II

(Tiesību akti, kuru publicēšana nav obligāta)

KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2006. gada 3. maijs)

par valsts noteikumu projektu, kuru saskaņā ar EK Līguma 95. panta 5. punktu paziņojusi Nīderlandes Karaliste un kurā noteiktas daļiņu emisijas robežvērtības transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem

(izziņots ar dokumenta numuru K(2006) 1791)

(Autentisks ir tikai teksts holandiešu valodā)

(2006/372/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 95. panta 5. un 6. punktu,

tā kā:

I. FAKTI

1. Attiecīgie Kopienas tiesību akti

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 13. oktobra Direktīva 98/69/EK, kas attiecas uz pasākumiem pret gaisa piesārņošanu, kuru rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem, un ar ko groza Padomes 1970. gada 20. marta Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, kuru rada gāzu izplūde no mehānisko transportlīdzekļu dzirksteļaizdedzes motoriem [1], noteikta daļiņu emisijas robežvērtība 25 miligrami uz kilometru (sk. direktīvas I pielikuma 5.3.1.4. iedaļu) M kategorijas transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem, kā definēts Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīva 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu [2] II pielikuma A iedaļā – izņemot transportlīdzekļus, kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg – un N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļiem. Šī robežvērtība piemērojama no 2005. gada 1. janvāra jauniem transportlīdzekļu veidiem un no 2006. gada 1. janvāra – jauniem transportlīdzekļiem. Direktīvā arī noteikta daļiņu emisijas robežvērtība 40 miligrami uz kilometru N_1 kategorijas II klases transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem un daļiņu emisijas robežvērtība 60 miligrami uz kilometru N_1 kategorijas III klases transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem un tiem M kategorijas transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem, kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg. Šīs abas jaunās robežvērtības piemērojamas no 2006. gada 1. janvāra jauniem transportlīdzekļu veidiem un no 2007. gada 1. janvāra – jauniem transportlīdzekļiem.

(2) Saskaņā ar Direktīvas 98/69/EK 2. panta 1. punktu "… neviena dalībvalsts, pamatojoties uz iemesliem, kas saistīti ar gaisa piesārņošanu ar emisiju no transportlīdzekļiem, nedrīkst

— atteikties piešķirt EK tipa apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 4. panta 1. punktu vai

— atteikties piešķirt valsts tipa apstiprinājumu, vai

— aizliegt reģistrēt, pārdot vai sākt ekspluatēt transportlīdzekli saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 7. pantu,

ja minētie transportlīdzekļi atbilst ar šo direktīvu grozītās Direktīvas 70/220/EEK prasībām."

(3) Komisija 2005. gada 21. decembrī pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisiju un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta informācijai, grozot Direktīvu 72/306/EEK un Direktīvu …/…/EK (*Euro 5* priekšlikums) [3] Ar šo priekšlikumu daļiņu emisijas robežvērtība transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem tiek samazināta līdz 5 miligramiem uz kilometru. Šī jaunā robežvērtība būs jāpiemēro jauniem transportlīdzekļu veidiem M kategorijā un N_1 kategorijas I klasē nākamajā dienā pēc 18 mēnešiem no regulas stāšanās spēkā, bet jauniem transportlīdzekļiem M kategorijā un N_1 kategorijas I klasē – pēc 36 mēnešiem no regulas stāšanās spēkā.

[1] OV L 350, 28.12.1998., 1. lpp.
[2] OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.
[3] COM(2005) 683 galīgā redakcija.

(4) Padomes 1999. gada 22. aprīļa Direktīvā 99/30/EK par robežvērtību noteikšanu sēra dioksīda, slāpekļa dioksīda un slāpekļa oksīdu, makrodaļiņu [daļiņu] un svina koncentrācijai apkārtējā gaisā [4] kas jāskata kopā ar Padomes 1996. gada 27. septembra Direktīvu 96/62/EK par apkārtējā gaisa kvalitātes novērtēšanu un pārvaldību [5] noteiktas robežvērtības PM_{10}, kas definēta kā "makrodaļiņas [daļiņas], no kurām 50 % iziet caur kanālu, kura efektīvais aerodinamiskais šķērsgriezums ir 10 μm, koncentrācijai apkārtējā gaisā." Saskaņā ar Direktīvas 99/30/EK 5. pantu šādas robežvērtības ir juridiski saistošas kopš 2005. gada 1. janvāra. Saskaņā ar minētās direktīvas III pielikumu ikgadējā robežvērtība cilvēku veselības aizsardzībai ir 40 $\mu g/m^3$, bet 24 stundu robežvērtība cilvēku veselības aizsardzībai ir 50 $\mu g/m^3$, kuru kalendārajā gadā nedrīkst pārsniegt vairāk kā 35 reizes.

(5) Direktīvas 96/62/EK 7. panta 3. punktā noteikts, ka "dalībvalstis izstrādā rīcības plānus, kur gadījumiem, kad pastāv robežvērtību un/vai trauksmes sliekšņu pārsniegšanas risks, paredz īstermiņa pasākumus šā riska un šādu notikumu varbūtējā ilguma samazināšanai. Šajos plānos katrā konkrētā gadījumā var paredzēt ierobežot un vajadzības gadījumos pārtraukt darbības, ieskaitot mehānisko transportlīdzekļu satiksmi, kas izraisa robežvērtību pārsniegšanu".

2. **Paziņotie valsts noteikumi**

(6) Nīderlandes karaliste ir paziņojusi Komisijai par dekrēta projektu, kura nolūks ir noteikt obligātu robežvērtību 5 mg uz kilometru daļiņu emisijai no kravas automobiļiem, kuru pieļaujamais maksimālais svars ir 1 305 kg (N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļi), un no vieglajiem automobiļiem (M_1 kategorijas transportlīdzekļi), kā definēts *Voertuigreglement* 1.1. panta (h) un (at) punktā. Dekrētu piemēro visiem šiem transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem, kurus pirmo reizi lieto pēc 2006. gada 31. decembra. Tas nozīmē, ka šie transportlīdzekļi ir aprīkoti ar daļiņu filtriem.

(7) Nīderlandes iestāžu paziņotais pasākums nozīmē grozījumus tiesību aktos par pastāvīgajām prasībām, kurām transportlīdzekļiem un to sastāvdaļām jāatbilst visā to izmantošanas laikā (*Voertuigreglement*). Pārbaudes attiecībā uz atbilstību šīm pastāvīgajām prasībām tiek veiktas transportlīdzekļu regulārās apskates procedūrā, un tās var veikt policija.

(8) Saskaņā ar paziņotā pasākuma paskaidrojuma rakstu šis pasākums neskar tipa apstiprinājuma procedūru. Šķiet, ka Nīderlandes iestādes neatteiksies reģistrēt citā dalībvalstī EK tipa apstiprinājumu ieguvušus transportlīdzekļus un turpinās piešķirt tipa apstiprinājumu transportlīdzekļiem, kas atbilst prasībām Direktīvā 70/220/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK. Tomēr, kad šie transportlīdzekļi pirmo reizi nonāks tehniskajā apskatē vai kad tos pārbaudīs policija, tiks secināts, ka tie neatbilst paziņotajam pasākumam.

(9) Tātad paziņotais pasākums nosaka aizliegumu no 2007. gada 1. janvāra izmantot jaunus N_1 kategorijas I klases un M_1 kategorijas transportlīdzekļus, kuru daļiņu emisija pārsniedz 5 mg/km.

II. **PROCEDŪRA**

(10) Nīderlandes Karaliste 2005. gada 2. novembra vēstulē saskaņā ar EK Līguma 95. panta 5. punktu paziņoja Komisijai par tās nodomu pieņemt dekrēta projektu, kurā noteiktas daļiņu emisijas robežvērtības transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem, atkāpjoties no Direktīvas 98/69/EK noteikumiem.

(11) Komisija 2005. gada 23. novembra vēstulē informēja Nīderlandes valdību, ka saņēmusi paziņojumu atbilstoši EK Līguma 95. panta 5. punktam un ka 2005. gada 5. novembrī, dienu pēc paziņojuma saņemšanas, ir sācies sešu mēnešu periods tā pārbaudei saskaņā ar 95. panta 6. punktu.

(12) Komisija 2006. gada 17. janvāra vēstulē informēja citas dalībvalstis par saņemto Nīderlandes Karalistes prasību. Komisija arī publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [6] paziņojumu par prasību, lai pārējām ieinteresētajām personām darītu zināmus valsts noteikumus, kurus Nīderlandes Karaliste nodomājusi ieviest, un pamatojumu šai sakarā.

(13) Nīderlandes iestādes 2006. gada 10. marta vēstulē informēja Komisiju par neseno Nīderlandes vides novērtējuma aģentūras ziņojumu ar nosaukumu "Jauna analīze par daļiņu piesārņojuma apjomu", kurā parādīts, ka PM_{10} līmenis ir par 10–15 % zemāks, nekā tika uzskatīts iepriekš.

[4] OV L 163, 29.6.1999., 41. lpp.
[5] OV L 296, 21.11.1996., 55. lpp.
[6] OV C 12, 18.1.2006., 5. lpp.

(14) Lai novērtētu Nīderlandes iestāžu izvirzītos argumentus, Komisija lūdza zinātnisku un tehnisku palīdzību konsultantu konsorcijam, kuru koordinē *TNO* (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek). Konsorcijs iesniedza ziņojumu Komisijai 2006. gada 27. martā ([7]).

III. JURIDISKAIS NOVĒRTĒJUMS

1. Lēmums par pieņemamību

(15) EK Līguma 95. panta 5. punkts ir šāds: "Ja pēc tam, kad Padome vai Komisija paredzējusi saskaņošanas pasākumu, kāda dalībvalsts uzskata, ka tai jāievieš savi noteikumi, kas pamatojas uz jauniem zinātnes datiem vides vai darba vides aizsardzības jomā un kas ir saistīti ar īpašu problēmu, kas šai dalībvalstij radusies pēc saskaņošanas pasākuma pieņemšanas, tā dara Komisijai zināmus plānotos noteikumus, kā arī pamatojumu to ieviešanai."

(16) Nīderlandes iestāžu iesniegtā paziņojuma mērķis ir saņemt apstiprinājumu jaunu valsts noteikumu ieviešanai, kas neatbilst Direktīvai 70/220/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK. Minētā direktīva ir vispārējs tipa apstiprinājuma tehnisko prasību saskaņošanas pasākums mehāniskiem transportlīdzekļiem saistībā ar to emisiju. Tajā noteikta daļiņu emisijas robežvērtība 25 miligrami uz kilometru automobiļiem ar dīzeļmotoriem un dažiem vieglajiem kravas transportlīdzekļiem.

(17) Salīdzinot noteikumus Direktīvā 70/220/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK, ar Nīderlandes iestāžu paziņotajiem valsts pasākumiem, ir jāsecina, ka Nīderlandes priekšlikumā noteiktas stingrākas prasības mehānisko transportlīdzekļu tehniskajai kontrolei saistībā ar gaisa piesārņošanu, ko izraisa mehānisko transportlīdzekļu emisijas, nekā minētajā direktīvā noteiktās prasības. Jo īpaši paziņotais pasākums nosaka obligātu robežvērtību 5 mg uz kilometru daļiņu emisijai kravas automobiļiem, kuru pieļaujamais maksimālais svars ir 1 305 kg (N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļi), un no vieglajiem automobiļiem (M_1 kategorijas transportlīdzekļi), šādi neļaujot izmantot šo kategoriju transportlīdzekļus, kas atbilst prasībām Direktīvā 70/220/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK. Jāatzīmē, ka Direktīva zaudētu savu ietekmi, ja dalībvalstis tehniskās kontroles vajadzībām noteiktu atšķirīgas prasības transportlīdzekļiem, pamatojoties uz gaisa piesārņošanu to emisijas dēļ. EK tipa apstiprinājumam ir jābūt spēkā vairākus gadus un noteikti vairākus gadus pēc pirmās transportlīdzekļa tehniskās pārbaudes. Jebkura cita interpretācija dotu iespēju dalībvalstīm apiet EK tipa apstiprinājuma sistēmu.

(18) Kā noteikts EK Līguma 95. panta 5. punktā Nīderlande darīja Komisijai zināmu to noteikumu faktisko formulējumu, kurus tā paredzējusi ieviest un kuri pārsniedz prasības Direktīvā 70/220/EEK, kurā grozījumi izdarīti ar direktīvu 98/69/EK. Prasībai par šo noteikumu apstiprināšanu bija pievienots to iemeslu pamatojums, kuri Nīderlandes skatījumā attaisno šādu noteikumu ieviešanu.

(19) Tādēļ Nīderlandes iesniegtais paziņojums, lai saņemtu apstiprinājumu tādu valsts noteikumu ieviešanai, ar kuriem atkāpjas no noteikumiem ar Direktīvu 98/69/EK grozītajā Direktīvā 70/220/EK, uzskatāms par pieņemamu atbilstoši Līguma 95. panta 5. punktam.

2. Ieguvumu novērtējums

(20) Saskaņā ar EK Līguma 95. pantu Komisijai jānodrošina, ka ir izpildīti visi nosacījumi, kas dalībvalstij ļauj izmantot šajā pantā noteiktās atkāpes iespējas.

(21) Tādēļ Komisijai ir jānovērtē, vai ir ievēroti EK Līguma 95. panta 5. punktā noteiktie apstākļi. Šajā pantā ir izvirzīta prasība, ka gadījumā, ja dalībvalsts uzskata par vajadzīgu ieviest savus noteikumus, atkāpjoties no saskaņošanas pasākuma, tas ir jāpamato ar:

a) jauniem zinātniskiem datiem vides vai darba vides aizsardzības jomā;

b) īpašu problēmu, kas šai dalībvalstij radusies pēc saskaņošanas pasākuma pieņemšanas.

(22) Turklāt atbilstoši Līguma 95. panta 6. punktam, ja Komisija uzskata, ka valsts noteikumi ir pamatoti, Komisijai jāpārbauda, vai šādi valsts noteikumi nav patvaļīgas diskriminācijas līdzeklis vai slēpts ierobežojums tirdzniecībai starp dalībvalstīm un nerada šķēršļus iekšējā tirgus darbībai.

(23) Saskaņā ar Tiesas judikatūru jebkura atkāpšanās no principa par vienotu Kopienas tiesību aktu piemērošanu un iekšējā tirgus vienotību ir precīzi jāinterpretē. EK Līguma 95. panta 5. punktā ir paredzēta atkāpe no vienotas Kopienas tiesību aktu piemērošanas un iekšējā tirgus vienotības. Tāpēc šī atkāpe ir jāskaidro tā, ka tās darbības jomu nepaplašina un to attiecina tikai uz tiem gadījumiem, kam tā formāli paredzēta.

([7]) *TNO* ziņojums, 06.OR.VM.013.1/IJR "Nīderlandes prasības par atkāpi no Direktīvas 98/69/EK novērtējums", 2006. gada 27. marts (turpmāk tekstā "*TNO* ziņojums").

(24) Saskaņā ar EK Līguma 95. panta 6. punktā izstrādātajiem termiņiem, Komisija, pārbaudot, vai saskaņā ar 95. panta 5. punktu paziņotie valsts pasākumi ir attaisnojami, balstās uz pamatojumiem, ko izvirzījusi dalībvalsts savā paziņojumā. Tas nozīme, ka saskaņā ar EK Līguma noteikumiem atbildība par pierādījumiem attiecībā uz valsts pasākumu pamatojamību gulstas uz dalībvalsti, kas iesniegusi prasību. Ņemot vērā EK Līguma 95. pantā noteikto pamatprocedūru, kas jo īpaši nosaka precīzu datumu, līdz kuram jāpieņem lēmums, Komisijai parasti jāaprobežojas ar to elementu atbilstības pārbaudi, kurus ir iesniegusi prasību izvirzījusī dalībvalsts, un Komisijai nav laika meklēt iespējamos iemeslus vai pamatojumus.

1. *Jaunu zinātnes atklājumu esamība*

(25) Nīderlandes iestādes uzskata savu prasību par pamatotu, jo pēc Direktīvas 98/69/EK pieņemšanas bija pieejami jauni zinātnes atklājumi par daļiņu ietekmi uz vidi un veselību. Šī jaunā informācija liecina, ka pārāk liela daļiņu emisija kaitīgi ietekmē cilvēku veselību, piemēram, izraisa priekšlaicīgu nāvi un vājina plaušu funkcijas.

(26) Nīderlandes iesniegtie dokumenti par jauniem zinātnes atklājumiem saistībā ar daļiņu ietekmi uz vidi un veselību tostarp ietver valsts un starptautiskus pētījumus, publikācijas un pārskatus par šo jautājumu. Dokumentos sniegts visaptverošs pārskats par tām pašreizējām zinātnes atziņām saistībā ar daļiņu ietekmi uz veselību, kas izstrādātas pēc Direktīvas 98/69/EK pieņemšanas.

(27) Nīderlandes iestādes norāda uz to, ka saistība starp gaisa pārnēsātām daļiņām un negatīvu ietekmi uz veselību ir pierādīta un uzsvērta daudzās nesenās zinātniskās publikācijās. Daļiņu negatīvā ietekme uz veselību dalās divos veidos: tāda, ko izraisījusi salīdzinoši īslaicīga iedarbība ("akūta"), un tāda, ko izraisījusi ilgstoša iedarbība ("hroniska"). Nīderlandes iesniegtie pētījumi rāda, ka lai gan īslaicīgas iedarbības radītie veselības traucējumi nav uzskatāmi par nenozīmīgiem, ilglaicīga iedarbība veselību ietekmē spēcīgāk. Īslaicīga iedarbība izraisa: plaušu iekaisumus, elpošanas traucējumus, nelabvēlīgu ietekmi uz sirds un asinsvadu sistēmu un pastiprinātu medikamentu lietojumu, slimnīcu hospitalizāciju un nāves gadījumu skaitu. Ilgstoša iedarbība izraisa: zemāko elpošanas ceļu un hroniskas obstruktīvas plaušu slimības gadījumu skaita pieaugumu, bērnu un pieaugušo plaušu funkcijas pazemināšanos, dzīves ilguma samazināšanos, kas galvenokārt saistīta ar nāvi, ko izraisījušas sirds un plaušu slimības un iespējams arī plaušu vēzis.

(28) Nīderlandes iestādes iesniedza dokumentus, kuros parādīts, ka neskatoties uz to, ka dažādu daļiņu avotu ietekme uz veselību nav pilnībā noskaidrota, jaunākie epidemioloģiskie un toksikoloģiskie pētījumi rāda, ka sadegšanas procesā radušās daļiņas, piemēram, sodrēji no dīzeļmotoriem, ir īpaši kaitīgas veselībai. Daļiņas, kas radušās primārās degšanas procesā, ir īpaši kaitīgas veselībai – tas izskaidrojams ar to sastāvu (pārejas metāli un reaktīvi organiskie savienojumi) un ar to īpaši mazajiem izmēriem. Tā kā sadegšanas procesā radušās daļiņas ir ļoti maza izmēra, tām ir lielas spējas cauri cilvēka ķermeņa aizsargmehānismiem iekļūt asinsrites sistēmā un dažādos audos. Nīderlandes iestādes norāda, ka, veicot plašus epidemioloģiskus pētījumus, nav izdevies noteikt robežvērtību tādai daļiņu koncentrācijai apkārtējā gaisā, kad šī koncentrācija vairs neietekmē mirstības un saslimšanas biežumu.

(29) Nīderlandes iestādes uzskata, ka, lai gan pašlaik nav iespējams pietiekami precīzi izskaitļot daļiņu ietekmi uz veselību, Nīderlandes iedzīvotāju veselības aizsardzības un piesardzības nolūkā, ir pēc iespējas ātrāk jāveic pasākumi, lai iespējami lielākā mērā samazinātu to, ka iedzīvotāji ir pakļauti satiksmes radīto sodrēju iedarbībai.

(30) Pēc Nīderlandes iestāžu domām jaunākie zinātnes pētījumi rāda, ka pret slimībām uzņēmīgākām iedzīvotāju grupām ir lielāks risks, ka to veselība būs apdraudēta daļiņu emisijas rezultātā. Šajās grupās ietilpst personas, kas ir iekšēji daudz uzņēmīgākas pret daļiņu emisiju (piem., personas ar ģenētiski noteiktu noslieci, ļoti mazi bērni, veci cilvēki, personas ar elpošanas traucējumiem un plaušu slimībām), personas, kas kļuvušas daudz uzņēmīgākas vides vai sociālu faktoru, vai uzvedības rezultātā, un personas, kas pakļautas ārkārtīgi lielai piesārņojošo elementu koncentrācijai, jo dzīvo lielas transporta maģistrāles tuvumā vai pavada daudzas stundas ārā. Tā kā Nīderlandē liela iedzīvotāju daļa dzīvo pilsētās un transporta maģistrāļu tuvumā, šīs valsts iestādes uzskata, ka daļiņu emisija ievērojami apdraud cilvēka veselību.

(31) Komisija atzīmē, ka jau pirms Direktīvas 98/69/EK pieņemšanas bija zināms par daļiņu ietekmi uz vidi un veselību. Jau sen uzskatīja, ka mazākas daļiņas izraisa lielākus veselības traucējumus nekā rupjas daļiņas. Tomēr šajā jautājumā nebija veikti daudzi pētījumi. Kopš tā laika ir pabeigti daudzi jauni epidemioloģiski pētījumi par dažādiem daļiņu un to ietekmes uz veselību aspektiem, kas sniedz pierādījumus tam, lai secinātu, ka smalkās daļiņas ir kaitīgākas nekā rupjās ([8]) Šādu jaunu pētījumu rezultātā Pasaules veselības organizācija atjaunināja informāciju par daļiņu emisiju 2000., 2003. un 2004. gadā izdevumā "Gaisa kvalitātes vadlīnijas Eiropai" ([9]).

(32) Ņemot vērā iepriekš minēto, varētu uzskatīt, ka Nīderlande ir iesniegusi datus par jauniem zinātnes atklājumiem saistībā ar vides aizsardzību, kā tas noteikts EK Līguma 95. panta 5. punktā. Šie zinātniskie dati nebija pieejami laikā, kad pieņēma Direktīvu 98/69/EK.

2. *Problēma, kas radusies Nīderlandei pēc Direktīvas 98/68/EK pieņemšanas*

(33) Nīderlandes iestādes uzskata, ka Nīderlandei ir jāatrisina īpaša problēma, kas radusies pēc Direktīvas 98/69/EK pieņemšanas. Pirmkārt, tās uzskata, ka Nīderlandē apmēram pusotru gadu ir bijušas grūtības ar Direktīvas 99/30/EK ievērošanu. Otrkārt, tās norāda, ka Nīderlandē ir pieaudzis automobiļu ar dīzeļmotoriem skaits, kas izskaidrojams ar augstajām degvielas cenām, ar to, ka automobiļu modeļi ar dīzeļmotoriem ir kļuvuši plaši pieejami, un ar šo motoru uzlabotajiem rādītājiem un ekonomisko degvielas patēriņu. Laikā, kad pieņēma Direktīvu 98/69/EK, tāds automobiļu ar dīzeļmotoriem skaita pieaugums nebija paredzēts. Automobiļu ar dīzeļmotoriem proporcija ir pieaugusi no 15 % 1995. gadā līdz apmēram 25 % pašlaik. Visi šie fakti rāda, ka līdz 1998. gadam pilnā mērā nevarēja novērtēt gaisa kvalitātes problēmu.

(34) Nīderlandes valsts iestādēm piesārņojums ir īpašu rūpju iemesls, jo iedzīvotāju blīvums ir liels un infrastruktūra ir blīvāka nekā citās Eiropas valstīs. Tās uzskata, ka Nīderlandei ir īpaša vieta Eiropā tās intensīvi izmantotās telpas, lielā iedzīvotāju, lopu, transporta un rūpniecības uzņēmumu blīvuma dēļ. Viņi uzskata, ka šī situācija rada augstu emisiju uz kvadrātkilometru. Turklāt Nīderlandes iestādes apgalvo, ka valstij ir jātiek galā ar lielo ārvalstu izcelsmes piesārņojumu. Konkrēti 45 % no daļiņu piesārņojuma koncentrācijas Nīderlandē izraisa cilvēka darbība, no kuras divas trešdaļas tiek veiktas ārzemēs. Tomēr pilsētu teritorijās Nīderlandē antropogēnas izcelsmes piesārņojums ir 30–45 %, no kuriem ievērojamu daļu veido transporta piesārņojums.

(35) Bez tam gaisa kvalitāte daudzos Nīderlandes rajonos neatbilst daļiņu Eiropas robežvērtībām, kas noteiktas ar Direktīvu 99/30/EK. Lai gan daļiņu emisija Nīderlandē strauji samazinājās no 1990. līdz 2003. gadam, saskaņā ar Nīderlandes iestāžu informāciju lielās transporta plūsmas un iedzīvotāju un celtņu lielas koncentrācijas dēļ šajā valstī minētā samazināšanās nav pietiekama, lai cīnītos pret pārāk augstas daļiņu emisijas negatīvo ietekmi uz veselību un lai varētu īstenot Eiropas gaisa kvalitātes robežvērtības.

(36) Nīderlandes iestādes uzskata, ka no visa iekšzemes daļiņu emisijas apjoma apmēram vienu trešo daļu rada transports, vienu trešo daļu – rūpnieciskā un apmēram vienu ceturto daļu – lauksaimnieciskā darbība. Izplūdes gāzu daļiņas ir vienas no viskaitīgākajām daļiņām. Transports izraisa spēcīgu iedarbību, jo emisija notiek ļoti tuvu dzīvojamiem rajoniem un citām vietām, kur tā nav vēlama.

(37) Dokumentos "Vides līdzsvarotība 2005" (*Milieubalans* 2005) un "Ciešāks skats – daļiņu emisija" (*Fijn stof nader bekeken*), kas pievienoti Nīderlandes paziņojumam, šīs valsts iestādes uzsver, ka daļiņu koncentrācija gaisā ievērojami pārsniedz Eiropas gaisa kvalitātes standartus lielā Nīderlandes daļā. Nīderlandes iestādes atzīmē, ka ikdienas gaisa kvalitātes robežvērtības daļiņu emisijai lielā mērā tiks pārsniegtas 2010. gadā. Turpretī ikgadējā daļiņu emisijas standarta pārsniegšana notiek ļoti reti. Nīderlandes iestādes atzīmē, ka gandrīz visās Eiropas pilsētās novēro Direktīvā 99/30/EK noteikto robežvērtību pārsniegšanu. Tomēr šī pārsniegšana Nīderlandē, Beļģijā, Rūras apgabalā Vācijā un Ziemeļitālijas rūpniecības apgabalā notiek lielākā ģeogrāfiskā zonā nekā pārējās dalībvalstīs.

(38) Nīderlandes iestādes norāda, ka no šīs informācijas nav iespējams izdarīt tālejošus secinājumus, ja neņem vērā dažādu valstu zonu precīzu situāciju un izmērus. Tās arī norāda, ka gaisa kvalitāti Nīderlandē nosaka, balstoties uz detalizētiem datiem un vienlaikus ar noteiktajiem mērījumiem izmantojot sīku plānošanas modelēšanu. Tomēr tikai nedaudzas ES valstis lieto arī modelēšanu; lielākā daļa no valstīm tieši otrādi izmanto tikai gaisa kvalitātes mērījumus. Dažas no atšķirībām var izskaidrot

([8]) "Gaisa piesārņojuma ar daļiņām, ozonu un slāpekļa dioksīdu ietekme uz veselību", ziņojums PVO darba grupā, 2003.

([9]) Daļiņu emisijas un ozona laikrindas un grupas pētījumu metaanalīze, PVO Eiropas reģiona birojs, 2004.

arī ar atšķirīgajiem izmantotajiem korekcijas koeficientiem. Nīderlandē, piemēram, izmērīto rezultātu reizina ar koeficientu 1,33. Nīderlandes iestādes uzskata, ka vairākas valstis ņem vērā Eiropas Komisijas ieteikumu un lieto korekcijas koeficientu 1,3. Lielākā daļa valstu izmanto zemākus korekcijas koeficientus vai nelieto tos vispār. Turklāt ne visas valstis modelē gaisa kvalitāti ielas līmenī. Pēc Nīderlandes iestāžu domām piesārņojuma vietu skaits valstīs, kurās neveic gaisa kvalitātes modelēšanu ielas līmenī, iespējams tiek novērtēts kā zemāks, nekā tas patiesībā ir.

(39) Visbeidzot Nīderlandes iestādes norāda uz īpašo juridisko situāciju valstī. Gaisa kvalitātes dekrētā, kas stājās spēkā 2001. gadā, ir noteikts tiesiskais režīms, saskaņā ar kuru būvniecības vai attīstības plānus var apturēt vai pieprasīt veikt tajos izmaiņas, ja tie apdraud gaisa kvalitāti. Pēc šī režīma ieviešanas dažādām tiesu iestādēm, tostarp Valsts padomei, tika iesniegti vairāk nekā 40 iebildumi pret teritoriālās attīstības plāniem, kas iespējams neatbilda gaisa kvalitātes dekrētam. Valsts padome atcēla trešo daļu no šiem plāniem.

(40) Komisija atzīmē, ka daļiņu pārrobežu pārneses procentuālā ietekme Nīderlandē ir augsta, ja ne augstāka kā citās Beniluksa valstīs ([10]) Komisija arī atzīmē, ka Nīderlandē salīdzinājumā ar citām dalībvalstīm ir raksturīga lielāka daļiņu emisija, ko izraisa iekšzemes ūdensceļu kuģu un jūras transports ([11]). Jāatzīmē, ka lielā Roterdamas osta nav dominējošais daļiņu emisijas avots, bet tā jūtami ietekmē darbības un transportu Nīderlandē un ap to ([10]).

(41) Atbilstoši Direktīvai 96/62/EK izstrādātie gada ziņojumi liecina, ka Nīderlandē 2003. gadā nav īpaši daudz pārsniegusi robežvērtības, salīdzinot ar citām dalībvalstīm (tādām kā Beļģija, Austrija, Grieķija, Čehija, Lietuva, Slovēnija un Slovākija). Tā kā Nīderlande vēl nav iesniegusi oficiālos datus par 2004. gadu, nav iespējams veikt gaisa kvalitātes salīdzinājumu minētajā gadā Nīderlandē un citās dalībvalstīs. Turklāt Komisija atzīmē, ka nesen (2006. gada martā) Nīderlandes vides novērtējuma aģentūra publicēja PM_{10} līmeņa atkārtotu novērtējumu, kurā tā norādīja, ka PM_{10} līmenis ir par 10–15 % zemāks, nekā iepriekš tika uzskatīts. Šīs samazināšanās apjoms ir atkarīgs no atrašanās vietas Nīderlandē, un lauku apvidos tas ir lielāks nekā pilsētās. Saskaņā ar *NMP* ziņojumu to rajonu skaits, kuros gaisa kvalitātes robežvērtības tiks pārsniegtas, 2010. gadā būs uz pusi mazāks salīdzinājumā ar 2005. gadu un 2015. gadā – salīdzinājumā ar 2010. gadu.

(42) Balstoties uz 2003. gada ziņojumiem un ņemot vērā jauno informāciju, ko iesniegusi Nīderlandes valdība un kas ietverta *NMP* ziņojumā, šķiet, ka nav īstas pārliecības par to, ka Nīderlandē ir īpašas problēmas salīdzinot ar citām dalībvalstīm attiecībā uz atbilstību Gaisa kvalitātes direktīvā noteiktajām robežvērtībām. Jo īpaši kopējais daļiņu emisijas līmenis (PM_{10} un $PM_{2.5}$) uz kvadrātkilometru Nīderlandē ir tikai puse no šāda līmeņa Beļģijā ([11]).

(43) Konkrēti runājot, ir jāšaubās, vai ir īpaša problēma saistībā ar Direktīvu 98/69/EK. Kā iepriekš norādīts 40. iedaļā, Nīderlandē ir raksturīgs ievērojami augstāks nekā vidējais daļiņu emisijas apjoms, ko rada iekšzemes ūdensceļu kuģu un jūras transports. Turklāt transportlīdzekļu ar dīzeļmotoriem proporcija Nīderlandē ir ievērojami zemāka (25 % no jauniem pārdotiem transportlīdzekļiem) nekā vidēji ES (apmēram 50 % no jauniem pārdotiem transportlīdzekļiem). Tāpēc ir apšaubāms, vai pastāv īpaša problēma saistībā ar transportlīdzekļu daļiņu emisiju saskaņā ar Direktīvu 98/69/EK.

(44) Tādēļ Komisija uzskata, ka Nīderlande nav parādījusi, ka pastāv īpaša problēma saistībā ar Direktīvu 98/69/EK.

3. *Apstākļu novērtējums saskaņā ar EK Līguma 95. panta 6. punktu*

(45) Saskaņā ar EK Līguma 95. panta 6. punktu Komisijai ir jāpārbauda, vai paredzētie pasākumi nav patvaļīgas diskriminācijas līdzeklis un slēpts ierobežojums tirdzniecībai starp dalībvalstīm un nerada šķēršļus iekšējā tirgus darbībai.

(46) Šo nosacījumu nevar skaidrot tā, ka ar to aizliedz visu to valsts pasākumu apstiprināšanu, kas varētu ietekmēt iekšējā tirgus izveidi. Patiesībā katrs valsts pasākums, kas atkāpjas no saskaņošanas pasākuma nolūkā izveidot iekšējo tirgu un nodrošināt tā darbību, būtībā ir pasākums, kas, iespējams, ietekmēs iekšējo tirgu. Tādēļ, lai saglabātu EK Līguma 95. pantā noteiktās atkāpšanās procedūras lietderīgumu, Komisija uzskata, ka attiecībā uz 95. panta 6. punktu iekšējā tirgus darbības šķēršļa jēdziens nav samērojams ar izvirzīto mērķi.

([10]) Skat. *TNO* ziņojumu 5. lpp.
([11]) Skat. *TNO* ziņojuma 31. lpp.

(47) Nīderlandes valsts iestādes uzskata, ka pasākums ir vajadzīgs, lai uzlabotu vides kvalitāti un tā aizsargātu cilvēku veselību. Tās arī uzskata, ka pasākuma projekts nav patvaļīga diskriminācija vai slēpts ierobežojums tirdzniecībai starp dalībvalstīm. Turklāt tās uzskata, ka ņemot vērā risku, ko sodrēju daļiņu emisija rada videi un cilvēku veselībai, un ņemot vērā īpašo iedarbības situāciju blīvi apdzīvotos rajonos, tādos kā Nīderlande, pasākums ir proporcionāls izvirzītajam mērķim. Turklāt pēc Nīderlandes iestāžu uzskata visi transportlīdzekļu modeļi, kuriem raksturīga ievērojama dīzeļa variantu pārdošanas proporcija, ir pieejami vai arī būs drīzumā pieejami aprīkojumā ar daļiņu filtru. Tādējādi paziņotais pasākums nespiestu automašīnu ražotājus veikt (radikālus) grozījumus to ražošanas procesā.

(48) Francijas un Itālijas valdības paredzētajā termiņā ir iesniegušas piezīmes par Nīderlandes paziņojumu. Abas ir uzsvērušas negatīvo ietekmi, ko paziņotais pasākums radīs iekšējā transportlīdzekļu tirgū, to izkropļojot. Tās norādīja uz iespēju, ka Nīderlandes iestādes ar nodokļu stimulu palīdzību varētu veicināt pāreju uz tādiem automobiļiem, kuru daļiņu emisija nepārsniedz robežvērtību 5 mg uz kilometru, kas ļautu ātri ieviest nākotnes Eiropas emisiju standartus un vienlaikus netraucēt iekšējā transportlīdzekļu tirgus darbību.

(49) Kā minēts iepriekš tekstā (skat. 40. iedaļu), attiecībā uz 95. panta 6. punktu iekšējā tirgus darbības šķēršļa jēdziens nav samērojams ar izvirzīto mērķi. Tādēļ Komisija apstākļu novērtējumā saskaņā ar EK Līguma 95. panta 6. punktu galvenokārt uzmanību pievērsīs paziņoto valsts noteikumu proporcionalitātei. Lai veiktu šo novērtējumu, ir jāapsver, vai paziņotais pasākums nepārsniedz tos pasākumus, kas vajadzīgi noteikto vides un veselības aizsardzības mērķu sasniegšanai. Novērtējumā tiks ņemts vērā, vai ir izmantoti attiecīgie pasākumi, kuros ir vismazāk ierobežojumu.

(50) Komisija, pirmkārt, norāda, ka tā apzinās vajadzību turpināt transportlīdzekļu rādītāju uzlabošanu saistībā ar atmosfēru piesārņojošu vielu emisiju. Šī iemesla pēc, kā jau minēts, nesen tika izvirzīts *Euro 5* priekšlikums. Tajā ir ierosināts par 80 % samazināt daļiņu emisijas robežvērtību jauniem pasažieru automobiļiem ar dīzeļmotoru un dažiem vieglajiem kravas transportlīdzekļiem. Izstrādājot *Euro 5* priekšlikumu, Komisija mēģināja saglabāt līdzsvaru starp vajadzību pēc tālākiem uzlabojumiem vides rādītāju jomā un vajadzību atvēlēt automašīnu ražotājiem pietiekamu laiku automobiļu projektēšanai un ražošanas plānošanai. Šie apsvērumi jo īpaši ir atspoguļoti noteikumos par regulas stāšanos spēkā. Nīderlandes iestāžu paziņotais pasākums, kurā ierosināts piemērot daļiņu emisijas robežvērtību, kas noteikta *Euro 5* priekšlikumā, lielā mērā samazinās ierosināto ieviešanas termiņu. Tas savukārt ievērojami ietekmēs automobiļu ražotājus, spiežot tos pārkārtot ražošanu atbilstīgi Nīderlandes tiesību aktiem vai prasot tiem samazināt Nīderlandes tirgum domāto modeļu skaitu. Jāatzīmē, ka šajā sakarā ne visi pašreiz pieejamie M_1 un N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļu veidi ir aprīkoti ar daļiņu filtru. Nīderlandes iestādes informēja Komisiju, ka vairāku veidu pasažieru automobiļi ar dīzeļmotoru, kas aprīkoti ar daļiņu filtriem, jau ir pieejami vai drīz būs pieejami Nīderlandes tirgū. Tomēr Komisija atzīmē, ka saskaņā ar Komisijai pieejamo informāciju (2005. gada decembris) no apmēram 710 pasažieru automobiļu dažādajiem veidiem vismaz 240 Nīderlandes tirgū nav pieejami ar daļiņu filtru un tos tādējādi izņems no tirgus, ja paziņoto pasākumu pieņems. Dažiem modeļiem tikai lielākie motori ir aprīkoti ar daļiņu filtriem; tātad Nīderlandes pasākums izslēgtu no valsts tirgus mazākus un degvielas ziņā ekonomiskākus motorus tiem modeļiem, kas neatbilstu ES noteiktajai politikai par oglekļa dioksīda emisijas samazināšanu.

(51) Nīderlandes iestādes informēja Komisiju, ka paredzamais pasākums ietilpst pasākumu kopumā (budžeta dienas pasākumu kopums), kura mērķis ir uzlabot gaisa kvalitāti Nīderlandē. Šis pasākumu kopums galvenokārt vērsts uz transporta pasākumiem, jo izplūdes gāzu daļiņas ir vienas no bīstamākajām daļiņām. Pasākumos tostarp ietvertas subsīdijas daļiņu filtru uzstādīšanai jaunos un vecākos automobiļos ar dīzeļmotoru, stimuli "tīra" vietējā transporta, kravu transporta un kuģniecības izveidei, kā arī stimuli "tīras" degvielas izmantošanai. Ir uzsākti rentabilitātes pētījumi subsīdijām, kas paredzētas vecāku automobiļu (ar dīzeļmotoru) norakstīšanai lūžņos. Turklāt pasākumu kopumā ietilpst citi vispārēji transporta pasākumi un pasākumi, kas attiecas uz rūpniecību un lauksaimniecību. Tiks veikti arī vietēji pasākumi, kas ietekmēs valsts infrastruktūru, tādi kā ātruma ierobežojumu samazināšana uz dažiem ceļiem. Visbeidzot pasākumu kopums domāts tam, lai veiktu darbības vietējā līmenī, kā piemēram, izstrādājot pilsētu gaisa kvalitātes plānus, piešķirot papildu līdzekļus mazāk piesārņojoša vietējā transporta veicināšanai komūnās un reģionos, un atmaksājot lielu daļu no papildizmaksām, kas radušās, ieviešot maza piesārņojuma tehnoloģijas, piemēram, daļiņu filtrus. Bez visa minētā ir paredzēts atbalsts komūnām, kas atļauj piekļuvi pilsētu centram tikai zema piesārņojuma vai klusiem transportlīdzekļiem.

(52) Nīderlandes iestādes sniedz pārskatu par visiem pasākumiem, ko tās ir paredzējušas ieviest, pievienojot saistīto izmaksu un ieguvumu novērtējumu. Jāatzīmē, ka dažus no plānotajiem pasākumiem, kas ir daļa no "budžeta dienas pasākumu kopuma", var raksturot kā "stingrus", citus kā "elastīgus". "Stingrie" pasākumi ir jau definētas konkrētas darbības, kuru finansējums ir nokārtots un par kuriem atbild centrālās valsts varas iestādes. Par "elastīgo" pasākumu veikšanu vēlāk izlemj citas iestādes (piemēram, Eiropas Savienība), un bieži to juridiskā forma un finansējums vēl nav noteikts vai arī tie nav centrālās valdības kompetencē.

(53) Lai noteiktu, vai paziņotais pasākums ir proporcionāls izvirzītajiem mērķiem, Komisija uzskata, ka ir jāizvērtē, vai Nīderlandes iestādes var veikt alternatīvus pasākumus, kuru rezultātā būtu sasniegts tāds pats ieguvums daļiņu emisijas samazināšanas jomā (jo īpaši sevišķi smalko daļiņu), bet kam vienlaikus nebūtu pārāk graujoša ietekme uz iekšējo tirgu. Pirmais solis šādā analīzē ir novērtēt iespējamos ieguvumus, kas varētu rasties, pateicoties paziņoto pasākumu ieviešanai.

(54) Nīderlandes iestādes uzskata, ka, ieviešot prasību M_1 un N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoriem uzstādīt daļiņu filtrus no 2007. gada 1. janvāra, daļiņu emisija 2010. gadā samazināsies par apmēram 0,4 līdz 0,5 kilotonnām (kt), kas ir apmēram 50 % no samazinājuma, ko iegūs, ieviešot vispārējo Nīderlandes transporta pasākumu kopumu. Šos skaitļus var izskaidrot ar faktu, ka paziņojuma iesniegšanas brīdī 10 % no visiem automobiļiem bija transportlīdzekļi ar dīzeļmotoriem, kas aprīkoti ar daļiņu filtriem, un pieņemot, ka *Euro 5* regula stāsies spēkā agrākais 2008. gada 1. jūlijā jauniem transportlīdzekļu veidiem un 2010. gada 1. janvārī – jauniem transportlīdzekļiem.

(55) Komisija atzīst, ka Nīderlandes iestādes no 2005. gada 1. jūnija ir īstenojušas nodokļu stimulu shēmu, lai jaunus automobiļus ar dīzeļmotoru aprīkotu ar daļiņu filtriem. Komisija atzīmē, ka dokumentā "Budžeta dienas pasākumu kopuma novērtējums attiecībā uz gaisa kvalitāti 2005. gadā" (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005*) Nīderlandes iestādes ir sniegušas šīs nodokļu stimulu shēmas ietekmes novērtējumu. Tās pieņem, ka šā pasākuma rezultātā un, ņemot vērā to, ka *Euro 5* standarts stāsies spēkā agrākais 2008. gada 1. jūlijā jauniem transportlīdzekļu veidiem un 2010. gada 1. janvārī jauniem transportlīdzekļiem, 2008. gadā 70–90 % no Nīderlandē pārdotajiem jaunajiem automobiļiem ar dīzeļmotoru būs aprīkoti ar daļiņu filtru. Attiecīgie skaitļi par iepriekšējiem gadiem ir 40–60 % 2006. gadam un 60–80 % 2007. gadam. Komisija tāpēc secina, ka salīdzinājumā ar pamatscenāriju, kurā stimulu shēma jauniem automobiļiem ar dīzeļmotoru ir jau spēkā, un, ņemot vērā to, ka Eiropā vērojama neatkarīga tendence aprīkot transportlīdzekļus ar dīzeļmotoriem ar daļiņu filtriem, papildu ieguvums no paziņoto noteikumu ieviešanas būs ievērojami zemāks nekā aplēstie ieguvumi daļiņu emisijas samazinājumam 0,4 līdz 0,5 kt robežās 2010. gadā. Komisija uzskata, ka ietekme būs apmēram 0,05 kt robežās ([12]). Jāatzīmē arī, ka esošo nodokļu stimulu shēmas ietekmi var vēl pastiprināt, kombinējot to ar citiem papildu pasākumiem, piemēram, saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem izstrādātiem selektīviem aizliegumiem transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoru, kas neatbilst noteiktam daļiņu emisijas līmenim, pārvietoties noteiktos rajonos. Citu dalībvalstu pieredze rāda, ka bieži vien pietiek ar paziņojumu par šādu selektīvu aizliegumu ieviešanu, lai ietekmētu lēmumus iegādāties transportlīdzekli ar dīzeļmotoru, kam uzstādīts daļiņu filtrs, vai transportlīdzekli bez dīzeļmotora.

(56) Nīderlandes iestādes uzskata, ka nekādi citi valsts pasākumi ar mazāku ietekmi uz tirgu nedos tādu pašu rezultātu kā paziņotais pasākums. Tomēr Komisija atzīmē, ka dokumentā "Budžeta dienas pasākumu kopuma novērtējums attiecībā uz gaisa kvalitāti 2005. gadā" (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005*) Nīderlandes iestādes nepārprotami apgalvo, ka ir arī alternatīvas, izmaksu ziņā efektīvākas iespējas, kas sniegtas "prinsjesdag pasākumu kopumā". Jo īpaši tās uzskata, ka izmaksu ziņā visizdevīgākais veids, kā samazināt emisijas koncentrāciju gan Nīderlandes reģionu, gan vietējā līmenī, būtu ieviest papildu maksu politiku transporta nozarē. Kopējais ieguvums sabiedrībai no šī risinājuma pārsniegtu tā izmaksas. Spriežot pēc Nīderlandes iestāžu aplēsēm, izveidojot dažādus automobiļu nodokļus un ieviešot ceļu nodevas, 2010. gadā emisijas varētu samazināt apmēram līdzīgā mērā, kā ar pasākumiem, kas ierosināti "budžeta dienas pasākumu kopumā". Tas nozīmē, ka šāda politika ļautu veikt daļiņu emisijas samazinājumu par 4 līdz 10 reizēm lielākā apjomā nekā paziņotais pasākums ([12]).

(57) Nīderlandes iestādes atzīmē, ka īstermiņa ieguvums saistībā ar no vietas un laika atkarīgām ceļa nodevām daudz neatšķiras no ieguvumiem saistībā ar "budžeta dienas" pasākumiem. Tomēr "budžeta dienas" pasākumi ir mazāk iedarbīgi saistībā ar gaisa kvalitātes uzlabošanu līdz 2020. gadam. Tās secina, ka lai gan no vietas un laika atkarīga ceļa nodeva izmaksā valdībai vairāk kā "budžeta dienas" pasākumi, tā ievērojami veicinātu labklājību (1–1,5 miljardi EUR gadā). Turklāt līdz ar ceļu nodevu ieviešanu samazinātos arī citas sociālās problēmas, piemēram, trokšņi, zema transporta drošība un sastrēgumi. Beidzot tās atzīst, ka pasākumi, kas ierosināti "budžeta dienas" priekšlikumos, ir otrais labākais risinājums salīdzinājumā ar papildu maksu politikas ieviešanu transporta nozarē.

([12]) Skat. *TNO* ziņojuma 38. lpp.

(58) Balstoties uz Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju, Komisija atzīmē, ka papildu maksu politika transporta nozarē, šķiet, ir izmaksu ziņā efektīvāka par paziņoto pasākumu, un tā varētu sniegt lielāku ieguvumu saistībā ar sevišķi smalko daļiņu emisiju, vienlaicīgi neradot šķēršļus iekšējā tirgus darbībai. Šā pasākuma efektivitāti pastiprinātu tā sasaiste ar esošo nodokļu stimulu shēmu un to vēl vairāk pastiprinātu, ja pašvaldības, kā minēts iepriekš, ieviestu citus papildu pasākumus, tādus kā aizliegumu izmantot transportu piesārņojumu radošus vecākus transportlīdzekļus. Komisija atzīmē, ka šo pēdējo pasākumu veidu efektīvi un plaši pieņēmušas citu dalībvalstu pašvaldības, kurām jārisina līdzīgas gaisa kvalitātes problēmas, kā Nīderlandē.

(59) Turklāt Komisija uzskata, ka Nīderlandes iestādes varētu arī pastiprināt dažus no "stingrajiem" pasākumiem, kas ietverti "budžeta dienas" kopumā. Piemēram, aprīkojot esošos transportlīdzekļus ar dīzeļmotoru ar daļiņu filtru, varētu sasniegt augstākus emisiju samazinājumus par tiem, kuru aplēses iesniegušas Nīderlandes iestādes, ja palielinātu šim nolūkam paredzēto budžetu un ja daļiņu filtrus uzstādītu transportlīdzekļiem, kuri pārsvarā piedalās pilsētas satiksmē (piem., taksometri). Nīderlandes iestādes lēš, ka esošo kuģu aprīkošana ar daļiņu filtru izmaksās mazāk nekā citi aprīkošanas pasākumi (daļiņu emisijas samazināšanās no 10 līdz 60 EUR uz kg ([13])) un šādas izmaksas būs zemākas par veselības aprūpes izmaksām, kas saistītas ar daļiņu emisijas koncentrāciju, kā to aprēķinājušas Nīderlandes iestādes (piem., 340 EUR uz kg pilsētvidē un 80 EUR uz kg lauku vidē). Šajā sakarā jāatzīmē, ka saskaņā ar *RAINS* modeļu prognozēm, lai gan turpmākajos gados daļiņu emisijas apjoms no pasažieru automobiļiem ar dīzeļmotoru relatīvi pazemināsies, pieaugs iekšzemes kuģu un jūras transporta emisijas apjoms.

(60) Nīderlandes iestādes varētu arī agrāk ieviest dažus no "elastīgajiem" pasākumiem, kas iekļauti "budžeta dienas" kopumā un kas ir Nīderlandes valdības kompetencē. Šajā sakarā jāatzīmē, ka "budžeta dienas" priekšlikuma pasākumu kopuma visu "elastīgo" pasākumu rezultātā aprēķinātais daļiņu emisijas samazinājums pārsniedz visu "stingro" pasākumu samazinājumu. Jo īpaši, ņemot vērā Nīderlandes iestāžu aplēses, kombinēto "gaisa mazgāšanas sistēmu" ieviešana intensīvajā lopkopībā 2010. gadā samazinātu daļiņu emisiju par 4,4 kt. Šis samazinājums ir ievērojami augstāks par gaidāmo daļiņu emisijas samazināšanos, ko radītu paziņotā pasākuma īstenošana (0,05 kt, skatīt iedaļu 55). Iespējams, ka šis pasākums būtu iedarbīgāks mazāk apdzīvotos rajonos nekā pilsētās. Tomēr, ņemot vērā sagaidāmo samazinājuma apjomu daļiņu fona koncentrācijā un tā labvēlīgo ietekmi sabiedrības veselības aizsardzības jomā, būtu vērts padomāt par tā agrāku īstenošanu.

(61) Komisija uzskata, ka Nīderlandes iestāžu sniegtā informācija nepārprotami norāda, ka tās varētu veikt mazāk ierobežojošus pasākumus par paziņotajiem, lai sasniegtu vides un veselības aizsardzības mērķus. Tā kā ar paziņoto pasākumu netiktu ievērota EK tipa apstiprinājuma sistēma transportlīdzekļiem, alternatīvie pasākumi principā nebūtu atkāpe no esošajiem EK saskaņošanas pasākumiem. No Nīderlandes iesniegtā dokumenta nav skaidrs, kāpēc tās iestādes galu galā neierosināja šādus pasākumus, lai gan tās neizslēdza tādu iespēju un šie pasākumi varētu sniegt vismaz tāda paša daļiņu emisijas apjoma samazināšanos kā paziņotais pasākums. Komisija šajā sakarā uzsver, ka starp daudzajām iespējām, ar kuru palīdzību var sasniegt augstu vides un cilvēka veselības aizsardzības līmeni, dalībvalstīm būtu jāizvēlas tās, kas mazāk ietekmē iekšējo tirgu.

(62) Nobeidzot, Komisija uzskata, ka ir pierādījumi tam, ka paredzētais valsts pasākums nav visierobežojošākais pasākums noteiktā vides aizsardzības un cilvēka veselības aizsardzības līmeņa nodrošināšanai un ka pēc tā pieņemšanas tas būs šķērslis iekšējā tirgus darbībai.

4. *Starptautiskais konteksts*

(63) Komisija vēlas izteikt dažus apsvērumus attiecībā uz paredzamā pasākuma starptautisko aspektu. Ar Padomes 1997. gada 27. novembra Lēmumu par Eiropas Kopienas pievienošanos ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai,

([13]) Skat *TNO* ziņojuma 41. lpp.

kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām (Pārskatītais 1958. gada nolīgums) ([14]) Eiropas Kopiena pievienojās ANO/EEK Noteikumiem 83 ([15]), ko pieņēma saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumu par vienotu tehnisko prasību apstiprināšanu transportlīdzekļiem ar riteņiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzmontēt un/vai izmantot transportlīdzekļos ar riteņiem, kā arī par to apstiprinājumu savstarpēju atzīšanu, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām ("Pārskatītais 1958. gada nolīgums") Šajos noteikumos paredzētās emisijas robežvērtības un to piemērošanas joma ir tāda pati kā Direktīvai 70/220/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/69/EK. Saskaņā ar 1958. gada nolīguma 3. pantu "Transportlīdzekļus ar riteņiem, aprīkojumu vai detaļas, kuriem tipa apstiprinājumu piešķīra līgumslēdzēja puse saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu un kuri ir izgatavoti vai nu līgumslēdzējas puses, kas piemēro attiecīgos noteikumus, teritorijā, vai arī citā valstī, kuru izvēlējusies līgumslēdzēja puse, kas ir pienācīgi apstiprinājusi attiecīgo transportlīdzekļu ar riteņiem, aprīkojuma vai detaļu tipus, uzskata par atbilstošiem visu to līgumslēdzēju pušu tiesību aktiem, kas piemēro minētos noteikumus ar tipa apstiprinājuma palīdzību".

(64) Pasākums, par kuru paziņojušas Nīderlandes iestādes, neietver noteikumus, kas ļautu izmantot transportlīdzekļus, kuriem piešķirts tipa apstiprinājums atbilstoši ANO/EEK Noteikumiem 83. Tādējādi minētais pasākums radītu šķēršļus citu līgumslēdzēju pušu tādu transportlīdzekļu ienākšanai Nīderlandes tirgū, kuri atbilst Noteikumu 83 prasībām. Tāpēc, ja šo pasākumu pieņemtu, tas būtu 1958. gada nolīguma pārkāpums. Saskaņā ar Tiesas praksi Kopienas tiesību aktus jāinterpretē cik iespējams atbilstoši Kopienas starptautiskajām saistībām. Tāpēc Komisijai jānodrošina, ka Kopiena izpilda pienākumus saskaņā ar 1958. gada nolīgumu. Tas nozīmē, ka Nīderlandei jāievēro ANO/EEK Noteikumi 83. Šo noteikumu neievērošana var apdraudēt to, ka citas līgumslēdzējas puses atzīst ES tipa apstiprinājumus, un tādējādi izteikti nesamērīgi ietekmēt ES transportlīdzekļu eksportu uz šīm valstīm.

IV. **SECINĀJUMS**

(65) Ņemot vērā apstākļus, kuri tai ir zināmi, lai novērtētu saistībā ar paziņotajiem valsts pasākumiem iesniegto pamatojumu priekšrocības, un ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisija uzskata, ka Nīderlandes Karalistes 2005. gada 2. novembrī iesniegtā prasība ieviest valsts noteikumus, ar ko atkāpjas no Direktīvas 98/69/EK,

— ir pieņemama,

— neatbilst EK Līguma 95. panta nosacījumiem. Nīderlande nav parādījusi, ka pastāv īpaša problēma saistībā ar Direktīvu 98/69/EK. Pat ja tiktu atzīts, ka Nīderlande ir pierādījusi to, ka pastāv īpaša problēma saistībā ar Direktīvu 98/69/EK, Komisija uzskata, ka paziņotais pasākums nav proporcionāls izvirzītajiem mērķiem.

(66) Tāpēc Komisijai ir pamats uzskatīt, ka paziņotos valsts noteikumus nevar apstiprināt atbilstoši EK Līguma 95. panta 6. punktam,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts noteikumi, kas nosaka obligātu robežvērtību 5 mg uz kilometru daļiņu emisijai no kravas automobiļiem, kuru pieļaujamais maksimālais svars ir 1 305 kg (N_1 kategorijas I klases transportlīdzekļi), un vieglajiem automobiļiem (M_1 kategorijas transportlīdzekļi), par kuriem saskaņā ar EK Līguma 95. panta 5. punktu ir paziņojusi Nīderlandes Karaliste, tiek noraidīti.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Nīderlandes Karalistei.

Briselē, 2006. gada 3. maijā

Komisijas vārdā —
Komisijas loceklis
Günter VERHEUGEN

([14]) OV L 346, 17.12.1997., 78. lpp.
([15]) ANO/EEK Noteikumi Nr. 83 "Kopēji noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz piesārņotāju emisiju saistībā ar motora degvielas prasībām".