II

(Akty, ktorých uverejnenie nie je povinné)

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 3. mája 2006

týkajúce sa návrhu vnútroštátnych ustanovení, o ktorých informovalo Holandské kráľovstvo podľa článku 95 ods. 5 Zmluvy o ES, stanovujúcich limitné hodnoty emisií tuhých častíc z vozidiel so vznetovými motormi

[oznámené pod číslom K(2006) 1791]

(Len holandský text je autentický)

(2006/372/ES)

KOMISIA EURÓPSKEHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 95 ods. 5 a ods. 6,

keďže:

I. SKUTOČNOSTI

1. Príslušné právne predpisy Spoločenstva

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/69/ES z 13. októbra 1998 o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi zo zážihových motorov motorových vozidiel [1] sa stanovuje limitná hodnota pre emisie tuhých častíc na 25 miligramov na kilometer (pozri časť 5.3.1.4 prílohy I k tejto smernici) pre vozidlá so vznetovými motormi v kategórii M, ako je vymedzená v prílohe II, časť A k smernici Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel [2] – s výnimkou vozidiel, ktorých maximálna hmotnosť je vyššia ako 2 500 kg – a N_1, trieda I. Táto limitná hodnota platí od 1. januára 2005 pre nové typy vozidiel a od 1. januára 2006 pre nové vozidlá. V tejto smernici sa tiež stanovuje limitná hodnota pre emisie tuhých častíc 40 miligramov na kilometer pre vozidlá so vznetovými motormi v kategórii N_1, trieda II, a limitná hodnota pre emisie tuhých častíc 60 miligramov na kilometer pre vozidlá so vznetovým motorom v kategórii N_1, trieda III a M, ktorých maximálna hmotnosť je vyššia ako 2 500 kg. Tieto dve posledné limitné hodnoty platia od 1. januára 2006 pre nové typy vozidiel a od 1. januára 2007 pre nové vozidlá.

(2) Podľa článku 2 ods. 1 smernice 98/69/ES „… žiadny členský štát nesmie z dôvodov týkajúcich sa znečistenia ovzdušia emisiami z motorových vozidiel:

— odmietnuť udeliť typové schválenia v zmysle článku 4 ods. 1 smernice 70/156/EHS alebo

— odmietnuť udeliť národné typové schválenie alebo

— zakázať registráciu, predaj alebo uvedenie vozidiel do prevádzky v zmysle článku 7 smernice 70/156/EHS,

ak vozidlá spĺňajú požiadavky smernice 70/220/EHS v znení zmien a doplnení tejto smernice“.

(3) Komisia prijala 21. decembra 2005 návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na emisie a o prístupe k informáciám o opravách vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 72/306/EHS a smernica …/…/ES (návrh Euro 5) [3]. Týmto návrhom sa znižuje limitná hodnota emisií tuhých častíc pre vozidlá so vznetovými motormi na 5 miligramov na kilometer. Táto nová limitná hodnota bude platiť pre nové typy vozidiel kategórie M a N_1, trieda I, po 18 mesiacoch + 1 deň od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a pre nové vozidlá kategórie M a N_1, trieda I, po 36 mesiacoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

[1] Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1.
[2] Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1.
[3] KOM(2005) 683, konečné znenie.

(4) Smernicou Rady 99/30/ES z 22. apríla 1999 o limitných hodnotách oxidu siričitého, oxidu dusičitého a oxidov dusíka, tuhých znečisťujúcich látok a olova v okolitom ovzduší ([4]), ktorá by sa mala vykladať spoločne so smernicou Rady 96/62/ES z 27. septembra 1996 o posudzovaní a riadení kvality okolitého ovzdušia ([5]) sa stanovujú limitné hodnoty pre koncentrácie PM_{10} v okolitom ovzduší, ktoré sú definované ako „častice, ktoré prechádzajú vstupom selektujúcim podľa veľkosti s aerodynamickým priemerom záchytu 10 μm s účinnosťou 50 %“. Podľa článku 5 smernice 99/30/ES tieto limitné hodnoty sú právne záväzné od 1. januára 2005. Podľa prílohy k tejto smernici ročná limitná hodnota na ochranu ľudského zdravia je 40 $\mu g/m^3$, zatiaľ čo 24-hodinová limitná hodnota na ochranu ľudského zdravia je 50 $\mu g/m^3$, a počas kalendárneho roka sa nemá prekročiť viac ako 35-krát.

(5) V článku 7 ods. 3 smernice 96/62/ES sa stanovuje, že „členské štáty zostavia akčné plány s uvedením opatrení, ktoré je potrebné zaviesť v krátkom čase tam, kde je riziko prekročenia limitných hodnôt a/alebo výstražných prahov, aby sa znížilo toto riziko a obmedzilo sa trvanie takýchto prípadov. Takýmito plánmi sa môžu, od prípadu k prípadu, stanoviť kontrolné opatrenia a tam, kde je to potrebné, činnosť pozastaviť, vrátane premávky motorových vozidiel, ktorá prispieva k prekračovaniu limitných hodnôt“.

2. **Ohlásené vnútroštátne ustanovenie**

(6) Holandské kráľovstvo informovalo Komisiu o návrhu výnosu, ktorým sa má uložiť povinná limitná hodnota pre emisie tuhých častíc 5 mg na kilometer pre úžitkové vozidlá s maximálnou povolenou hmotnosťou 1 305 kg (vozidlá N_1, trieda I) a osobné vozidlá (vozidlá M_1), ako je to vymedzené v článku 1.1 písm. h) a 1.1 ods. (at) *Voertuigreglement*. Výnos by platil pre všetky takéto vozidlá prvýkrát používané po 31. decembri 2006, ktoré majú vznetový motor. Predpokladalo by sa, že tieto vozidlá sú vybavené filtrom na častice.

(7) Opatrenie, ktoré ohlásili holandské orgány, tvorí zmenu a doplnenie právnych predpisov týkajúcich sa trvalých požiadaviek, ktoré musia spĺňať vozidlá a ich súčasti v priebehu ich užitočnej životnosti (*Voertuigreglement*). Kontroly plnenia týchto trvalých požiadaviek sa vykonávajú na základe postupu pre pravidelnú kontrolu vozidiel a môže ich vykonávať polícia.

(8) V zmysle dôvodovej správy ohlásené opatrenie sa netýka postupu typového schválenia. Zdalo by sa, že vozidlám s typovým schválením ES v inom členskom štáte holandské orgány nezamietnu registráciu a že vozidlám, ktoré vyhovujú požiadavkám smernice 70/220/EHS, v znení zmien a doplnení smernice 98/69/ES, by holandské orgány mali naďalej udeľovať typové schválenie. Keď však tieto vozidlá po prvýkrát prechádzajú technickou kontrolou alebo vždy, keď ich kontroluje polícia, zistí sa, že nespĺňajú ohlásené opatrenie.

(9) Na záver, ohlásené opatrenie ukladá zákaz používania nových vozidiel kategórie N_1, trieda I a M_1, ktoré vylučujú viac tuhých častíc ako 5 mg/km, od 1. januára 2007.

II. **POSTUP**

(10) V súlade s článkom 95 ods. 5 Zmluvy o ES Holandské kráľovstvo informovalo Komisiu listom z 2. novembra 2005 o svojom zámere prijať návrh výnosu, ktorým sa stanovujú nariadenia na obmedzenie emisií tuhých častíc z vozidiel so vznetovými motormi odchylne od ustanovení smernice 98/69/ES.

(11) Listom z 23. novembra 2005 Komisia informovala holandskú vládu, že dostala toto oznámenie podľa článku 95 ods. 5 Zmluvy o ES a že 6-mesačné obdobie na jeho preskúmanie podľa článku 95 ods. 6 začalo plynúť 5. novembra 2005, ďalší deň po prijatí oznámenia.

(12) Listom zo 17. januára 2006 Komisia informovala ostatné členské štáty o oznámení, ktoré dostala od Holandského kráľovstva. Komisia tiež zverejnila správu o tomto oznámení v *Úradnom vestníku Európskej Únie* ([6]) s cieľom informovať ostatné zainteresované strany o vnútroštátnych ustanoveniach, ktoré Holandské kráľovstvo plánuje zaviesť, ako aj o dôvodoch, ktoré ho k tomu vedú.

(13) Listom z 10. marca 2006 holandské orgány informovali Komisiu o nedávnej správe Holandskej agentúry pre hodnotenie životného prostredia s názvom „Nové chápanie závažnosti problému tuhých častíc“, v ktorom sa uvádza, že hladiny PM_{10} sú o 10–15 % nižšie, ako sa prv predpokladalo.

([4]) Ú. v. ES L 163, 29.6.1999, s. 41.
([5]) Ú. v. ES L 296, 21.11.1996, s. 55.
([6]) Ú. v. EÚ C 12, 18.1.2006, s. 5.

(14) Pre vyhodnotenie argumentov, ktoré predložili holandské orgány, Komisia požiadala o vedecké a technické poradenstvo konzorcium konzultantov koordinovaných TNO (Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek). Konzorcium predložilo svoju správu Komisii 27. marca 2006 ([7]).

III. PRÁVNE HODNOTENIE

1. Posúdenie prijateľnosti

(15) Článok 95 ods. 5 Zmluvy o ES má toto znenie: „Ak po prijatí harmonizovaného opatrenia Radou alebo Komisiou členský štát považuje za potrebné zaviesť vnútroštátne ustanovenia na základe nových vedeckých dôkazov súvisiacich s ochranou životného prostredia alebo pracovného prostredia kvôli nejakému problému, ktorý je pre tento členský štát špecifický a vznikol po prijatí harmonizovaného opatrenia, členský štát informuje Komisiu o predpokladaných ustanoveniach, ako aj o dôvodoch na ich zavedenie.“

(16) Oznámením, ktoré predložili holandské orgány, sa má získať súhlas na zavedenie nových vnútroštátnych ustanovení, ktoré sa považujú za nezlučiteľné so smernicou 70/220/EHS, v znení zmien a doplnení smernice 98/69/ES. Táto smernica ustanovuje celkovú harmonizáciu technických požiadaviek pre typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na ich emisie. Stanovuje sa v nej limitná hodnota pre emisie tuhých častíc z áut a z ľahkých úžitkových áut so vznetovým motorom 25 miligramov na kilometer.

(17) Keď sa porovnajú ustanovenia smernice 70/220/EHS, v znení zmien a doplnení smernice 98/69/ES, s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré ohlásili holandské orgány, ukazuje sa, že holandský návrh stanovuje prísnejšie požiadavky na technickú kontrolu motorových vozidiel z dôvodov súvisiacich so znečisťovaním ovzdušia ich emisiami, ako sú požiadavky stanovené v smernici. Ohlásené opatrenie konkrétne ukladá povinnú limitnú hodnotu pre emisie tuhých častíc 5 mg na kilometer pre úžitkové vozidlá s maximálnou povolenou hmotnosťou 1 305 kg (vozidlá N_1, trieda I) a osobné vozidlá (vozidlá M_1), a teda zabraňuje používaniu vozidiel v týchto kategóriách, ktoré spĺňajú požiadavky smernice 70/220/EHS, v znení zmien a doplnení smernice 98/69/ES. Je potrebné poznamenať, že táto smernica stratí svoj účinok, ak by členské štáty mohli klásť na vozidlá na účely technických kontrol rôzne požiadavky z dôvodov súvisiacich so znečisťovaním ovzdušia ich emisiami. Typové schválenie ES by vlastne zostalo platné niekoľko rokov a to určite aj po prvej kontrole vozidla. Každý iný výklad by členskému štátu umožnil obchádzať systém typového schvaľovania ES.

([7]) Správa TNO, 06.OR.VM.013.1/IJR „Posúdenie žiadosti Holandska o výnimku zo smernice 98/69/ES“, 27.3.2006 (ďalej „správa TNO“).

(18) Ako vyžaduje článok 95 ods. 5 Zmluvy o ES, Holandsko oznámilo Komisii skutočné znenie ustanovení tak, ako ich plánuje zaviesť, a ktoré presahujú rámec ustanovení smernice 70/220/EHS, v znení zmien a doplnení smernice 98/69/ES. K tejto požiadavke bolo priložené vysvetlenie dôvodov, ktoré podľa ich názoru robia zavedenie týchto ustanovení opodstatneným.

(19) Oznámenie, ktoré Holandsko predložilo s cieľom získať súhlas na zavedenie vnútroštátnych ustanovení odchylne od ustanovení smernice 70/220/EHS, v znení zmien a doplnení smernice 98/69/ES, sa teda môže považovať za prijateľné podľa článku 95 ods. 5 Zmluvy o ES.

2. Hodnotenie výhod

(20) V súlade s článkom 95 Zmluvy o ES Komisia musí zabezpečiť, aby boli splnené všetky podmienky, ktoré umožňujú členským štátom využívať možnosti výnimky ustanovenej v tomto článku.

(21) Komisia musí teda vyhodnotiť, či sú splnené podmienky stanovené článkom 95 ods. 5 Zmluvy o ES. V tomto článku sa žiada, že keď členský štát považuje za potrebné zaviesť vnútroštátne ustanovenia odchylné od harmonizovaného opatrenia, členský štát by mal pritom vychádzať z:

a) nových vedeckých dôkazov týkajúcich sa ochrany životného prostredia alebo pracovného prostredia;

b) príčin problému špecifického pre tento členský štát, ktorý vznikol po prijatí harmonizovaného opatrenia.

(22) Okrem toho v zmysle článku 95 ods. 6 Zmluvy o ES, ak Komisia považuje zavedenie takýchto vnútroštátnych ustanovení za opodstatnené, musí skontrolovať, či tieto vnútroštátne ustanovenia nie sú prostriedkom svojvoľnej diskriminácie alebo skrytého obmedzovania obchodu medzi členskými štátmi, a či nenarúšajú fungovanie vnútorného trhu.

(23) V súlade s precedenčným právom súdu sa každá výnimka zo zásady jednotného uplatňovania právnych predpisov Spoločenstva a jednotného vnútorného trhu musí presne interpretovať. V článku 95 ods. 5 Zmluvy o ES sa ustanovuje výnimka zo zásad jednotného uplatňovania právnych predpisov Spoločenstva a jednotného vnútorného trhu. Musí sa to teda interpretovať tak, aby jej rozsah nepresiahol rámec prípadov, pre ktoré formálne platí.

(24) Pokiaľ ide o časový rámec stanovený článkom 95 ods. 6 Zmluvy o ES, Komisia pri prešetrovaní opodstatnenosti vnútroštátnych opatrení, ohlásených podľa článku 95 ods. 5, musí za základ brať dôvody, ktoré predkladá oznamujúci členský štát. To znamená, že v zmysle ustanovení Zmluvy o ES, úloha preukázať opodstatnenosť vnútroštátnych opatrení spočíva na členskom štáte, ktorý požiadavku predkladá. Vzhľadom na procedurálny rámec ustanovený v článku 95 Zmluvy o ES, ktorý obsahuje najmä presne vymedzený konečný termín pre prijatie rozhodnutia, Komisia sa obvykle musí obmedziť na preskúmanie závažnosti prvkov, ktoré žiadajúci členský štát predkladá, bez toho, aby sama musela pátrať po možných príčinách alebo zdôvodneniach.

1. *Existencia nových vedeckých dôkazov*

(25) Podľa holandských orgánov je ich požiadavka opodstatnená, lebo po prijatí smernice 98/69/ES boli podané nové vedecké dôkazy o účinkoch tuhých častíc na životné prostredia a zdravie. Tieto nové informácie ukazujú, že nadmerné emisie tuhých častíc majú škodlivé účinky na ľudské zdravie, ako je predčasné úmrtie a poškodenie funkcie pľúc.

(26) Dokumenty, ktoré Holandsko predložilo v súvislosti s novými vedeckými dôkazmi o účinkoch tuhých častíc na životné prostredie a zdravie, obsahujú národné a medzinárodné štúdie, publikácie a prehľady o tejto téme. Dokumenty poskytujú kompletný prehľad existujúcich vedeckých poznatkov týkajúcich sa rozsahu účinkov na zdravie, ktoré sú viazané na vystavenie pôsobeniu tuhých častíc a ktoré sa prejavili po prijatí smernice 98/69/ES.

(27) Holandské orgány poukazujú na to, že súvislosť medzi vystavením pôsobeniu tuhých častíc obsiahnutých v ovzduší a rozsahom účinkov na zdravie bola dokázaná a zdôraznená v mnohých nových vedeckých publikáciách. Účinky tuhých častíc na zdravie možno rozdeliť na účinky, ktoré vznikajú pri relatívne krátkej dobe pôsobenia („akútne“), a na účinky z dlhodobého pôsobenia („chronické“). Štúdie, ktoré Holandsko predložilo, ukazujú, že i keď účinky krátkodobého pôsobenia na zdravie nie sú zanedbateľné, dlhodobé vystavenie pôsobeniu tuhých častíc obsiahnutých v ovzduší ma významnejšie dopady. Medzi účinky súvisiace s krátkodobým pôsobením patria: zápalové reakcie v pľúcach, respiračné príznaky, nepriaznivé účinky na srdcovo-cievnu sústavu a zvýšenie používania liečiv, počtu hospitalizácií a úmrtí. Medzi účinky dlhodobého pôsobenia patria: nárast respiračných príznakov a chronickej obštrukčnej choroby pľúc, zníženie funkčnosti pľúc u detí a dospelých a zníženie strednej dĺžky života hlavne v dôsledku úmrtnosti na srdcové a pľúcne choroby a pravdepodobne aj na rakovinu pľúc.

(28) Holandské orgány predložili dokumenty, ktoré ukazujú, že i keď účinky rôznych podfrakcií a rôznych zdrojov tuhých častíc na zdravie nie sú celkom jasné, najnovšie epidemiologické a toxikologické štúdie ukázali, že tuhé častice, ktoré sa tvoria v procesoch spaľovania, ako sú sadze zo vznetových motorov, sú z hľadiska účinkov na zdravie osobitne významné. Častice vznikajúce pri prvotnom spaľovaní majú osobitne škodlivé účinky na zdravie pre svoje zloženie (prítomnosť prechodných kovov a reaktívnych organických zlúčenín) a pre svoju veľmi malú veľkosť. Pre svoju malú veľkosť majú tuhé častice vznikajúce pri spaľovaní schopnosť obísť ochranné mechanizmy ľudského tela a preniknúť do krvného obehu a rôznych tkanív. Holandské orgány upozorňujú na to, že pri epidemiologických štúdiách na veľkých vzorkách obyvateľstva sa nepodarilo zistiť prahovú koncentráciu, pod ktorou tuhé častice v okolitom ovzduší nemajú žiadny vplyv na úmrtnosť a chorobnosť.

(29) Holandské orgány sa domnievajú, že i keď v súčasnosti nie je možné dostatočne kvantifikovať vplyvy tuhých častíc na zdravie kvôli ochrane zdravia holandského obyvateľstva na základe zásady prevencie, dôležité je konať čo najrýchlejšie s cieľom čo najviac znížiť vystavenie pôsobeniu sadzových častíc vznikajúcich v doprave.

(30) Podľa názoru holandských orgánov najnovšie vedecké štúdie ukazujú, že citlivé skupiny obyvateľstva sú vystavené väčším zdravotným rizikám spojeným s tuhými časticami. Do týchto skupín patria tí, ktorí majú vrodenú zvýšenú citlivosť na účinky pôsobenia tuhých častíc (napr. ľudia, ktorí majú genetickú náchylnosť, veľmi malé deti, starí ľudia, ľudia s dýchacími ťažkosťami a pľúcnymi chorobami), tí, ktorí sa stanú citlivejšími v dôsledku ekologických alebo sociálnych faktorov alebo osobného správania, a tí, ktorí sú vystavení pôsobeniu neobvykle veľkých množstiev tuhých častíc znečisťujúcich ovzdušie, lebo bývajú v blízkosti hlavných ciest alebo trávia dlhý čas vonku. Keďže v Holandsku veľká časť obyvateľstva žije v mestskom prostredí a v blízkosti rušných ciest, holandské orgány tvrdia, že zdravotné riziko pre obyvateľstvo v súvislosti s tuhými časticami je značné.

(31) Komisia poznamenáva, že účinky na životné prostredia a zdravie súvisiace s koncentráciami tuhých častíc, boli do určitej miery známe už pred prijatím smernice 98/69/ES. Už vtedy existovala domnienka, že menšie častice majú významnejší vplyv na zdravie ako hrubé častice. Bolo však k dispozícii málo štúdií o tejto otázke. Odvtedy bolo vykonané veľké množstvo nových epidemiologických štúdií o mnohých aspektoch pôsobenia a zdravotných účinkoch tuhých častíc, ktoré priniesli konkrétne dôkazy, aby sa mohlo dospieť k záveru, že jemné častice sú nebezpečnejšie ako väčšie ([8]). Dostupnosť týchto nových štúdií viedla k tomu, že Svetová zdravotná organizácia aktualizovala svoje „Usmernenia pre kvalitu ovzdušia v Európe“ pre tuhé častice v rokoch 2000, 2003 a 2004 ([9]).

(32) Vzhľadom na uvedené by sa zdalo, že Holandsko poskytlo nové vedecké dôkazy v súvislosti s ochranou životného prostredia, ako sa to vyžaduje v článku 95 ods. 5 Zmluvy o ES. Tieto vedecké dôkazy neboli k dispozícii v čase prijatia smernice 98/69/ES.

2. *Problém špecifický pre Holandsko, ktorý sa prejavil po prijatí smernice 98/69/ES*

(33) Holandské orgány zastávajú názor, že Holandsko čelí osobitnému problému, ktorý sa prejavil po prijatí smernice 98/69/ES. Po prvé argumentujú tým, že Holandsko má asi jeden a pol roka ťažkosti s plnením smernice 99/30/ES. Po druhé poznamenávajú, že počet áut so vznetovými motormi sa v Holandsku zvýšil v dôsledku vyšších cien benzínu, širšej dostupnosti modelov áut so vznetovými motormi a výrazne zlepšeného výkonu a palivovej efektívnosti vznetových motorov. Takýto nárast podielu áut so vznetovými motormi sa v čase prijatia smernice 98/69/ES nepredpokladal. Podiel áut so vznetovými motormi sa zvýšil z menej ako 15 % v roku 1995 približne na 25 % v súčasnosti. Všetky tieto faktory spôsobili, že k uvedomeniu si celého rozsahu problému kvality ovzdušia došlo až po roku 1998.

(34) Podľa holandských orgánov tuhé častice sú príčinou veľkých problémov v Holandsku kvôli vysokej hustote obyvateľstva a oveľa koncentrovanejšej infraštruktúre ako v iných európskych krajinách. Zastávajú názor, že Holandsko zaujíma v Európe osobitné postavenie svojím intenzívnym využívaním priestoru, vysokou hustotou obyvateľstva, dobytka, dopravy a priemyslu. Podľa ich názoru táto situácia vedie k vysokým emisiám na štvorcový kilometer. Okrem toho holandské orgány tvrdia, že Holandsko sa musí vysporiadať s väčším množstvom znečistenia zo zahraničia. Konkrétne 45 % koncentrácie tuhých častíc v Holandsku je spôsobených ľudskou činnosťou, z toho dve tretiny pochádzajú zo zahraničia. V mestských oblastiach však ľudskou činnosťou vznikajúci príspevok zo zdrojov v Holandsku je 30 – 45 %, pričom významným zdrojom je doprava.

(35) Holandské orgány tvrdia, že kvalita ovzdušia v mnohých oblastiach Holandska nespĺňa európske limitné hodnoty pre tuhé častice, ktoré sú stanovené smernicou 99/30/ES. I keď sa emisie tuhých častíc v Holandsku prudko znížili v rokoch 1990 až 2003, podľa holandských orgánov v dôsledku vysokého objemu dopravy a vysokej koncentrácie ľudí a budov v Holandsku tento pokles nestačí na odstránenie negatívnych účinkov na zdravie z nadmerných emisií tuhých častíc a na implementáciu európskych limitných hodnôt kvality ovzdušia.

(36) Podľa holandských orgánov z celkového množstva domácich emisií tuhých častíc asi jedna tretina pochádza z dopravy, druhá tretina z priemyslu a asi jedna štvrtina z poľnohospodárstva. Častice z výfukových plynov patria medzi najškodlivejšie spomedzi všetkých tuhých častíc. Doprava vystavuje ľudí veľkému pôsobeniu, pretože emisie sa vyskytujú v blízkosti obytných oblastí a iných pozemkov s citlivým využitím.

(37) V dokumentoch s názvom „Vyváženosť životného prostredia 2005“ (Milieubalans 2005) a „Tuhá častica: bližší pohľad“ (Fijn stof nader bekeken), pripojených k oznámeniu, holandské orgány zdôrazňujú, že koncentrácie tuhých častíc v ovzduší do značnej miery presahujú európske normy kvality ovzdušia na veľkých územiach Holandska. Holandské orgány poznamenávajú, že denné limity kvality ovzdušia pre tuhé častice sa budú vo veľkej miere prekračovať ešte aj v roku 2010. Naproti tomu k porušovaniu ročného priemerného štandardu pre tuhé častice skoro vôbec nedochádza. Holandské orgány poznamenávajú, že porušovanie limitných hodnôt stanovených v smernici 99/30/ES sa zistilo takmer vo všetkých európskych mestách. K porušovaniu v Holandsku, Belgicku, v nemeckom Porúrí a v priemyselnej oblasti severného Talianska však dochádza na väčšom geografickom území ako v iných členských štátoch.

(38) Holandské orgány poznamenávajú, že z týchto informácií nie je možné vyvodiť ďalekosiahle závery bez posúdenia presného stavu a veľkosti zón v rôznych krajinách. Holandské orgány tiež poznamenávajú, že kvalita ovzdušia sa v Holandsku stanovuje s vysokou mierou podrobnosti s uplatňovaním podrobného programového modelovania súbežne s predpísanými opatreniami. Modely však využíva len obmedzený počet krajín EÚ; naproti tomu väčšina krajín používa len opatrenia pre kvalitu ovzdušia. Je tiež možné, že niektoré rozdiely sa dajú vysvetliť rozdielmi v použitých korekčných koeficientoch. Napríklad Holandsko zvyšuje namerané výsledky koeficientom 1,33. Podľa holandských orgánov

([8]) „Zdravotné aspekty znečistenia ovzdušia tuhými časticami, ozónom a oxidom dusičitým“, správa pre pracovnú skupinu Svetovej zdravotnej organizácie, 2003.

([9]) Metaanalýza štúdií časových radov a odborné diskusné štúdie tuhých častíc (PM) a ozónu (O_3), regionálny úrad WHO pre Európu, 2004.

mnohé krajiny dodržiavajú ukazovatele, ktoré stanovila Európska komisia, a používajú korekčný koeficient 1,3. Väčšina krajín používa nižšie korekčné koeficienty alebo ich nepoužíva vôbec. Okrem toho nie všetky krajiny modelujú kvalitu svojho ovzdušia až na úrovni ulíc. Podľa holandských orgánov odhad počtu kritických miest v krajinách, ktoré nemodelujú svoju kvalitu ovzdušia na úrovni ulíc, je pravdepodobne podhodnotený.

(39) Nakoniec, holandské orgány poukazujú na svoj špecifický právny stav. Výnosom o kvalite ovzdušia, ktorý nadobudol účinnosť v roku 2001, sa zaviedol právny režim, podľa ktorého možno zablokovať stavby a plány rozširovania alebo možno žiadať úpravy plánov, ak je pravdepodobné, že budú mať nepriaznivé účinky na kvalitu ovzdušia. Po implementácii tohto režimu rôzne súdne orgány, vrátane Štátnej rady, podali viac ako 40 námietok proti plánom územného rozvoja kvôli možným konfliktom s výnosom o kvalite ovzdušia. V jednej tretine týchto prípadov Štátna rada plány zrušila.

(40) Komisia poznamenáva, že percentuálny príspevok cezhraničnej dopravy tuhých častíc v Holandsku je vysoký, i keď nie vyšší ako v ostatných krajinách Beneluxu ([10]). Komisia tiež poznamenáva, že pre Holandsko, v porovnaní s inými členskými krajinami, sú charakteristické značne vyššie emisie tuhých častíc pochádzajúcich z vnútroštátnej lodnej dopravy a z námornej dopravy ([11]). Je tiež potrebné poznamenať, že veľký prístav v Rotterdame nie je prevládajúcim zdrojom tuhých častíc, ale má významný vplyv na činnosti a dopravu v Holandsku a v okolitých krajinách ([10]).

(41) Vo výročných správach podľa smernice Rady 96/62/ES sa uvádza, že v roku 2003 Holandsko nemalo žiadne osobitne veľké problémy s prekračovaním v porovnaní s inými členskými štátmi (ako Belgicko, Rakúsko, Grécko, Česká republika, Litva, Slovinsko a Slovensko). Keďže Holandsko ešte nepredložilo oficiálne údaje za rok 2004, nie je možné porovnať stav kvality ovzdušia v Holandsku so stavom v iných členských štátoch za rok 2004. Okrem toho Komisia poznamenáva, že prednedávnom (v marci 2006) holandská Agentúra na hodnotenie životného prostredia NMP zverejnila prehodnotenie úrovní PM_{10}, ktoré ukázalo, že úrovne PM_{10} sú o 10 – 15 % nižšie ako predchádzajúce odhady. Tento pokles závisí od lokality v Holandsku a vo vidieckych oblastiach je väčší ako v mestách. Podľa správy NMP počet oblastí, kde sa limitné hodnoty kvality ovzdušia budú prekračovať, sa v roku 2010 zníži na polovicu v porovnaní s rokom 2005 a v roku 2015 v porovnaní s rokom 2010.

(42) Na základe výročných správ za rok 2003 a s prihliadnutím na nové informácie, ktoré podala holandská vláda, obsiahnuté v správe NMP, by sa zdalo, že tu existujú významné pochybnosti o existencii špecifického problému Holandska v porovnaní s inými členskými štátmi pri dodržiavaní limitných hodnôt stanovených v smernici o kvalite ovzdušia. Konkrétne celková úroveň všetkých emisií tuhých častíc (PM_{10} a $PM_{2,5}$) na kilometer štvorcový v Holandsku je len polovičná oproti úrovni v Belgicku ([11]).

(43) Sú najmä pochybnosti, či existuje špecifický problém vzhľadom na smernicu 98/69/ES. Ako je uvedené v odseku 40, pre Holandsko je charakteristická značne vyššia emisia tuhých častíc ako je priemer, pochádzajúca z vnútroštátnej vodnej dopravy a z námornej dopravy. Okrem toho podiel vozidiel so vznetovými motormi v Holandsku je značne nižší (25 % z nového predaja) ako je priemer v EÚ (okolo 50 % z nového predaja). Je teda otázne, či tu existuje špecifický problém vzhľadom na emisie tuhých častíc pochádzajúcich z motorových vozidiel, ktorými sa zaoberá smernica 98/69/ES.

(44) Komisia sa preto domnieva, že Holandsko nepreukázalo existenciu špecifického problému v súvislosti so smernicou 98/69/ES.

3. *Hodnotenie podmienok podľa článku 95 ods. 6 Zmluvy o ES*

(45) Článok 95 ods. 6 Zmluvy o ES ukladá Komisii povinnosť overiť, či ohlásené ustanovenia nie sú prostriedkom svojvoľnej diskriminácie a skrytého obmedzovania obchodu medzi členskými štátmi a či nekladú prekážky fungovaniu vnútorného trhu.

(46) Posledná podmienka sa nemôže interpretovať tak, že sa ňou zakazuje schválenie každého vnútroštátneho opatrenia, pri ktorom je pravdepodobné, že ovplyvní fungovanie vnútorného trhu. V skutočnosti každé vnútroštátne opatrenie, odchylné od harmonizovaného opatrenia a zamerané na vytvorenie a fungovanie vnútorného trhu, v podstate predstavuje opatrenie, ktoré pravdepodobne ovplyvní vnútorný trh. V dôsledku toho kvôli zachovaniu použiteľnosti tohto postupu pre výnimku ustanovenú článkom 95 Zmluvy o ES sa Komisia domnieva, že vo vzťahu k článku 95 ods. 6 sa pojem prekážky fungovaniu vnútorného trhu musí chápať ako účinok neprimeraný vzhľadom na sledovaný cieľ.

([10]) Pozri správu TNO, s. 5.
([11]) Pozri správu TNO, s. 31.

(47) Holandské orgány sa domnievajú, že toto opatrenie je potrebné na zlepšenie kvality životného prostredia a teda na ochranu ľudského zdravia. Taktiež sa domnievajú, že tento návrh opatrenia nie je prostriedkom svojvoľnej diskriminácie, ani skrytého obmedzovania obchodu medzi členskými štátmi. Okrem toho sú toho názoru, že vzhľadom na riziká, ktoré predstavujú emisie sadzových častíc pre životné prostredie i pre ľudské zdravie, a s prihliadnutím na osobitné situácie ich pôsobenia v husto obývaných regiónoch, ako je Holandsko, toto opatrenie je úmerné cieľu, ktorý sleduje. Okrem toho podľa holandských orgánov, všetky modely vozidiel a z nich významná časť pripadajúca na vozidlá so vznetovými motormi, už sú alebo zakrátko budú k dispozícii vybavené lapačmi tuhých častíc. Ohlásené opatrenie by teda nenútilo výrobcov áut k (radikálnym) úpravám ich výrobných procesov.

(48) Francúzska a talianska vláda predložila v stanovenom termíne pripomienky k holandskému oznámeniu. Obidve zdôraznili negatívne vplyvy, ktoré by ohlásené opatrenie malo na vnútorný trh s vozidlami, a to deformáciou trhu. Poukázali na to, že holandské orgány majú možnosť podporiť rozšírenie áut, ktoré spĺňajú úroveň emisií tuhých častíc 5 mg na kilometer finančnými stimulmi, ktoré by umožnili skorú implementáciu budúcich európskych noriem pre emisie, pričom by súčasne nevytvárali prekážky pre vnútorný trh s vozidlami.

(49) Ako sa už uviedlo (pozri odsek 46) v súvislosti s článkom 95 ods. 6, pojem prekážky fungovaniu vnútorného trhu sa musí chápať ako účinok neprimeraný vzhľadom na sledovaný cieľ. Komisia preto sústredí svoje hodnotenie podmienok podľa článku 95 ods. 6 Zmluvy o ES na primeranosť vnútroštátnych ustanovení, ktoré boli ohlásené. Hodnotenie bude zahŕňať posúdenie, či ohlásené opatrenie presahuje hranice toho, čo je vhodné a potrebné na dosiahnutie stanoveného cieľa ochrany životného prostredia a zdravia. Hodnotenie bude vychádzať zo skutočnosti, že ak existuje mnoho vhodných opatrení, ktoré možno uplatniť, vybrať by sa malo to, ktoré prináša najmenšie obmedzenia.

(50) Komisia by chcela predbežne poukázať na to, že potrebu ďalej zlepšovať výkon vozidiel vzhľadom na emisie znečisťujúcich látok v ovzduší si Komisia dobre uvedomuje. To je dôvod, pre ktorý, ako už bolo uvedené, bol nedávno podaný návrh Euro 5. Podľa tohto návrhu limitné hodnoty emisií tuhých častíc z nových osobných áut so vznetovými motormi a z najmenších ľahkých úžitkových vozidiel sa znížia o 80 %. Vytvorením návrhu Euro 5 sa Komisia pokúsila o dosiahnutie vyváženosti medzi potrebou ďalších zlepšení ekologickej výkonnosti a potrebou poskytnúť výrobcom áut potrebný čas na návrhy vozidiel a plánovanie výrobných činností. Tento aspekt je zohľadnený najmä v ustanoveniach o nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Pri ďalšom uplatňovaní limitných hodnôt pre emisie tuhých častíc, stanovených v návrhu Euro 5, by sa opatrením ohláseným holandskými orgánmi výrazne skrátil navrhnutý čas medzi predložením návrhu a jeho implementáciou. To by malo významný dopad na výrobcov vozidiel tým, že by boli povinní prispôsobiť svoju výrobu požiadavkám holandských právnych predpisov alebo by museli obmedziť modely ponúkané na holandskom trhu. V súvislosti s tým je potrebné poznamenať, že v súčasnosti všetky typy vozidiel v kategóriách M_1 a N_1, trieda I, nie sú k dispozícii s filtrom na tuhé častice. Holandské orgány informovali Komisiu, že niekoľko typov osobných áut so vznetovými motormi vybavených filtrami na tuhé častice už je alebo v blízkej budúcnosti bude dostupných na holandskom trhu. Komisia však poznamenáva, že na základe informácií, ktoré má k dispozícii (z decembra 2005), minimálne 240 rôznych typov osobných áut asi zo 710 typov nie je na holandskom trhu k dispozícii s filtrom na tuhé častice a preto by boli z tohto trhu vylúčené, pokiaľ by navrhnuté opatrenie bolo prijaté. Keďže pri niektorých modeloch sú filtrami na tuhé častice vybavené väčšie motory, holandské opatrenie by mohlo spôsobiť vylúčenie menších, palivovo efektívnejších motorov týchto modelov z holandského trhu, čo by bolo v rozpore s vytýčenou stratégiou EÚ na obmedzenie emisií CO_2.

(51) Holandské orgány informovali Komisiu, že plánované opatrenie je súčasťou balíka opatrení (Súbor opatrení rozpočtového dňa), ktorý je zameraný na zlepšovanie kvality ovzdušia v Holandsku. Tento balík opatrení sa sústreďuje na opatrenia v doprave, pretože tuhé častice z výfukových plynov patria medzi najškodlivejšie spomedzi všetkých tuhých častíc. Okrem iných opatrení obsahuje dotácie na filtre tuhých častíc pre nové a staršie autá so vznetovými motormi, stimuly pre čistú miestnu dopravu, nákladnú dopravu a lodnú dopravu, stimuly pre čisté palivá. Taktiež sa začal výskum cenovej efektívnosti dotácie na šrotovanie starších áut (so vznetovými motormi). Okrem toho balík opatrení obsahuje ďalšie všeobecné opatrenia v doprave a opatrenia zahŕňajúce priemysel a poľnohospodárstvo. Budú tiež prijaté lokálne opatrenia postihujúce vnútroštátnu infraštruktúru, ako je zníženie maximálnej rýchlosti na určitých cestách. A nakoniec, balík opatrení znamená tiež snahu vykonávať kroky na miestnej úrovni, napríklad implementáciou programov obcí za kvalitu ovzdušia, ďalšími peňažnými prostriedkami na podporu menej znečisťujúcej miestnej dopravy v obciach a krajoch a opatreniami založenými na preplatení významnej časti ďalších nákladov na technológie na zníženie znečisťovania, ako sú lapače tuhých častíc. Súbežne s tým existuje podpora pre obce, ktoré obmedzujú prístup do (vnútorných častí) miest na málo znečisťujúce a tiché vozidlá.

(52) Holandské orgány poskytli prehľad všetkých opatrení, ktoré plánujú zaviesť, s vyhodnotením súvisiacich nákladov a prínosov. Je potrebné poznamenať, že niektoré zo zamýšľaných opatrení, ktoré tvoria súčasť súboru opatrení rozpočtového dňa, sa považujú za „tvrdé opatrenia“, iné za „mäkké opatrenia“. „Tvrdé opatrenia“ sú konkrétne kroky, ktoré už boli stanovené, ich financovanie bolo zabezpečené a spadajú do právomoci ústrednej štátnej správy. O mäkkých opatreniach sa bude rozhodovať neskôr alebo o nich budú rozhodovať iné inštitúcie (napríklad Európska únia), nástroj a financovanie často nie sú vymedzené alebo nespadajú do právomoci ústrednej štátnej správy.

(53) Na účely vyhodnotenia toho, či ohlásené opatrenie je primerané vzhľadom na stanovené ciele, Komisia sa domnieva, že by sa malo zhodnotiť, či by holandské orgány mohli prijať alternatívne opatrenia, ktoré by znamenali rovnaký prínos v súvislosti so znížením tuhých častíc (najmä ultrajemných častíc), ale súčasne by menej narúšali vnútorný trh. Prvý krok tejto analýzy zahŕňa vyhodnotenie možných prínosov, ktoré by mohli vzniknúť implementáciou ohláseného opatrenia.

(54) Podľa holandských orgánov implementácia povinnosti montovať lapače tuhých častíc od 1. januára 2007 do vozidiel so vznetovými motormi v kategóriách M_1 a N_1, trieda I, by viedla k zníženiu tuhých častíc približne o 0,4 až 0,5 kiloton (kt) v roku 2010, čo predstavuje asi 50 % zníženie, ktoré sa má dosiahnuť celým holandským balíkom opatrení pre dopravu. Tieto čísla vychádzajú zo skutočnosti, že v čase oznámenia bol podiel vozidiel so vznetovými motormi vybavených filtrom na tuhé častice 10 % zo všetkých áut a z predpokladu, že nariadenie Euro 5 bude povinné najskôr od 1. júla 2008 pre nové typy vozidiel a od 1. januára 2010 pre nové vozidlá.

(55) Komisia potvrdzuje, že holandské orgány realizovali od 1. júna 2005 program finančných stimulov na vybavovanie nových áut so vznetovými motormi filtrami na tuhé častice. Komisia poznamenáva, že v dokumente „Hodnotenie súboru opatrení rozpočtového dňa na riešenie kvality ovzdušia v roku 2005“ (Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005) holandské orgány hodnotia vplyv tohto stimulačného programu. Predpokladajú, že v dôsledku tohto opatrenia a za predpokladu, že norma Euro 5 nadobudne účinnosť najskôr 1. júla 2008 pre nové typy vozidiel a 1. januára 2010 pre nové vozidlá, v roku 2008 70 – 90 % nových áut so vznetovými motormi predaných v Holandsku bude mať filter na tuhé častice. Zodpovedajúce čísla za predchádzajúce roky sú 40 – 60 % za rok 2006 a 60 – 80 % za rok 2007. Komisia preto usudzuje, že ďalšie prínosy zo zavedenia ohlásených opatrení, v porovnaní so základnou líniou scenára, keď platí stimulačný program pre nové autá so vznetovým motorom, a s prihliadnutím na autonómny európsky trend vybavovať vozidlá so vznetovými motormi filtrami na tuhé častice, by boli značne nižšie ako odhad prínosov zo zníženia tuhých častíc o 0,4 až 0,5 kt v roku 2010. Komisia odhaduje, že možný dopad by bol v rozsahu 0,05 kt ([12]). Je tiež potrebné poznamenať, že dopad existujúceho programu finančných stimulov by sa mohol ďalej zdokonaľovať kombináciou tohto opatrenia s inými doplnkovými opatreniami, ako sú zákazy výberového používania v zmysle zákonov Spoločenstva vo vymedzených oblastiach pre vozidlá so vznetovými motormi, ktoré nespĺňajú určitú úroveň tuhých častíc. Skúsenosti iných členských štátov ukazujú, že oznámenie takýchto výberových zákazov často stačí na ovplyvňovanie rozhodnutí o kúpe v prospech vozidla so vznetovým motorom vybaveného filtrom na tuhé častice alebo vozidla s iným ako vznetovým motorom.

(56) Holandské orgány sa domnievajú, že žiadne iné vnútroštátne opatrenie s menším dopadom na obchod by neviedlo k takému istému výsledku ako ohlásené opatrenie. Komisia však poznamenáva, že v dokumente „Hodnotenie súboru opatrení rozpočtového dňa na riešenie kvality ovzdušia v roku 2005“ (Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005) holandské orgány jasne konštatujú, že by boli aj alternatívne nákladovo efektívnejšie možnosti ako sú opatrenia, o ktorých sa uvažuje v súbore opatrení rozpočtového dňa. Konkrétne sa domnievajú, že nákladovo najefektívnejšou cestou na zníženie koncentrácií v holandskom meradle, a to na regionálnej i lokálnej úrovni, by bola doplnková cenová politika pre sektor dopravy. Celkové prínosy pre spoločnosť súvisiace s touto možnosťou by prevážili náklady. Podľa odhadov, ktoré urobili holandské orgány, zmenou daní za autá a zavedením poplatkov za používanie ciest by sa znížili emisie v roku 2010 približne tak isto ako pri opatreniach podľa súboru opatrení rozpočtového dňa. To znamená, že týmto postupom by sa mohlo dosiahnuť zníženie emisií tuhých častíc 4 až 10-krát väčšie ako ohláseným opatrením ([12]).

(57) Holandské orgány poznamenávajú, že krátkodobé prínosy súvisiace s poplatkami za používanie ciest, ktoré sa menia v závislosti od času a miesta, sa nijako významne neodlišujú od prínosov spojených s opatreniami rozpočtového dňa. Opatrenia rozpočtového dňa sú však menej úspešné, pokiaľ ide o účinky na kvalitu ovzdušia v roku 2020. Ich záver je taký, že i keď poplatky za používanie ciest, ktoré sa menia v závislosti od času a miesta, stoja vládu viac ako opatrenia rozpočtového dňa, vytvorili by významné prínosy k prosperite (1 – 1,5 miliardy EUR za rok). Okrem toho s realizáciou spoplatnenia používania ciest by sa znížili aj iné sociálne problémy, ako je obťažovanie hlukom, nedostatočná bezpečnosť dopravy a dopravné zápchy. A nakoniec uznávajú, že opatrenia navrhnuté podľa opatrení rozpočtového dňa predstavujú „druhé najlepšie“ riešenie v porovnaní s realizáciou doplnkovej cenovej politiky pre sektor dopravy.

([12]) Pozri správu TNO, s. 38.

(58) Na základe informácií, ktoré poskytli holandské orgány, Komisia poznamenáva, že politika spoplatnenia používania ciest sa pre sektor dopravy javí ako nákladovo efektívnejšia než ohlásené opatrenie a priniesla by vyššie prínosy, pokiaľ ide o zníženie emisií ultrajemných častíc, pričom v podstate nekladie žiadne prekážky fungovaniu vnútorného trhu. Efektívnosť tohto opatrenia by sa zlepšila jeho kombinovaním s existujúcimi programami finančnej stimulácie a ďalej by sa mohla zlepšovať, ako už bolo uvedené, keby miestne orgány zrealizovali iné doplnkové opatrenia, ako je zákaz prevádzky starších vozidiel spôsobujúcich väčšie znečistenie. Komisia poznamenáva, že posledný uvedený druh opatrení účinne a vo veľkom rozsahu prijali miestne orgány v iných členských štátoch, ktoré čelia podobným problémom s kvalitou ovzdušia ako Holandsko.

(59) Okrem toho podľa názoru Komisie holandské orgány by mohli uvažovať aj o posilnení niektorých „tvrdých opatrení“ zahrnutých medzi opatrenia rozpočtového dňa. Napríklad dodatočné vybavovanie vozidiel so vznetovými motormi filtrom na tuhé častice by mohlo viesť k väčšiemu zníženiu emisií ako udávajú odhady holandských orgánov, pokiaľ by sa zvýšil rozpočet na toto opatrenie a keby sa filtre na tuhé častice inštalovali najmä do vozidiel s veľkými vzdialenosťami najazdenými v mestách (napr. do taxíkov). Náklady na dodatočné vybavovanie lodí filtrami na tuhé častice sú podľa odhadu holandských orgánov nižšie ako iné dodatočné montážne opatrenia [v rozsahu 10 EUR až 60 EUR na 1 kg zníženia tuhých častíc ([13])] a boli by nižšie ako náklady na zdravotníctvo súvisiace s koncentráciami podľa výpočtov holandských orgánov (t.j. 340 EUR na 1 kg v mestskom prostredí a 80 EUR na 1 kg vo vidieckom prostredí). V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že podľa výhľadov z modelov RAINS, zatiaľ čo relatívny význam emisií tuhých častíc z ľahkých úžitkových vozidiel sa bude v ďalších rokoch znižovať, význam emisií z vnútroštátnej lodnej dopravy a z námornej dopravy bude narastať.

(60) Holandské orgány by mohli tiež uvažovať o skoršej implementácii niektorých „mäkkých opatrení“ zahrnutých medzi opatrenia rozpočtového dňa, ktoré spadajú pod právomoc holandskej vlády. V tejto súvislosti sa poznamenáva, že predpokladaný potenciál celého balíka „mäkkých opatrení“ návrhu rozpočtového dňa na zníženie tuhých častíc je vyšší ako potenciál „tvrdých opatrení“. Konkrétne podľa odhadu holandských orgánov zavedením kombinovaných „systémov na pranie vzduchu“ do intenzívneho chovu dobytka by v roku 2010 prinieslo zníženie tuhých častíc o 4,4 kt. Toto zníženie je značne väčšie, ako predpokladané zníženie tuhých častíc, ktoré by sa dosiahlo realizáciou ohláseného opatrenia (0,05 kt, pozri oddiel 55). Toto opatrenie by pravdepodobne malo väčší účinok na menej obývané oblasti ako na mestá. Vzhľadom na predpokladanú rádovú veľkosť zníženia východiskovej koncentrácie tuhých častíc a jej priaznivé účinky z hľadiska ochrany ľudského zdravia by sa pravdepodobne oplatila skoršia implementácia.

(61) Komisia sa domnieva, že informácie, ktoré poskytli holandské orgány, jasne hovoria, že holandské orgány by mohli vykonať menej reštriktívne opatrenia ako je ohlásené opatrenie na dosiahnutie stanovených cieľov v oblasti ochrany životného prostredia a zdravia. Zatiaľ čo ohlásené opatrenie by znamenalo porušenie systému typového schvaľovania ES pre vozidlá, alternatívne opatrenia by v zásade neobsahovali žiadnu výnimku z existujúcich harmonizovaných opatrení ES. Dôvody, pre ktoré tieto opatrenia nakoniec neboli navrhnuté, i keď o nich holandské orgány uvažovali, a napriek tomu, že mohli priniesť minimálne rovnaké zníženie množstva tuhých častíc ako ohlásené opatrenie, nevyplývajú jasne z dokumentov, ktoré Holandsko predložilo. Komisia by v tejto súvislosti chcela zdôrazniť, že spomedzi rôznych možností spôsobilých dosiahnuť sledovaný cieľ ochrany zdravia a životného prostredia, sú členské štáty povinné vybrať si tie, ktoré sú menej rušivé pre vnútorný trh.

(62) V závere sa Komisia domnieva, že existujú dôkazy, ktoré preukazujú, že plánované vnútroštátne opatrenie nie je najmenej reštriktívnym opatrením na dosiahnutie stanoveného cieľa ochrany životného prostredia a zdravia a že, keď sa prijme, vytvorí neprimeranú prekážku fungovaniu vnútorného trhu.

4. *Medzinárodné súvislosti*

(63) Komisia by chcela vysvetliť niektoré úvahy o medzinárodných súvislostiach plánovaného opatrenia. Podľa rozhodnutia Rady 97/836/ES z 27. novembra 1997 vzhľadom na pristúpenie Európskeho spoločenstva k dohode Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a častí, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto

([13]) Pozri správu TNO, s. 41.

predpisov („Revidovaná dohoda z roku 1958“) ([14]) Európske spoločenstvo pristúpilo k predpisu EHK/OSN č. 83 ([15]), ktoré bolo prijaté podľa dohody Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, ktorá sa týka prijatia jednotných technických predpisov pre kolesové vozidlá, vybavenia a časti, ktoré môžu byť namontované a/alebo použité na kolesových vozidlách, a podmienok pre vzájomné uznávanie udelených schválení na základe týchto predpisov („Revidovaná dohoda z roku 1958“). V tomto nariadení sa stanovujú také isté limitné hodnoty emisií a má rovnaký rozsah uplatňovania ako smernica 70/220/EHS, naposledy zmenená a doplnená smernicou 98/69/ES. Podľa článku 3 dohody z roku 1958 „kolesové vozidlá, zariadenia alebo súčasti, pre ktoré zmluvná strana vydala schválenie v zmysle článku 2 tejto dohody, a ktoré boli vyrobené na území zmluvnej strany uplatňujúcej dané nariadenie alebo na inom území uvedenom zmluvnou stranou, ktorá riadne schválila príslušné typy kolesových vozidiel, zariadení alebo súčastí, sa považujú za vyhovujúce právnym predpisom všetkých zmluvných strán, ktoré dané nariadenie uplatňujú, prostredníctvom typového schválenia“.

(64) Opatrenie, ktoré ohlásili holandské orgány, neobsahuje žiadne ustanovenie, ktoré by povoľovalo používanie vozidiel, pre ktoré bolo typové schválenie vydané v zmysle predpisu EHK/OSN č. 83. Toto opatrenie by teda zabraňovalo vozidlám od iných zmluvných strán, ktoré spĺňajú požiadavky predpisu č. 83, vstupovať na holandský trh. Keby sa toto opatrenie prijalo, znamenalo by to porušenie dohody z roku 1958. Podľa precedenčného práva Súdneho dvora sa právne predpisy Spoločenstva musia interpretovať, pokiaľ je to možné, v súlade s medzinárodnými záväzkami Spoločenstva. Komisia teda musí zabezpečiť, aby Spoločenstvo plnilo svoje záväzky podľa dohody z roku 1958. To znamená, že Holandsko musí plniť predpis EHK/OSN č. 83. Neplnením by sa mohlo narušiť uznávanie typových schválení ES inými zmluvnými stranami a malo by to jasne neprimerané dôsledky na vývoz vozidiel z ES do týchto krajín.

IV. **ZÁVER**

(65) Vzhľadom na možnosti, ktoré mala Komisia k dispozícii na hodnotenie výhod predložených na zdôvodnenie ohlásených vnútroštátnych opatrení, a s prihliadnutím na vysvetlené aspekty, Komisia sa domnieva, že požiadavka Holandského kráľovstva na zavedenie vnútroštátnych ustanovení odchylne od 98/69/ES, predložená 2. novembra 2005:

— je prijateľná,

— nespĺňa všetky podmienky stanovené v článku 95 Zmluvy o ES. Holandsko nepreukázalo existenciu špecifického problému v súvislosti so smernicou 98/69/ES. Aj keby sa pripustilo, že Holandsko preukázalo existenciu špecifického problému v súvislosti so smernicou 98/69/ES, Komisia sa domnieva, že ohlásené opatrenie nie je primerané vzhľadom na ciele, ktoré sa ním sledujú.

(66) Komisia má teda dôvod sa domnievať, že ohlásené vnútroštátne ustanovenia nemôžu byť schválené v súlade s článkom 95 ods. 6 Zmluvy o ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Vnútroštátne ustanovenia, ktoré ukladajú povinnú limitnú hodnotu pre emisie tuhých častíc 5 mg na kilometer pre úžitkové vozidlá s maximálnou povolenou hmotnosťou 1 305 kg (vozidlá N_1, trieda I) a osobné autá (vozidlá M_1) a ktoré ohlásilo Holandské kráľovstvo podľa článku 95 ods. 5 Zmluvy o ES, sa zamietajú.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Holandskému kráľovstvu.

V Bruseli 3. mája 2006

Za Komisiu

Günter VERHEUGEN

podpredseda

([14]) Ú. v. ES L 346, 17.12.1997, s. 78.

([15]) Predpis EHK/OSN č. 83 „Jednotné ustanovenia týkajúce sa schvaľovania vozidiel so zreteľom na emisie znečisťujúcich látok podľa palivových požiadaviek motora“.