II

(Akti, katerih objava ni obvezna)

KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 3. maja 2006

o osnutku nacionalnih določb v zvezi z določitvijo mejnih vrednosti emisij trdnih delcev vozil na dizelski pogon, o katerih je Kraljevina Nizozemska na podlagi člena 95(5) Pogodbe ES poslala uradno obvestilo

(notificirano pod dokumentarno številko C(2006) 1791)

(Besedilo v nizozemskem jeziku je edino verodostojno)

(2006/372/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti ter zlasti člena 95(5) in (6) Pogodbe,

ob upoštevanju naslednjega:

I. DEJSTVA

1. Ustrezna zakonodaja Skupnosti

(1) Direktiva 98/69/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 1998 o ukrepih proti onesnaževanju zraka z emisijami iz motornih vozil in o spremembah Direktive Sveta 70/220/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti onesnaževanju zraka s plini iz motornih vozil z motorjem na prisilni vžig [1] določa mejno vrednost emisij trdnih delcev 25 miligramov na kilometer (glej oddelek 5.3.1.4 Priloge I k Direktivi) za dizelska vozila kategorije M – razen za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 2 500 kg – in za vozila kategorije N1, razred I, kot je opredeljeno v oddelku A Priloge II k Direktivi Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil [2]. Za nove tipe vozil ta mejna vrednost velja od 1. januarja 2005, za nova vozila pa bo veljala od 1. januarja 2006. Direktiva določa tudi mejno vrednost emisij trdnih delcev 40 miligramov na kilometer za dizelska vozila kategorije N_1, razred II, ter mejne vrednosti za emisije trdnih delcev 60 miligramov na kilometer za dizelska vozila kategorije N_1, razred III, in kategorije M, katerih največja dovoljena masa presega 2 500 kg. Ti zadnji mejni vrednosti veljata od 1. januarja 2006 za nove tipe vozil, od 1. januarja 2007 pa bosta veljali za nova vozila.

(2) V skladu s členom 2(1) Direktive 98/69/ES „ne sme nobena država članica zaradi razlogov v zvezi z onesnaževanjem zraka z emisijami iz motornih vozil:

— zavrniti podelitve ES-homologacije v skladu s členom 4(1) Direktive 70/156/EGS ali

— zavrniti podelitve nacionalne homologacije ali

— prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe vozil v skladu s členom 7 Direktive 70/156/EGS,

če vozila izpolnjujejo zahteve Direktive 70/220/EGS, spremenjene s to direktivo“.

(3) Komisija je 21. decembra 2005 sprejela predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije, o dostopu do informacij za popravilo vozil in o spremembi Direktive 72/306/EGS in Direktive …/…/ES (predlog Euro 5) [3]. Predlog znižuje mejno vrednost emisije trdnih delcev za dizelska vozila na 5 miligramov na kilometer. Nova mejna vrednost bo za nove tipe vozil kategorije M in N_1, razred I, začela veljati 18 mesecev + 1 dan po začetku veljavnosti Uredbe, za nova vozila kategorije M in N_1, razred I pa 36 mesecev od datuma začetka veljavnosti Uredbe.

[1] UL L 350, 28.12.1998, str. 1.
[2] UL L 42, 23.2.1970, str. 1.
[3] COM(2005) 683 konč.

(4) Direktiva Sveta 1999/30/ES z dne 22. aprila 1999 o mejnih vrednostih žveplovega dioksida, dušikovega dioksida in dušikovih oksidov, trdnih delcev in svinca v zunanjem zraku ([4]), ki jo je treba brati v povezavi z Direktivo Sveta 96/62/ES z dne 27. septembra 1996 o ocenjevanju in upravljanju kakovosti zunanjega zraka ([5]) določa mejne vrednosti koncentracij PM_{10} v zunanjem zraku, pri čemer je PM_{10} opredeljen kot „trdni delci, ki preidejo skozi dovod s 50-odstotno učinkovitostjo za odstranjevanje delcev z aerodinamičnim premerom nad 10 μm“. Takšne mejne vrednosti so v skladu s členom 5 Direktive 99/30/ES pravno zavezujoče od 1. januarja 2005. V skladu s Prilogo III iste direktive je letna mejna vrednost za varovanje zdravja ljudi 40 $\mu g/m^3$, medtem ko je 24-urna mejna vrednost za varovanje zdravja ljudi 50 $\mu g/m^3$ in se ne sme preseči več kakor 35-krat v koledarskem letu.

(5) Člen 7(3) Direktive 96/62/ES določa, da „države članice pripravijo načrte ukrepanja, v katerih navedejo ukrepe, ki jih je treba kratkoročno izvesti, če obstaja nevarnost preseganja mejnih in/ali alarmnih vrednosti, da se ta nevarnost zmanjša in omeji trajanje takega pojava. Ti načrti lahko, odvisno od posameznega primera, predvidevajo tudi ukrepe za nadzor in, če je potrebno, začasno ustavitev dejavnosti, vključno s prometom motornih vozil, ki prispevajo k preseganju mejnih vrednosti“.

2. **Uradno obvestilo o nacionalni določbi**

(6) Kraljevina Nizozemska je uradno obvestila Komisijo o osnutku odloka, katerega namen je uvedba obvezne mejne vrednosti emisij trdnih delcev, in sicer 5 miligramov na kilometer za gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso 1 305 kg (vozila N_1, razred I) in osebna vozila (vozila M_1), kot je opredeljeno v členu 1.1(h) in členu 1.1(at) *Voertuigreglementa*. Odlok bi veljal za vsa takšna vozila z dizelskim motorjem, ki so prvič uporabljena po 31. decembru 2006. To bi pomenilo, da so ta vozila opremljena s filtrom za delce.

(7) Ukrep, o katerem so nizozemske oblasti poslala uradno obvestilo, spreminja zakonodajo o trajnih zahtevah, ki jih morajo izpolnjevati vozila in njihovi sestavni deli čez celo življenjsko dobo (*Voertuigreglement*). Pregledi o izpolnjevanju teh trajnih zahtev se opravljajo v okviru postopka rednega pregleda vozil in jih lahko izvaja policija.

(8) V skladu z obrazložitvenim memorandumom priglašeni ukrep ne zadeva postopka o homologaciji. Zdi se, da bodo ES-homologirana vozila v drugi državi članici nizozemski organi še naprej registrirali in da bodo vozilom, skladnim z zahtevami Direktive 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, nizozemski organi še naprej podeljevali homologacijo. Kljub temu pa se bo za ta vozila na prvem tehničnem pregledu oziroma pri pregledu policije ugotovilo, da niso skladna s priglašenim ukrepom.

(9) Zato priglašeni ukrep od 1. januarja 2007 uvaja prepoved uporabe novih vozil kategorije N_1, razreda I in M_1, ki izpuščajo več kot 5 mg trdnih delcev na kilometer.

II. **POSTOPEK**

(10) S pismom z dne 2. novembra 2005 je Kraljevina Nizozemska na podlagi člena 95(5) Pogodbe ES uradno obvestila Komisijo, da namerava sprejeti osnutek odloka o določitvi pravil za omejitev emisij trdnih delcev vozil na dizelski pogon, z odstopanjem od določb Direktive 98/69/ES.

(11) S pismom z dne 23. novembra 2005 je Komisija obvestila nizozemsko vlado, da je prejela uradno obvestilo na podlagi člena 95(5) Pogodbe ES in da je šestmesečno obdobje za njegovo preučitev v skladu s členom 95(6) začelo teči 5. novembra 2005, dan po prejemu uradnega obvestila.

(12) S pismom z dne 17. januarja 2006 je Komisija obvestila druge države članice o uradnem obvestilu, ki ga je prejela s strani Kraljevine Nizozemske. Prav tako je Komisija v *Uradnem listu Evropske unije* ([6]) objavila obvestilo v zvezi z uradnim obvestilom, da bi druge zainteresirane strani obvestila o nacionalnih določbah, ki jih Kraljevina Nizozemska namerava uvesti, ter o razlogih zanje.

(13) S pismom z dne 10. marca 2006 so nizozemski organi obvestili Komisijo o nedavnem poročilu nizozemske Agencije za presojo vplivov na okolje z naslovom „Novo razumevanje obsega problematike trdnih delcev“, ki ugotavlja, da so ravni PM_{10} za 10 do 15 % nižje od predhodnih domnev.

([4]) UL L 163, 29.6.1999, str. 41.
([5]) UL L 296, 21.11.1996, str. 55.
([6]) UL C 12, 18.1.2006, str. 5.

(14) Da bi Komisija preverila argumente, ki so jih predložili nizozemski organi, je znanstveni in tehnični nasvet zaprosila skupino svetovalcev pod okriljem TNO (*Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek*). Skupina je Komisiji predložila poročilo 27. marca 2006 ([7]).

III. PRAVNA OCENA

1. Obravnava dopustnosti

(15) Člen 95(5) Pogodbe ES se glasi: „Če država članica po tem, ko Svet ali Komisija sprejme usklajevalni ukrep, meni, da mora na podlagi novih znanstvenih spoznanj o varstvu okolja ali delovnega okolja uvesti nacionalne določbe zaradi problema, ki je specifičen zanjo in je posledica sprejetja usklajevalnega ukrepa, o načrtovanih določbah pa tudi o razlogih za njihovo uvedbo uradno obvesti Komisijo."

(16) Namen uradnega obvestila, ki so ga poslali nizozemski organi, je pridobiti dovoljenje za uvedbo novih nacionalnih določb, za katere se šteje, da niso skladne z Direktivo 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES. Ta direktiva je ukrep za popolno uskladitev tehničnih zahtev za podelitev homologacije motornim vozilom glede na njihove emisije. Določa mejno vrednost emisij trdnih delcev iz dizelskih avtomobilov in lahkih dostavnih vozil, in sicer 25 miligramov na kilometer.

(17) Iz primerjave določb Direktive 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 89/69/ES, in nacionalnih ukrepov, o katerih je Kraljevina Nizozemska poslala uradno obvestilo, je razvidno, da nizozemski predlog določa strožje zahteve glede tehničnih pregledov motornih vozil na podlagi onesnaževanja zraka z njihovimi emisijami od tistih iz Direktive. Priglašeni ukrep zlasti uvaja obvezno mejno vrednost za emisije trdnih delcev, in sicer 5 miligramov na kilometer za gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso 1 305 kg (vozila N_1, razred I) in osebna vozila (vozila M_1), kar preprečuje, da bi bila uporaba vozil iz teh kategorij v skladu z zahtevami Direktive 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES. Treba je opozoriti, da bo Direktiva postala neuporabna, če bodo lahko države članice zaradi tehničnih pregledov uvajale različne zahteve glede vozil na podlagi onesnaževanja zraka z njihovimi emisijami. ES-homologacija mora ostati v veljavi več let, vsekakor pa dlje od prvega pregleda vozila. Kakršna koli drugačna razlaga bi državam članicam omogočila, da se izognejo ES-homologaciji.

(18) Kakor zahteva člen 95(5) Pogodbe ES, je Nizozemska uradno obvestila Komisijo o dejanskem besedilu določb, ki jih namerava uvesti in ki presegajo določbe iz Direktive 70/220/EGS, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 89/69/ES. Zahtevek pa je spremljala obrazložitev razlogov, ki po njenem mnenju upravičujejo uvedbo določb.

(19) Uradno obvestilo, ki ga je poslala Nizozemska za pridobitev dovoljenja za uvedbo nacionalnih določb, ki odstopajo od določb Direktive 70/220/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 98/69/ES, se torej šteje za sprejemljivo na podlagi člena 95(5) Pogodbe ES.

2. Vsebinska presoja

(20) Komisija mora v skladu s členom 95 Pogodbe ES zagotoviti izpolnitev vseh pogojev, ki omogočajo državi članici, da uporabi možnosti odstopanja, predvidene v tem členu.

(21) Komisija mora zato presoditi, ali so pogoji iz člena 95(5) Pogodbe ES izpolnjeni. Ta člen zahteva, da kadar država članica meni, da je treba uvesti nacionalne določbe, ki odstopajo od usklajevalnega ukrepa, morajo te določbe temeljiti na:

(a) novih znanstvenih spoznanjih o varstvu okolja ali delovnega okolja;

(b) problemu, ki je specifičen zanjo in je posledica sprejetja usklajevalnega ukrepa.

(22) Poleg tega mora Komisija, če meni, da je uvedba takšnih nacionalnih določb utemeljena, na podlagi člena 95(6) Pogodbe ES preveriti, ali so te nacionalne določbe sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje trgovine med državami članicami in ali ovirajo delovanje notranjega trga.

(23) V skladu s sodno prakso Sodišča je treba vsako izjemo od načela enotne uporabe zakonodaje Skupnosti in enotnosti notranjega trga podrobno obrazložiti. Člen 95(5) Pogodbe ES določa izjemo od načel enotne uporabe zakonodaje Skupnosti in enotnosti trga. Zato ga je treba razlagati na takšen način, da njegovo področje uporabe ne presega primerov, na katere se formalno nanaša.

([7]) Poročilo TNO, 06.OR.VM.013.1/IJR „Ocena zahtevka Nizozemske za odstopanje od Direktive 98/69/ES", 27. marec 2006 (v nadaljevanju Poročilo TNO).

(24) V okviru roka iz člena 95(6) Pogodbe ES mora Komisija pri proučevanju, ali so priglašeni nacionalnih ukrepi na podlagi člena 95(5) utemeljeni, upoštevati „razloge“, ki jih je predložila država članica , ki je poslala uradno obvestilo. To pomeni, da mora država članica, ki je predložila zahtevek, v skladu z določbami Pogodbe ES dokazati, da so nacionalni ukrepi utemeljeni. Glede na postopkovni okvir iz člena 95 Pogodbe ES, vključno s strogim rokom za sprejetje odločitve, se mora Komisija običajno omejiti na proučitev ustreznosti elementov države članice, ki je zaprosila za sprejetje ukrepov, ne da bi morala iskati možne razloge in utemeljitve.

1. *Obstoj novih znanstvenih spoznanj*

(25) Nizozemski organi menijo, da je njihov zahtevek upravičen, ker je po sprejetju Direktive 98/69/ES prišlo do novih znanstvenih spoznanj o učinkih emisij trdnih delcev na okolje in zdravje. Novi podatki kažejo, da imajo prekomerne emisije trdnih delcev škodljive posledice za zdravje ljudi, kot sta prezgodnja umrljivost in oslabljeno delovanje pljuč.

(26) Dokumenti, ki jih je v zvezi z novimi znanstvenimi spoznanji o učinkih emisij trdnih delcev na okolje in zdravje predložila Nizozemska, vključujejo nacionalne in mednarodne študije, publikacije in analize v zvezi s tem vprašanjem. Dokumenti zagotavljajo celovit pregled obstoječih znanstvenih spoznanj, ki so nastala od sprejetja Direktive 98/69/ES, o številnih učinkih na zdravje v zvezi z izpostavljenostjo emisijam trdnih delcev.

(27) Nizozemski organi poudarjajo, da je bila povezava med izpostavljenostjo delcem v zraku in številnimi učinki na zdravje dokazana in izpostavljena v številnih nedavnih znanstvenih publikacijah. Učinki emisij trdnih delcev na zdravje se lahko delijo na tiste, ki nastanejo zaradi sorazmerno kratkotrajnega obdobja izpostavljenosti („akutni“) in tiste zaradi dolgotrajne izpostavljenosti („kronični“). Dokumenti, ki jih je predložila Nizozemska, kažejo, da ima dolgotrajna izpostavljenost delcem v zraku večji učinek na zdravje kot kratkotrajna, čeprav tudi ta ni nezanemarljiva. Učinki zaradi kratkotrajne izpostavljenosti vključujejo: vnetne reakcije v pljučih, simptome dihalnih poti, škodljive učinke na kardiovaskularni sistem in povečano raven uporabe zdravil, sprejemov v bolnišnico in umrljivosti. Učinki zaradi dolgotrajne izpostavljenosti vključujejo: povečano število simptomov v spodnjem delu dihalnih poti in kroničnih obstruktivnih pljučnih bolezni, zmanjšanje pljučne funkcije pri otrocih in odraslih ter nižjo pričakovano življenjsko dobo, zlasti zaradi umrljivosti pri boleznih na srcu in pljučnih bolezni ter verjetno zaradi pljučnega raka.

(28) Nizozemski organi so predložili dokumente, ki ugotavljajo, da so nedavne epidemiološke in toksikološke študije pokazale – čeprav učinki različnih delov in virov emisij trdnih delcev na zdravje niso popolnoma jasni –, da delci, ki nastajajo pri procesih zgorevanja, kot so saje iz dizelskih motorjev, pomembno vplivajo na zdravje. Delci iz primarnega zgorevanja imajo zaradi svoje sestave (prisotnost prehodnih kovin in reaktivnih organskih spojin) in izjemne majhnosti še posebno škodljive učinke na zdravje. Zaradi svoje majhnosti se lahko delci iz primarnega zgorevanja izognejo zaščitnim mehanizmom človeškega telesa in prodrejo v krvni obtok in različna tkiva. Nizozemski organi opozarjajo na dejstvo, da epidemiološke študije na velikem številu prebivalcev niso mogle ugotoviti mejne vrednosti koncentracije, pod katero trdni delci v zraku ne vplivajo na umrljivost in obolevnost.

(29) Čeprav trenutno ni mogoče zadostno količinsko prikazati učinkov trdnih delcev na zdravje, nizozemski organi menijo, da je za varovanje zdravja prebivalcev Nizozemske in za načelo previdnosti bistvenega pomena kar najhitreje ukrepati, da bi se v največji možni meri zmanjšala izpostavljenost sajastim delcem iz prometa.

(30) Po mnenju nizozemskih organov nedavne znanstvene raziskave kažejo, da so občutljive skupine prebivalcev izpostavljene večjemu tveganju za zdravje zaradi trdnih delcev. Te skupine obsegajo tiste ljudi, ki so po svoji naravi bolj občutljivi na učinke izpostavljenosti emisijam trdnih delcev (npr. ljudje z genetsko nagnjenostjo, zelo majhni otroci, starejši, ljudje z obolenji dihalnih poti in pljuč), ljudi, ki so postali bolj občutljivi zaradi okoljskih ali socialnih dejavnikov oziroma osebnega vedenja, ter ljudi, ki so izpostavljeni neobičajno velikim količinam onesnaževal zraka zaradi prebivanja blizu glavne ceste ali preživljanja časa na prostem. Glede na to, da velik del prebivalcev Nizozemske živi v mestih in ob glavnih cestah, nizozemski organi trdijo, da je tveganje za zdravje prebivalcev zaradi emisij trdnih delcev veliko.

(31) Komisija ugotavlja, da so bili učinki v zvezi s koncentracijami trdnih delcev na okolje in zdravje do določene mere znani že pred sprejetjem Direktive 98/69/ES. Zdelo se je, da imajo manjši delci večji učinek na zdravje kot grobi delci. Vendar pa je bilo o tej problematiki na voljo le malo študij. Od takrat je bilo izvedenih veliko število novih epidemioloških študij o različnih vidikih izpostavljenosti in učinkih emisij trdnih delcev na zdravje, ki so zlasti pokazale, da so majhni delci nevarnejši od večjih ([8]). Te nove študije so Svetovni zdravstveni organizaciji omogočile, da posodobi svoje „Smernice o kakovosti zraka v Evropi" za emisije trdnih delcev leta 2000, 2003 in 2004 ([9]).

(32) Glede na zgoraj navedeno bi se zdelo, da je Nizozemska zagotovila nova znanstvena spoznanja o varstvu okolja, kot zahteva člen 95(5) Pogodbe ES. Ta nova znanstvena spoznanja ob sprejetju Direktive 98/69/ES niso bila na voljo.

2. *Problem, ki je specifičen za Nizozemsko in je posledica sprejetja Direktive 98/68/ES*

(33) Nizozemski organi menijo, da se Nizozemska spopada s specifičnim problemom, ki je posledica sprejetja Direktive 98/69/ES. Prvič, organi trdijo, da se Nizozemska približno leto in pol spopada s težavami glede usklajenosti z Direktivo 99/30/ES. Drugič, organi ugotavljajo, da se je zaradi višjih cen bencina, večje izbire dizelskih modelov avtomobilov in močno izboljšane zmogljivosti in večje učinkovitosti porabe goriva dizelskih motorjev število dizelskih avtomobilov na Nizozemskem povečalo. Ko je bila Direktiva 99/69/ES sprejeta, ni bilo pričakovati takšnega povečanja deleža dizelskih avtomobilov. Delež dizelskih avtomobilov se je zvišal z manj kot 15 % leta 1995 na okoli sedanjih 25 %. Zaradi vseh teh dejavnikov je resnost problema glede kakovosti zraka nastopila šele po letu 1998.

(34) Nizozemski organi so zelo zaskrbljeni zaradi emisij trdnih delcev zaradi velike gostote naseljenosti in večje koncentracije infrastrukture, kot jo imajo druge evropske države. Menijo, da ima Nizozemska poseben položaj v Evropi zaradi svoje intenzivne izrabe prostora, velike gostote ljudi, domačih živali, prometa in industrije. Po njihovem mnenju take okoliščine povzročajo velike emisije na kvadratni kilometer. Poleg tega nizozemski organi trdijo, da se mora Nizozemska spopadati z velikim delom onesnaževanja iz tujine. 45 % koncentracije trdnih delcev na Nizozemskem nastane zaradi človeške dejavnosti, od katerih dve tretjini nastaneta v tujini. Kljub temu je na mestnih območjih antropogeni delež iz virov na Nizozemskem 35–40 %, pri čemer je promet pomemben vir.

(35) Nizozemski organi trdijo, da kakovost zraka na mnogih območjih Nizozemske ne ustreza evropskim mejnim vrednostim za trdne delce, kot jih določa Direktiva 99/30/ES. Čeprav so se emisije trdnih delcev med letoma 1990 in 2003 na Nizozemskem močno zmanjšale – po mnenju nizozemskih organov zaradi visoke gostote prometa, ljudi in zgradb –, pa to zmanjšanje ni dovolj za boj proti negativnim učinkom prekomerne emisije trdnih delcev na zdravje in za uveljavitev evropskih mejnih vrednosti kakovosti zraka.

(36) Po mnenju nizozemskih organov tretjino vseh domačih emisij trdnih delcev povzroči promet, naslednjo tretjino industrija in približno četrtino kmetijstvo. Delci iz izpušnih plinov so med najbolj škodljivimi trdnimi delci. Ljudje so najbolj izpostavljeni prometu zaradi emisij, ki nastajajo v bližini naselij in drugih občutljivih območij.

(37) V dokumentih z naslovoma „Okoljsko ravnotežje 2005" (Milieubalans 2005) in „Trdni delci: natančnejši pregled" (Fijn stof nader bekeken), priloženih k uradnemu obvestilu, nizozemski organi poudarjajo, da koncentracije trdnih delcev v zraku na obsežnih območjih Nizozemske v veliki meri presegajo evropske standarde kakovosti zraka. Nizozemski organi ugotavljajo, da bodo dnevne mejne vrednosti kakovosti zraka za trdne delce leta 2010 še vedno v veliki meri presežene. Nasprotno pa letni povprečni standard za trdne delce ni praktično nikoli presežen. Nizozemski organi opažajo, da so bile kršitve mejnih vrednosti iz Direktive 99/30/ES ugotovljene v skoraj vseh evropskih mestih. Kljub temu pa do kršitev na Nizozemskem, v Belgiji, nemškem Porurju in industrijskih območjih severne Italije prihaja na večjih geografskih območjih kot v ostalih državah članicah.

(38) Nizozemski organi ugotavljajo, da iz teh podatkov ni mogoče natančno sklepati, ne da bi upoštevali točnega stanja in velikosti območij v različnih državah. Nizozemski organi tudi ugotavljajo, da se ocenjevanje kakovosti zraka na Nizozemskem izvaja zelo natančno, in sicer z uporabo podrobnih modelov prostorskega načrtovanja poleg predpisanih meritev. Vendar samo še

([8]) „Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide", poročilo o delovni skupini Svetovne zdravstvene organizacije, 2003.

([9]) „Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O_3)", Regionalna pisarna Svetovne zdravstvene organizacije za Evropo, 2004.

nekaj držav EU uporablja modele; večina držav tako uporablja samo meritve kakovosti zraka. Možno je tudi, da se lahko nekatere razlike pojasnijo z razlikami v uporabi korekcijskih faktorjev. Nizozemska na primer poveča dobljeni rezultat s faktorjem 1,33. Po mnenju nizozemskih organov številne države upoštevajo navodila Evropske komisije in uporabljajo faktor 1,3. Večina držav uporablja nižje korekcijske faktorje ali sploh nobenih. Vse države poleg tega ne prilagajajo kakovosti zraka na ulične vrednosti. Po mnenju nizozemskih organov je število območij v državah, ki ne prilagajajo kakovosti zraka na ulično raven, verjetno podcenjeno.

(39) Nizozemski organi nenazadnje opozarjajo na svoj poseben pravni položaj. Odlok o kakovosti zraka, ki je začel veljati leta 2001, je vzpostavil pravni režim, s katerim se lahko zaustavijo gradbeni in širitveni načrti ali pa se zahtevajo spremembe načrtov, če imajo ti lahko škodljiv vpliv na kakovost zraka. Po začetku uveljavitve tega režima so sodni organi, vključno z državnim svetom, prejeli več kot 40 ugovorov v zvezi z razvojnim prostorskim načrtovanjem zaradi možnega navzkrižja z Odlokom o kakovosti zraka. V tretjini primerov je državni svet razveljavil načrt.

(40) Komisija ugotavlja, da je odstotni delež prenosa trdnih delcev prek meja na Nizozemskem visok, vendar ne višji kot v ostalih državah Beneluksa ([10]). Komisija tudi ugotavlja, da so za Nizozemsko v primerjavi z drugimi državami članicami značilne znatno višje emisije trdnih delcev iz ladijskega prometa po notranjih plovnih poteh ter pomorskega prometa ([11]). Prav tako je treba opozoriti, da veliko pristanišče Rotterdam ni prevladujoči vir emisij trdnih delcev, ima pa znaten vpliv na dejavnosti in promet na Nizozemskem in okoli nje ([10]).

(41) Letna poročila v okviru Direktive Sveta 96/62/ES navajajo, da leta 2003 Nizozemska ni imela posebnih težav s preseganjem vrednosti v primerjavi z drugimi državami članicami (kot na primer Belgijo, Avstrijo, Grčijo, Češko, Litvo, Slovenijo in Slovaško). Ker Nizozemska še ni predložila uradnih podatkov za leto 2004, ni mogoče primerjati stanja kakovosti zraka na Nizozemskem s stanjem v drugih državah članicah leta 2004. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je nizozemska Agencija za presojo vplivov na okolje NMP pred nedavnim (marca 2006) objavila ponovno oceno ravni PM_{10}, kjer navaja, da so ravni PM10 za 10 do 15 % nižje od predhodnih domnev. Ta upad je odvisen od kraja na Nizozemskem in kaže, da je višji na podeželju kot v mestih. V skladu s poročilom NMP se bo število območij, kjer bodo mejne vrednosti kakovosti zraka presežene, leta 2010 v primerjavi z letom 2005 prepolovilo, kakor tudi leta 2015 v primerjavi z letom 2010.

(42) Na podlagi letnih poročil za leto 2003 in ob upoštevanju novih podatkov, ki jih je poslala nizozemska vlada in se nahajajo v poročilu NMP, se zdi, da obstaja resen dvom v zvezi s prisotnostjo specifičnega problema na Nizozemskem v primerjavi z drugimi državami članicami glede izpolnjevanja mejnih vrednosti iz Direktive o kakovosti zraka. Zlasti raven vseh emisij trdnih delcev (PM_{10} in $PM_{2.5}$) na kvadratni kilometer na Nizozemskem predstavlja samo polovico ravni v Belgiji ([11]).

(43) Natančneje, poraja se dvom, ali obstaja specifičen problem v zvezi z Direktivo 98/69/ES. Kot je navedeno v oddelku 40 zgoraj, je za Nizozemsko značilna znatno višja emisija trdnih delcev od povprečnih iz ladijskega prometa po notranjih plovnih poteh ter pomorskega prometa. Poleg tega je delež dizelskih vozil na Nizozemskem znatno nižji (25 % prodaje novih vozil) od povprečja ES (okoli 50 % prodaje novih vozil). Zato je vprašljivo, ali obstaja specifičen problem v zvezi z emisijo trdnih delcev iz motornih vozil v okviru Direktive 98/69/ES.

(44) Komisija zato meni, da Nizozemska ni uspela dokazati prisotnosti specifičnega problema v zvezi z Direktivo 98/69/ES.

3. *Ocena pogojev v skladu s členom 95(6) Pogodbe ES*

(45) Na podlagi člena 95(6) Pogodbe ES mora Komisija preveriti, ali nacionalne določbe niso sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje trgovine med državami članicami in ali ne ovirajo delovanje notranjega trga.

(46) Ne mogoče razlagati, da ta zadnji pogoj prepoveduje odobritev katerega koli nacionalnega ukrepa, ki bi lahko vplival na delovanje notranjega trga. Dejansko je lahko vsak nacionalni ukrep, ki odstopa od usklajenega ukrepa, katerega cilj je oblikovanje in delovanje notranjega trga, dejansko ukrep, ki bi lahko vplival na notranji trg. Zato Komisija meni, da je treba za ohranitev koristnosti postopka za odstopanja iz člena 95 Pogodbe ES v okviru člena 95(6) pojem ovire za delovanje notranjega trga razumeti kot nesorazmeren učinek v zvezi z zastavljenim ciljem.

([10]) Glej Poročilo TNO, str. 5.
([11]) Glej Poročilo TNO, str. 31.

(47) Nizozemski organi menijo, da je ta ukrep nujen za izboljšanje kakovosti okolja in s tem varovanja zdravja ljudi. Menijo tudi, da osnutek ukrepa ni niti sredstvo samovoljne diskriminacije niti prikrita omejitev trgovine med državami članicami. Poleg tega verjamejo, da je glede na tveganje, ki jih emisije sajastih delcev predstavljajo za okolje in zdravje ljudi, in glede na specifične razmere izpostavljenosti v gosto naseljenih območjih, kot je Nizozemska, ukrep sorazmeren z želenim ciljem. Poleg tega so po mnenju nizozemskih organov vsi modeli vozil, ki imajo opazen delež v prodaji dizelskih avtomobilov, že opremljeni s filtrom za delce oziroma bodo opremljeni v kratkem. Zato priglašeni ukrep proizvajalce avtomobilov ne bi prisilil, da (korenito) spremenijo svoje proizvodne procese.

(48) Francoska in italijanska vlada sta pravočasno predložili pripombe v zvezi z uradnim obvestilom Nizozemske. Obe vladi sta poudarili negativen vpliv, ki bi ga priglašeni ukrep imel na notranji trg vozil z izkrivljanjem trga. Opozorili sta na možnost, da lahko nizozemski organi z davčnimi spodbudami spodbudijo hiter prehod na avtomobile, ki izpolnjujejo raven emisije trdnih delcev, in sicer 5 miligramov na kilometer, kar bi omogočilo hitro uveljavitev prihodnjih evropskih emisijskih standardov, ne da bi hkrati ovirali notranji trg vozil.

(49) Kot je navedeno zgoraj (glej oddelek 46) je treba pojem ovire za delovanje notranjega trga v okviru člena 95(6) razumeti kot nesorazmeren učinek v zvezi z zastavljenim ciljem. Komisija bo zato svojo oceno osredotočila na pogoje iz člena 95(6) Pogodbe ES o sorazmernosti nacionalnih določb, o katerih je bila uradno obveščena. Pri pripravi te ocene bo morala Komisija odločiti, ali priglašeni ukrep presega tisto, kar je smiselno in nujno za dosego navedenega cilja v zvezi z varstvom okolja in varovanjem zdravja. Ocena bo pripravljena ob predpostavki, da kadar se lahko izvedejo ustrezni ukrepi, je treba sprejeti tiste, ki so najmanj omejevalni.

(50) Kot uvodno pripombo bi Komisija želela poudariti, da zelo ceni potrebo po nadaljnjem izboljšanju učinkovitosti vozil v zvezi z emisijami v ozračje. Zato je, kot je že navedeno, nedavno pripravila predlog Euro 5. V skladu s predlogom se bodo mejne vrednosti emisije trdnih delcev za nova dizelska osebna vozila in najmanjša lahka dostavna vozila znižala za 80 %. Pri pripravi predloga Euro 5 je Komisija poskušala najti ravnotežje med potrebo po nadaljnjem izboljšanju na področju okolja in potrebo, da se proizvajalcem avtomobilov zagotovi dovolj časa za konstrukcijo vozil in načrtovanje proizvodnih dejavnosti. To se zlasti odraža v določbah glede začetka veljavnosti Uredbe. Z določitvijo uporabe mejnih vrednosti emisije trdnih delcev iz predloga Euro 5 bi ukrep, o katerem so nizozemski organi poslali uradno obvestilo, bistveno skrajšal predlagano časovno obdobje za izvedbo. To bi imelo znaten učinek na proizvajalce avtomobilov, saj bi bili zavezani, da prilagodijo svojo proizvodnjo zahtevam nizozemske zakonodaje, oziroma da omejijo ponudbo modelov na nizozemskem trgu. V tej zvezi je treba opozoriti, da vsi tipi vozil kategorije M_1 in N_1, razred I, v tem trenutku niso opremljeni s filtrom za delce. Nizozemski organi so obvestili Komisijo, da so številni tipi dizelskih osebnih vozil, opremljeni z dizelskim filtrom za delce, že oziroma bodo kmalu na voljo na nizozemskem trgu. Kljub temu Komisija ugotavlja, da je na podlagi njej dostopnih informacij (od decembra 2005) na nizozemskem trgu vsaj 240 različnih tipov osebnih vozil od približno 710 s filtrom za delce, ki jih ni na voljo in ki bili izključeni iz tega trga, če se sprejme priglašeni ukrep. Ker so pri nekaterih modelih s filtrom za delce opremljena večja vozila, bi nizozemski ukrep lahko izključil manjša, bolj učinkovita vozil glede porabe goriva iz modelov nizozemskega trga, kar bi bilo v nasprotju s politiko EU o omejevanju emisij CO_2.

(51) Nizozemski organi so obvestili Komisijo, da je predvideni ukrep del paketa ukrepov (sveženj ukrepov na dan predložitve proračuna), katerih cilj je izboljšanje kakovosti zraka na Nizozemskem. Ta paket ukrepov se osredotoča na prometne ukrepe, ker so delci iz izpušnih plinov med najbolj škodljivimi trdnimi delci. Poleg drugih ukrepov vključuje subvencije za filter za delce na novih in starejših dizelskih avtomobilov, spodbude za čist lokalni prevoz, tovorni in ladijski prevoz ter spodbude za okolju prijazna goriva. Raziskava se je lotila tudi stroškovne učinkovitosti subvencij za odstranitev starejših (dizelskih) avtomobilov. Paket ukrepov poleg tega vključuje druge generične prometne ukrepe in ukrepe, ki se nanašajo na industrijo in kmetijstvo. Sprejeti bodo tudi lokalni ukrepi v zvezi z nacionalno infrastrukturo, kot so omejitve najvišje hitrosti na določenih cestah. Nazadnje, paket ukrepov si prizadeva tudi za ukrepanje na lokalni ravni – s pomočjo izvajanja mestnih načrtov za kakovost zraka, dodatnih sredstev za spodbujanje lokalnega prevoza, ki manj onesnažuje okolje v občinah in pokrajinah, ter ukrepa, ki temelji na povrnitvi znatnega dela dodatnih stroškov tehnologij, ki manj onesnažujejo okolje, kot so filtri za delce. Poleg tega obstaja podpora za občine, ki omogočajo dostop do mest (mestnih središč) samo vozilom, ki manj onesnažujejo okolje, ter manj hrupnim vozilom.

(52) Nizozemski organi so zagotovili pregled vseh ukrepov, ki jih nameravajo izvesti, skupaj z oceno povezanih stroškov in koristi. Treba je opozoriti, da se nekateri predvideni ukrepi v okviru svežnja ukrepov na dan predložitve proračuna štejejo za „trde ukrepe“, drugi pa za „mehke ukrepe“. „Trdi ukrepi“ so konkretni ukrepi, ki so bili že določeni, katerih financiranje je bilo predvideno in ki so v pristojnosti centralne ravni države. Mehki ukrepi se določijo pozneje oziroma jih določijo druge institucije (kot je Evropska unija), instrument in financiranje pogosto nista opredeljena ali pa centralna raven države nima pristojnosti.

(53) Za presojo, ali je priglašeni ukrep sorazmeren z zastavljenimi cilji, Komisija meni, da je treba oceniti, ali lahko nizozemski organi sprejmejo alternativne ukrepe, ki bi imeli enake koristi glede zmanjšanja trdnih delcev (zlasti izredno majhnih delcev) in ki bi bili hkrati manj moteči za notranji trg. Prva stopnja te analize obsega oceno možnih koristi, ki lahko nastanejo z izvajanjem priglašenega ukrepa.

(54) Po mnenju nizozemskih organov bi izpolnitev obveznosti za namestitev filtrov za delce na dizelska vozila kategorije M_1 in N_1, razred I, od 1. januarja 2007 pomenila zmanjšanje emisij trdnih delcev za približno 0,4 do 0,5 kiloton (kt) leta 2010, kar predstavlja približno 50 % zmanjšanja, ki ga mora doseči ves paket nizozemskih prometnih ukrepov. Te številke temeljijo na dejstvu, da je bil v času predložitve uradnega obvestila delež dizelskih vozil, opremljenih s filtrom za delce, 10 % vseh avtomobilov, in na predpostavki, da bo Uredba Euro 5 vsaj od 1. julija 2008 postala obvezna za nove tipe vozil in od 1. januarja 2010 za nova vozila.

(55) Komisija priznava, da nizozemski organi od 1. junija 2005 izvajajo shemo davčnih spodbud za namestitev filtrov za delce na nove dizelske avtomobile. Komisija ugotavlja, da v dokumentu „Ocena svežnja ukrepov na dan predložitve proračuna, ki obravnavajo kakovost zraka 2005“ (Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005) nizozemski organi ocenjujejo vpliv te spodbujevalne sheme. Domnevajo, da bo kot posledica tega ukrepa in ob predpostavki, da bo standard Euro 5 začel veljati vsaj 1. julija 2008 za nove tipe vozil in 1. januarja 2010 za nova vozila, 70–90 % novih dizelskih avtomobilov, prodanih na Nizozemskem leta 2008, imelo filter za delce. Ustrezne številke za predhodna leta so 40–60 % za leto 2006 in 60–80 % za leto 2007. Komisija zato ugotavlja, da bi bile dodatne koristi od uvedbe priglašenih določb v primerjavi z osnovnim scenarijem, pri katerem velja spodbujevalna shema za nove dizelske avtomobile, in ob upoštevanju neodvisnih trendov glede opremljanja dizelskih vozil s filtri za delce, znatno manjše od predvidenih koristi zmanjšanja emisij trdnih delcev za 0,4 do 0,5 kt leta 2010. Komisija meni, da bi bil učinek verjetno približno 0,05 kt ([12]). Prav tako je treba opozoriti, da bi se lahko učinek obstoječe sheme davčnih spodbud s kombinacijo tega ukrepa z drugimi dopolnilnimi ukrepi še okrepil: s selektivnimi prepovedmi prometa v skladu z zakonodajo Skupnosti na določenih področjih za dizelska vozila, ki ne zpolnjujejo določene ravni emisije trdnih delcev. Izkušnje drugih držav članic kažejo, da je najava takšnih selektivnih prepovedi pogosto dovolj za spodbujanje nakupov dizelskih vozil s filtrom za delce ali nedizelskih vozil.

(56) Nizozemski organi menijo, da ne bi noben drug nacionalni ukrep z manjšim vplivom na trgovino imel podoben učinek kot priglašeni ukrep. Kljub temu Komisija ugotavlja, da v dokumentu „Ocena svežnja ukrepov na dan predložitve proračuna, ki obravnavajo kakovost zraka 2005“ (Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005) nizozemski organi jasno navajajo, da bi bile poleg ukrepov v okviru svežnja ukrepov na dan predložitve proračuna mogoče alternativne stroškovno učinkovitejše rešitve. Zlasti menijo, da bi bil stroškovno najučinkovitejši način za znižanje koncentracij na nizozemski ravni, tako regionalni kot lokalni, dodatna politika oblikovanja cen za prevozni sektor. Celotne koristi za družbo v zvezi s to rešitvijo bi prevladale nad stroški. Po ocenah nizozemskih oblasti bi sprememba davka na avtomobile in uvedba cestnin leta 2010 zmanjšala emisije do približno enake mere kot ukrepi, predlagani v okviru svežnja ukrepov na dan predložitve proračuna. To pomeni, da bi lahko takšna politika za štiri- do desetkrat bolj zmanjšala emisije trdnih delcev kot priglašeni ukrep ([12]).

(57) Nizozemski organi ugotavljajo, da se kratkoročni učinki v zvezi s cestninami, ki se spreminjajo glede na čas in kraj, ne razlikujejo bistveno od koristi v zvezi z ukrepi na dan predložitve proračuna. Kljub temu so ukrepi na dan predložitve proračuna manj učinkoviti, kar zadeva vpliv na kakovost zraka leta 2020. Ugotavljajo, da, medtem ko cestnine, ki se spreminjajo glede na čas in kraj, vlado stanejo več kot ukrepi na dan predložitve proračuna, bi to ustvarilo znatne koristi na socialnem področju (1–1,5 milijarde EUR na leto). Poleg tega bi se z uveljavitvijo cestnin zmanjšali tudi drugi socialni problemi, kot so hrup, slaba prometna varnost in prometni zastoji. Na koncu priznavajo, da so ukrepi na dan predložitve proračuna „druga najboljša“ rešitev v primerjavi z uveljavitvijo dodatne politike oblikovanja cen za prevozni sektor.

([12]) Glej Poročilo TNO, str. 38.

(58) Komisija na podlagi podatkov nizozemskih organov ugotavlja, da je politika uvedbe cestnin za prevozni sektor na videz stroškovno učinkovitejša kot priglašeni ukrep in bi prinesla večje koristi glede zmanjšanja emisij izredno majhnih trdnih delcev, ne da bi načeloma ovirala delovanje notranjega trga. Učinkovitost tega ukrepa bi se povečala s kombinacijo obstoječe sheme davčnih spodbud in še bolj okrepila, kot je navedeno zgoraj, če bi lokalni organi izvedli druge dopolnilne ukrepe, kot so prepovedi prometa za starejša vozila, ki bolj onesnažujejo okolje. Komisija ugotavlja, da so te zadnje tovrstne ukrepe učinkovito in v veliki meri sprejeli lokalni organi v drugih državah članicah, ki se spopadajo s podobnimi problemi glede kakovosti zraka, kot jih ima Nizozemska.

(59) Poleg tega Komisija meni, da bi lahko nizozemski organi razmislili o okrepitvi nekaterih „trdih ukrepov“, ki so vključeni v ukrepe na dan predložitve proračuna. Dodatno opremljanje dizelskih vozil s filtri za delce bi na primer omogočilo večje zmanjšanje emisij od ocen nizozemskih organov, če bi se povečala dodelitev proračunskih sredstev za ta ukrep in če bi se filtri za trdne delce namestili zlasti v tista vozila, ki opravljajo veliko voženj v mestnih območjih (na primer taksiji). Nizozemski organi ocenjujejo, da so stroški dodatnega opremljanja ladij z dizelskimi filtri za delce nižji od drugih ukrepov glede dodatnega opremljanja (med 10 EUR in 60 EUR na kg zmanjšanja emisij trdnih delcev ([13])) in po njihovih izračunih nižji od stroškov zdravstva v zvezi s koncentracijami trdnih delcev (tj. 340 EUR na kg v mestih in 80 EUR na kg podeželju). Glede tega je treba opozoriti, da se bo v skladu s pojekcijami modelov RAINS pomembnost emisij trdnih delcev iz ladijskega prometa po notranjih plovnih poteh ter pomorskega prometa v naslednjih letih povečala, medtem ko se bo relativna pomembnost emisij trdnih delcev iz lahkih vozil zmanjšala.

(60) Nizozemski organi bi lahko razmislili tudi o predčasni izvedbi nekaterih „mehkih ukrepov“, ki so vključeni v ukrepe na dan predložitve proračuna in ki so v pristojnosti nizozemske vlade. V zvezi s tem se opozarja, da je verjetnost glede zmanjšanja emisij trdnih delcev v okviru paketa „mehkih ukrepov“ na dan predložitve proračuna večja od tiste v okviru „trdih ukrepov“. V skladu z ocenami nizozemskih organov bi zlasti uvedba kombiniranega „čiščenja zraka“ v intenzivni živinoreji omogočila zmanjšanje emisij trdnih delcev za 4,4 kt leta 2010. To zmanjšanje je znatno večje od predvidenega zmanjšanja emisij trdnih delcev, ki bi nastalo z izvajanjem priglašenega ukrepa (0,05 kt, glej oddelek 55 zgoraj). Ta ukrep bi imel najbrž večji učinek na manj naseljena območja kot v mestih. Kljub temu bi bilo glede na predvideni obseg osnovnega zmanjšanja koncentracij trdnih delcev in njegovih ugodnih učinkov glede varovanja javnega zdravja dobro razmisliti o predčasni izvedbi.

(61) Komisija meni, da informacije, ki so jih zagotovili nizozemski organi, jasno kažejo, da lahko nizozemski organi sprejmejo manj omejevalne ukrepe od priglašenega, da bi dosegli zastavljene cilje v zvezi z varstvom okolja in varovanjem zdravja. Medtem ko bi priglašeni ukrep kršil sistem ES-homologacije vozil, alternativni ukrepi načeloma ne bi pomenili odstopanja od veljavnih usklajevalnih ukrepov ES. Iz dokumentov, ki jih je predložila Nizozemska, niso jasno razvidni razlogi, zakaj takšni ukrepi nazadnje niso bili predlagani, čeprav so nizozemski organi o njih razmišljali in čeprav bi omogočili vsaj enako zmanjšanje emisij trdnih delcev kot priglašeni ukrep. V zvezi s tem bi Komisija rada poudarila, da mora država članica med različnimi rešitvami za dosego zastavljenega cilja v zvezi z varstvom okolja in varovanjem zdravja izbrati tiste, ki so manj moteče za notranji trg.

(62) V sklepni ugotovitvi Komisija verjame, da obstajajo dokazi, ki kažejo, da načrtovani nacionalni ukrep ni najmanj omejevalen ukrep za dosego navedenega cilja v zvezi z varstvom okolja in varovanjem zdravja in da bo, če bo sprejet, pomenil nesorazmerno oviro za delovanje notranjega trga.

4. *Mednarodni vidiki*

(63) Komisija bi želela izpostaviti nekaj razmislekov glede mednarodnega vidika načrtovanega ukrepa. Evropska skupnost je s Sklepom Sveta 97/836/ES z dne 27. novembra 1997 v pričakovanju pristopa Evropske skupnosti k Sporazumu Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih

([13]) Glej Poročilo TNO, str. 41.

na podlagi teh predpisov („Revidiran sporazum iz leta 1958“) ([14]) pristopila k Pravilniku UN/ECE št. 83 ([15]), sprejetim v skladu s Sporazumom Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo o sprejetju enotnih tehničnih predpisov za cestna vozila, opremo in dele, ki se lahko vgradijo v cestna vozila in/ali uporabijo na njih, in o pogojih za vzajemno priznanje homologacij, dodeljenih na podlagi teh predpisov („Revidiran sporazum iz leta 1958“). Ta pravilnik določa enake mejne vrednosti emisij in ima enako področje uporabe kot Direktiva 70/220/ES, kot je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 98/69/ES. V skladu s členom 3 Sporazuma iz leta 1958: „cestna vozila, oprema ali deli, za katere je pogodbenica izdala homologacije v skladu s členom 2 tega sporazuma in ki so izdelani na ozemlju pogodbenice, ki uporablja zadevni predpis, ali v drugi državi, ki jo določi pogodbenica, ki je opravila ustrezno homologacijo za zadevne tipe cestnih vozil, opreme in delov, veljajo za skladne z zakonodajo vseh pogodbenic, ki uporabljajo navedeni predpis v okviru homologacij“.

(64) Ukrep, o katerem so nizozemski organi poslali uradno obvestilo, ne vsebuje nobene določbe, ki omogoča uporabo vozil, za katere so bile izdane homologacije v skladu s Pravilnikom UN/ECE št. 83. Tako bi ta ukrep vozilom drugih pogodbenic, ki izpolnjujejo zahteve iz Pravilnika 83, preprečil dostop na nizozemski trg. Zato bi ukrep, če bi bil sprejet, kršil Sporazum iz leta 1958. V skladu s sodno prakso Sodišča se mora zakonodaja Skupnosti čim bolj razlagati glede na njene mednarodne obveznosti. Zato mora Komisija zagotoviti, da Skupnost izpolni svoje obveznosti iz Sporazuma iz leta 1958. To pomeni, da mora Nizozemska izpolniti zahteve iz Pravilnika UN/ECE št. 83. V nasprotnem primeru bi lahko druge pogodbenice priznanje homologacij EU postavile pod vprašaj, kar bi imelo jasne nesorazmerne posledice na izvoz vozil iz ES v te države.

IV. **SKLEP**

(65) Glede na elemente, ki so bili na voljo za presojo utemeljenosti razlogov, predloženih za priglašene ukrepe, in na podlagi zgoraj navedenih premislekov Komisija meni, da zahtevek z dne 2. novembra 2005 za uvedbo nacionalnih določb, ki odstopajo od Direktive 98/69/ES:

— je sprejemljiv,

— ne izpolnjuje vseh pogojev iz člena 95 Pogodbe ES. Nizozemska ni uspela dokazati prisotnosti specifičnega problema v zvezi z Direktivo 98/69/ES. Tudi če bi se ugotovilo, da je Nizozemska uspela dokazati prisotnost specifičnega problema v zvezi z Direktivo 98/69/ES, Komisija meni, da priglašeni ukrep ni sorazmeren z zastavljenimi cilji.

(66) Komisija ima zato utemeljene razloge, da ne more odobriti priglašenih nacionalnih določb v skladu s členom 95(6) Pogodbe ES –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Nacionalne določbe o uvedbi obvezne mejne vrednosti emisij trdnih delcev, in sicer 5 miligramov na kilometer za gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso 1 305 kg (vozila N_1, razred I) in osebna vozila (vozila M_1), o katerih je Kraljevina Nizozemska poslala uradno obvestilo na podlagi člena 95(5) Pogodbe ES, se zavrnejo.

Člen 2

Ta odločba je naslovljena na Kraljevino Nizozemsko.

V Bruslju, 3. maja 2006

Za Komisijo

Günter VERHEUGEN

Podpredsednik

([14]) UL L 346, 17.12.1997, str. 78.

([15]) Pravilnik UN/ECE št. 83 o „Enotnih predpisih o homologaciji vozil v zvezi z emisijami okolju škodljivih snovi glede zahtev za gorivo“.