II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 3 maj 2006

om utkast till nationella bestämmelser om gränsvärden för utsläpp av partiklar från dieseldrivna fordon, anmälda av Konungariket Nederländerna enligt artikel 95.5 i EG-fördraget

[delgivet med nr K(2006) 1791]

(Endast den nederländska texten är giltig)

(2006/372/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95.5 och 95.6, och

av följande skäl:

I SAKFÖRHÅLLANDEN

1. Berörd gemenskapslagstiftning

(1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG [1] anges ett gränsvärde för utsläpp av partiklar på 25 mg/km (se avsnitt 5.3.1.4 i bilaga I till direktivet) för dieselfordon i kategori M enligt definitionen i avsnitt A i bilaga II till rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon [2] – utom fordon vars största vikt överskrider 2 500 kg – och N_1, klass I. Detta gränsvärde skall tillämpas från och med den 1 januari 2005 på nya fordonstyper och från och med den 1 januari 2006 på nya fordon. I direktivet anges också ett gränsvärde för partikelutsläpp på 40 mg/km för dieselfordon i kategori N_1, klass II, och ett gränsvärde för partikelutsläpp på 60 mg/km för dieselfordon i kategori N_1, klass III, och kategori M vars största vikt överskrider 2 500 kg. De två sistnämnda gränsvärdena skall tillämpas från och med den 1 januari 2006 på nya fordonstyper och från och med den 1 januari 2007 på nya fordon.

(2) Enligt artikel 2.1 i direktiv 98/69/EG får ”ingen medlemsstat [...] av skäl som hänför sig till luftförorening genom avgaser från dessa fordon

— vägra att bevilja EG-typgodkännande enligt artikel 4.1 i direktiv 70/156/EEG,

— vägra att bevilja nationellt typgodkännande,

— förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av fordon enligt artikel 7 i direktiv 70/156/EEG,

om fordonen uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG, i dess lydelse enligt detta direktiv.

(3) Den 21 december 2005 antog kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp, om tillgång till reparationsinformation och om ändring av direktiv 72/306/EEG och direktiv …/…/EG (Euro 5-förslaget) [3]. I förslaget sänks gränsvärdet för utsläpp av partiklar från dieselfordon till 5 mg/km. Detta nya gränsvärde kommer att gälla för nya typer av fordon i kategorierna M och N_1, klass I, från och med 18 månader + 1 dag efter förordningens ikraftträdande och för nya fordon i kategorierna M och N_1, klass I, från och med 36 månader efter förordningens ikraftträdande.

[1] EGT L 350, 28.12.1998, s. 1.
[2] EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.
[3] KOM(2005) 683 slutlig.

(4) I rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften ([4]), som bör läsas tillsammans med rådets direktiv 96/62/EG av den 27 september 1996 om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten ([5]), anges gränsvärden för koncentrationen i luft av PM_{10}, som definieras som ”partiklar (’particulate matter’) som passerar genom ett selektivt intag som med 50 % effektivitet skiljer av partiklar med en aerodynamisk diameter av 10 μm”. I enlighet med artikel 5 i direktiv 1999/30/EG har sådana gränsvärden varit rättsligt bindande sedan den 1 januari 2005. I enlighet med bilaga III till det direktivet är årsgränsvärdet för skydd för människors hälsa 40 $\mu g/m^3$, medan dygnsgränsvärdet för skydd för människors hälsa är 50 $\mu g/m^3$, vilket inte får överskridas mer än 35 gånger per kalenderår.

(5) Enligt artikel 7.3 i direktiv 96/62/EG skall medlemsstaterna ”upprätta handlingsplaner i vilka anges de åtgärder som skall vidtas på kort sikt, om det är risk för att fastställda gränsvärden och/eller tröskelvärden överskrids, så att risken för ett överskridande minskas och varaktigheten för detta begränsas. Dessa planer kan, beroende på det enskilda fallet, innehålla föreskrifter om kontrollåtgärder och, om så är nödvändigt, ett tillfälligt avbrytande av de verksamheter som bidrar till att gränsvärdena överskrids, däri inbegripet biltrafiken”.

2. **Anmäld nationell bestämmelse**

(6) Konungariket Nederländerna har till kommissionen anmält ett utkast till förordning som är avsett att innehålla ett obligatoriskt gränsvärde för utsläpp av partiklar på 5 mg/km för nyttofordon med en högsta tillåtna vikt på 1 305 kg (fordon i kategori N_1, klass I) och personbilar (fordon i kategori M_1) enligt definitionnen i artikel 1.1 (h) och 1.1 (at) i fordonsförordningen (*Voertuigreglement*). Förordningen skulle tillämpas på alla sådana fordon som tas i bruk efter den 31 december 2006 och som har dieselmotor. Detta innebär att fordonen förses med partikelfilter.

(7) Den åtgärd som anmälts av de nederländska myndigheterna utgör en ändring av lagstiftningen om de permanenta krav som fordon och deras delar måste uppfylla under hela sin livslängd (*Voertuigreglement*). Kontroller av efterlevnaden av dessa permanenta krav görs i samband med bilprovningen och kan utföras av polisen.

(8) Enligt motiveringen till den anmälda åtgärden rör den inte typgodkännandeförfarandet. Det förefaller som om fordon som EG-typgodkänts i andra medlemsstater inte kommer att förvägras registrering av de nederländska myndigheterna, och fordon som uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG, torde fortsätta att typgodkännas av de nederländska myndigheterna. Den första gången dessa fordon går igenom bilprovningen eller kontrolleras av polisen kommer de dock att befinnas inte överensstämma med den anmälda åtgärden.

(9) Sammanfattningsvis innebär den anmälda åtgärden ett förbud mot användning av nya fordon i kategorierna N_1, klass I, och M_1 som släpper ut mer än 5 mg/km partiklar från och med den 1 januari 2007.

II **FÖRFARANDE**

(10) I en skrivelse av den 2 november 2005 anmälde Konungariket Nederländerna till kommissionen i enlighet med artikel 95.5 i EG-fördraget sin avsikt att anta ett utkast till förordning med bestämmelser om begränsning av utsläpp av partiklar från dieseldrivna fordon genom avvikelse från bestämmelserna i direktiv 98/69/EG.

(11) I en skrivelse av den 23 november 2005 meddelade kommissionen den nederländska regeringen att den hade tagit emot anmälan enligt artikel 95.5 i EG-fördraget och att den sexmånadersperiod för granskning av den enligt artikel 95.6 inleddes den 5 november 2005, dagen efter det att anmälan togs emot.

(12) I en skrivelse av den 17 januari 2006 underrättade kommissionen de övriga medlemsstaterna om den anmälan den tagit emot från Konungariket Nederländerna. Kommissionen offentliggjorde också ett meddelande om anmälan i *Europeiska unionens officiella tidning* ([6]) för att underrätta andra berörda parter om de nationella bestämmelser som Konungariket Nederländerna hade för avsikt att införa och om de skäl som åberopades för detta.

(13) I en skrivelse av den 10 mars 2006 underrättade de nederländska myndigheterna kommissionen om en ny rapport från den nederländska Milieu- en Natuurplanbureau med titeln ”*New understanding of the scale of the particulate matter problem*” som visar att halterna av PM_{10} är 10–15 % lägre än vad som tidigare antagits.

([4]) EGT L 163, 29.6.1999, s. 41.
([5]) EGT L 296, 21.11.1996, s. 55.
([6]) EUT C 12, 18.1.2006, s. 5.

(14) För att bedöma de argument som de nederländska myndigheterna framfört inhämtade kommissionen vetenskapliga och tekniska råd från ett konsortium av konsulter samordnade av organisationen TNO (*Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek*). Konsortiet lämnade sin rapport till kommissionen den 27 mars 2006 ([7]).

III RÄTTSLIG BEDÖMNING

1. Bedömning av huruvida ärendet kan tas upp till sakprövning

(15) I artikel 95.5 i EG-fördraget sägs att ”om en medlemsstat efter det att rådet eller kommissionen har beslutat om en harmoniseringsåtgärd anser det nödvändigt att införa nationella bestämmelser grundade på nya vetenskapliga belägg med anknytning till miljöskydd eller arbetsmiljöskydd för att lösa ett problem som är specifikt för den medlemsstaten och som har uppkommit efter beslutet om harmoniseringsåtgärden, skall medlemsstaten underrätta kommissionen om de planerade bestämmelserna samt om skälen för att införa dem”.

(16) Syftet med de nederländska myndigheternas anmälan är att utverka godkännande för införandet av nya nationella bestämmelser som anses vara oförenliga med direktiv 70/220/EEG i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG. Detta direktiv innebär en total harmonisering av de tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på deras utsläpp. Där anges ett gränsvärde för utsläpp av partiklar från dieselbilar och lätta lastbilar på 25 mg/km.

(17) Vid en jämförelse mellan bestämmelserna i direktiv 70/220/EEG, i dessas ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG, och de nationella åtgärder som anmälts av de nederländska myndigheterna framgår det att det nederländska förslaget innehåller strängare krav för teknisk kontroll av motorfordon av skäl som rör luftförorening genom utsläpp än vad som anges i direktivet. Särskilt innebär den anmälda åtgärden ett bindande gränsvärde för utsläpp av partiklar på 5 mg/km för nyttofordon med en största tillåten vikt på 1 305 kg (fordon i kategori N_1, klass I) och personbilar (kategori M_1), vilket hindrar användning av fordon i dessa kategorier även om dessa uppfyller kraven i direktiv 70/220/EEG i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG. Det bör framhållas att direktivet förlorar sin verkan om medlemsstaterna kan införa olika krav vid tekniska kontroller av fordon av skäl som rör luftföroreningar på grund av utsläpp från dem. Ett EG-typgodkännande bör förbli giltigt under ett visst antal år, och i alla fall under lång tid efter den första inspektionen av fordonet. Varje annan tolkning skulle göra det möjligt för medlemsstaterna att kringgå systemet med EG-typgodkännande.

(18) I enlighet med artikel 95.5 i EG-fördraget anmälde Nederländerna till kommissionen ordalydelsen i de bestämmelser de avsåg att införa som gick utöver vad som anges i direktiv 70/220/EEG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG. Anmälan åtföljdes av en redogörelse för de skäl som enligt deras mening motiverade bestämmelserna.

(19) Nederländernas anmälan i avsikt att utverka godkännande för införandet av nationella bestämmelser som avviker från bestämmelserna i direktiv 70/220/EEG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG, kan därför anses tillåtlig enligt artikel 95.5 i EG-fördraget.

2. Sakprövning

(20) I enlighet med artikel 95 i EG-fördraget skall kommissionen se till att alla villkor för att en medlemsstat skall kunna utnyttja möjligheterna till undantag enligt den artikeln vara uppfyllda.

(21) Kommissionen måste därför bedöma huruvida de villkor som anges i artikel 95.5 i EG-fördraget är uppfyllda. Enligt artikeln bör en medlemsstat när den anser det nödvändigt att införa nationella bestämmelser som avviker från en harmoniseringsåtgärd grunda dessa på

a) nya vetenskapliga belägg med anknytning till miljöskydd eller arbetsmiljöskydd,

b) ett problem som är specifikt för den medlemsstaten och som har uppkommit efter beslutet om harmoniseringsåtgärden.

(22) I enlighet med artikel 95.6 i EG-fördraget skall kommissionen dessutom om den anser att införandet av sådana nationell åtgärder är berättigat kontrollera huruvida åtgärderna utgör ett medel för godtycklig diskriminering eller innebär förtäckta handelshinder mellan medlemsstaterna samt huruvida de kommer att utgöra ett hinder för den inre marknadens funktion.

(23) Enligt domstolens rättspraxis måste varje undantag från principen om enhetlig tillämpning av gemenskapsrätten och den inre marknadens enhetlighet tolkas restriktivt. Artikel 95.5 i EG-fördraget medger ett undantag från principerna om enhetlig tillämpning av gemenskapsrätten och den inre marknadens enhetlighet. Därför måste den tolkas så att dess räckvidd inte utsträcks till mer än de fall den formellt är till för.

([7]) TNO:s rapport 06.OR.VM.013.1/IJR ”Evaluation of the Dutch request for derogation to Directive 98/69/EC”, 27 mars 2006 (nedan kallad ”TNO-rapporten”).

(24) Mot bakgrund av de tidsfrister som anges i artikel 95.6 i EG-fördraget måste kommissionen när den granskar huruvida nationella åtgärder som anmälts enligt artikel 95.5 är motiverade utgå från de skäl som den anmälande medlemsstaten anför. Detta innebär att enligt EG-fördragets bestämmelser åvilar det den medlemsstat som gör anmälan att visa att de nationella åtgärderna är motiverade. Med tanke på de förfarandemässiga ramar som anges i artikel 95 i EG-fördraget, särskilt den snäva tidsfristen för fattande av beslut, måste kommissionen normalt begränsa sig till att granska relevansen i det som den anmälande medlemsstaten anför, utan att själv söka efter eventuella skäl eller motiveringar.

1. *Förefintligheten av nya vetenskapliga belägg*

(25) Enligt de nederländska myndigheterna är deras ansökan motiverad eftersom nya vetenskapliga belägg om partiklars miljö- och hälsoeffekter har blivit tillgängliga efter det att direktiv 98/69/EG antogs. Dessa nya belägg visar att för höga utsläpp av partiklar kan skada människors hälsa, t.ex. i form av död i förtid och nedsatt lungfunktion.

(26) De handlingar som Nederländerna ingett i samband med de nya vetenskapliga beläggen för partiklars miljö- och hälsoeffekter omfattar nationella och internationella studier, publikationer och översiktsartiklar. Handlingarna ger en översikt över den befintliga vetenskapliga kunskapen om hälsoeffekter med anknytning till exponering för partiklar som framkommit sedan direktiv 98/69/EG antogs.

(27) De nederländska myndigheterna påpekar att sambandet mellan exponering för luftburna partiklar och en rad hälsoeffekter har bevisats och framhävts i många nya vetenskapliga publikationer. Partiklarnas hälsoeffekter kan delas upp i sådana som uppstår till följd av relativ korta exponeringstider (”akuta”) respektive långa exponeringstider (”kroniska”). De studier som Nederländerna ingett visar att även om hälsoeffekterna till följd av kort exponering inte är obetydliga, har de långa exponeringstiderna de mer omfattande konsekvenserna. Bland effekterna till följd av kort exponering finns inflammatoriska reaktioner i lungan, andningsbesvär, negativa effekter på hjärt-kärlsystemet samt ökad läkemedelsanvändning, inskrivning på sjukhus och mortalitet. Effekterna på grund av lång exponering är bl.a. ökad förekomst av symtom i de nedre luftvägarna och kronisk obstruktiv lungsjukdom, nedsatt lungfunktion hos barn och vuxna samt lägre förväntad livslängd främst på grund av dödlighet i hjärt- och lungsjukdomar och antagligen på grund av lungcancer.

(28) De nederländska myndigheterna lämnade handlingar som visade att även om hälsoeffekterna av de olika fraktionerna av och de olika källorna till partiklar inte är helt klarlagda, visade nya epidemiologiska och toxikologiska studier att partiklar med ursprung i förbränningsprocesser, såsom sot från dieselmotorer, påverkar hälsan i särskilt hög grad. Partiklar som härrör direkt från förbränning har särskilt hälsoskadlig verkan på grund av sin sammansättning (förekomst av övergångsmetaller och reaktiva organiska föreningar) och eftersom de är så små. Eftersom partiklar från förbränning är så små kan de kringgå människokroppens skyddsmekanismer och ta sig in i blodomloppet och olika vävnader. De nederländska myndigheterna framhåller att epidemiologiska studier på stora populationer inte har visat att det finns en tröskelkoncentraion under vilken partiklar i omgivningen inte påverkar mortalitet och morbiditet.

(29) De nederländska myndigheterna anser att även om det för närvarande inte är möjligt att i tillräcklig mån kvantifiera partiklars hälsoeffekter, är det ändå viktigt i enlighet med försiktighetsprincipen och för skyddet av den nederländska folkhälsan att agera så snabbt som möjligt för att i största möjliga omfattning minska exponeringen för sotpartiklar med ursprung i trafiken.

(30) De nederländska myndigheterna anser att de senaste vetenskapliga studierna visar att utsatta befolkningsgrupper löper större hälsorisker på grund av partiklar. I de här grupperna ingår de som redan är känsligare för exponering för partiklar (t.ex. genetiskt predisponerade, mycket små barn, äldre samt människor med andningsbesvär och lungsjukdomar), de som blir känsligare till följd av miljömässiga eller sociala faktorer eller personligt beteende samt de som exponeras för ovanligt stora mängder luftföroreningar därför att de bor nära en större väg eller därför att de vistas länge utomhus. Eftersom en stor del av Nederländernas befolkning bor i stadsmiljö och nära högtrafikerade vägar anser de nederländska myndigheterna att befolkningens hälsorisker på grund av partiklar är avsevärd.

(31) Kommissionen uppmärksammar att miljö- och hälsoeffekterna med anknytning till partiklar i viss mån redan var kända innan direktiv 98/69/EG antogs. Det fanns redan en uppfattning att mindre partiklar hade större inverkan på hälsan än större partiklar. Det fanns dock få studier i frågan tillgängliga. Sedan dess har ett stort antal epidemiologiska studier om många aspekter av exponering för och hälsopåverkan av partiklar genomförts, och de ger särskilt fog för uppfattningen att små partiklar är mer hälsoskadliga än stora ([8]). Tillgången till dessa nya studier föranledde Världshälsoorganisationen att uppdatera sina luftkvalitetsriktlinjer för Europa (*Air Quality Guidelines for Europe*) för partiklar 2000, 2003 och 2004 ([9]).

(32) Med ledning av vad som ovan anförts förefaller det som om Nederländerna har gett in nya vetenskapliga belägg med anknytning till miljöskydd i enlighet med artikel 95.5 i EG-fördraget. Dessa vetenskapliga belägg fanns inte tillgängliga när direktiv 98/69/EG antogs.

2. *Specifika problem för Nederländerna som har uppkommit efter det att direktiv 98/68/EG antagits*

(33) De nederländska myndigheterna har åsikten att Nederländerna står inför ett specifikt problem som uppkommit efter antagandet av direktiv 98/69/EG. De hävdar för det första att Nederländerna i omkring ett och ett halvt år haft svårigheter med efterlevnaden av direktiv 1999/30/EG. För det andra påpekar de att antalet dieselbilar ökat i Nederländerna på grund av högre bensinpriser, större tillgång till dieselbilmodeller och stora förbättringar av dieselmotorernas prestanda och bränsleförbrukning. Denna ökning av dieselbilarnas marknadsandel förutsågs inte när direktiv 98/69/EG antogs. Dieselbilarnas andel har ökat från mindre än 15 % år 1995 till omkring 25 % idag. Dessa omständigheter innebär sammantaget att man inte insåg luftkvalitetsproblemets fulla vidd förrän efter 1998.

(34) Enligt de nederländska myndigheterna är partiklar ett allvarligt miljöproblem i Nederländerna på grund av den höga befolkningstätheten och en mer koncentrerad infrastruktur än i andra europeiska länder. De anser att Nederländerna har en särställning i Europa på grund av den intensiva rumsanvändningen, med en hög täthet av människor, boskap, trafik och industri. Detta anses leda till höga utsläpp per kvadratkilometer. Vidare hänvisar de nederländska myndigheterna till att Nederländerna måste hantera en stor mängd föroreningar från utlandet. Närmare bestämt orsakas 45 % av partikelkoncentrationen av mänskliga aktiviteter, varav två tredjedelar uppstår utomlands. I stadsmiljö är dock bidraget från mänskliga aktiviteter i Nederländerna 30–45 %, med trafiken som en betydelsefull källa.

(35) De nederländska myndigheterna gör gällande att luftkvaliteten i många delar av Nederländerna inte håller sig inom de europeiska gränsvärdena för partiklar i direktiv 1999/30/EG. Även om partikelutsläppen i Nederländerna minskat markant mellan 1990 och 2003 är denna minskning enligt de nederländska myndigheterna på grund av den höga trafikmängden och den höga koncentrationen av människor och bebyggelse i Nederländerna inte tillräcklig för att bekämpa den hälsoskadliga verkan av för höga partikelutsläpp och genomföra de europeiska luftkvalitetsnormerna.

(36) Enligt de nederländska myndigheterna härrör omkring en tredjedel av de totala inhemska partikelutsläppen från trafik, en tredjedel från industrin och omkring en fjärdedel från jordbruket. Partiklar i avgaser är bland de skadligaste av alla partiklar. Trafiken utsätter människorna för en omfattande exponering eftersom dess utsläpp äger rum nära bostadsområden och områden med andra känsliga markanvändningar.

(37) I handlingarna ”Milieubalans 2005” (”Miljöbalans 2005”) och ”Fijn stof nader bekeken” (”En närmare titt på partiklar”), som bifogades anmälan, betonar de nederländska myndigheterna att partikelkoncentrationerna i luften med råge överskrider de europeiska luftkvalitetsnormerna i stora delar av Nederländerna. De nederländska myndigheterna noterar att gränsvärdena för partiklar i luft per dag fortfarande kommer att överskridas i många områden år 2010. Däremot kommer gränsvärdet för årsmedelhalt av partiklar knappast att överskridas alls. De nederländska myndigheterna konstaterar att gränsvärdena i direktiv 1999/30/EG har överskridits i nästan alla europeiska storstäder. Däremot överskrids gränsvärdena i Nederländerna, Belgien, Ruhrområdet i Tyskland och den industrialiserade regionen i Norditalien i ett större geografiskt område än i de andra medlemsstaterna.

(38) De nederländska myndigheterna påpekar att det är omöjligt att dra långtgående slutsatser från detta underlag utan att beakta områdenas läge och storlek i de olika länderna. De nederländska myndigheterna framhåller också att luftkvaliteten i Nederländerna fastställs med hög noggrannhet tack vare en utförlig och planerad modellering tillsammans med de obligatoriska mätningarna. Bara ett begränsat antal EU-länder använder dock modeller; de flesta använder bara mätningar av luftkvaliteten. Det

([8]) ”Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide”, rapport från en av Världshälsoorganisationens arbetsgrupper, 2003.

([9]) ”Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O_3)”, Världshälsoorganisationens regionala kontor för Europa, 2004.

är också möjligt att några av skillnaderna kan förklaras med att olika korrektionsfaktorer används. Nederländerna ökar exempelvis de uppmätta resultaten med faktorn 1,33. Enligt de nederländska myndigheterna följer ett antal länder Europeiska kommissionens anvisningar och tillämpar en korrektionsfaktor på 1,3. De flesta länderna använder lägre korrektionsfaktorer eller inga korrektionsfaktorer alls. Det är heller inte alla länder som modellerar sin luftkvalitet ned till gatunivån. Enligt de nederländska myndigheterna är antalet ställen med lokalt hög koncentration möjligtvis underskattat i de länder som inte modellerar sin luftkvalitet på gatunivå.

(39) Slutligen hänvisar de nederländska myndigheterna till det särskilda rättsläget i Nederländerna. Luftkvalitetsförordningen, som trädde i kraft 2001, innebär att planer på byggen och expansion kan hindras eller behöva ändras om de sannolikt kan få en negativ inverkan på luftkvaliteten. Sedan förordningen började tillämpas har mer än 40 invändningar mot planer för fysisk utveckling lämnats till olika myndigheter, bl.a. Raad van State, Nederländernas högsta förvaltningsdomstol, beträffande påstådda åsidosättanden av lufkvalitetsförordningen. I en tredjedel av ärendena ogiltigförklarade den högsta förvaltningsdomstolen planen.

(40) Kommissionen uppmärksammar att bidraget från gränsöverskridande transporter utgör en hög andel av partikelföroreningarna i Nederländerna, dock inte högre än i de andra Beneluxländerna ([10]). Kommissionen uppmärksammar också att Nederländerna i förhållande till andra medlemsstater kännetecknas av avsevärt högre partikelutsläpp från transporter på inre vattenvägar och sjötransporter ([11]). Det bör vidare uppmärksammas att den stora hamnen i Rotterdam inte är en stor partikelkälla i sig, men att den har ett stort inflytande på verksamhet och transporter i och kring Nederländerna ([10]).

(41) Årsrapporterna enligt rådets direktiv 96/62/EG ger vid handen att Nederländerna inte hade några särskilt allvarliga problem med överskridna gränsvärden 2003 jämfört med andra medlemsstater (såsom Belgien, Österrike, Grekland, Tjeckien, Litauen, Slovenien och Slovakien). Eftersom Nederländerna ännu inte lämnat några officiella uppgifter för 2004 kan luftkvaliteten i Nederländerna inte jämföras med de andra medlemsstaternas för 2004. Dessutom noterar kommissionen att Milieu- en Natuurplanbureau, MNP, nyligen (i mars 2006) offentliggjorde en omvärdering av halterna av PM_{10}, där det sades att halterna av PM_{10} var 10–15 % lägre än vad som tidigare antagits. Denna minskning är beroende av läget i Nederländerna och tenderar att vara större på landsbygden än i tätorterna. Enligt MNP:s rapport kommer antalet områden där gränsvärdena för luftkvalitet överskrids att ha halverats till 2010 jämfört med 2005 och till 2015 jämfört med 2010.

(42) Med ledning av årsrapporterna för 2003 och under hänsynstagande till de nya uppgifter som den nederländska regeringen lämnat och som finns i MNP:s rapport förefaller det som om det råder allvarliga tvivel om huruvida det faktiskt föreligger ett specifikt problem med att följa gränsvärdena i luftkvalitetsdirektivet i Nederländerna jämfört med de andra medlemsstaterna. Särskilt är de totala utsläppen av partiklar (PM_{10} och PM2,5) per kvadratkilometer i Nederländerna bara hälften av Belgiens ([11]).

(43) Närmare bestämt råder tvivel om huruvida det föreligger ett specifikt problem med avseende på direktiv 98/69/EG. Som sägs i skäl 40 ovan kännetecknas Nederländerna av partikelutsläpp från transporter på inre vattenvägar och sjötransporter som är avsevärt högre än genomsnittet. Dessutom är dieselfordonens andel i Nederländerna betydligt lägre (25 % av nybilsförsäljningen) än genomsnittet i EU (omkring 50 % av nybilsförsäljningen). Det kan därför ifrågasättas huruvida det föreligger ett specifikt problem med partikelutsläpp från motorfordon som omfattas av 98/69/EG.

(44) Kommissionen anser därför att Nederländerna inte har visat att det föreligger ett specifikt problem med avseende på direktiv 98/69/EG.

3. Bedömning enligt artikel 95.6 i EG-fördraget

(45) Enligt artikel 95.6 i EG-fördraget skall kommissionen kontrollera huruvida de anmälda nationella åtgärderna utgör ett medel för godtycklig diskriminering eller innebär förtäckta handelshinder mellan medlemsstaterna samt huruvida de kommer att utgöra ett hinder för den inre marknadens funktion.

(46) Det sista villkoret kan inte tolkas så att det förbjuder godkännande av alla nationella åtgärder som sannolikt kommer att påverka den inre marknadens funktion. I själva verket utgör varje nationell åtgärd som avviker från en harmoniseringsåtgärd avsedd för den inre marknadens upprättande och funktion i sig en åtgärd som sannolikt kommer att påverka den inre marknaden. För att det förfarande för undantag som anges i artikel 95 i EG-fördraget skall få avsedd verkan anser kommissionen därför att begreppet hinder för den inre marknadens funktion vid tillämpning av artikel 95.6 måste tolkas som en effekt som inte står i proportion till det eftersträvade målet.

([10]) Se TNO-rapporten, s. 5.
([11]) Se TNO-rapporten, s. 31.

(47) De nederländska myndigheterna anser att åtgärden är nödvändig för att förbättra miljön och därigenom skydda människors hälsa. De anser också att den planerade åtgärden varken är ett medel för godtycklig diskriminering eller ett förtäckt hinder för handeln mellan medlemsstaterna. De anser vidare att åtgärden står i proportion till det eftersträvade målet med tanke på de risker som utsläpp av sotpartiklar medför både för miljön och för människors hälsa och med tanke på de särskilda förhållandena när det gäller utsläpp i tätbefolkade regioner som Nederländerna. Dessutom finns enligt de nederländska myndigheterna alla fordonsmodeller med nämnvärd andel av marknaden för dieselbilar redan tillgängliga med partikelfällor eller kommer snart att göra det. Alltså skulle den anmälda åtgärden inte tvinga biltillverkarna att göra (genomgripande) ändringar av sina tillverkningsprocesser.

(48) De franska och italienska regeringarna har inom föreskriven tid lämnat synpunkter på den nederländska anmälan. Bägge betonar de negativa följder som åtgärden skulle få på den inre marknaden för fordon genom snedvridning av marknaden. De gör Nederländerna uppmärksamma på möjligheten att uppmuntra köp av bilar som uppfyller partikelutsläppskravet på 5 mg/km genom skattelättnader, vilket skulle möjliggöra ett tidigt genomförande av de kommande europeiska utsläppsnormerna utan att hindra den inre marknaden för fordon.

(49) Som sagts ovan (se skäl 46) måste begreppet hinder för den inre marknadens funktion i artikel 95.6 tolkas som en effekt som inte står i proportion till det eftersträvade målet. Kommissionen kommer därför att inrikta sin bedömning av villkoren enligt artikel 95.6 i EG-fördraget på huruvida de anmälda nationella åtgärderna är proportionella. För denna bedömning måste det undersökas huruvida den anmälda åtgärden går utöver vad som är lämpligt och nödvändigt för att uppnå det angivna målet miljöskydd och hälsoskydd. För bedömningen förutsätts att om ett antal ändamålsenliga åtgärder kan vidtas bör den minst restriktiva av dem väljas.

(50) Inledningsvis vill kommissionen framhålla att den till fullo erkänner nödvändigheten av att ytterligare förbättra fordonens prestanda med avseende på utsläpp av föroreningar i atmosfären. Därför har som sagt Euro 5-förslaget nyligen lagts fram. Enligt förslaget kommer utsläppsgränserna för partiklar från nya dieselpersonbilar och de minsta nyttofordonen att minskas med 80 %. När kommissionen utformade Euro 5-förslaget ville den göra en avvägning mellan behovet av ytterligare förbättringar av miljöprestanda och behovet av att ge biltillverkarna den nödvändiga tiden att konstruera fordon och planera produktionen. Detta hänsynstagande återspeglas i bestämmelserna om förordningens ikraftträdande. Genom att tidigarelägga tillämpningen av gränsvärdena för partikelutsläpp i Euro 5-förslaget skulle den åtgärd som de nederländska myndigheterna anmält drastiskt minska den föreslagna tidsfristen för genomförande. Detta skulle få avsevärda följder för fordonstillverkarna i det att de skulle bli tvungna att anpassa sin produktion till kraven i nederländsk lagstiftning eller tvinga dem att begränsa antalet modeller för marknadsföring i Nederländerna. Det bör i detta avseende framhållas att inte alla typer av fordon i kategorierna M_1 och N_1, klass I, för närvarande finns tillgängliga med partikelfilter. De nederländska myndigheterna har meddelat kommissionen att flera typer av dieselpersonbilar med dieselpartikelfilter redan finns tillgängliga eller snart kommer att finnas tillgängliga på den nederländska marknaden. Kommissionen noterar dock, med ledning av de uppgifter den förfogar över (i december 2005), att det av de ca 710 typer av personbilar som finns på den nederländska marknaden är minst 240 typer inte tillgängliga med partikelfilter, och skulle således utestängas från den marknaden om den anmälda åtgärden vidtogs. Då det för vissa modeller är de större motorerna som förses med partikelfilter skulle den nederländska åtgärden därför riskera att utestänga mindre, mer bränslesnåla motorer på dessa modeller från den nederländska marknaden, vilket skulle strida mot EU:s fasta politik att begränsa koldioxidutsläpp.

(51) De nederländska myndigheterna har meddelat kommissionen att den planerade åtgärden ingår i ett åtgärdspaket (budgetdagspaketet) som syftar till att förbättra luftkvaliteten i Nederländerna. Paketet är inriktat på trafikåtgärder, eftersom avgaspartiklar är bland de skadligaste av alla partiklar. Bland annat ingår bidrag till partikelfilter på nya och äldre dieselbilar, incitament för ren lokaltrafik, godstransport och sjöfart samt stöd till rena bränslen. Man har också börjat utreda kostnadseffektiviteten i eventuella skrotningspremier för äldre dieselbilar. Vidare innehåller paketet andra allmänna trafikåtgärder och åtgärder som avser industri och jordbruk. Lokala åtgärder som påverkar den nationella infrastrukturen kommer också att vidtas, såsom nedsatta hastighetsgränser på vissa vägar. Slutligen syftar paketet också till åtgärder på lokal nivå såsom kommunala luftkvalitetsplaner, ytterligare anslag till uppmuntran av mindre förorenande lokaltrafik i kommunerna och regionerna samt en åtgärd som bygger på återbetalning av en avsevärd andel av merkostnaderna för lågförorenande teknik som partikelfällor. Som komplement finns också stöd till kommuner som begränsar infarten till stadskärnorna till lågförorenande eller tysta fordon.

(52) De nederländska myndigheterna har lämnat en översikt över alla de åtgärder de ämnar vidta med en bedömning av kostnader och vinster. Det måste framhållas att några av åtgärderna i budgetdagspaketet betecknas som ”hårda” och andra som ”mjuka”. De ”hårda åtgärderna” är konkreta insatser som redan har utformats, vars finansiering beslutats och som omfattas av den centrala regeringens kompetens. ”Mjuka åtgärder” kommer att beslutas senare av andra instanser (såsom Europeiska unionen), instrument och finansiering är ofta inte utformade, eller så omfattas de inte av den centrala regeringens kompetens.

(53) För att bedöma huruvida den anmälda åtgärden står i proportion till de angivna målen anser kommissionen att det bör avgöras huruvida de nederländska myndigheterna kunde vidta alternativa åtgärder som skulle ge samma resultat i form av minskade partikelutsläpp (särskilt av ultrafina partiklar) men som skulle vara mindre störande för den inre marknaden. Det första stegen i denna bedömning är en bedömning av de möjliga fördelar som den anmälda åtgärden skulle kunna ge om den genomfördes.

(54) Enligt de nederländska myndigheterna skulle införandet av ett krav att från och med den 1 januari 2007 montera partikelfällor på dieselfordon i kategorierna M_1 och N_1, klass I, leda till minskade partikelutsläpp på omkring 0,4–0,5 kiloton (kt) fram till 2010, vilket motsvarar omkring 50 % av den minskning som skulle uppnås genom hela det nederländska åtgärdspaketet för trafiken. Uppgifterna bygger på de förhållanden som rådde när åtgärden anmäldes, nämligen att andelen dieselfordon med partikelfälla är 10 % av alla bilar, och det antagandet att Euro 5-förordningen kommer att bli obligatorisk tidigast den 1 juli 2008 för nya fordonstyper och den 1 januari 2010 för nya fordon.

(55) Kommissionen konstaterar att de nederländska myndigheterna sedan den 1 juni 2005 tillämpar ett system med skattelättnader vid montering av partikelfilter på nya dieselbilar. Kommissionen noterar att de nederländska myndigheterna i handlingen *Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005* (bedömning av budgetdagspaketet – luftkvalitetsåtgärder 2005) bedömer konsekvenserna av detta incitamentssystem. Till följd av denna åtgärd och under antagandet att standarden Euro 5 kommer att träda i kraft tidigast den 1 juli 2008 för nya fordonstyper och den 1 januari 2010 för nya fordon, utgår man från att 70–90 % av de nya dieselbilar som säljs i Nederländerna kommer att vara försedda med partikelfilter år 2008. Motsvarande andel för tidigare år är 40–60 % för 2006 och 60–80 % för 2007. Kommissionen drar därför slutsatsen att den ytterligare fördelen med de anmälda bestämmelserna, jämfört med ett grundscenario där incitamentssystemet för nya dieselbilar tillämpas och med beaktande av den oberoende tendensen i Europa att utrusta dieselfordon med partikelfilter, skulle bli avsevärt lägre än de uppskattade fördelarna med en minskning med 0,4–0,5 kt av partikelutsläppen fram till 2010. Kommissionen uppskattar resultaten till att sannolikt bli i storleksordningen 0,05 kt ([12]). Det bör också påpekas att genomslaget av befintliga skattelättnadssystem kan ökas, om de kompletteras med andra åtgärder såsom selektiva trafikförbud i överensstämmelse med gemenskapsrätten i angivna områden mot dieselfordon som inte uppfyller vissa krav på partikelutsläpp. Erfarenheterna från de andra medlemsstaterna visar att själva tillkännagivandet av sådana selektiva förbud ofta är tillräckligt för att påverka köpbeslut i riktning mot dieselfordon med partikelfilter eller mot fordon som drivs med andra bränslen än diesel.

(56) De nederländska myndigheterna anser att inga andra nationella åtgärder med mindre inverkan på handeln skulle få samma resultat som den anmälda åtgärden. Kommissionen noterar dock att de nederländska myndigheterna i handlingen *Beoordeling van het prinsjesdagpakket – Aanpak Luchtkwaliteit 2005* (bedömning av budgetdagspaketet – luftkvalitetsåtgärder 2005) tydligt säger att det finns andra, mer kostnadseffektiva alternativ till de åtgärder som övervägs inom budgetdagspaketet. Särskilt anger de att det mest kostnadseffektiva sättet att minska halterna i Nederländerna, både på regional och lokal nivå, vore att införa en ny prissättningspolitk för transportsektorn. Den totala samhällsnyttan för detta alternativ skulle uppväga kostnaderna. Enligt de nederländska myndigheternas uppskattningar skulle en differentiering av fordonsskatterna och ett införande av vägavgifter minska utsläppen fram till 2010 med ungefär lika mycket som åtgärderna i budgetdagspaketet. Detta innebär att en sådan åtgärd skulle kunna resultera i minskningar av partikelutsläpp på 4–10 gånger mer än den anmälda åtgärden ([12]).

(57) De nederländska myndigheterna noterar att de kortfristiga fördelarna med vägavgifter som är differentierade efter tid och plats inte skiljer sig väsentligt från fördelarna med budgetdagspaketet. Däremot ger åtgärderna i budgetdagspaketet lägre utdelning med avseende på inverkan på luftkvaliteten fram till 2020. De finner att visserligen skulle differentierade vägavgifter kosta mer för regeringen än åtgärderna i budgetdagspaketet, men ge avsevärd samhällsnytta (1–1,5 miljarder euro per år). Andra samhällsproblem som buller, låg trafiksäkerhet och trafikstockningar skulle också minskas om vägavgifter infördes. Slutligen konstaterar de att åtgärderna i budgetdagspaketet är de ”näst bästa” lösningarna, jämfört med en ny prissättningspolitik för transportsektorn.

([12]) Se TNO-rapporten, s. 38.

(58) På grundval av de nederländska myndigheternas uppgifter noterar kommissionen att ett system med vägavgifter för transportsektorn förefaller vara mer kostnadseffektivt än den anmälda åtgärden, att det skulle ge större vinster i form av minskade utsläpp av ultrafina partiklar och att det i princip inte skulle uppställa hinder för den inre marknadens funktion. Åtgärdens genomslag skulle ökas om den kombinerades med det befintliga systemet för skattelättnader och skulle som ovan sagts kunna ökas ytterligare om andra kompletterande åtgärder, såsom trafikförbud för äldre, mer förorenande fordon, vidtogs av de lokala myndigheterna. Kommissionen uppmärksammar att åtgärder av detta senare slag har vidtagits effektivt och i stor utsträckning av lokala myndigheter i andra medlemsstater med luftkvalitetsproblem som liknar dem i Nederländerna.

(59) Vidare anser kommissionen att de nederländska myndigheterna även kunde överväga att förstärka några av de ”hårda åtgärderna” i budgetdagspaketet. Exempelvis kan montering av partikelfilter på dieselfordon leda till större utsläppsminskningar än vad de nederländska myndigheterna uppskattar om anslagen för detta ökas och om man satsar särskilt på att montera partikelfilter på fordon som körs mycket i stadsmiljö (t.ex. taxibilar). De nederländska myndigheterna uppskattar kostnaderna för att montera dieselpartikelfilter på fartyg som lägre än andra former av montering (10–60 euro per kilogram minskning av partikelutsläpp ([13])), och den skulle vara lägre än hälsokostnaderna för de aktuella partikelkoncentrationerna enligt de nederländska myndigheternas beräkningar (340 euro/kg i stadsmiljö och 80 euro/kg på landsbygden). Här bör noteras att enligt prognoserna från RAINS-modellerna kommer den relativa andelen av partikelutsläpp från lätta nyttofordon att minska under de närmaste åren, medan andelen utsläpp från transporter på inre vattenvägar och sjöfart kommer att öka.

(60) De nederländska myndigheterna kunde också överväga ett tidigare genomförande av några av de ”mjuka åtgärder” i budgetdagspaketet som omfattas av den nederländska regeringens kompetens. Härvidlag uppmärksammas att den uppskattade potentialen för minskade partikelutsläpp för de ”mjuka åtgärderna” i budgetdagspaketet sammantaget är större än för de ”hårda åtgärderna”. Enligt de nederländska myndigheternas uppskattningar skulle bl.a. införandet av kombinerade ”lufttvättssystem” inom intensiv kreatursuppfödning ge en minskning av partikelutsläppen fram till 2010 på 4,4 kt. Denna minskning är avsevärt större än den förväntade minskning av partikelutsläppen som den anmälda åtgärden skulle resultera i (0,05 kt, se skäl 55). Denna åtgärd skulle antagligen få större verkan i de glesare befolkade områden än i tätorterna. Med tanke på den förväntade omfattningen på minskningen av bakgrundskoncentrationen av partiklar och dess gynnsamma effekter för folkhälsoskyddet torde det dock vara värt att överväga ett tidigt genomförande.

(61) Kommissionen anser att de nederländska myndigheternas uppgifter tydligt visar att de nederländska myndigheterna kan vidta åtgärder som är mindre restriktiva än den anmälda åtgärden för att nå de angivna målen, nämligen miljöskydd och hälsoskydd. Den anmälda åtgärden skulle strida mot systemet med EG-typgodkännande av fordon, medan de alternativa åtgärderna i princip inte skulle innebära en avvikelse från EG:s befintliga harmoniseringsåtgärder. Anledningen till att sådana åtgärder inte har föreslagits, även om de har övervägts av de nederländska myndigheterna och trots att de hade kunnat resultera i åtminstone lika stora minskningar av partikelutsläpp som den anmälda åtgärden, framgår inte tydligt av de handlingar som Nederländerna gett in. Kommissionen vill i detta avseende betona att när medlemsstaterna väljer bland flera åtgärder för att nå de angivna målen om hälsoskydd och miljöskydd måste de välja dem som i minst utsträckning stör den inre marknaden.

(62) Sammanfattningsvis anser kommissionen att det finns belägg för att den planerade nationella åtgärden inte är det minst restriktiva sättet att uppnå det angivna målet om miljö- och hälsoskydd, och att den om den antas kommer att utgöra ett oproportionellt hinder för den inre marknadens funktion.

4. *Internationellt sammanhang*

(63) Kommissionen vill framföra några överväganden om den anmälda åtgärden i ett internationellt sammanhang. Genom rådets beslut 97/836/EG av den 27 november 1997 om Europeiska gemenskapens anslutning av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren

([13]) Se TNO-rapporten, s. 41

för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter (”Reviderad överenskommelse av år 1958”) ([14]) anslöt sig Europeiska gemenskapen till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 ([15]) , antagna enligt Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter (”Reviderad överenskommelse av år 1958”). I dessa föreskrifter anges samma gränsvärden för utsläpp och samma räckvidd som i direktiv 70/220/EEG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 98/69/EG. Artikel 3 i 1958 års överenskommelse har följande lydelse: ”Hjulförsedda fordon, utrustning och delar för vilka typgodkännande har utfärdats av fördragsslutande part i enlighet med artikel 2 i denna överenskommelse och som framställts inom en fördragsslutande stats territorium som tillämpar den aktuella föreskriften eller i en stat som angivits av den fördragsslutande parten och som har utfärdat typgodkännande av berörda hjulförsedda fordon, utrustning eller delar, skall anses överensstämma med lagstiftningen hos samtliga avtalsslutande parter som tillämpar denna föreskrift.”.

(64) Den åtgärd som de nederländska myndigheterna anmält innehåller ingen bestämmelse som möjliggör användning av fordon för vilka typgodkännande utfärdats i enlighet med FN/ECE:s föreskrifter nr 83. Således skulle åtgärden hindra fordon från andra avtalsparter som uppfyller kraven i föreskrifter nr 83 från att släppas ut på den nederländska marknaden. Om åtgärden antas skulle den därför strida mot 1958 års överenskommelse. Enligt domstolens rättspraxis måste gemenskapsrätten så långt möjligt tolkas i enlighet med gemenskapens internationella förpliktelser. Därför måste kommissionen se till att gemenskapen fullgör sina förpliktelser enligt 1958 års överenskommelse. Detta innebär att Nederländerna måste följa FN/ECE:s föreskrifter nr 83. Underlåtenhet att göra det skulle kunna undergräva de andra avtalsparternas erkännande av EU:s typgodkännanden, och därigenom få tydligt oproportionella verkningar på EG:s fordonsexport till de länderna.

IV **SLUTSATS**

(65) Med ledning av det underlag som kommissionen förfogade över för att i sak pröva de skäl som anförts för de anmälda nationella åtgärderna och med ledning av vad som ovan anförts anser kommissionen att Konungariket Nederländernas ansökan om att få införa nationella bestämmelser som avviker från direktiv 98/69/EG, vilken ingavs den 2 november 2005:

— kan tas upp till sakprövning

— inte uppfyller alla villkoren i artikel 95 i EG-fördraget, då Nederländerna inte har visat att det föreligger ett specifikt problem med avseende på direktiv 98/69/EG, och då kommissionen anser att, även om Nederländerna hade kunnat visa att ett specifikt problem med avseende på direktiv 98/69/EG förelåg, den anmälda åtgärden inte står i proportion till de eftersträvade målen.

(66) Kommissionen har därför skäl att anse att de anmälda nationella bestämmelserna inte kan godkännas i enlighet med artikel 95.6 i EG-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Härmed avslås ansökan rörande de nationella bestämmelser som innebär ett obligatoriskt gränsvärde för utsläpp av partiklar på 5 mg/km för nyttofordon med en största tillåtna vikt om 1 305 kg (fordon i kategori N_1, klass I) och personbilar (fordon i kategori M_1), och som anmälts av Konungariket Nederländerna i enlighet med artikel 95.5 i EG-fördraget.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Nederländerna.

Utfärdat i Bryssel den 3 maj 2006.

På kommissionens vägnar

Günter VERHEUGEN

Vice ordförande

([14]) EGT L 346, 17.12.1997, s. 78.

([15]) FN/ECE:s föreskrifter nr 83, ”Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av fordon med avseende på utsläpp av föroreningar enligt kraven för motorbränslen”.