

- artykułu 17 ust. 2 akapit trzeci rozporządzenia Komisji (WE) nr 659/97 z dnia 16 kwietnia 1997 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 2200/96 w zakresie ustaleń interwencyjnych w sektorze owoców i warzyw (Dz.U. L 100 z 17.4.1997, str. 22);
- artykułu 8 ust. 2 lit. c) i d), art. 8 ust. 4 lit. b) i art. 16 ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 609/2001 z dnia 28 marca 2001 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 2200/96 w odniesieniu do programów operacyjnych, funduszy operacyjnych i pomocy finansowej Wspólnoty oraz uchylającego rozporządzenie nr 411/97 (Dz.U. L 90 z 30.3.2001, str. 4);
- artykułu 3 rozporządzenia Komisji (WE) nr 412/1997 z dnia 3 marca 1997 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 2200/96 w odniesieniu do uznawania organizacji producentów (Dz.U. L 62 z 4.3.1997, str. 16);
- artykułów 6 i 9 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 3887/92 z dnia 23 grudnia 1992 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli niektórych wspólnotowych systemów pomocy (Dz.U. L 391 z 31.12.1992, str. 36).

Skarga wniesiona w dniu 12 lipca 2006 r. — Królestwo Niderlandów przeciwko Komisji

(Sprawa T-182/06)

(2006/C 212/63)

Język postępowania: niderlandzki

Strony

Strona skarżąca: Królestwo Niderlandów (Przedstawiciele: H.G. Sevenster i D.J.M. de Grave, występujący w charakterze pełnomocników)

Strona pozwana: Komisja Wspólnot Europejskich

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie nieważności decyzji Komisji 2006/372/WE z dnia 3 maja 2006 r. w sprawie projektu przepisów krajowych zgłoszonych przez Królestwo Niderlandów na podstawie art. 95 ust. 5 Traktatu WE, określających wartości dopuszczalne emisji pyłu przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi;
- obciążenie Komisji kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

Skarżąca powiadomiła Komisję zgodnie z art. 95 ust. 5 WE o zamiarze wprowadzenia krajowych przepisów ograniczających emisję pyłu przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi, w drodze odstępstwa od dyrektywy 98/69/WE.⁽¹⁾ Zgodnie z notyfikowanymi przepisami od dnia 1 stycznia 2007 r. dla nowych osobowych i użytkowych pojazdów z silnikami wysokoprężnymi obowiązywać miała wartość dopuszczalna emisji pyłu zawieszzonego wynosząca 5 mg/km. Obecnie obowiązująca wartość dopuszczalna, określona w dyrektywie 98/69 wynosi 25 mg/km. Ze względu na szczególne problemy dotyczące jakości powietrza w Niderlandach, rząd niderlandzki uznał za niezbędne wprowadzenie surowszych przepisów. Zaskarżoną decyzją 2006/372/WE Komisja odrzuciła projekt przepisów krajowych⁽²⁾.

Na poparcie swojej skargi skarżąca podnosi po pierwsze, że Komisja naruszyła kryteria oceny określone w art. 95 ust. 5 WE przyjmując pogląd, że Niderlandy nie wskazały, iż istnieje szczególnie problem w zakresie jakości powietrza, a konkretnie w odniesieniu do zobowiązań wynikających z dyrektywy 99/30⁽³⁾.

Po drugie skarżąca podnosi, że nastąpiło naruszenie obowiązku staranności i obowiązku uzasadnienia wynikającego z art. 253 WE ze względu na to, że Komisja bez podania przyczyn nie uwzględniła nowszych i bardziej istotnych dla sprawy danych, dostarczonych przez rząd niderlandzki z odpowiednim wyprzedzeniem przed wydaniem zaskarżonej decyzji.

Po trzecie, skarżąca podnosi, że Komisja naruszyła traktat WE, dlatego że dokonując analizy alternatywnych środków na podstawie art. 95 ust. 6 WE nie kierowała się szczególnym celem, zamierzonym w krajowych przepisach, o których zatwierdzenie wystąpiono.

W związku z tym skarżąca podnosi, iż przy ocenie warunków na podstawie art. 95 ust. 6 WE naruszony został obowiązek uzasadnienia wynikający z art. 253 WE.

Na koniec skarżąca podnosi naruszenie art. 95 ust. 5 i 6 WE oraz wymogu uzasadnienia wynikającego z art. 253 WE ze względu na to, że Komisja uznała, iż przy ocenie wniosku rządu niderlandzkiego istotny jest międzynarodowy kontekst towarzyszący projektowanym przepisom.

⁽¹⁾ Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG (Dz.U. L 350, str. 1)

⁽²⁾ Decyzja Komisji 2006/372/WE z dnia 3 maja 2006 r. w sprawie projektu przepisów krajowych zgłoszonych przez Królestwo Niderlandów na podstawie art. 95 ust. 5 Traktatu WE, określających wartości dopuszczalne emisji pyłu przez pojazdy z silnikami wysokoprężnymi [notyfikowana jako dokument nr C(2006) 1791] (Dz.U. L 142, str. 16).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 1999/30/WE z dnia 22 kwietnia 1999 r. odnosząca się do wartości dopuszczalnych dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i tlenków azotu oraz pyłu i ołowiu w otaczającym powietrzu (Dz.U. L 163, str. 41).