlandų valdžios institucijos galėtų priimti mažiau ribojančias priemones negu priemonė, apie kurią buvo pranešta, kad pasiektų numatytus aplinkos ir sveikatos apsaugos tikslus. Priemonė, apie kurią buvo pranešta, pažeistų transporto priemonių EB tipo patvirtinimo sistemą, o alternatyvios priemonės iš principo nenukryptų nuo galiojančių EB derinimo priemonių. Iš Nyderlandų pateiktų dokumentų aiškiai nematyti priežasčių, kodėl tokios priemonės galiausiai nebuvo pasiūlytos, nors Nyderlandų valdžios institucijos jas numatė, nepaisant to, kad jos galėtų bent tiek pat sumažinti išmetamų kietųjų dalelių kiekį kaip ir priemonė, apie kurią buvo pranešta. Šiuo atžvilgiu Komisija norėtų pabrėžti, kad iš įvairių galimybių, kuriomis būtų galima įgyvendinti siekiamą sveikatos ir aplinkos apsaugos tikslą, valstybės narės privalo rinktis tas, kurios mažiau trukdo vidaus rinkai.

(62) Apibendrinant, Komisija mano, kad yra įrodymų, rodančių, jog numatoma nacionalinė priemonė nėra mažiausiai ribojanti priemonė nustatytam aplinkos ir sveikatos apsaugos tikslui pasiekti, ir ją priėmus susidarys neproporcinga kliūtis vidaus rinkos veikimui.

4. *Tarptautinis kontekstas*

(63) Komisija norėtų išdėstyti keletą aplinkybių, susijusių su numatomos priemonės tarptautiniu kontekstu. 1997 m. lapkričio 27 d. Tarybos sprendimas 97/836/EB dėl Europos bendrijos prisijungimo prie Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos susitarimo dėl suvienodintų techninių normų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti montuojamos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų

([13]) Lr. TNO ataskaitą, p. 41.

abipusio pripažinimo sąlygų (pataisytas 1958 m. susitarimas) ([14]) Europos bendrija prisijungė prie JT/EEK Reglamento 83 ([15]), priimto pagal Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos susitarimą dėl suvienodintų techninių normų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti montuojamos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų (pataisytas 1958 m. susitarimas). Šiuo reglamentu nustatomos tokios pačios išmetamų teršalų ribinės vertės kaip ir Direktyvoje 70/220/EEB, su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 98/69/EB, taip pat sutampa jų taikymo sritys. Pagal 1958 m. susitarimo 3 straipsnį „Ratinės transporto priemonės, įranga ir dalys, kurioms Susitariančioji Šalis išdavė tipo patvirtinimus pagal šios Sutarties 2 straipsnį ir kurios buvo pagamintos Susitariančiosios Šalies, kuri taiko atitinkamą taisyklę, teritorijoje arba kitoje šalyje, kurią nurodė Susitariančioji Šalis, tinkamai patvirtinusi tam tikrų ratinių transporto priemonių, įrangos ar dalių tipus, atitinka visų Susitariančiųjų Šalių, kurios taiko minėtąją taisyklę tvirtindamos tipus, teisės aktus“.

(64) Priemonėje, apie kurią pranešė Nyderlandų valdžios institucijos, nėra numatyta nuostata, pagal kurią leidžiama naudoti transporto priemones, kurioms buvo išduoti tipo patvirtinimai pagal JT/EEK Reglamentą 83. Todėl priemone būtų neleidžiama transporto priemonėms iš kitų Susitariančiųjų Šalių, kurios atitinka Reglamento 83 reikalavimus, patekti į Nyderlandų rinką. Todėl jeigu priemonė būtų priimta, ja būtų pažeidžiamas 1958 m. susitarimas. Vadovaujantis Teisingumo Teismo teismine praktika, Bendrijos teisė turi būti aiškinama kiek įmanoma laikantis Bendrijos tarptautinių įsipareigojimų. Todėl Komisija turi užtikrinti, kad Bendrija vykdytų savo įsipareigojimus pagal 1958 m. susitarimą. Tai reiškia, kad Nyderlandai turi laikytis JT/EEK Reglamento 83. To nepadarius gali būti pakenkta EB tipo patvirtinimų pripažinimui kitose Susitariančiosiose Šalyse ir todėl tai turėtų aiškiai neproporcingas pasekmes EB transporto priemonių eksportui į tas šalis.

IV. **IŠVADA**

(65) Atsižvelgiant į turėtus elementus įvertinant nacionalinių priemonių, apie kurias buvo pranešta, pateiktų paaiškinimų privalumus, ir atsižvelgiant į pirmiau išdėstytas aplinkybes, Komisija mano, kad 2005 m. lapkričio 2 d. Nyderlandų Karalystės pateiktas prašymas įvesti nacionalines nuostatas, nukrypstančias nuo Direktyvos 98/69/EB nuostatų:

— yra priimtinas,

— neatitinka visų EB sutarties 95 straipsnyje nustatytų sąlygų. Nyderlandams nepavyko įrodyti, kad egzistuoja specifinė problema, susijusi su Direktyva 98/69/EB. Net jeigu būtų pripažinta, kad Nyderlandai įrodė, jog egzistuoja specifinė problema, susijusi su Direktyva 98/69/EB, Komisija mano, kad priemonė, apie kurią buvo pranešta, nėra proporcinga siekiamiems tikslams.

(66) Todėl Komisija turi priežasčių manyti, kad nacionalinės nuostatos, apie kurias buvo pranešta, negali būti patvirtintos pagal EB sutarties 95 straipsnio 6 dalį,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Nacionalinės nuostatos, kuriomis įvedama komercinių transporto priemonių, kurių didžiausia leistina masė yra 1 305 kg (N_1 kategorijos I klasės transporto priemonės), ir keleivinių automobilių (M_1 kategorijos transporto priemonės) išmetamų kietųjų dalelių 5 mg/km privaloma ribinė vertė, apie kurias pagal EB sutarties 95 straipsnio 5 dalį pranešė Nyderlandų Karalystė, yra atmetamos.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Nyderlandų Karalystei.

Priimta Briuselyje, 2006 m. gegužės 3 d.

Komisijos vardu
Günter VERHEUGEN
Pirmininko pavaduotojas

([14]) OL L 346, 1997 12 17, p. 78.
([15]) JT/EEK Reglamentas 83 dėl „Vienodų nuostatų dėl transporto priemonių patvirtinimo, susijusio su išmetamais teršalais pagal variklio kuro reikalavimus“.