II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 3 de Maio de 2006

relativa ao projecto de disposições nacionais notificado pelo Reino dos Países Baixos, por força do n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE, que fixa os limites das emissões de partículas dos veículos equipados com motores diesel

[notificada com o número C(2006) 1791]

(Apenas faz fé o texto em língua neerlandesa)

(2006/372/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente os n.os 5 e 6 do artigo 95.º,

Considerando o seguinte:

I. FACTOS

1. Legislação comunitária aplicável

(1) A Directiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos gases provenientes dos motores de ignição comandada que equipam os veículos a motor [1] fixa um valor-limite para as emissões de partículas de 25 miligramas por quilómetro (ver ponto 5.3.1.4 do anexo I da directiva) para veículos com motores diesel da categoria M, tal como indicado no anexo II, secção A, da Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques [2] — exceptuando os veículos com massa máxima superior a 2 500 kg — e N_1, classe I. Esse valor-limite é aplicável, desde 1 de Janeiro de 2005, aos novos modelos de veículos e, desde 1 de Janeiro de 2006, aos novos veículos. A directiva fixa igualmente um valor-limite para as emissões de partículas de 40 miligramas por quilómetro para os veículos com motores diesel da categoria N_1, classe II, e um valor-limite para emissões de partículas de 60 miligramas por quilómetro para veículos com motores diesel da categoria N_1, classe III, e da categoria M com massa máxima superior a 2 500 kg. Estes dois últimos limites são aplicáveis, desde 1 de Janeiro de 2006, a novos modelos de veículos e, a partir de 1 de Janeiro de 2007, aos novos veículos.

(2) Em conformidade com o n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 98/69/CE« (…) os Estados-Membros não podem, por motivos relacionados com a poluição do ar por emissões de veículos a motor:

— recusar a homologação CE nos termos do n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE, nem

— recusar a homologação de âmbito nacional, nem

— proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos nos termos do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE,

se os mesmos satisfizerem os requisitos da Directiva 70/220/CEE, alterada pela presente directiva.».

(3) Em 21 de Dezembro de 2005, a Comissão adoptou uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões e ao acesso a informação sobre a reparação de veículos, que altera a Directiva 72/306/CEE e a Directiva …/…/CE (proposta Euro 5) [3]. A proposta reduz o limite das emissões de partículas dos veículos com motores diesel para 5 miligramas por quilómetro. Esse novo valor-limite será aplicável aos novos modelos de veículos das categorias M e N_1, classe I, após 18 meses mais 1 dia a contar da data de entrada em vigor do regulamento e aos novos veículos das categorias M e N_1, classe I, após 36 meses a contar da data de entrada em vigor do regulamento.

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

(4) A Directiva 99/30/CE do Conselho, de 22 de Abril de 1999, relativa a valores-limite para o dióxido de enxofre, dióxido de azoto e óxidos de azoto, partículas em suspensão e chumbo no ar ambiente [4], que deve ser conjugada com a Directiva 96/62/CE do Conselho, de 27 de Setembro de 1996, relativa à avaliação e gestão da qualidade do ar ambiente [5], fixa valores-limite para concentrações no ar ambiente de PM_{10}, definidas como «partículas em suspensão susceptíveis de passar através de um filtro selectivo com 50 % de eficiência para um diâmetro aerodinâmico de 10 μm». Nos termos do artigo 5.º da Directiva 99/30/CE, esses valores-limite são juridicamente vinculativos desde 1 de Janeiro de 2005. Nos termos do anexo III da mesma directiva, o valor-limite anual para a protecção da saúde humana é de 40 $\mu g/m^3$, enquanto o valor-limite durante 24 horas para a protecção da saúde humana é 50 $\mu g/m^3$, a não exceder mais de 35 vezes em cada ano civil.

(5) O n.º 3 do artigo 7.º da Directiva 96/62/CE prevê que «os Estados-Membros devem estabelecer planos de acções a tomar de imediato para os casos de risco de ultrapassagem dos valores-limite e/ou dos limiares de alerta, a fim de reduzir o risco de ultrapassagem e limitar a sua duração. Estes planos podem prever, conforme o caso, medidas de controlo e, se necessário, de suspensão das actividades, inclusive do trânsito automóvel, que contribuam para a ultrapassagem dos valores-limite.».

2. **Disposições nacionais notificadas**

(6) O Reino dos Países Baixos notificou a Comissão de um projecto de decreto que prevê a imposição de um valor-limite obrigatório de 5 mg por quilómetro para as emissões de partículas dos veículos comerciais com um peso máximo admissível de 1 305 kg (veículos da categoria N_1, classe I) e dos automóveis de passageiros (veículos da categoria M_1), tal como definido nas alíneas h) e at) do n.º 1 do artigo 1.º do *Voertuigreglement*. O decreto seria aplicável a todos os veículos referidos usados pela primeira vez após 31 de Dezembro de 2006 e equipados com motores diesel. Isto implicaria que esses veículos estivessem equipados com filtros de partículas.

(7) A medida notificada pelas autoridades neerlandesas constitui uma alteração à legislação relativa aos requisitos permanentes que devem ser cumpridos pelos veículos e seus componentes ao longo da sua vida útil (*Voertuigreglement*). Os controlos de conformidade com estes requisitos permanentes são executados no âmbito do procedimento de inspecção regular de veículos e podem ser realizados pela polícia.

(8) Segundo a exposição de motivos, a medida notificada não se refere ao procedimento de homologação. Ao que parece, as autoridades neerlandesas não recusariam o registo de veículos com homologação CE obtida num outro Estado-Membro e continuariam a conceder a homologação a veículos que cumpram o disposto na Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE. Contudo, a primeira vez que estes veículos forem submetidos a uma inspecção técnica, ou sempre que forem submetidos a um controlo pela polícia, serão considerados não conformes à medida notificada.

(9) Em conclusão, a medida notificada impõe uma proibição à utilização de novos veículos das categorias N_1, classe I, e M_1 com uma emissão de partículas superior a 5 mg/km a partir de 1 de Janeiro de 2007.

II. **PROCEDIMENTO**

(10) Por carta de 2 de Novembro de 2005, o Reino dos Países Baixos notificou a Comissão, por força do n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE, da sua intenção de adoptar um projecto de decreto que prevê disposições regulamentares para limitar as emissões de partículas dos veículos com motores diesel, em derrogação do disposto na Directiva 98/69/CE.

(11) Por carta de 23 de Novembro de 2005, a Comissão informou o Governo neerlandês de que recebera a notificação, por força do n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE, e que o período de seis meses para a examinar, nos termos do n.º 6 do artigo 95.º, tivera início em 5 de Novembro de 2005, no dia seguinte à recepção da notificação.

(12) Por carta de 17 de Janeiro de 2006, a Comissão informou os outros Estados-Membros da notificação recebida do Reino dos Países Baixos. A Comissão publicou também uma comunicação relativa à notificação no *Jornal Oficial da União Europeia* [6] para informar as outras partes interessadas das disposições nacionais que o Reino dos Países Baixos tenciona introduzir, assim como da fundamentação invocada para o efeito.

(13) Por carta de 10 de Março de 2006, as autoridades dos Países Baixos informaram a Comissão de um relatório recente, elaborado pela agência de avaliação ambiental dos Países Baixos, intitulado «Uma nova compreensão da amplitude da problemática das partículas», que mostra que os níveis de PM_{10} são 10-15 % mais baixos do que o suposto anteriormente.

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

(14) A fim de avaliar os argumentos apresentados pelas autoridades neerlandesas, a Comissão pediu o parecer técnico científico de um consórcio de consultores coordenado pela Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek — TNO (organização neerlandesa para a investigação científica aplicada). O consórcio apresentou um relatório à Comissão em 27 de Março de 2006 ([7]).

III. APRECIAÇÃO JURÍDICA

1. Análise da admissibilidade

(15) O teor do n.º 5 artigo 95.º do Tratado CE é o seguinte: «(…) se, após a adopção de uma medida de harmonização pelo Conselho ou pela Comissão, um Estado-Membro considerar necessário adoptar disposições nacionais baseadas em novas provas científicas relacionadas com a protecção do meio de trabalho ou do ambiente, ou motivadas por qualquer problema específico desse Estado-Membro, que tenha surgido após a adopção da referida medida de harmonização, notificará a Comissão das disposições previstas, bem como dos motivos da sua adopção.»

(16) A notificação apresentada pelas autoridades neerlandesas destina-se a obter autorização para a introdução de novas disposições nacionais consideradas não conformes ao disposto na Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE. Esta directiva constitui uma medida de harmonização total dos requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que respeita às emissões. Fixa um valor-limite de 25 miligramas por quilómetro para as emissões de partículas dos automóveis com motores diesel e das furgonetas ligeiras.

(17) Ao comparar as disposições da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE, com as medidas nacionais notificadas pelas autoridades neerlandesas, verifica-se que a proposta neerlandesa define requisitos mais rigorosos para a inspecção técnica de veículos a motor, por motivos relacionados com a poluição do ar provenientes das suas emissões, do que os previstos pela directiva. Em especial, a medida notificada impõe um valor-limite obrigatório de 5 mg por quilómetro para as emissões de partículas dos veículos comerciais com um peso admissível máximo de 1 305 kg (veículos da categoria N_1, classe I) e dos automóveis de passageiros (veículos da categoria M_1), impedindo assim a utilização de veículos destas categorias conformes ao disposto na Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE. É de salientar que a directiva deixaria de produzir efeitos se os Estados-Membros pudessem impor requisitos diferentes aos veículos, por motivos relacionados com a poluição do ar proveniente das suas emissões, para efeitos de inspecções técnicas. De facto, uma homologação CE deve continuar a ser válida durante vários anos e, certamente, muito para além da primeira inspecção do veículo. Qualquer outra interpretação permitiria aos Estados-Membros contornar o sistema de homologação CE.

(18) Em conformidade com o exigido pelo n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE, os Países Baixos notificaram a Comissão do teor exacto das disposições que pretendem introduzir e que vão para além do disposto na Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE. O pedido foi acompanhado de uma explicação dos motivos que, no entender das autoridades neerlandesas, justificam a introdução das disposições.

(19) Por conseguinte, a notificação apresentada pelos Países Baixos com o propósito de obter a aprovação para a introdução das disposições nacionais que derrogam as disposições da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE, é considerada admissível nos termos do n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE.

2. Avaliação dos fundamentos

(20) Nos termos do artigo 95.º do Tratado CE, a Comissão tem de verificar se foram cumpridas todas as condições que permitem a um Estado-Membro utilizar as possibilidades de derrogação previstas neste artigo.

(21) A Comissão deve, consequentemente, avaliar se foram cumpridas as condições previstas no n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE. Este artigo exige que, se um Estado-Membro considerar necessário adoptar disposições nacionais que derrogam uma medida de harmonização, deverá fundamentar tal adopção nos seguintes pressupostos:

a) Novas provas científicas relacionadas com a protecção do ambiente ou do meio de trabalho;

b) Um problema específico do Estado-Membro, que tenha surgido após a adopção da medida de harmonização.

(22) Além disso, em conformidade com o n.º 6 do artigo 95.º do Tratado CE, sempre que considerar que a introdução de tais disposições nacionais se justifica, a Comissão deve verificar se as mesmas não constituem um meio de discriminação arbitrária, uma restrição dissimulada ao comércio entre os Estados-Membros ou um obstáculo ao funcionamento do mercado interno.

(23) De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, qualquer excepção ao princípio da aplicação uniforme do direito comunitário e da unidade do mercado interno deve ser interpretada estritamente. O n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE prevê uma excepção aos princípios de aplicação uniforme do direito comunitário e de unidade do mercado. Essa excepção deve, pois, ser interpretada de tal modo que o seu âmbito não ultrapasse os casos por ela formalmente previstos.

([7]) Relatório da TNO, OR.VM06.013.1/IJR: «Avaliação do pedido neerlandês de derrogação à Directiva 98/69/CE», de 27 de Março de 2006 (em seguida referido como o «relatório da TNO»).

(24) Dentro do prazo definido pelo n.º 6 do artigo 95.º do Tratado CE, a Comissão, ao verificar se as medidas nacionais notificadas por força do n.º 5 do artigo 95.º são justificadas, tem de se basear nos «motivos» apresentados pelo Estado-Membro que apresentou a notificação. Tal significa que, em conformidade com as disposições do Tratado CE, a responsabilidade de provar que as medidas nacionais são justificadas incumbe ao Estado-Membro que apresenta o pedido. Tendo em conta o procedimento definido no artigo 95.º do Tratado CE, que inclui um prazo estrito para a adopção de uma decisão, a Comissão tem normalmente de limitar-se a examinar a pertinência dos elementos apresentados pelo Estado-Membro requerente, sem ter de encontrar, de moto próprio, possíveis razões ou justificações.

1. *Existência de novas provas científicas*

(25) De acordo com as autoridades neerlandesas, o pedido em questão justifica-se uma vez que, após a adopção da Directiva 98/69/CE, surgiram novas provas científicas sobre os efeitos das partículas no ambiente e na saúde. Estas novas informações mostram que emissões excessivas de partículas têm efeitos nocivos na saúde humana, tais como mortes prematuras e perturbações das funções pulmonares.

(26) Os documentos apresentados pelos Países Baixos relativos às novas provas científicas sobre os efeitos das partículas no ambiente e na saúde incluem estudos, publicações e recensões nacionais e internacionais sobre o assunto. Esses documentos proporcionam uma panorâmica global do conhecimento científico actual no tocante ao espectro de efeitos sobre a saúde relacionados com a exposição a partículas que veio a lume após a adopção da Directiva 98/69/CE.

(27) As autoridades neerlandesas sublinham que a ligação entre a exposição a partículas em suspensão na atmosfera e o espectro de efeitos sobre a saúde foi provada e tem recebido destaque em muitas publicações científicas recentes. Os efeitos das partículas na saúde podem dividir se em dois tipos: os que resultam de períodos de exposição relativamente curtos («agudos») e os que resultam de uma exposição prolongada («crónicos»). Os estudos apresentados pelos Países Baixos demonstram que, embora os efeitos de uma exposição de curta duração não sejam negligenciáveis, uma exposição prolongada a partículas em suspensão na atmosfera tem impactos mais significativos. Os efeitos relacionados com uma exposição de curta duração incluem: reacções inflamatórias nos pulmões, sintomas respiratórios, efeitos nocivos sobre o sistema cardiovascular e um aumento do consumo de medicamentos, das hospitalizações e da mortalidade. Os efeitos relacionados com uma exposição prolongada abrangem: aumento dos sintomas respiratórios das vias aéreas inferiores e doenças pulmonares obstrutivas crónicas, reduções da função pulmonar em crianças e adultos e da esperança de vida, devido sobretudo à mortalidade cardiopulmonar e, provavelmente, ao cancro do pulmão.

(28) As autoridades neerlandesas apresentaram documentos que revelam que, se bem que os efeitos sobre a saúde de várias subfracções e das várias fontes de partículas não fossem inteiramente claros, estudos epidemiológicos e toxicológicos recentes demonstraram que as partículas geradas por processos de combustão, como fuligem de motores diesel, são particularmente importantes pelos seus efeitos sobre a saúde. As partículas derivadas da combustão primária produzem efeitos especialmente nocivos para a saúde devido à sua composição (presença dos metais transitórios e compostos orgânicos reactivos) e ao seu tamanho muito reduzido. Por causa do seu tamanho reduzido, as partículas derivadas da combustão têm o potencial de iludir os mecanismos de defesa do corpo humano e de penetrar na corrente sanguínea e nos vários tecidos. As autoridades neerlandesas assinalam o facto de os estudos epidemiológicos de grande escala em populações não terem permitido identificar um limiar de concentração abaixo do qual as partículas atmosféricas não produzam quaisquer efeitos na mortalidade e morbilidade.

(29) As autoridades neerlandesas consideram que, não obstante não ser possível presentemente quantificar de forma satisfatória os impactos das partículas na saúde, por motivos de defesa da saúde da população neerlandesa e com base no princípio da precaução, é essencial actuar tão rapidamente quanto possível para reduzir o mais possível a exposição às partículas de fuligem geradas pelo tráfego rodoviário.

(30) Na perspectiva das autoridades neerlandesas, estudos científicos recentes demonstram que grupos da população vulneráveis estão sujeitos a riscos sanitários mais elevados associados às partículas. Estes grupos incluem os que são congenitamente mais sensíveis aos efeitos da exposição a partículas (isto é, as pessoas com predisposição genética, crianças de tenra idade, os idosos, as pessoas que sofrem de perturbações respiratórias e doenças pulmonares), os que se tornam mais sensíveis em resultado de factores ambientais, sociais ou do seu comportamento pessoal e os que estão expostos a quantidades excepcionalmente grandes de poluentes atmosféricos em consequência de viverem perto de uma estrada principal ou de passarem muitas horas ao ar livre. Em virtude do facto de, nos Países Baixos, uma grande parte da população viver num ambiente urbano e na proximidade de estradas com muito tráfego, as autoridades neerlandesas afirmam que o risco sanitário associado às partículas para a população é considerável.

(31) A Comissão salienta que os efeitos relacionados com as concentrações de partículas no ambiente e na saúde já eram, em grande parte, conhecidos antes da adopção da Directiva 98/69/CE. Já se tinha a impressão de que as partículas mais pequenas tinham impactos mais significativos na saúde do que as partículas mais grosseiras. Contudo, o número de estudos disponíveis sobre esta matéria era escasso. Desde então, tem sido efectuado um grande número de novos estudos epidemiológicos sobre os múltiplos aspectos da exposição e dos efeitos das partículas na saúde, demonstrando, com particular evidência, que as partículas finas são mais perigosas do que as de maior tamanho ([8]). A disponibilidade desses novos estudos levou a Organização Mundial da Saúde a produzir actualizações das suas «Orientações sobre a qualidade do ar para a Europa» no domínio das partículas em 2000, 2003 e 2004 ([9]).

(32) À luz do exposto, dir-se-ia que os Países Baixos apresentaram novas provas científicas relativas à protecção do ambiente, em conformidade com o disposto no n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE. Essas provas científicas não estavam disponíveis aquando da adopção da Directiva 98/69/CE.

2. *Problema específico dos Países Baixos que surgiu após a adopção da Directiva 98/68/CE*

(33) As autoridades neerlandesas consideram que os Países Baixos estão a enfrentar um problema específico que surgiu após a adopção da Directiva 98/69/CE. Em primeiro lugar, afirmam que os Países Baixos se têm vindo a confrontar com dificuldades, desde há cerca de um ano e meio, para cumprirem a Directiva 99/30/CE. Em segundo lugar, sublinham que o número de automóveis com motores diesel aumentou nos Países Baixos, devido a preços da gasolina mais elevados, a uma maior oferta de modelos de automóveis com motores diesel e a uma eficácia consideravelmente melhorada do rendimento e do consumo de combustível dos motores diesel. Quando a Directiva 98/69/CE foi adoptada, não era esperado um tal aumento da quota de automóveis com motores diesel. A quota de automóveis com motores diesel aumentou de uma percentagem inferior a 15 %, em 1995, para cerca de 25 %, actualmente. Em virtude de todos esses factores, a total amplitude do problema da qualidade do ar só se fez sentir após 1998.

(34) Para as autoridades neerlandesas, as partículas são motivo de grande preocupação nos Países Baixos por causa da forte densidade demográfica e de uma concentração de infra-estruturas mais elevada do que noutros países europeus. Consideram que os Países Baixos ocupam uma posição especial na Europa em virtude da sua utilização intensiva do espaço, que se caracteriza por uma forte densidade demográfica, de gado, tráfego rodoviário e indústria. Desta situação resulta, no seu entender, um nível elevado de emissões por quilómetro quadrado. Além disso, as autoridades neerlandesas afirmam que os Países Baixos têm de fazer face a um grau de poluição muito significativo proveniente do estrangeiro. Mais precisamente, 45% da concentração de partículas nos Países Baixos é causada pela actividade humana, dois terços da qual são provenientes do estrangeiro. Todavia, em zonas urbanas, a contribuição de fontes antropogénicas dos Países Baixos é de 30-45 %, sendo o trânsito uma fonte significativa.

(35) As autoridades neerlandesas afirmam que, em muitas zonas dos Países Baixos, a qualidade do ar não respeita os valores-limite comunitários para as partículas fixados na Directiva 99/30/CE. Embora as emissões de partículas nos Países Baixos tenham diminuído drasticamente entre 1990 e 2003, de acordo com as autoridades neerlandesas, por causa do grande volume de tráfego rodoviário e da elevada concentração demográfica e de edifícios nos Países Baixos, esta redução não é suficiente para combater os efeitos nocivos sobre a saúde do excesso de emissões de partículas e para se aplicar os valores-limite europeus de qualidade do ar.

(36) Segundo as autoridades neerlandesas, de entre a globalidade de emissões de partículas a nível nacional, cerca de um terço provêm do tráfego rodoviário, outro terço da indústria e um quarto, aproximadamente, da agricultura. As partículas dos gases de escape contam-se entre as mais nocivas de todas as partículas. O tráfego rodoviário constitui a principal causa de exposição, visto que essas emissões ocorrem a grande proximidade de áreas residenciais e de outras explorações sensíveis dos solos.

(37) Nos documentos intitulados «Balanço ambiental 2005» (*Milieubalans, 2005*) e «Partículas finas: uma análise mais detalhada» (*Fijn stof nader bekeken*), anexados à notificação, as autoridades neerlandesas sublinham que a concentração de partículas na atmosfera ultrapassa consideravelmente as normas europeias de qualidade do ar em vastas áreas dos Países Baixos. As autoridades neerlandesas fazem notar que, em 2010, os limites diários de qualidade do ar para as emissões de partículas serão ainda ultrapassados em larga escala. Em contrapartida, as infracções aos limites médios anuais para as partículas praticamente não se verificam. As autoridades neerlandesas assinalam que, em quase todas as cidades europeias, foram observadas infracções dos valores-limite definidos na Directiva 99/30/CE. No entanto, as infracções ocorridas nos Países Baixos, na Bélgica, na região do Ruhr, na Alemanha, e na área industrializada da Itália do Norte têm abrangido uma zona geográfica maior do que noutros Estados-Membros.

(38) As autoridades neerlandesas salientam que é impossível retirar conclusões relevantes desta informação sem ter em consideração a situação e as dimensões exactas das zonas nos vários países. As autoridades neerlandesas indicam igualmente que a determinação da qualidade do ar nos Países Baixos é realizada por processos muito precisos que utilizam a modelização detalhada do ordenamento territorial, a par das medições prescritas. Porém, só um número limitado de países da UE utiliza também modelos; bem pelo contrário, a maioria dos países limita-se

([8]) «*Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide*», Relatório de um Grupo de Trabalho da OMS, 2003.
([9]) «*Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O_3)*», Serviço Regional da OMS para a Europa, 2004.

apenas a efectuar medições da qualidade do ar. É igualmente possível que algumas diferenças possam ser explicadas pelas disparidades existentes nos factores de correcção utilizados. Os Países Baixos, por exemplo, multiplicam o resultado medido por um factor de 1,33. De acordo com as autoridades neerlandesas, alguns países seguem as indicações fornecidas pela Comissão Europeia e utilizam um factor de correcção de 1,3. A maioria dos países utiliza factores de correcção inferiores, ou não utiliza mesmo qualquer factor de correcção. Além disso, nem todos os países modelam a sua qualidade do ar até aos níveis da rua. Segundo as autoridades neerlandesas, o número de pontos nevrálgicos nos países que não modelam a sua qualidade do ar ao nível da rua é possivelmente subestimado.

(39) Por último, as autoridades neerlandesas apontam para a sua situação jurídica específica. O decreto relativo à qualidade do ar, que entrou em vigor em 2001, instituiu um regime jurídico que permite bloquear projectos de construção e expansão ou exigir a sua alteração se estes forem susceptíveis de ter um impacto negativo na qualidade do ar. No seguimento da aplicação deste regime, foram apresentadas mais de 40 objecções a projectos de desenvolvimento territorial junto das várias autoridades judiciais, incluindo o Conselho de Estado, devido a possíveis infracções ao decreto relativo à qualidade do ar. Num terço desses casos, o Conselho de Estado anulou o projecto.

(40) A Comissão sublinha que, nos Países Baixos, o contributo percentual dos transportes transfronteiriços para as emissões de partículas é mais elevado, mas não mais elevado do que noutros países do Benelux ([10]). A Comissão assinala também que os Países Baixos se caracterizam, em comparação com outros Estados-Membros, por emissões de partículas consideravelmente mais elevadas resultantes da navegação fluvial e dos transportes marítimos ([11]). É ainda de salientar que o grande porto de Roterdão não constitui uma fonte predominante de partículas, mas tem uma influência significativa na actividade e transporte dentro dos Países Baixos e em torno das suas fronteiras ([10]).

(41) Os relatórios anuais ao abrigo da Directiva 96/62/CE do Conselho indicam que os Países Baixos, em 2003, não tinham grandes problemas de excesso, quando comparados com outros Estados-Membros (como a Bélgica, Áustria, Grécia, República Checa, Lituânia, Eslovénia e Eslováquia). Uma vez que os Países Baixos ainda não apresentaram dados oficiais para 2004, não é possível comparar a situação nacional da qualidade do ar com a de outros Estados-Membros no mesmo ano. Além disso, a Comissão faz notar que, muito recentemente (Março de 2006), a agência de avaliação ambiental dos Países Baixos, NMP, publicou uma reavaliação dos níveis de PM_{10}, que indica que os níveis de PM_{10} estão 10-15 % abaixo do que previamente se supunha. Esta redução depende das zonas dos Países Baixos em causa, tendendo a ser maior nas zonas rurais do que nas cidades. De acordo com o relatório da NMP, o número de zonas onde os valores-limite de qualidade do ar serão ultrapassados será, em 2010, reduzido a metade em relação a 2005 e, em 2015, metade em relação a 2010.

(42) Com base nos relatórios anuais de 2003, e tendo em conta as novas informações transmitidas pelo Governo neerlandês e contidas no relatório da NMP, parece que subsistem dúvidas consideráveis quanto à existência de um problema específico nos Países Baixos, se comparados com outros Estados-Membros no que respeita ao cumprimento dos valores-limite fixados na directiva relativa à qualidade do ar. Em especial, o nível total das emissões de partículas (PM_{10} e $PM_{2.5}$) por quilómetro quadrado nos Países Baixos é apenas metade do verificado na Bélgica ([11]).

(43) Mais precisamente, é de duvidar que exista um problema específico no que se refere à Directiva 98/69/CE. Tal como indicado no considerando 40, os Países Baixos caracterizam-se por níveis de emissões de partículas consideravelmente mais elevados do que a média resultantes da navegação fluvial e dos transportes marítimos. Além disso, a quota de veículos com motores diesel nos Países Baixos é consideravelmente mais baixa (25 % das novas vendas) do que a média da UE (cerca de 50 % das novas vendas). É, por conseguinte, questionável se existe um problema específico no que se refere às emissões de partículas provenientes dos veículos a motor abrangidos pela Directiva 98/69/CE.

(44) A Comissão considera, consequentemente, que os Países Baixos não conseguiram demonstrar a existência de um problema específico no que respeita à Directiva 98/69/CE.

3. *Avaliação das condições ao abrigo do n.º 6 do artigo 95.º do Tratado CE*

(45) O n.º 6 do artigo 95.º do Tratado CE obriga a Comissão a verificar se as disposições nacionais notificadas não constituem um meio de discriminação arbitrária ou uma restrição dissimulada ao comércio entre os Estados-Membros, nem um obstáculo ao funcionamento do mercado interno.

(46) A última condição não pode ser interpretada de tal modo que proíba a aprovação de qualquer medida nacional susceptível de afectar o funcionamento do mercado interno. De facto, qualquer medida nacional que represente uma derrogação a uma medida de harmonização tendo em vista o estabelecimento e funcionamento do mercado interno constitui, em substância, uma medida susceptível de afectar o mercado interno. Em consequência, para salvaguardar a utilidade do procedimento de derrogação previsto no artigo 95.º do Tratado CE, a Comissão considera que a noção de obstáculo ao funcionamento do mercado interno, na acepção do n.º 6 do mesmo artigo, deve ser entendida como um efeito desproporcionado em relação ao objectivo pretendido.

([10]) Ver Relatório da TNO, p. 5.
([11]) Ver Relatório da TNO, p. 31.

(47) As autoridades neerlandesas consideram que a medida é necessária para melhorar a qualidade do ambiente, protegendo assim a saúde humana. Consideram também que o projecto de medida não constitui um meio de discriminação arbitrária, nem uma restrição dissimulada ao comércio entre os Estados Membros. Além disso, crêem que, em virtude dos riscos que as emissões de partículas de fuligem implicam para o ambiente e a saúde humana, e tendo em consideração a situação de exposição específica das populações nas regiões densamente povoadas como os Países Baixos, a medida é proporcional ao objectivo almejado. Ademais, segundo as autoridades neerlandesas, todos os modelos de veículos com uma quota significativa nas vendas de automóveis com motores diesel já estão, ou estarão em breve, disponíveis com colectores de partículas. Logo, a medida notificada não obrigaria os fabricantes de automóveis a introduzir modificações (radicais) no seu processo de produção.

(48) Os governos francês e italiano apresentaram atempadamente as suas observações sobre a notificação neerlandesa. Ambos sublinharam o impacto negativo que a medida notificada teria no mercado interno de veículos, distorcendo-o. Apontaram a possibilidade de as autoridades neerlandesas incentivarem a integração precoce de automóveis que cumpram o nível de emissão de partículas de 5 mg por quilómetro através de incentivos fiscais, o que permitiria a implementação antecipada das futuras normas europeias aplicáveis às emissões e, ao mesmo tempo, não criaria obstáculos ao mercado interno dos veículos.

(49) Tal como mencionado anteriormente (ver considerando 46), no contexto do n.º 6 do artigo 95.º, o conceito de obstáculo ao funcionamento do mercado interno tem de ser entendido como um efeito desproporcionado em relação ao objectivo almejado. Por conseguinte, a Comissão centrará a sua avaliação das condições, ao abrigo do n.º 6 do artigo 95.º do Tratado CE, na proporcionalidade das disposições nacionais notificadas. Fazer esta avaliação implicará emitir um juízo sobre se a medida notificada ultrapassa os limites do que é apropriado e necessário para alcançar o objectivo pretendido de protecção do ambiente e da saúde. A avaliação será efectuada partindo do pressuposto de que, onde quer que haja uma série de medidas apropriadas susceptíveis de ser adoptadas, a escolha deve recair sobre a menos restritiva.

(50) Como observação prévia, a Comissão gostaria de assinalar que a necessidade de continuar a melhorar o comportamento funcional dos veículos no tocante às emissões de poluentes atmosféricos é indubitavelmente reconhecida pela Comissão. Esta é a razão pela qual, como já fora mencionado, a proposta do «Euro 5» foi recentemente apresentada. De acordo com a proposta, os limites de emissão de partículas dos novos automóveis de passageiros com motores diesel e dos veículos comerciais ligeiros mais pequenos serão reduzidos em 80 %. Ao estabelecer a proposta «Euro 5», a Comissão tentou obter um equilíbrio entre a necessidade de melhorar o comportamento funcional a nível ambiental e a necessidade de proporcionar aos fabricantes de automóveis o tempo necessário para projectar veículos e planear as actividades de produção. Esta preocupação reflecte-se, em particular, nas disposições sobre a entrada em vigor do regulamento. Ao antecipar a aplicação dos limites de emissão de partículas fixados na proposta «Euro 5», a medida notificada pelas autoridades neerlandesas diminuiria dramaticamente o tempo necessário para a sua aplicação. Isto teria um impacto significativo na actividade dos fabricantes de veículos, obrigando-os a adaptar a sua produção aos requisitos da legislação neerlandesa ou exigindo que restringissem os modelos disponíveis no mercado neerlandês. É de salientar, a este respeito, que, presentemente, nem todos os modelos de veículos disponíveis das categorias M_1 e N_1, classe I, estão disponíveis com um filtro de partículas. As autoridades neerlandesas informaram a Comissão de que diversos modelos de automóveis de passageiros com motores diesel equipados com filtros de partículas diesel já estão, ou estarão em breve, disponíveis no mercado neerlandês. Contudo, a Comissão faz notar que, com base na informação a que teve acesso (a partir de Dezembro de 2005), no mercado neerlandês, existem, pelo menos, 240 modelos diferentes de automóveis de passageiros, para um universo de cerca de 710, que não estão equipados com um filtro de partículas e que, por conseguinte, seriam excluídos desse mercado se a medida notificada fosse adoptada. Dado que, em relação a alguns modelos, só os motores de maior cilindrada estão equipados com filtros de partículas, a medida neerlandesa arriscar-se-ia a excluir do mercado nacional os motores de menor cilindrada e mais económicos em consumo de combustível de entre esses modelos, o que seria contrário à política da UE instituída para limitar as emissões de CO_2.

(51) As autoridades neerlandesas informaram a Comissão de que a medida prevista faz parte de um pacote de medidas («conjunto de medidas apresentado no dia do orçamento») com o objectivo de melhorar a qualidade do ar nos Países Baixos. Este pacote de medidas tem como enfoque medidas aplicáveis ao tráfego, visto que as partículas dos gases de escape se contam entre as mais nocivas de todas as partículas. Inclui, entre outras medidas, subsídios para filtros de partículas a equipar automóveis com motores diesel novos e usados, incentivos para promover um trânsito local, transporte de mercadorias e fretes marítimos «limpos» e para combustíveis «limpos». Está igualmente a ser feito um estudo sobre a relação custo-eficácia da eventual atribuição de subsídios para transformar automóveis (com motores diesel) mais antigos em sucata. Além disso, o pacote de medidas inclui outras medidas de trânsito genéricas, bem como medidas que abrangem a indústria e a agricultura. Serão igualmente adoptadas medidas a nível local que afectam a infra-estrutura nacional, tais como reduções da velocidade máxima em certas estradas. Por último, esse pacote de medidas preconiza igualmente acções a nível local, como a aplicação de planos municipais de qualidade do ar, a atribuição de verbas adicionais para incentivar transportes locais menos poluentes nos municípios e nas províncias e o reembolso de uma proporção substancial dos custos adicionais das tecnologias pouco poluentes, como os colectores de partículas. A par disso, são apoiados os municípios que limitem o acesso ao (centro) das cidades aos veículos pouco poluentes ou silenciosos.

(52) As autoridades neerlandesas apresentaram uma panorâmica global de todas as medidas que pretendem pôr em prática acompanhadas de uma avaliação dos custos-benefícios associados. É de salientar que algumas das medidas programadas e incluídas no conjunto de medidas apresentado no dia do orçamento são qualificadas de «medidas duras» e outras de «medidas brandas». As medidas duras correspondem a acções concretas já definidas, cujo financiamento foi previsto e que são da competência do governo central. As «medidas brandas» serão adoptadas posteriormente, e podem ser adoptadas por outras instituições (como a União Europeia), o instrumento e financiamento não se encontram frequentemente definidos ou não são da competência do governo central.

(53) A fim de avaliar se a medida notificada é proporcional aos objectivos indicados, a Comissão considera que se deve questionar se poderiam ser adoptadas medidas alternativas pelas autoridades neerlandesas que produziriam os mesmos benefícios em termos de redução de partículas (em especial, das partículas ultrafinas) e que, simultaneamente, fossem menos disruptivas para o mercado interno. A primeira etapa desta análise implica uma avaliação dos eventuais benefícios que poderiam resultar da aplicação da medida notificada.

(54) Segundo as autoridades neerlandesas, a implementação da obrigação de instalar colectores de partículas, a partir de 1 de Janeiro de 2007, em veículos com motores diesel das categorias M_1 e N_1, classe I, produziria uma redução das partículas de, aproximadamente, 0,4 a 0,5 quilotoneladas (kt) em 2010, o que representa cerca de 50 % da redução a alcançar pela totalidade do pacote neerlandês de medidas aplicáveis ao trânsito. Estes números baseiam-se no facto de que, no momento da notificação, a percentagem de veículos com motores diesel com um colector de partículas era de 10 % relativamente à totalidade de automóveis e no pressuposto de que o regulamento «Euro 5» será obrigatório a partir de 1 de Julho de 2008, a começar pelos novos modelos de veículos e, a partir de 1 de Janeiro de 2010, para os novos veículos.

(55) A Comissão reconhece que as autoridades neerlandesas implementaram, desde 1 de Junho de 2005, um regime fiscal de incentivos para equipar os novos automóveis com motores diesel com filtros de partículas. A Comissão sublinha que, no documento intitulado «Avaliação do pacote de medidas apresentadas no dia do orçamento relacionadas com a qualidade do ar, 2005» (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005*), as autoridades neerlandesas avaliam o impacto desse regime de incentivos. As autoridades neerlandesas consideram que, em consequência desta medida e partindo do pressuposto de que a norma Euro 5 entrará em vigor, na melhor das hipóteses, a 1 de Julho de 2008, para os novos modelos de veículos, e a 1 de Janeiro de 2010, para os novos veículos, em 2008, 70-90 % dos novos automóveis com motores diesel vendidos nos Países Baixos estará equipado com um filtro de partículas. Os números correspondentes para os anos precedentes são 40-60 %, para 2006, e 60-80 % para 2007. Assim sendo, a Comissão conclui que os benefícios adicionais da introdução das disposições notificadas em comparação com um cenário de base em que o regime de incentivos para novos automóveis com motores diesel esteja em vigor, e tendo em conta a tendência europeia autónoma de equipar os veículos com motores diesel com filtros de partículas, seriam consideravelmente menores do que os benefícios estimados da redução das partículas de 0,4 a 0,5 kt em 2010. A Comissão estima que o impacto se situaria, provavelmente, na ordem das 0,05 kt [12]. Deveria igualmente ter-se em consideração o facto de o impacto do regime fiscal de incentivos existente poder ser potenciado combinando esta medida com outras medidas complementares, nomeadamente proibições de circulação selectivas, conformes ao direito comunitário, em zonas definidas, para os veículos com motores diesel que não cumpram determinados níveis de emissão de partículas. A experiência de outros Estados-Membros demonstra que, frequentemente, o anúncio de tais proibições selectivas é suficiente para influenciar decisões de compra em favor de um veículo a diesel com um filtro de partículas ou de um veículo não-diesel.

(56) As autoridades neerlandesas consideram que nenhuma outra medida nacional com um impacto menor no comércio obteria o mesmo resultado que a medida notificada. Todavia, a Comissão salienta que, no documento «Avaliação do pacote de medidas apresentadas no dia do orçamento relacionadas com a qualidade do ar, 2005» (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtkwaliteit 2005*), as autoridades neerlandesas indicam claramente que haveria outras opções alternativas mais eficazes do ponto de vista custo-eficácia que as medidas consideradas no conjunto de medidas apresentado no dia do orçamento. Em especial, consideram que a maneira economicamente mais eficaz de reduzir as concentrações à escala neerlandesa, tanto a nível regional como local, seria uma política de preços complementar para o sector dos transportes. Os benefícios totais para a sociedade decorrentes desta opção prevaleceriam sobre os custos. De acordo com as estimativas das autoridades neerlandesas, alterar os impostos sobre os automóveis e introduzir um sistema de portagens diminuiria as emissões, em 2010, quase tanto como as medidas propostas no pacote apresentado no dia do orçamento. Isto significa que uma política deste tipo poderia conduzir a reduções das emissões 4 a 10 vezes superiores às da medida notificada [12].

(57) As autoridades neerlandesas salientam que os benefícios de curto prazo associados ao sistema de portagens, variável em função do tempo e lugar, não diferem significativamente dos benefícios associados às medidas apresentadas no dia do orçamento. Porém, estas medidas produzem menos resultados no que respeita ao seu impacto na qualidade do ar em 2020. Concluem que, se bem que o sistema de portagens, variável em função do tempo e lugar, custe ao governo mais do que o conjunto de medidas apresentado no dia do orçamento, geraria benefícios substanciais em termos de bem-estar (1-1,5 mil milhões de euros por ano). Além disso, outros problemas sociais — como a poluição sonora, a falta de segurança rodoviária e os engarrafamentos — diminuiriam também com a aplicação de portagens. Por último, reconhecem que as medidas propostas no contexto do conjunto de medidas apresentado no dia do orçamento constituem uma solução de «segunda classe», quando comparada com a aplicação de uma política de preços complementar para o sector dos transportes.

[12] Ver Relatório da TNO, p. 38.

(58) Com base nas informações apresentadas pelas autoridades neerlandesas, a Comissão observa que um sistema de portagens para o sector dos transportes parece ser economicamente mais eficaz do que a medida notificada e geraria maiores benefícios em termos de redução das emissões das partículas ultrafinas, sem criar, em princípio, simultaneamente obstáculos ao funcionamento do mercado interno. A eficácia dessa medida seria potenciada se conjugada com o regime fiscal de incentivos existente e poderia ainda ser reforçada, como dito anteriormente, se fossem aplicadas outras medidas complementares pelas autoridades locais, tais como proibições de circulação para veículos mais poluentes e mais antigos. A Comissão sublinha que este último tipo de medidas foi ampla e eficazmente adoptado pelas autoridades locais de outros Estados-Membros que enfrentam problemas de qualidade do ar semelhantes aos dos Países Baixos.

(59) Ademais, na opinião da Comissão, as autoridades neerlandesas poderiam também considerar o reforço de algumas das «medidas duras» incluídas no conjunto de medidas apresentado no dia do orçamento. A título de exemplo, equipar os veículos com motores diesel em circulação com um filtro de partículas poderia conduzir a reduções das emissão superiores às calculadas pelas autoridades neerlandesas, se a verba atribuída a esta medida fosse aumentada e se os filtros de partículas fossem instalados especialmente nos veículos com uma quilometragem urbana elevada (por exemplo, os táxis). As autoridades neerlandesas estimam que os custos de equipar os navios em circulação com filtros de partículas diesel seriam inferiores aos das outras medidas deste tipo [na ordem de 10 a 60 euros por cada kg de redução de partículas ([13])] e aos custos com a saúde associados a concentrações de partículas, tal como calculados pelas autoridades neerlandesas (ou seja, 340 euros por kg, em zonas urbanas, e 80 euros por kg, em zonas rurais). A este respeito, é de assinalar que, de acordo com as projecções dos modelos RAINS, enquanto a importância relativa das emissões de partículas dos veículos comerciais ligeiros diminuirá nos próximos anos, a importância das emissões da navegação fluvial interna e dos transportes marítimos irá aumentar.

(60) As autoridades neerlandesas poderiam considerar igualmente uma aplicação antecipada de algumas das «medidas brandas» incluídas no conjunto de medidas apresentado no mesmo dia do orçamento que sejam da competência do Governo neerlandês. Neste contexto, é de sublinhar que o potencial de redução estimado das emissões de partículas resultante da totalidade das «medidas brandas» incluídas no pacote proposto no dia do orçamento é superior ao das «medidas duras». Em especial, segundo a avaliação das autoridades neerlandesas, a introdução de «sistemas de lavagem do ar» combinados na exploração pecuária intensiva conduziria a uma redução das partículas de 4,4 kt em 2010. Esta redução é consideravelmente superior à redução de partículas prevista decorrente da medida notificada (0,05 kt, ver considerando 55 *supra*). Esta medida produziria provavelmente um maior efeito em zonas menos povoadas do que nas cidades. Não obstante, dado a ordem de grandeza da redução esperada na concentração de fundo de partículas, e o seu efeito favorável na protecção da saúde pública, valeria a pena provavelmente considerar a aplicação antecipada.

(61) A Comissão considera que as informações apresentadas pelas autoridades neerlandesas indicam claramente que estas últimas poderiam adoptar medidas menos restritivas que a medida notificada para alcançar os objectivos pretendidos de protecção do ambiente e da saúde pública. Ao passo que a medida notificada constituiria uma infracção ao sistema de homologação CE de veículos, as medidas alternativas não implicariam, em princípio, uma derrogação às medidas de harmonização comunitárias em vigor. As razões pelas quais tais medidas acabaram por não ser propostas, apesar de terem sido contempladas pelas autoridades neerlandesas e de poderem conduzir, pelo menos, a uma redução da quantidade de partículas igual à resultante da medida notificada, não são facilmente deduzíveis dos documentos submetidos pelos Países Baixos. A Comissão gostaria de sublinhar, a este respeito, que, de entre as diferentes opções susceptíveis de alcançar o objectivo almejado de protecção da saúde e do ambiente, os Estados-Membros são obrigados a escolher as que forem menos disruptivas para o mercado interno.

(62) Em conclusão, a Comissão crê existirem provas de que a medida nacional prevista não é a medida menos restritiva para alcançar o objectivo almejado de protecção do ambiente e da saúde e que, quando adoptada, constituirá um obstáculo desproporcionado ao funcionamento do mercado interno.

4. *Contexto internacional*

(63) A Comissão gostaria de expor algumas considerações sobre o contexto internacional da medida prevista. Por meio da Decisão 97/836/CE do Conselho, de 27 de Novembro de 1997, relativa à adesão da Comunidade Europeia ao Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montadas ou utilizadas num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações

([13]) Ver Relatório da TNO, p. 41.

emitidas em conformidade com essas prescrições («acordo de 1958 revisto») ([14]), a Comunidade Europeia aderiu ao Regulamento UNECE n.º 83 ([15]), adoptado ao abrigo do Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («acordo de 1958 revisto»). Este regulamento fixa os mesmos valores-limite de emissão e tem o mesmo âmbito de aplicação que a Directiva 70/220/CE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/69/CE. Nos termos do artigo 3.º do Acordo de 1958, «os veículos de rodas, equipamentos e peças aos quais tenham sido concedidas homologações por uma parte contratante, em conformidade com o artigo 2.º do presente acordo, e que tenham sido fabricados no território quer de uma parte contratante que aplica o regulamento em causa quer de outro país designado pela parte contratante que procedeu à homologação dos modelos de veículos de rodas, equipamentos e peças em causa, serão considerados como estando em conformidade com a legislação de todas as partes contratantes que aplicam o referido regulamento».

(64) A medida notificada pelas autoridades neerlandesas não contém nenhuma disposição que permita a utilização de veículos homologados nos termos de Regulamento UNECE n.º 83. Assim sendo, a medida impediria a comercialização no mercado neerlandês de veículos provenientes de outras partes contratantes que preencham os requisitos do Regulamento UNECE n.º 83. Se adoptada, a medida constituiria consequentemente uma infracção ao Acordo de 1958. Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o direito comunitário tem de ser interpretado, tanto quanto possível, em conformidade com as obrigações internacionais da Comunidade. Por conseguinte, a Comissão tem de garantir que a Comunidade cumpra as suas obrigações nos termos do Acordo de 1958. Daí decorre que os Países Baixos têm de cumprir o disposto no Regulamento UNECE n.º 83. O incumprimento dessa obrigação poderia afectar o reconhecimento das homologações comunitárias pelas outras partes contratantes e teria, assim, repercussões claramente desproporcionadas nas exportações de veículos da CE para esses países.

IV. **CONCLUSÃO**

(65) À luz dos elementos de que dispunha para avaliar o fundamento das justificações apresentadas para a adopção das medidas nacionais notificadas e do exposto anteriormente, a Comissão considera que o pedido apresentado pelo Reino dos Países Baixos, em 2 de Novembro de 2005, com vista à adopção de disposições nacionais que derrogam o disposto na Directiva 98/69/CE:

— é admissível,

— não cumpre todas as condições definidas no artigo 95.º do Tratado CE. Os Países Baixos não conseguiram demonstrar a existência de um problema específico no que se refere à Directiva 98/69/CE. Mesmo que se admita que os Países Baixos provaram a existência de um problema específico no que se refere à Directiva 98/69/CE, a Comissão considera que a medida notificada não é proporcional aos objectivos almejados.

(66) Por conseguinte, a Comissão tem motivos para considerar que as disposições nacionais notificadas não podem ser aprovadas nos termos do n.º 6 do artigo 95.º do Tratado CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As disposições nacionais que fixam um valor-limite obrigatório de 5 mg por quilómetro para as emissões de partículas dos veículos comerciais com um peso máximo admissível de 1 305 kg (veículos da categoria N_1, classe I) e automóveis de passageiros (veículos da categoria M_1), notificadas pelo Reino dos Países Baixos nos termos do n.º 5 do artigo 95.º do Tratado CE, são rejeitadas.

Artigo 2.º

O Reino dos Países Baixos é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 3 de Maio de 2006.

Pela Comissão

Günter VERHEUGEN

Vice-Presidente

([14]) JO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

([15]) Regulamento UNECE n.º 83 relativo a «Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que respeita à emissão de poluentes em conformidade com os requisitos do combustível utilizado pelo motor».