

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 3 maggio 2006

relativa al progetto di disposizioni nazionali notificato dal Regno dei Paesi Bassi a norma dell'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE le quali fissano limiti per le emissioni di particelle nei veicoli con motore diesel

[notificata con il numero C(2006) 1791]

(Il testo in lingua olandese è il solo facente fede)

(2006/372/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, e in particolare l'articolo 95, paragrafi 5 e 6,

considerando quanto segue:

I. FATTI

1. Normativa comunitaria pertinente

(1) La direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 ottobre 1998 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore ⁽¹⁾ fissa un limite di emissioni di particelle pari a 25 mg per chilometro (cfr. l'allegato I, sezione 5.3.1.4 della direttiva) per i veicoli con motori diesel di categoria M quali definiti nell'allegato II, sezione A, parte A della Direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽²⁾ — ad eccezione dei veicoli aventi una massa massima che supera i 2 500 kg — e N₁, classe I. Questo valore limite si applica, a decorrere dal 1° gennaio 2005, ai nuovi tipi di veicoli e, dall'1 gennaio 2006, ai veicoli nuovi. La direttiva fissa anche un valore limite per le emissioni di particelle pari a 40 milligrammi per chilometro per i veicoli con motore diesel della categoria N₁, classe II, nonché un valore limite per le emissioni di particelle pari a 60 milligrammi per chilometro per i

veicoli con motore diesel della categoria N₁, classe III e M la cui massa massima supera i 2 500 Kg. Questi due ultimi valori limite si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2006 ai nuovi tipi di veicoli e dal 1° gennaio 2007 ai veicoli nuovi.

(2) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 98/69/CE «... gli Stati membri non possono, per motivi concernenti l'inquinamento atmosferico da emissioni da veicoli a motore:

- rifiutare l'omologazione CE di cui all'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 70/156/CEE, o
- rifiutare l'omologazione di portata nazionale, o
- rifiutare l'immatricolazione e vietare la vendita o la messa in circolazione di veicoli ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 70/156/CEE,

se detti veicoli osservano le prescrizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla presente direttiva».

(3) In data 21.12.2005 la Commissione ha adottato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione degli autoveicoli riguardo alle emissioni e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione del veicolo e che modifica la direttiva 72/306/CEE e la direttiva .../.../CE (proposta Euro 5) ⁽³⁾. La proposta riduce il limite di emissione di particelle per i veicoli diesel a 5 milligrammi per chilometro. Questo nuovo valore limite si applicherà ai nuovi tipi di veicoli di categoria M e N₁, classe I, 18 mesi e un giorno dopo l'entrata in vigore del regolamento e ai veicoli nuovi di categoria M e N₁, classe I, 36 mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento.

⁽¹⁾ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1.

⁽³⁾ COM(2005) 683 def.

(4) La direttiva 99/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo⁽⁴⁾, che va letta unitamente alla direttiva 96/62/CE del Consiglio, del 27 settembre 1996, in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente⁽⁵⁾, fissa valori limite alle concentrazioni nell'aria ambiente di particelle PM₁₀ definite «particelle che penetrano attraverso un ingresso dimensionale selettivo con un'efficienza di interruzione del 50 % per un diametro aerodinamico di 10 µm». Conformemente all'articolo 5 della direttiva 99/30/CE tali valori limite sono legalmente vincolanti a decorrere dal 1° gennaio 2005. A norma dell'allegato III della stessa direttiva il valore limite annuale per la protezione della salute umana è pari a 40 µg/m³, mentre il valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana è di 50 µg/m³ da non superare più di 35 volte in un anno.

(5) L'articolo 7, paragrafo 3 della direttiva 96/62/CE recita «Gli Stati membri predispongono piani d'azione che indicano le misure da adottare a breve termine in casi di rischio di un superamento dei valori limite e/o delle soglie d'allarme, al fine di ridurre il rischio e limitarne la durata. Tali piani possono prevedere, a seconda dei casi, misure di controllo e, ove necessario, di sospensione delle attività, ivi compreso il traffico automobilistico, che contribuiscono al superamento dei valori limite».

2. Disposizioni nazionali notificate

(6) Il Regno dei Paesi Bassi ha notificato alla Commissione un progetto di decreto volto a imporre un limite obbligatorio per le emissioni di particelle pari a 5 mg per chilometro ai veicoli commerciali aventi un peso massimo ammesso di 1 305 kg (veicoli N₁, classe I) e agli autoveicoli (veicoli M₁) quali definiti all'articolo 1, paragrafo 1, lettera h) e all'articolo 1, lettera 1, at) del *Voertuigreglement*. Il decreto si applicherà a tutti i veicoli con motore diesel usati per la prima volta dopo il 31 dicembre 2006. Ciò implicherebbe che su tali veicoli siano montati filtri per il particolato.

(7) La misura notificata dalle autorità olandesi costituisce una modifica alla legislazione relativa alle prescrizioni che i veicoli e le loro componenti devono costantemente rispettare durante la loro intera durata in funzionamento (*Voertuigreglement*). Verifiche del rispetto di tali prescrizioni permanenti sono condotte nell'ambito della procedura di ispezione regolare dei veicoli e possono essere effettuate dalla polizia.

(8) Conformemente alla relazione che l'accompagna, la misura notificata non riguarda la procedura di omologazione. Risulterebbe che i veicoli che abbiano ricevuto un'omologazione CE in un altro Stato membro non si vedrebbero rifiutare l'immatricolazione da parte delle autorità olandesi e che i veicoli in linea con le disposizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, continuerebbero a ricevere l'omologazione dalle autorità olandesi. Non appena però tali veicoli venissero sottoposti a un'ispezione tecnica o fossero controllati dalla polizia risulterebbero non conformi con la misura notificata.

(9) Concludendo, la misura notificata preclude l'utilizzo, a decorrere dal 1° gennaio 2007, di veicoli nuovi di categoria N₁, classe I e M₁ che emettano più di 5 mg/km di particelle.

II. PROCEDURA

(10) Con lettera del 2 novembre 2005 il Regno dei Paesi Bassi ha notificato alla Commissione, conformemente all'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE, la sua intenzione di adottare un progetto di decreto che stabilisce regole volte a limitare le emissioni di particelle dei veicoli con motore diesel in deroga alle disposizioni della direttiva 98/69/CE.

(11) Con lettera datata 23 novembre 2005 la Commissione ha informato il governo olandese di aver ricevuto la notifica a norma dell'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE e che il periodo di sei mesi previsto per il suo esame a norma dell'articolo 95, paragrafo 6, decorreva dal 5 novembre 2005, il giorno successivo al ricevimento della notifica.

(12) Con lettera datata 17 gennaio 2006 la Commissione ha informato gli altri Stati membri circa la notifica dei Paesi Bassi. La Commissione ha pubblicato inoltre un avviso riguardante la notifica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*⁽⁶⁾ al fine di informare gli interessati circa le disposizioni nazionali che il Regno dei Paesi Bassi intende introdurre e le motivazioni da esso addotte a tal fine.

(13) Con lettera datata 10 marzo 2006 le autorità dei Paesi Bassi hanno informato la Commissione di un recente rapporto elaborato dall'Agenzia per la valutazione ambientale dei Paesi Bassi intitolato «Nuovi elementi per comprendere l'entità del problema del particolato» da cui emerge che i livelli di PM₁₀ sono inferiori del 10-15 % rispetto a quanto precedentemente ritenuto.

⁽⁴⁾ GU L 163 del 29.6.1999, pag. 41.

⁽⁵⁾ GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55.

⁽⁶⁾ GU C 12 del 18.1.2006, pag. 5.

(14) Per vagliare le argomentazioni presentate dalle autorità olandesi la Commissione ha chiesto una consulenza tecnico-scientifica ad un consorzio di consulenti coordinati da TNO (*Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek*). Il 27 marzo 2006 il consorzio ha presentato il proprio rapporto alla Commissione (7).

III. VALUTAZIONE GIURIDICA

1. Valutazione dell'ammissibilità

(15) L'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE così recita: «Allorché, dopo l'adozione da parte del Consiglio o della Commissione di una misura di armonizzazione, uno Stato membro ritenga necessario introdurre disposizioni nazionali fondate su nuove prove scientifiche inerenti alla protezione dell'ambiente o dell'ambiente di lavoro, giustificate da un problema specifico a detto Stato membro insorto dopo l'adozione della misura di armonizzazione, esso notifica le disposizioni previste alla Commissione precisando i motivi dell'introduzione delle stesse.»

(16) La notifica presentata dalla autorità olandesi è volta a ottenere l'approvazione dell'introduzione di nuove disposizioni nazionali ritenute incompatibili con la direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE. Tale direttiva costituisce una misura di armonizzazione totale dei requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alle loro emissioni. Essa stabilisce un valore limite per le emissioni di particelle dei veicoli diesel e dei furgoni diesel fissandolo a 25 mg per chilometro.

(17) Se si raffrontano le disposizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, con le misure nazionali notificate dalle autorità olandesi emerge che la proposta olandese impone requisiti più rigorosi per quanto concerne il controllo tecnico dei veicoli a motore in relazione all'inquinamento atmosferico da emissioni rispetto a quelli sanciti dalla direttiva. In particolare le misure notificate impongono un valore limite obbligatorio per le emissioni di particelle pari a 5 mg per chilometro ai veicoli commerciali con un peso massimo ammesso di 1 305 kg (veicoli N₁, classe I) e agli autoveicoli (veicoli M₁), impedendo così l'utilizzo di veicoli di tali categorie i quali rispettino i dettami della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/EC. Si noti che la direttiva perderebbe la sua efficacia se gli Stati membri potessero imporre ai veicoli requisiti diversi a motivo dell'inquinamento atmosferico dovuto alle loro emissioni ai fini dei controlli tecnici. In effetti, un'omologazione CE dovrebbe rimanere valida per diversi anni e indubbiamente ben oltre la prima ispezione del veicolo. Qualsiasi altra interpretazione consentirebbe agli Stati membri di eludere il sistema di omologazione CE.

(18) Come prescritto dall'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE i Paesi Bassi hanno notificato alla Commissione il testo esatto delle disposizioni che intendono introdurre e che vanno al di là di quanto stabilito nella direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE. La notifica era corredata di una spiegazione dei motivi che, secondo le autorità olandesi, giustificavano l'introduzione di tali disposizioni.

(19) La notifica presentata dai Paesi Bassi per ottenere l'approvazione dell'introduzione di disposizioni nazionali in deroga alle disposizioni della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, è quindi da considerarsi ammissibile ai sensi dell'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE.

2. Valutazione di merito

(20) Conformemente all'articolo 95 del trattato CE la Commissione deve far sì che siano soddisfatte tutte le condizioni che permettono a uno Stato membro di avvalersi delle possibilità di deroga previste in tale articolo.

(21) La Commissione deve quindi accertare che sussistano le condizioni di cui all'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE. Tale articolo prescrive che, allorché uno Stato membro ritenga necessario introdurre disposizioni nazionali che derogano a una misura di armonizzazione, tale Stato membro deve motivarle in base a:

a) nuove prove scientifiche inerenti alla protezione dell'ambiente o dell'ambiente di lavoro;

b) un problema specifico a detto Stato membro insorto dopo l'adozione della misura di armonizzazione.

(22) Inoltre, conformemente all'articolo 95, paragrafo 6, del trattato CE, qualora la Commissione ritenga giustificata l'introduzione di tali disposizioni nazionali, essa deve verificare se esse costituiscono o no uno strumento di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata nel commercio tra gli Stati membri e se rappresentino o no un ostacolo al funzionamento del mercato interno.

(23) Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, qualsiasi eccezione al principio dell'applicazione uniforme della normativa comunitaria e dell'unità del mercato interno dev'essere interpretata in modo rigoroso. L'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE configura un'eccezione ai principi di applicazione uniforme della normativa comunitaria e di unità del mercato. Per tale motivo esso dev'essere interpretato in modo da evitare che il suo campo di applicazione non venga esteso al di là dei casi che esso formalmente contempla.

(7) Rapporto del TNO, 06.OR.VM.013.1/IJR «*Evaluation of the Dutch request for derogation to Directive 98/69/EC*», 27 marzo 2006 (nel seguito «rapporto TNO»).

(24) Considerati i limiti di tempo stabiliti dall'articolo 95, paragrafo 6, del trattato CE, la Commissione, all'atto di esaminare se le misure nazionali notificate a norma dell'articolo 95, paragrafo 5, siano giustificate, deve basarsi sulle «motivazioni» addotte dallo Stato membro notificante. Ciò significa che, conformemente a quanto stabilito dal trattato CE, la responsabilità di dimostrare che le misure nazionali sono giustificate incombe allo Stato membro richiedente. Considerato il quadro procedurale stabilito dall'articolo 95 del trattato CE, che contempla in particolare una scadenza ineludibile per l'adozione di una decisione, la Commissione deve di norma limitarsi a esaminare la pertinenza degli elementi sottoposti dallo Stato membro richiedente senza dover cercare essa stessa possibili motivazioni o giustificazioni.

1. Esistenza di nuove prove scientifiche

(25) Secondo le autorità olandesi la loro richiesta sarebbe giustificata in quanto, successivamente all'adozione della direttiva 98/69/CE, sarebbero emerse nuove prove scientifiche sugli effetti ambientali e sanitari del particolato. Da questi nuovi dati risulta che emissioni eccessive di particolato hanno effetti nocivi per la salute umana, possono cioè causare decessi prematuri e pregiudicare la funzionalità respiratoria.

(26) La documentazione presentata dai Paesi Bassi in relazione alle nuove prove scientifiche quanto agli effetti ambientali e sanitari del particolato comprende studi nazionali e internazionali, pubblicazioni e disamine. La documentazione fornisce un quadro completo delle attuali conoscenze scientifiche in merito agli effetti che l'esposizione al particolato può avere sulla salute emerse successivamente all'adozione della direttiva 98/69/CE.

(27) Le autorità olandesi sottolineano che la correlazione tra l'esposizione alle particelle in sospensione nell'aria e tutta una serie di effetti nocivi per la salute è stata comprovata e ribadita in diverse pubblicazioni scientifiche recenti. Gli effetti nocivi per la salute dovuti al particolato possono essere divisi in quelli che derivano da periodi relativamente brevi di esposizione («acuta») e quelli dovuti a un'esposizione di lunga durata («cronica»). Gli studi presentati dai Paesi Bassi indicano che, sebbene gli effetti nocivi per la salute di un'esposizione di breve termine non siano trascurabili, l'esposizione di lunga durata alle particelle in sospensione nell'aria ha conseguenze più significative. Tra gli effetti legati a un'esposizione di breve periodo vi sono: reazioni infiammatorie nei polmoni, sintomi respiratori, interessamento del sistema cardiovascolare e aumento dell'uso di medicinali, di ricoveri ospedalieri e una maggiore mortalità. Tra gli effetti legati all'esposizione di lunga durata vi sono: aumento dei sin-

tomi a danno delle basse vie respiratorie e delle pneumopatie croniche ostruttive, riduzione della funzionalità polmonare nei bambini e negli adulti e riduzione della speranza di vita imputabile essenzialmente alla mortalità per cause cardio-polmonari e alla probabilità di cancro ai polmoni.

(28) Le autorità olandesi hanno presentato documenti a indicazione del fatto che, sebbene gli effetti nocivi per la salute derivanti dalle diverse sottofrazioni e dalle diverse fonti di particolato non siano del tutto chiari, recenti studi epidemiologici e tossicologici hanno indicato che le particelle generate da processi di combustione, come la fuliggine dei motori diesel, hanno ripercussioni particolarmente gravose per la salute. Le particelle derivanti dalla combustione primaria hanno effetti particolarmente nocivi per la salute a causa della loro composizione (presenza di elementi di transizione e di composti organici reattivi) e per le loro dimensioni estremamente piccole. Proprio per le loro piccole dimensioni le particelle derivanti dalla combustione possono superare i meccanismi di protezione del corpo umano e penetrare nel circolo sanguigno e in diversi tessuti. Le autorità olandesi sottolineano che gli studi epidemiologici condotti su grandi campioni di popolazione non hanno potuto identificare una concentrazione di soglia al disotto della quale il particolato ambientale non abbia ripercussioni sulla mortalità e sulla morbilità.

(29) Le autorità olandesi ritengono che, sebbene attualmente non sia possibile quantificare a sufficienza gli impatti sanitari del particolato, per proteggere la salute della popolazione olandese e in applicazione del principio di precauzione, sia essenziale agire quanto più tempestivamente possibile per ridurre nei limiti del possibile l'esposizione alle particelle di fuliggine generate dal traffico.

(30) Secondo le autorità olandesi i recenti studi scientifici dimostrano che i gruppi di persone sensibili sono esposti a rischi sanitari più elevati a causa del particolato. Tali gruppi comprendono le persone congenitamente più sensibili agli effetti dell'esposizione al particolato (ad esempio chi ha una predisposizione genetica, i bambini in tenera età, gli anziani, le persone con problemi respiratori e polmonari), coloro che divengono maggiormente sensibili a seguito di fattori ambientali o sociali o di comportamenti individuali e coloro che sono esposti a quantità insolitamente elevate di inquinanti atmosferici per il fatto di vivere vicino a una grande arteria di traffico o di passare molte ore all'aperto. Considerato che nei Paesi Bassi una percentuale elevata della popolazione vive in contesti urbani e nei pressi di strade trafficate, le autorità olandesi affermano che, per la loro popolazione, il rischio sanitario legato al particolato è notevole.

- (31) La Commissione fa presente che gli effetti ambientali e sanitari delle concentrazioni di particelle erano già noti, in certa misura, prima dell'adozione della direttiva 98/69/CE. Si aveva già l'impressione che le particelle più piccole avessero un impatto maggiore a danno della salute rispetto alle particelle più grosse. A quel tempo però si disponeva di pochi studi nel merito. Da allora sono stati realizzati diversi nuovi studi epidemiologici relativi a molteplici aspetti dell'esposizione e delle ripercussioni sanitarie delle particelle, da cui si può comprovatamente concludere che le particelle piccole sono più pericolose di quelle più grandi⁽⁸⁾. La disponibilità di questi nuovi studi ha indotto l'Organizzazione mondiale della sanità a pubblicare, nel 2000, 2003 e 2004, aggiornamenti dei suoi «Orientamenti sulla qualità dell'aria in Europa»⁽⁹⁾.
- (32) Alla luce di quanto sopra risulterebbe che i Paesi Bassi abbiano fornito nuove prove scientifiche in relazione alla protezione dell'ambiente come prescritto dall'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE. Le prove scientifiche non erano disponibili al momento dell'adozione della direttiva 98/69/CE.
2. *Un problema specifico ai Paesi Bassi insorto dopo l'adozione della direttiva 98/68/CE*
- (33) Le autorità olandesi ritengono che i Paesi Bassi si trovino ad affrontare un problema specifico manifestatosi dopo l'adozione della direttiva 98/69/CE. In primo luogo esse affermano che i Paesi Bassi, da circa un anno e mezzo, incontrano difficoltà ad ottemperare alla direttiva 99/30/CE. In secondo luogo, esse constatano che il numero delle vetture diesel è aumentato nei Paesi Bassi a causa dei rincari del prezzo del petrolio, della maggiore disponibilità di modelli di veicoli diesel e delle migliorate prestazioni e dei ridotti consumi dei motori diesel. Tale aumento della quota di veicoli diesel non era previsto al momento dell'adozione della direttiva 98/69/CE. La quota dei veicoli diesel è passata da meno di 15 % nel 1995 al 25 % circa di oggi. Tutti questi fattori spiegano come la piena portata del problema della qualità dell'aria non sia stata colta sino a dopo il 1998.
- (34) Secondo le autorità olandesi il particolato suscita particolari preoccupazioni nei Paesi Bassi a causa dell'elevata densità di popolazione e di una più elevata concentrazione infrastrutturale rispetto ad altri paesi europei. Dette autorità ritengono che i Paesi Bassi occupino una posizione speciale in Europa a causa del loro utilizzo intensivo del territorio, con un'elevata densità di abitanti, allevamenti di bestiame, traffico e industrie. Secondo loro tale situazione porterebbe a emissioni elevate per chilometro quadrato. Inoltre, le autorità olandesi affermano che i Paesi Bassi si trovano a dover affrontare un'ingente
- quota di inquinamento proveniente dall'estero. In particolare, il 45 % della concentrazione di particolato nei Paesi Bassi è determinato dall'attività umana, ma due terzi provengono dall'estero. Inoltre, nelle aree urbane, il contributo antropogenico da fonti indigene dei Paesi Bassi sarebbe del 30-45 %, del quale il traffico è un elemento significativo.
- (35) Le autorità olandesi sostengono che, in molte parti dei Paesi Bassi, la qualità dell'aria non è in linea con i valori limite europei per le particelle definiti nella direttiva 99/30/CE. Sebbene nei Paesi Bassi le emissioni di particelle siano calate bruscamente tra il 1990 e il 2003, secondo quanto affermato dalle autorità olandesi, a causa del volume elevato di traffico e della grande concentrazione di persone e di edifici tale diminuzione non basta a contenere gli effetti sanitari negativi dovuti alle emissioni eccessive di particelle né ad assicurare il rispetto dei valori limite europei per la qualità dell'aria.
- (36) Secondo le autorità olandesi sull'insieme delle emissioni domestiche di particelle circa un terzo proviene dal traffico, un altro terzo dall'industria e circa un quarto dall'agricoltura. Le particelle dei gas di scappamento sono tra le più nocive. Il traffico sottopone le persone a esposizioni importanti visto che le sue emissioni si verificano in prossimità di aree residenziali e di altre ubicazioni sensibili.
- (37) Nei documenti intitolati «Bilancio ambientale 2005» (*Milieubalans 2005*) e «Le particelle: guardiamole da vicino» (*Fijn stof nader bekeken*) allegati alla loro notifica, le autorità olandesi ribadiscono che, su ampie parti del territorio dei Paesi Bassi, le concentrazioni di particelle in sospensione nell'aria superano di gran lunga gli standard europei di qualità dell'aria. Le autorità olandesi fanno presente che i limiti giornalieri di qualità dell'aria per le particelle continueranno a essere notevolmente superati ancora nel 2010. Di converso, non si registra quasi un'interruzione di continuità nello standard medio annuo relativo al particolato. Le autorità olandesi fanno notare che violazioni dei valori limite stabiliti nella direttiva 99/30/CE sono state constatate in quasi tutte le città europee. Resta il fatto però che i superamenti della norma nei Paesi Bassi, nel Belgio, nella Ruhr in Germania e nelle regioni industrializzate dell'Italia settentrionale interessano un'area geografica più ampia che in altri Stati membri.
- (38) Le autorità olandesi ammettono che è impossibile trarre conclusioni importanti da tali informazioni se non si tiene conto della situazione esatta e della dimensione delle zone nei diversi paesi. Le autorità olandesi constatano inoltre che la determinazione della qualità dell'aria avviene nei Paesi Bassi in grande dettaglio, utilizzando modelli progettuali dettagliati parallelamente alle misurazioni prescritte. Tuttavia solo un numero limitato di paesi

⁽⁸⁾ «Health aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Dioxide», Rapporto sui lavori di un gruppo di lavoro dell'OMS, 2003.

⁽⁹⁾ *Meta-analysis of time-series studies and panel studies of Particulate matter (PM) and Ozone (O₃)*, WHO Regional office for Europe, 2004.

dell'UE usa simili modelli; la maggior parte dei paesi invece fa esclusivamente ricorso alle misurazioni della qualità dell'aria. È anche possibile che alcune delle differenze possano essere spiegate da differenze nei fattori di correzione utilizzati. I Paesi Bassi, ad esempio, aumentano i risultati misurati di un fattore di 1,33. Secondo le autorità olandesi diversi paesi seguono le indicazioni della Commissione europea e utilizzano un fattore di correzione di 1,3. La maggior parte dei paesi però utilizza fattori di correzione più bassi o nessun fattore di correzione. Inoltre, non tutti i paesi predispongono modelli della qualità dell'aria a livello di strada. Secondo le autorità olandesi il numero di punti caldi nei paesi che non predispongono modelli della qualità dell'aria a livello di strada è probabilmente sottostimato.

- (39) Le autorità olandesi fanno inoltre presente la loro situazione legale specifica. Il decreto sulla qualità dell'aria, entrato in vigore nel 2001, ha posto in atto un regime legale in base al quale i progetti di costruzione e di estensione possono essere bloccati o possono essere richieste modifiche progettuali qualora questi possano avere effetti nocivi per la qualità dell'aria. In seguito all'attuazione di tale normativa sono state presentate ai diversi gradi dell'autorità giudiziaria, compreso il Consiglio di Stato, più di 40 denunce in merito a progetti di sviluppo del territorio a causa di eventuali conflitti con il decreto sulla qualità dell'aria. In un terzo di tali casi il Consiglio di Stato ha fatto annullare il progetto.
- (40) La Commissione constata che il contributo percentuale del trasporto transfrontaliero di particolato nei Paesi Bassi è elevato anche se non più che in altri paesi del Benelux⁽¹⁰⁾. La Commissione constata inoltre che i Paesi Bassi, rispetto ad altri Stati membri, sono caratterizzati da emissioni di particelle notevolmente più elevate dovute ai trasporti marittimi e ai trasporti lungo le vie navigabili interne⁽¹¹⁾. Si noti inoltre che il grande porto di Rotterdam non è una fonte predominante di particolato, ma esercita un'influenza significativa sulle attività e sui trasporti nei Paesi Bassi e nei paesi vicini⁽¹⁰⁾.
- (41) Dai rapporti annuali presentati a norma della direttiva 96/62/CE del Consiglio emerge che i Paesi Bassi, per il 2003, non presentano problemi particolarmente acuti di superamento dei limiti rispetto ad altri Stati membri (come Belgio, Austria, Grecia, Repubblica ceca, Lituania, Slovenia e Slovacchia). Poiché i Paesi Bassi non hanno sinora presentato dati ufficiali per il 2004 non è possibile comparare la situazione della qualità dell'aria nei Paesi Bassi con quella negli altri Stati membri per tale anno. Inoltre, la Commissione rimarca che in tempi molto recenti (marzo 2006) l'NMP (Agenzia per l'ambiente dei Paesi Bassi), ha pubblicato una nuova valutazione dei livelli di PM₁₀ da cui risulta che i livelli di PM₁₀ sono del 10-15 % inferiori a quanto stimato in precedenza. Tale diminuzione è funzionale alle diverse località nei

Paesi Bassi e tende ad essere maggiore nelle zone rurali piuttosto che nelle città. Stando al rapporto dell'NMP il numero di zone in cui si supereranno i valori limite della qualità dell'aria verrà dimezzato nel 2010 rispetto al 2005 e nel 2015 rispetto al 2010.

- (42) Sulla base dei rapporti annuali per il 2003 e tenendo conto delle nuove informazioni trasmesse dal governo dei Paesi Bassi e contenute nel rapporto dell'NMP risulta alquanto dubbia l'esistenza di un problema specifico nei Paesi Bassi rispetto ad altri Stati membri per quanto concerne il rispetto dei valori limite stabiliti nella direttiva sulla qualità dell'aria. In particolare, il livello delle emissioni complessive di particelle (PM₁₀ e PM_{2,5}) per chilometro quadrato nei Paesi Bassi corrisponde a soltanto la metà di quello del Belgio⁽¹¹⁾.
- (43) Più specificamente vi è da dubitare che vi sia un problema specifico per quanto concerne la direttiva 98/69/CE. Come affermato nella precedente sezione 40, i Paesi Bassi sono caratterizzati da un'emissione di particelle superiore alla media dovuta ai trasporti marittimi e lungo le vie navigabili interne. Inoltre, la percentuale di veicoli diesel nei Paesi Bassi è notevolmente minore (25 % delle nuove vendite) rispetto alla media UE (circa 50 % delle nuove vendite). Appare quindi contestabile il fatto che vi sia un problema specifico per quanto concerne le emissioni di particelle dei veicoli a motore di cui alla direttiva 98/69/CE.
- (44) La Commissione ritiene quindi che i Paesi Bassi non abbiano potuto dimostrare l'esistenza di un problema specifico per quanto concerne la direttiva 98/69/CE.
3. *Valutazione delle condizioni di cui all'articolo 95, paragrafo 6, del Trattato CE*
- (45) L'articolo 95, paragrafo 6, del trattato CE fa obbligo alla Commissione di verificare che le disposizioni nazionali notificate non costituiscono uno strumento di discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata nel commercio tra gli Stati membri oltre a non rappresentare un ostacolo al funzionamento del mercato interno.
- (46) Quest'ultima condizione non va interpretata nel senso di proibire ogni norma nazionale che possa ostacolare il funzionamento del mercato interno. Di fatto, qualsiasi norma nazionale che deroghi ad una misura di armonizzazione mirante a instaurare e a far funzionare il mercato interno, è in sostanza una misura che probabilmente ostacolerà il mercato interno. Perciò, per mantenere l'utilità della procedura di deroga di cui all'articolo 95 del trattato CE, la Commissione ritiene che, nel contesto dell'articolo 95, paragrafo 6, il concetto di ostacolo al funzionamento del mercato interno vada inteso come effetto sproporzionato rispetto all'obiettivo perseguito.

⁽¹⁰⁾ Cfr. il rapporto TNO, pag. 5.

⁽¹¹⁾ Cfr. il rapporto TNO, pag. 31.

- (47) Le autorità dei Paesi Bassi ritengono necessaria la misura per migliorare la qualità dell'ambiente e quindi per la protezione della salute umana. Esse ritengono inoltre che il progetto di misura non sia né uno strumento di discriminazione arbitraria né una restrizione dissimulata nel commercio tra gli Stati membri. Esse osservano inoltre che, considerati i rischi che le emissioni di particelle di fuliggine comportano sia per l'ambiente sia per la salute dell'uomo, e tenendo conto della situazione specifica dell'esposizione in regioni densamente popolate quali i Paesi Bassi, tale misura sia proporzionata all'obiettivo perseguito. Inoltre, secondo le autorità dei Paesi Bassi, tutti i modelli di veicoli che corrispondono a una quota significativa delle vendite di veicoli diesel, sono già disponibili con filtri per il particolato o questi saranno disponibili in breve tempo. Per tale motivo la misura notificata non costringerebbe i fabbricanti di autoveicoli ad apportare modifiche (radicali) al loro processo di produzione.
- (48) I governi francese e italiano hanno presentato commenti in merito alla notifica olandese entro la scadenza prescritta. Essi hanno sottolineato entrambi gli impatti negativi che la misura notificata avrebbe sul loro mercato interno degli autoveicoli con conseguente turbativa del mercato. Essi hanno ribadito la possibilità di cui dispongono le autorità olandesi di far leva su incentivi fiscali per accelerare il passaggio a un parco macchine che rispetti il livello di emissione di particolato di 5 mg per chilometro, il che permetterebbe un'attuazione precoce delle future norme europee in materia di emissioni, evitando nel contempo di creare ostacoli sul mercato interno degli autoveicoli.
- (49) Come menzionato in precedenza (cfr. la sezione 46), nel contesto dell'articolo 95, paragrafo 6, il concetto di ostacolo al funzionamento del mercato interno va inteso quale effetto sproporzionato rispetto all'obiettivo perseguito. La Commissione concentrerà quindi la sua disamina delle condizioni di cui all'articolo 95, paragrafo 6, del trattato CE, sulla proporzionalità delle disposizioni nazionali notificate. Tale valutazione implicherà un giudizio di merito quanto al fatto che la misura notificata superi o meno i limiti di quanto è appropriato e necessario per raggiungere l'obiettivo dichiarato di protezione dell'ambiente e della salute. La valutazione partirà dal presupposto che, laddove vi siano diverse misure appropriate suscettibili di adozione, la scelta dovrebbe cadere sulle meno restrittive.
- (50) In via preliminare la Commissione osserva che essa è ben consapevole della necessità di migliorare ulteriormente le prestazioni dei veicoli per quanto concerne le emissioni di inquinanti atmosferici. Questo è il motivo per cui, come già menzionato, è stata formulata di recente la proposta Euro 5. Stando a tale proposta i limiti di emissioni per il particolato dei nuovi autoveicoli diesel e dei veicoli commerciali più piccoli saranno abbassati dell'80 %. All'atto di elaborare la proposta Euro 5 la Commissione si è adoperata per raggiungere un compromesso tra la necessità di ulteriori progressi sul piano ambientale e quella di concedere ai fabbricanti di automobili il tempo necessario per progettare nuovi veicoli e per pianificare le loro attività produttive. Tale considerazione presiede in particolare alle disposizioni in merito all'entrata in vigore del regolamento. Mettendo in applicazione i limiti di emissioni di particelle contenuti nella proposta Euro 5 la misura notificata dalle autorità dei Paesi Bassi ridurrebbe drasticamente i tempi di realizzazione proposti per l'attuazione pratica. Ciò avrebbe un impatto significativo sui fabbricanti di autoveicoli obbligandoli ad adattare la loro produzione alle disposizioni della legislazione olandese o costringendoli a restringere la gamma di modelli offerti sul mercato olandese. Si noti al proposito che, attualmente, non tutti i veicoli delle categorie M₁ e N₁, classe I, dispongono di un filtro per particelle. Le autorità olandesi hanno informato la Commissione che diversi tipi di autoveicoli diesel dotate di filtro per particelle sono già disponibili o lo saranno presto sul mercato olandese. La Commissione constata però, sulla base delle informazioni di cui dispone (a tutto il dicembre 2005), che sul mercato olandese, su 710 tipi diversi di autoveicoli, almeno 240 non sono in vendita con un filtro per particelle e sarebbero quindi esclusi dal mercato se la misura oggetto della notifica fosse adottata. Poiché per certi modelli sono le motorizzazioni maggiori ad essere dotate di filtri per le particelle, la misura olandese rischierebbe di escludere dal mercato olandese le motorizzazioni più piccole, dai consumi più ridotti, di tali modelli e ciò andrebbe contro la politica invalsa dell'UE di limitare le emissioni di CO₂.
- (51) Le autorità olandesi hanno informato la Commissione che la misura prevista fa parte di un pacchetto di misure (pacchetto di misure *Prinsjesdag*) volto a migliorare la qualità dell'aria nei Paesi Bassi. Tale pacchetto di disposizioni è imperniato su misure relative al traffico poiché le particelle provenienti dai gas di scappamento sono tra le più nocive di tutto il particolato. Il pacchetto comprende, tra le altre misure, sussidi per il montaggio di filtri sui veicoli diesel nuovi e usati, incentivi per un traffico locale pulito, la spedizione e il trasporto di merci rispettosi dell'ambiente, incentivi a carburanti puliti. Si sono inoltre avviate ricerche sull'efficacia dei costi di un sussidio alla rottamazione dei vecchi veicoli (diesel). Inoltre, il pacchetto comprende altre misure generali che interessano il traffico e misure riguardanti il settore industriale e quello agricolo. Si adotteranno anche misure locali che interessano l'infrastruttura nazionale, come ad esempio la riduzione della velocità su certe strade. Infine, il pacchetto intende agire anche a livello locale mediante l'attuazione di piani comunali per la qualità dell'aria, l'erogazione di ulteriori fondi per incoraggiare nei comuni e nelle province trasporti locali meno inquinanti nonché una misura basata sul rimborso di una quota sostanziale dei costi addizionali legati all'uso di tecnologie anti-inquinamento come ad esempio i filtri per particelle. Oltre a ciò è previsto il sostegno ai comuni che limitano l'accesso ai centri cittadini ai soli veicoli a basso inquinamento o silenziosi.

- (52) Le autorità dei Paesi Bassi hanno fornito una rassegna di tutte le misure che intendono attuare con una valutazione dei costi e benefici correlati. Si noti che alcune delle misure previste facenti parte del pacchetto di misure *Prinsjesdag* sono qualificate «misure hard» mentre altre sono «misure soft». Le «misure hard» costituiscono le azioni concrete di cui già si è parlato, il loro finanziamento è stato predisposto e rientrano nella competenza del governo nazionale. Le misure soft verranno decise successivamente o ad opera di altre istituzioni (come ad esempio l'Unione europea), lo strumento e il finanziamento spesso non è definito oppure esse esulano dalle competenze del governo nazionale.
- (53) Per verificare se il provvedimento notificato sia proporzionato agli obiettivi dichiarati la Commissione ritiene che si debba valutare se le autorità olandesi possono prendere misure alternative tali da generare gli stessi benefici in termini di riduzione del particolato (soprattutto per le particelle ultrafini) ma allo stesso tempo da non costituire una simile turbativa per il mercato interno. Il primo passo di tale analisi implica una valutazione dei possibili benefici che potrebbero derivare dall'attuazione della misura notificata.
- (54) Secondo le autorità olandesi l'attuazione di un obbligo di montare filtri per particelle a decorrere dal 1° gennaio 2007 sui veicoli diesel delle categorie M₁ e N₁, classe I, genererebbe nel 2010 una riduzione del particolato di circa 0,4-0,5 kt pari a circa 50 % della riduzione che il pacchetto generale olandese di misure relative al traffico si prefigge di raggiungere. Queste cifre si basano sul fatto che, al momento della notifica, la proporzione di veicoli diesel con filtro per particelle era di 10 % di tutti i veicoli e sul presupposto che il regolamento Euro 5 sarà obbligatorio a decorrere dal 1° luglio 2008, al più presto, per i nuovi tipi di veicoli, e dal 1° gennaio 2010 per i veicoli nuovi.
- (55) La Commissione riconosce che le autorità olandesi hanno attuato, a partire dal 1° giugno 2005, un sistema di incentivi fiscali per dotare i nuovi veicoli diesel di filtri per particelle. La Commissione osserva che nel documento «Valutazione del pacchetto di misure *Prinsjesdag* per la qualità dell'aria 2005» (*Beoordeling van het prinsjesdag pakket — Aanpak Luchtqualiteit 2005*), le autorità olandesi effettuano una valutazione d'impatto di tale sistema di incentivazione. Esse partono dal presupposto che, in seguito a tale misura e ammettendo che lo standard Euro 5 entri in vigore al più presto il 1° luglio 2008 per i nuovi tipi di veicoli e il 1° gennaio 2010 per i veicoli nuovi, nel 2008 il 70-90 % di nuovi veicoli diesel venduti nei Paesi Bassi sarà dotato di un filtro per particelle. Le cifre corrispondenti per gli anni precedenti sono 40-60 % per il 2006 e 60-80 % per il 2007. La Commissione ritiene pertanto che i benefici addizionali derivanti dall'introduzione delle disposizioni notificate, rispetto a uno scenario di base che veda in vigore il sistema di incentivi per i nuovi veicoli diesel, e tenendo conto della tendenza spontanea in Europa di montare sui veicoli diesel filtri per particelle, sarebbero notevolmente inferiori ai benefici stimati che indicano per il 2010 una riduzione del particolato di 0,4-0,5 kt. La Commissione ritiene che l'impatto si situerebbe probabilmente attorno a 0,05 kt ⁽¹²⁾. Si noti inoltre che l'impatto del sistema attuale di incentivi fiscali potrebbe essere accresciuto ulteriormente combinando tale misura con altre misure complementari, come ad esempio l'introduzione in determinate zone, di divieti selettivi di circolazione, in conformità con la normativa comunitaria, per i veicoli diesel che non rispettino un certo livello di emissione di particelle. L'esperienza di altri Stati membri indica che spesso basta l'annuncio di un simile divieto selettivo per influenzare la decisione di acquisto a favore di un veicolo diesel dotato di filtro per particelle o di un veicolo con motore non diesel.
- (56) Le autorità olandesi ritengono che nessun'altra misura nazionale avente un impatto inferiore sugli scambi produrrebbe lo stesso risultato della misura notificata. La Commissione osserva però che nel documento «Valutazione del pacchetto di misure *Prinsjesdag* della qualità dell'aria 2005» (*Beoordeling van het prinsjesdagpakket — Aanpak Luchtqualiteit 2005*), le autorità olandesi affermano a chiare lettere che vi sarebbero opzioni alternative più efficaci sul piano dei costi rispetto alle misure contemplate nel pacchetto *Prinsjesdag*. In particolare, esse sostengono che il modo più economico per ridurre le concentrazioni di particelle su scala olandese, sia a livello regionale che locale, consisterebbe in una politica di tariffe addizionali per il settore dei trasporti. I benefici complessivi per la società legati a questa opzione controbilancerebbero i costi. Sulla base delle stime effettuate dalle autorità olandesi, se si facesse leva sulle imposte che gravano sui veicoli e se si introducesse un pedaggio stradale, nel 2010 le emissioni risulterebbero ridotte nella stessa percentuale che si prefiggono di raggiungere le misure proposte nel pacchetto *Prinsjesdag*. Ciò significa che una simile politica potrebbe produrre riduzioni nelle emissioni di particolato da 4 a 10 volte maggiori rispetto alla misura oggetto della notifica ⁽¹²⁾.
- (57) Le autorità olandesi fanno presente che i benefici di breve termine legati all'introduzione di pedaggi stradali variabili a seconda del tempo e del luogo non sono notevolmente diversi dai benefici legati alle misure del pacchetto *Prinsjesdag*. Le misure *Prinsjesdag* però appaiono meno efficienti per quanto concerne la qualità dell'aria nella prospettiva del 2020. Esse concludono che mentre l'introduzione di pedaggi variabili a seconda del tempo e del luogo costerebbe al governo più delle misure *Prinsjesdag*, esso produrrebbe benefici sostanziali sul piano sociale (EUR 1-1,5 miliardi all'anno). Nel contempo, con l'introduzione di un sistema di pedaggi, si ridurrebbero anche altri problemi sociali come l'inquinamento da rumore, si aumenterebbe la sicurezza delle strade e si ridurrebbe la congestione del traffico. Inoltre, le autorità olandesi riconoscono che le misure proposte nel contesto del pacchetto *Prinsjesdag* costituiscono la «seconda soluzione migliore» rispetto all'attuazione di una politica di tariffazione addizionale per il settore dei trasporti.

⁽¹²⁾ Cfr. il rapporto TNO, pag. 38.

- (58) Sulla base delle informazioni fornite dalle autorità olandesi la Commissione constata che una politica di pedaggi stradali per il settore dei trasporti risulta più efficace sul piano dei costi della misura notificata e produrrebbe benefici maggiori in termini di riduzione delle emissioni di particelle finissime evitando nel contempo di creare ostacoli al funzionamento del mercato interno. L'efficacia di tale misura sarebbe accresciuta se essa venisse combinata con l'attuale sistema di incentivi fiscali che potrebbero essere ulteriormente potenziati, come menzionato sopra, se le autorità locali introducessero altre misure complementari come ad esempio la restrizione alla circolazione dei veicoli più vecchi o più inquinanti. La Commissione osserva che quest'ultimo tipo di misure è stato efficacemente e estensivamente adottato dalle autorità locali in altri Stati membri che si trovavano ad affrontare problemi di qualità dell'aria analoghi a quelli registrati dai Paesi Bassi.
- (59) Tuttavia, secondo la Commissione, le autorità olandesi possono anche contemplare l'eventualità di rafforzare alcune delle «misure hard» contenute nel pacchetto *Prinsjesdag*. Ad esempio, l'installazione sui veicoli diesel di filtri per le particelle porterebbe a riduzioni delle emissioni superiori a quelle stimate dalle autorità olandesi se il bilancio destinato a tale misura venisse aumentato e se i filtri per le particelle fossero montati soprattutto sui veicoli dal chilometraggio urbano più elevato (ad esempio i tassi). I costi per installare sulle imbarcazioni filtri per particelle sono stimati dalle autorità olandesi inferiori a quelli di altri provvedimenti di adeguamento [da EUR 10 a EUR 60 per kg di riduzione del particolato ⁽¹³⁾] e sarebbero inferiori ai costi sanitari legati alle concentrazioni di particolato quali calcolati dalle autorità olandesi (vale a dire EUR 340 per kg in ambiente urbano e EUR 80 per kg in ambiente rurale). Si noti al proposito che, secondo le proiezioni tratte dai modelli RAINS, mentre l'importanza relativa delle emissioni di particelle dei veicoli commerciali leggeri calerà nei prossimi anni, l'importanza delle emissioni derivanti dal trasporto marittimo e dal trasporto sulle vie di navigazione interne appare destinata a crescere.
- (60) Le autorità olandesi potrebbero anche contemplare la possibilità di un'attuazione precoce di certune delle «misure soft» comprese nel pacchetto *Prinsjesdag* che rientrano nelle competenze del governo olandese. In tale contesto si noti che il potenziale di riduzione stimato delle particelle insito nel pacchetto complessivo di «misure soft» della proposta *Prinsjesdag* è superiore a quello insito nelle «misure hard». In particolare, secondo le stime delle autorità olandesi, l'introduzione di sistemi combinati di ventilazione forzata negli allevamenti intensivi produrrebbe nel 2010 una riduzione del particolato pari a 4,4 kt. Tale riduzione è notevolmente superiore alla riduzione del particolato che ci si attende dall'attuazione della misura notificata (0,05 kt, cfr. la precedente sezione 55). Tale misura avrebbe probabilmente un effetto maggiore nelle zone meno popolate piuttosto che nelle città. Considerato però il previsto ordine di grandezza della riduzione della concentrazione di fondo del particolato e il suo effetto benefico in termini di protezione della salute pubblica, sarebbe probabilmente il caso di contemplarne un'attuazione precoce.
- (61) La Commissione ritiene che le informazioni fornite dalle autorità olandesi indicano chiaramente che queste possono adottare misure meno restrittive di quelle notificate per raggiungere gli obiettivi dichiarati di protezione dell'ambiente e della salute. Mentre la misura notificata costituirebbe una violazione del sistema CE di omologazione dei veicoli, le misure alternative, in linea di principio, non comporterebbero una deroga alle vigenti misure CE di armonizzazione. I motivi per cui tali misure non siano state infine proposte, anche se contemplate dalle autorità olandesi e nonostante il fatto che potrebbero produrre almeno la stessa quantità di riduzione del particolato perseguita dalla misura notificata, non emerge chiaramente dai documenti presentati dai Paesi Bassi. La Commissione desidera ribadire in proposito che, tra le diverse opzioni in grado di raggiungere l'obiettivo perseguito di protezione della salute e dell'ambiente, gli Stati membri sono tenuti a scegliere quelli che causano minori turbative al mercato interno.
- (62) Concludendo, la Commissione ritiene comprovato che la misura nazionale in progetto non sia il provvedimento meno restrittivo per raggiungere l'obiettivo dichiarato di protezione dell'ambiente e della salute e che, una volta adottata, essa costituirebbe un ostacolo sproporzionato al funzionamento del mercato interno.
- #### 4. Contesto internazionale
- (63) La Commissione desidera formulare alcune considerazioni sul contesto internazionale della misura in progetto. Con decisione 97/836/CE del Consiglio del 27 novembre 1997 ai fini dell'adesione della Comunità europea all'Accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativa all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni di riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali

⁽¹³⁾ Cfr. il rapporto TNO, pag. 41.

prescrizioni («Accordo del 1958 riveduto»)⁽¹⁴⁾, il Consiglio europeo ha aderito al regolamento UNECE n. 83⁽¹⁵⁾ adottato nell'ambito dell'Accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («Accordo del 1958 riveduto»). Tale regolamento stabilisce gli stessi valori limite di emissioni ed ha lo stesso campo di applicazione della direttiva 70/220/CEE modificata da ultimo dalla direttiva 98/69/CE. Conformemente all'articolo 3 dell'Accordo del 1958 «I veicoli su ruote, gli accessori o le parti per i quali una parte contraente ha rilasciato un'omologazione conformemente all'articolo 2 del presente accordo e fabbricati nel territorio di una parte contraente che applica il regolamento in questione o in un altro paese designato dalla parte contraente che abbia debitamente omologato i tipi di veicoli su ruote, gli accessori e le parti interessati, sono considerati conformi alla legislazione di tutte le parti contraenti che applicano detto regolamento in virtù dell'omologazione».

- (64) La misura notificata dalle autorità olandesi non contiene nessuna disposizione che consenta l'uso di veicoli per i quali sia stata rilasciata l'omologazione conformemente al regolamento UNECE n. 83. Per tale motivo la misura precluderebbe a veicoli provenienti da altre parti contraenti, che soddisfano i requisiti del regolamento n. 83, l'accesso al mercato olandese. Se adottata la misura costituirebbe quindi una violazione dell'Accordo del 1958. Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia la normativa comunitaria va interpretata, nella misura del possibile, in linea con gli obblighi internazionali della Comunità. Perciò la Commissione deve assicurare che la Comunità tenga fede ai propri obblighi in virtù dell'Accordo del 1958. Ciò implica che i Paesi Bassi devono attenersi al regolamento UNECE n. 83. In caso contrario verrebbe meno il riconoscimento delle omologazioni UE da parte degli altri contraenti e ciò comporterebbe quindi ripercussioni affatto sproporzionate sulle importazioni di veicoli della CE verso tali paesi.

IV. CONCLUSIONE

- (65) Considerati gli elementi di cui disponeva per valutare nel merito le giustificazioni presentate per le misure nazionali notificate, e alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ritiene che la richiesta del Regno dei Paesi Bassi di introdurre disposizioni nazionali in deroga alla direttiva 98/69/CE, presentata il 2 novembre 2005:
- sia ammissibile,
 - non soddisfi tutte le condizioni di cui all'articolo 95 del trattato CE. I Paesi Bassi non hanno comprovato l'esistenza di un problema specifico in relazione alla direttiva 98/69/CE. Anche se si ammettesse che i Paesi Bassi abbiano comprovato l'esistenza di un problema specifico in relazione alla direttiva 98/69/CE, la Commissione ritiene che la misura notificata non sia proporzionata all'obiettivo perseguito.
- (66) La Commissione ha motivo quindi di ritenere che le disposizioni nazionali notificate non possano essere approvate conformemente all'articolo 95, paragrafo 6, del trattato CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le disposizioni nazionali che impongono un valore limite obbligatorio per l'emissione di particelle pari a 5 mg per chilometro sui veicoli commerciali aventi un peso massimo ammissibile di 1 305 kg (veicoli N₁, classe I) e sugli autoveicoli (veicoli M₁) notificate dal Regno dei Paesi Bassi a norma dell'articolo 95, paragrafo 5, del trattato CE sono respinte.

Articolo 2

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 3 maggio 2006.

Per la Commissione

Günter VERHEUGEN

Vicepresidente

⁽¹⁴⁾ GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

⁽¹⁵⁾ Regolamento UNECE 83 «Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli in relazione alle emissioni inquinanti in base al carburante richiesto dal motore».