Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАМЕСТНИК-ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА СЪДА

3 юни 2022 година *

„Обезпечително производство — Член 263 ДФЕС — Жалба за отмяна на акт на Съюза — Член 278 ДФЕС — Молба за спиране на изпълнението на акта — Регламент (ЕС) 2020/1055 — Задължение на предприятие за връщане на превозните си средства в своята държава членка на установяване — Неотложност — Влошаване на социално-икономическото положение на държава членка — Засягане на околната среда“

По дело C-545/20 R

с предмет молба за спиране на изпълнението на основание член 278 ДФЕС, подадена на 13 декември 2021 г.,

**Република България**, представлявана от М. Георгиева и Л. Захариева,

жалбоподател,

подпомагана от:

**Република Естония**, представлявана от N. Grünberg и M. Kriisa,

**Република Латвия**, представлявана от J. Davidoviča, K. Pommere и I. Romanovska,

**Република Литва**, представлявана от K. Dieninis, R. Dzikovič и V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

**Република Малта**, представлявана от A. Buhagiar, подпомаган от D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

**Република Полша**, представлявана от B. Majczyna,

**Румъния**, представлявана от L.-E. Baţagoi, E. Gane, L. Lițu и A. Rotăreanu,

встъпили страни,

срещу

**Европейски парламент**, представляван от I. Anagnostopoulou, O. Денков и R. van de Westelaken,

**Съвет на Европейския съюз**, представляван от И. Гюров, A. Norberg и L. Vétillard,

* Език на производството: български.

ответници,

подпомагани от:

**Кралство Дания**, представлявано от M. Søndahl Wolff,

**Федерална република Германия**, представлявана от J. Möller и D. Klebs,

**Република Гърция**, представлявана от S. Chala,

**Френска република**, представлявана от A.-L. Desjonquères, A. Ferrand и N. Vincent,

**Италианска република**, представлявана от G. Palmieri, подпомагана от A. Lipari, procuratore dello Stato, и от G. Santini, avvocato dello Stato,

**Велико херцогство Люксембург**, представлявано от A. Germeaux,

**Кралство Нидерландия**, представлявано от M. K. Bultermann и J. Langer,

**Република Австрия**, представлявана от A. Posch и J. Schmoll,

**Кралство Швеция**, представлявано от H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev и O. Simonsson,

встъпили страни,

ЗАМЕСТНИК-ПРЕДСЕДАТЕЛЯТ НА СЪДА,

след като изслуша генералния адвокат M. Szpunar,

постанови настоящото

## Определение

1 С молбата си за допускане на обезпечителни мерки Република България иска от Съда да постанови спиране на изпълнението на член 1, точка 3 от Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт (ОВ L 249, 2020 г., стр. 17), доколкото предвижда член 5, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 2009 г., стр. 51) (главно искане), при условията на евентуалност — на посочения член 1, точка 3 в неговата цялост, а при условията на евентуалност спрямо предходното — на Регламент 2020/1055 в неговата цялост.

2 Тази молба е отправена след подаването на 23 октомври 2020 г. от тази държава членка на жалба на основание член 263 ДФЕС за частична или евентуално пълна отмяна на Регламент 2020/1055.

## Правна уредба

3 Член 1, точка 3 от Регламент 2020/1055 гласи:

„Член 5 [от Регламент № 1071/2009] се заменя със следното:

[…]

1. За да спази изискването, предвидено в член 3, параграф 1, буква а), в държавата членка на установяване предприятието трябва:

[…]

б) да организира дейността на своя автомобилен парк по начин, който гарантира, че превозните средства, които са на разположение на предприятието и се използват за международен превоз на товари, се връщат в един от експлоатационните центрове в съответната държава членка най-малко в рамките на осем седмици след напускането ѝ;

[…]“.

## Производството пред Съда и исканията на страните

4 С актове на заместник-председателя на Съда от 11 януари и 3 февруари 2022 г. Република Малта и Република Полша са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията на Република България.

5 Република България иска от Съда:

– да постанови спиране на изпълнението на член 1, точка 3 от Регламент 2020/1055, доколкото предвижда член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 1071/2009, до обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20,

– при условията на евентуалност, да постанови спиране на изпълнението на член 1, точка 3 от Регламент 2020/1055 в неговата цялост до обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20,

– при условията на евентуалност спрямо предходното, да постанови спиране на изпълнението на този регламент в неговата цялост до обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20, и

– да осъди Европейския парламент и Съвета на Европейския съюз да заплатят съдебните разноски.

6 Парламентът и Съветът искат от Съда да отхвърли молбата за допускане на обезпечителни мерки и да осъди Република България да заплати съдебните разноски.

**По молбата за допускане на обезпечителни мерки**

7 Член 160, параграф 3 от Процедурния правилник на Съда предвижда, че в молбите за допускане на обезпечителни мерки трябва да се изложат „предметът на спора, обстоятелствата, установяващи неотложността, както и фактическите и правните основания, които обосновават вероятната основателност на иска или жалбата“.

8 Така съдията по обезпечителното производство може да допусне временна мярка само ако установи, че на пръв поглед постановяването ѝ е фактически и правно обосновано (fumus boni juris) и че тя е неотложна, в смисъл че е необходимо да бъде разпоредена и да породи действието си преди решението по съществото на спора, за да се избегне значително и непоправимо увреждане на интересите на молителя. При необходимост съдията по обезпечителното производство също така претегля съответните интереси. Тези условия са кумулативни, поради което молбата за постановяване на временни мерки трябва да се отхвърли, ако едно от тях не е изпълнено (определение от 8 април 2020 г., Комисия/Полша, C-791/19 R, EU:C:2020:277, т. 51 и цитираната съдебна практика).

9 При разглеждането на посочените условия съдията по обезпечителното производство разполага с широко право на преценка и е свободен да определи в зависимост от особеностите на случая как следва да провери дали са налице различните условия и какъв е редът за тази проверка, тъй като няма правна норма на Съюза, която да му налага предварително установен аналитичен модел за преценка на необходимостта от постановяване на временни мерки (определение на заместник-председателя на Съда от 16 юли 2021 г., ACER/Aquind, C-46/21 P-R, непубликувано, EU:C:2021:633, т. 16).

10 В случая най-напред следва да се разгледа условието за неотложност.

***Доводи***

11 Република България поддържа, че изпълнението на задължението на предприятията за връщане на превозните им средства в държавата членка на установяване, предвидено в член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 1071/2009, изменен с Регламент 2020/1055 (наричано по-нататък „спорната мярка“), ще доведе до значителна и непоправима вреда за водачите както от България, така и от други държави членки от Източна Европа.

12 Предвидимостта на тази вреда се доказвала от доклад, представен през октомври 2019 г. и актуализиран през февруари 2020 г. по поръчка на българска браншова организация в областта на автомобилния транспорт (наричан по-нататък „първият доклад“), както и от доклад от февруари 2021 г., изготвен по искане на Европейската комисия (наричан по-нататък „вторият доклад“).

13 Като цяло поради разпределението на търсенето и предлагането на пазара на услугите за превоз на товари прилагането на спорната мярка предполагало извършването на допълнителни пътувания от камиони без товар (наричани по-нататък „празни курсове“). По-конкретно Република България поддържа, че 46 % от превозните средства, които ще трябва да се връщат в тази държава членка, за да се съобразят със спорната мярка, ще пътуват без товар.

14 На първо място, това положение можело да засегне околната среда, причинявайки вреда, която по естеството си била непоправима.

15 Всъщност посоченото положение можело да доведе до 2,9 милиона тона допълнителни емисии от въглероден диоксид ($CO_2$), което представлявало повишаване с 4,6 % на емисиите от международния автомобилен превоз на товари. Допълнителните емисии от българските превозвачи се оценявали приблизително на 71 162 тона $CO_2$, т.е. увеличение с 2 % на общите емисии от българските превозни средства, предназначени за международен превоз на товари. Тези допълнителни емисии на $CO_2$ можели да затруднят спазването от държавите членки на задълженията им за ограничаване на такива емисии.

16 Освен това прилагането на спорната мярка можело да доведе до от 107 до 619 тона допълнителни емисии на азотен оксид ($NO_x$), или увеличение с от 1,35 % до 7,81 % на такива емисии, както и до от 38 до 221 тона допълнителни емисии на фини прахови частици (ПЧ $_{2,5}$), или увеличение с от 0,86 % до 4,98 % на тези емисии. Разходите от това замърсяване на въздуха били оценени на от 4,5 до 25,9 милиона евро на равнището на Европейския съюз като цяло.

17 На второ място, увеличението поради прилагането на спорната мярка на броя на извършваните от българските превозвачи пътувания водело до повече задръствания на граничните контролно-пропускателни пунктове, намиращи се извън Шенгенското пространство. Следователно можело да настъпят неблагоприятни последици за спазването от тези превозвачи на графика за доставки и за управлението на техния автомобилен парк, което означавало неудовлетвореност на клиентите им и влошаване на логистичните дистрибуторски мрежи.

18 На трето място, прилагането на спорната мярка имало неблагоприятни икономически и социални последици.

19 Така оперативните разходи на превозвачите, установени в държави членки от Източна Европа, щели да се повишат с 3 милиарда евро, или средно с 11 000 EUR на превозно средство. Освен това тези превозвачи щели да претърпят загуба на приходи поради увеличението на броя празни курсове. За да избегнат тези последици от прилагането на спорната мярка, някои превозвачи можело да изберат да преместят дейността си в други държави членки, което само по себе си щяло да доведе до текущи и до еднократни разходи.

20 Република България посочва, че повече от 80 % от общия брой тежкотоварни превозни средства, които преминават редовно през европейските граници, са собственост на малки и средни предприятия, които са особено уязвими. Следователно според Република България в тази държава членка 36 % от превозните средства, предназначени за международен превоз на товари, ще преустановят дейност, което ще има последици върху брутния вътрешен продукт на посочената държава членка и би могло да доведе до загуба на работа за 14 000 служители от българския сектор на международния превоз на товари.

21 Някои от посочените икономически вреди можели евентуално да бъдат обезщетени. За сметка на това не било сигурно, че предприятията, които ще бъдат принудени да преустановят дейността си, да я преместят в държава членка, различна от България, или да я насочат към други сектори на дейност, ще могат впоследствие да възобновят дейността си в транспортния сектор в България. Също така понижаването на жизнения стандарт на служителите, които са изгубили работата си, и социалните последици от влошаването на икономическото положение не можели да бъдат поправени впоследствие.

22 На четвърто място, преустановяването на дейността на някои транспортни предприятия намалявало капацитета на логистичните вериги и засягало правилното функциониране на вътрешния пазар.

23 Република Естония, Република Малта и Република Полша подкрепят доводите на Република България относно опасността от причиняване на екологични, икономически и социални вреди. В това отношение Република Малта се позовава на доклад относно положението на тази държава членка, представен през ноември 2020 г.

24 Парламентът и Съветът твърдят, че Република България не е доказала, че при прилагане на спорната мярка има опасност да настъпи значителна и непоправима вреда преди обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20.

25 Първо, те критикуват методологията, следвана при изготвянето на първия и втория доклад, на които се позовава Република България, изтъквайки по-конкретно, че тези доклади се основават на нереалистични хипотези (по-специално що се отнася до броя празни курсове) и са свързани с екстраполиране въз основа на данни от недостатъчно представителни извадки.

26 Второ, прогнозите относно твърдяното засягане на околната среда не били надеждни и били донякъде противоречиви, а посочените разходи не били значителни. Освен това Република България не отчела обстоятелството, че държавите членки имат задължения в областта на емисиите на $CO_2$ по силата на Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021—2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 156, 2018 г., стр. 26), както и в областта на концентрациите във въздуха на $NO_x$ и на $ПЧ_{2,5}$ съгласно Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 година относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 2008 г., стр. 1).

27 Трето, представените прогнози за задръствания на граничните контролно-пропускателни пунктове били явно погрешни.

28 Четвърто, разходите, породени от прилагането на спорната мярка, не били непоправими и били завишени, тъй като не било отчетено наличието в действащото законодателство на Съюза на задължение за разполагане на експлоатационния център в държавата членка на установяване.

29 Освен това Република България не успяла да докаже, че евентуалната загуба на пазарни дялове на българските предприятия ще бъде трайна с оглед на характеристиките на транспортния сектор, видни от втория доклад. В допълнение, било малко вероятно водачите на тежкотоварни превозни средства да останат без работа, тъй като съществува значителен недостиг на такива водачи в Съюза.

30 Парламентът добавя, че доколкото Регламент № 2020/1055 е приет преди почти две години, съответните предприятия вече са започнали да се адаптират и следователно настоящата молба за допускане на обезпечителни мерки е подадена твърде късно, за да може да се избегне пораждането на последици от спорната мярка.

***Анализ***

31 Съгласно постоянната практика на Съда целта на обезпечителното производство е да гарантира пълното действие на бъдещия окончателен съдебен акт, за да се предотврати рискът от непълнота на осигуряваната от Съда правна защита. За да се постигне тази цел, неотложността трябва да се преценява с оглед на необходимостта от постановяване на временни мерки, за да се избегне настъпването на значителна и непоправима вреда за страната, която иска временна защита. Именно тази страна трябва да докаже, че не би могла да изчака приключването на производството по съществото на спора, без да претърпи вреда от такова естество. За да се установи наличието на значителна и непоправима вреда, не е необходимо да се изисква настъпването на вредата да бъде установено с абсолютна сигурност. Достатъчно е то да може да се предвиди с достатъчна степен на вероятност (определение от 17 декември 2018 г., Комисия/Полша, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, т. 60 и цитираната съдебна практика).

32 Съгласно тази съдебна практика посочването и доказването на вероятността от настъпване на значителна и непоправима вреда винаги се извършва от страната, която иска постановяване на временна мярка. В това отношение съдията по обезпечителното производство трябва да разполага с точни и конкретни данни, доказани с подробни документи, които позволяват да се преценят точните обстоятелства, които по всяка вероятност биха настъпили, ако не бъдат постановени поисканите мерки (вж. в този смисъл определение на заместник-председателя на Съда от 13 април 2021 г., Литва/Парламент и Съвет, C-541/20 R, непубликувано, EU:C:2021:264, т. 19 и 20).

33 Следователно в настоящия случай Република България трябва да докаже, че прилагането на спорната мярка в периода между постановяването на настоящото определение и обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20, може предвидимо с достатъчна степен на вероятност да доведе до значителна и непоправима вреда.

34 Видно от молбата за допускане на обезпечителни мерки, тази държава членка изтъква вреди, произтичащи от въздействието на спорната мярка, що се отнася до задръстванията на граничните контролно-пропускателни пунктове, до социално-икономическото положение на някои държави членки, до функционирането на вътрешния пазар и до околната среда.

35 Тези различни вреди могат валидно да бъдат изтъкнати от Република България с цел постановяване на временни мерки, тъй като държавите членки носят отговорност за интересите, които се възприемат като общи на национално равнище, и могат да осигурят защитата им в рамките на обезпечително производство (определение на заместник-председателя на Съда от 13 април 2021 г., Литва/Парламент и Съвет, C-541/20 R, непубликувано, EU:C:2021:264, т. 21).

36 Ето защо следва да се определи дали представените от Република България доказателства позволяват да се установи, от една страна, че настъпването на една или повече от посочените вреди е предвидимо с достатъчна степен на вероятност и от друга страна, че въпросните вреди са значителни и непоправими.

37 В това отношение е важно да се припомни, че целта на обезпечително производство не е да се установи истинността на сложни и силно оспорвани фактически обстоятелства. Съдията по обезпечителното производство не разполага с необходимите способи, за да извърши необходимите проверки, и в много случаи това трудно би могло да се направи своевременно (определение от 20 ноември 2017 г., Комисия/Полша, C-441/17 R, EU:C:2017:877, т. 54).

*По последиците от спорната мярка, що се отнася до задръстванията на граничните контролно-пропускателни пунктове*

38 От втория доклад е видно, че преминаването на граничните контролно-пропускателни пунктове е свързано със значително време за изчакване, независимо от прилагането на спорната мярка. Следователно съответното увеличаване на продължителността на пътуванията е един от елементите, които по принцип трябва да се вземат предвид от автомобилните превозвачи при организирането на дейността им.

39 Разбира се, не е изключено при липсата на мерки, приети от съответните държави членки с цел намаляване на времето за изчакване на граничните контролно-пропускателни пунктове, прилагането на спорната мярка да доведе до увеличаване на това време за изчакване и следователно да се наложи превозвачите на товари да използват допълнителни средства, за да осигурят спазването на графика за доставки и доброто управление на автомобилния парк.

40 Така направените разходи обаче биха представлявали имуществени вреди, които освен при изключителни обстоятелства не могат да се считат за непоправими, тъй като паричното обезщетение по принцип може да възстанови положението на увреденото лице отпреди настъпването на вредата (определение на заместник-председателя на Съда от 13 април 2021 г., Литва/Парламент и Съвет, C-541/20 R, непубликувано, EU:C:2021:264, т. 29).

41 Следователно, тъй като Република България не е посочила изключителни обстоятелства, свързани с опасността от задръствания на граничните контролно-пропускателни пунктове, доводите относно тази опасност не могат да докажат, че условието за неотложност е изпълнено.

*По икономическите и социалните последици от спорната мярка*

42 В самото начало следва да се отбележи, че икономическите и социалните последици от спорната мярка в държави членки, различни от Република България, на които се позовават както тази държава членка, така и встъпилите в подкрепа на исканията ѝ държави, в случая не са достатъчни, за да се докаже предвидимостта на настъпването на значителна и непоправима вреда.

43 Всъщност, най-напред, макар Република България по общ начин да изтъква претърпените от други държави членки вреди, по-точните данни, на които тя основава доводите си, като цяло се отнасят единствено до положението на българските предприятия.

44 Действително Република България споменава допълнителните разходи, които прилагането на спорната мярка би могло да породи за превозвачите от други държави членки. С оглед обаче на съдебната практика, припомнена в точка 40 от настоящото определение, тези допълнителни разходи сами по себе си не могат да се считат за значителна и непоправима вреда.

45 По-нататък, макар Република Естония и Република Полша да посочват икономическите и социални последици от спорната мярка на съответната им територия, те не представят никакви доказателства, с които да се установи действителното настъпване на тези последици.

46 Накрая, що се отнася до Република Малта, в представения от тази държава членка доклад се посочва, че прилагането на посочените в него мерки може да има последици за транспортния сектор, вариращи от създаването на 51 нови работни места до загубата на 96 работни места. Освен това посоченото прилагане щяло да доведе най-много до преустановяване на дейността по отношение на 43 камиона.

47 Дори да се предположи, че настъпването на такива последици е доказано, те не са с достатъчни мащаби, за да се считат за значителна и непоправима вреда.

48 Що се отнася до социално-икономическото положение на Република България, от съображенията в точка 44 от настоящото определение следва, че увеличението на разходите, пред което биха се изправили превозвачите в тази държава членка поради прилагането на спорната мярка, само по себе си не представлява значителна и непоправима вреда, което впрочем Република България признава.

49 За сметка на това тези разходи биха били релевантни за целите на настоящото производство, ако се докаже, че те са толкова големи, че неизбежно биха наложили преструктуриране на транспортния сектор в България, което би могло да доведе до значително намаляване на брутния вътрешен продукт или до значително увеличаване на безработицата в тази държава членка.

50 В това отношение, на първо място, следва да се отбележи — без да е необходимо произнасяне по надеждността на представените от Република България прогнози за потенциалното увеличение на разходите на българските превозвачи — че не е изключено прилагането на спорната мярка да доведе до някои допълнителни разходи за тези превозвачи, доколкото тя по необходимост предполага редовно връщане на превозните им средства в тази държава членка.

51 При все това само обстоятелството, че много предприятия от българския транспортен сектор са с малък размер, не е достатъчно, за да се докаже (при липсата на по-точни данни относно финансовото положение на тези предприятия), че те не биха били в състояние да посрещнат разходите, произтичащи от прилагането на спорната мярка, и следователно биха били принудени да преустановят дейността си, да я насочат към други сектори дейност или да се установят в други държави членки.

52 На второ място, видно е, че доводите на Република България относно икономическите и социалните последици от спорната мярка се основават главно на прогнозите, направени в първия доклад, що се отнася до приходите на предприятията от българския транспортен сектор, до преустановяването на дейността на такива предприятия и до загубата на работни места в този сектор.

53 Следва обаче да се отбележи, най-напред, че този доклад изрично е представен като насочен към оценяването на последиците от съвместното прилагане на редица правила, свързани по-специално с редовното връщане на водачите в държавата членка на установяване, с условията на труд и почивка на водачите, както и с извършването на каботажа. Поради това посоченият доклад не позволява да се определи доколко описаните в него икономически и социални промени произтичат от прилагането на спорната мярка и биха могли да бъдат избегнати в случай на спиране на изпълнението само на тази мярка.

54 По-нататък, макар да е вярно, че съгласно първия доклад прилагането на посочените в него мерки ще доведе до дълбоко преструктуриране на българския транспортен сектор, в този доклад не се посочва в какъв срок ще се извърши това преструктуриране.

55 Накрая, направената в този доклад оценка (от която произтичали изтъкнатите от Република България икономически и социални последици) на броя превозни средства, които ще преустановят дейност, и на броя работни места, които ще бъдат закрити в България, се основава на екстраполиране на отговорите на 57 български предприятия, докато от посочения доклад е видно, че секторът на автомобилния превоз на товари в тази държава членка включва 12 700 предприятия, и в него изобщо не се твърди, че участвалите в проучването предприятия представляват представителна извадка за този сектор.

56 По изложените съображения с данните, съдържащи се в първия доклад, не може да се докаже с достатъчна степен на вероятност предвидимостта на настъпването — преди обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20 — на вредата от икономическо и социално естество, изтъкната от Република България в случай на прилагане на спорната мярка.

57 На трето място, във втория доклад не се съдържат данни в подкрепа на доводите на Република България относно икономическите и социалните последици от спорната мярка.

58 Напротив, в този доклад се заключава, че дори ако се включат допълнителните разходи, до които би довело прилагането на спорната мярка, предприятията от държавите членки от Източна Европа ще продължат да имат конкурентно предимство в сектора на автомобилния превоз на товари, като от това се прави изводът, че е вероятно да не се стигне до преструктуриране на този сектор в Съюза.

59 Освен това в посочения доклад се изтъква, че предвидимите последици от прилагането на спорната мярка за достъпа до заетост на водачите неизбежно ще бъдат ограничени поради недостатъчния брой водачи, налични в Съюза.

60 От гореизложеното следва, че представените от Република България доказателства не са достатъчни, за да се докаже, че икономическите и социалните последици от прилагането на спорната мярка могат да доведат по предвидим начин до значителна и непоправима вреда.

*По последиците от спорната мярка за функционирането на вътрешния пазар*

61 Важно е да се подчертае, че изтъкнатите от Република България последици от спорната мярка за функционирането на вътрешния пазар произтичат според тази държава членка от намаляване на предлагането на автомобилен превоз на товари в рамките на Съюза. Това намаляване на предлагането на автомобилен превоз на товари от своя страна произтичало от преустановяването на дейността на множество предприятия от този сектор на дейност, до което водело прилагането на тази мярка.

62 Видно от точки 42—60 от настоящото определение, Република България не е доказала, че такова преустановяване на дейността преди обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20, е предвидимо.

63 От това следва, че тази държава членка не доказва и предвидимостта на твърдените последици от спорната мярка за функционирането на вътрешния пазар.

*По последиците от спорната мярка за околната среда*

64 Видно е, че за да докаже наличието на опасност от настъпване на екологични вреди, Република България изтъква опасност от увеличение на емисиите на някои газове, което се доказвало за тази държава членка с данни, съдържащи се в първия доклад, а за целия Съюз — с данните от втория доклад.

65 Що се отнася до стойностите, посочени в първия доклад, за да се докаже опасността българските превозвачи да нанесат вреда на околната среда, следва да се отбележи, че те се отнасят само до емисиите на $CO_2$.

66 Освен това методологичните ограничения на този доклад, посочени в точки 53 и 55 от настоящото определение, не позволяват въз основа на него да се направи преценка на евентуалните последици от спорната мярка за тези емисии.

67 Всъщност, от една страна, посоченият доклад не съдържа никакво уточнение относно предвидимия принос на всяка от разглежданите в него мерки за увеличението на посочените в него емисии на $CO_2$. От друга страна, що се отнася до последиците от спорната мярка, това увеличение би трябвало да произтича от извършването на голям брой празни курсове. Предвидимата честота обаче на празните курсове, на която се основава изложената в същия доклад прогноза, е била определена въз основа на твърденията на предприятията, участвали в разглежданото проучване, а липсата на представителност на тази извадка вече бе установена.

68 Освен това изчисляването на увеличението на емисиите на $CO_2$ е извършено (в първия доклад), като на всички камиони, използвани в българския сектор на международния автомобилен превоз на товари, се вменява извършването на празни курсове, макар от този доклад да е видно, че 53 % от превозните средства от този сектор са предназначени за дейности, които включват цикли на пътуване под осем седмици, и следователно за тях не трябва да се променя настоящата практика с оглед на съобразяването със спорната мярка.

69 Що се отнася до стойностите, изтъкнати от Република България, за да докаже опасността от засягане на околната среда от страна на превозвачите в целия Съюз, налага се изводът, че тази държава членка до голяма степен се основава на една от предвидените във втория доклад хипотези, съгласно която предприятията от транспортния сектор ще се съобразят със спорната мярка, без в този сектор да има преструктуриране.

70 Редица от изложените от Република България обстоятелства обаче изключват тази хипотеза, която впрочем Парламентът и Съветът считат за чисто теоретична. Така, за да докаже изтъкнатите от нея икономически и социални вреди, тази държава членка поддържа, че транспортният сектор трябва да претърпи значително преструктуриране в случай на прилагане на спорната мярка. Освен това, макар посочената държава членка да твърди, че 46 % от пътуванията, осъществявани от българските превозвачи с оглед на изпълнението на тази мярка, ще бъдат празни курсове, изчисленията, съдържащи се във втория доклад във връзка с хипотезата на липса на преструктуриране, се основават на предпоставката, че 100 % от пътуванията, необходими за съобразяване с посочената мярка, ще бъдат празни курсове.

71 Следва още да се отбележи, че преценката относно броя превозни средства, използвани при цикли на пътуване от над осем седмици, която е определяща за изчисляването на допълнителните емисии, които биха могли да произтекат от прилагането на спорната мярка, е резултат от екстраполиране на твърденията, направени в рамките на проучване сред извадка от превозвачи, която е описана във втория доклад като недостатъчна, имайки предвид размера на пазара на международния автомобилен транспорт.

72 При тези условия, макар да не е изключено прилагането на спорната мярка да може да доведе до увеличение на емисиите на някои газове, представените от Република България документи не позволяват да се оцени с точност размерът на това увеличение.

73 Що се отнася до значителния и непоправим характер на посоченото увеличение, важно е да се отбележи, че както подчертават Парламентът и Съветът, емисиите на $CO_2$, $NO_x$ и $ПЧ_{2,5}$ са предмет на специална уредба в правото на Съюза.

74 Така Регламент 2018/842 установява задължения за всяка държава членка за ограничаване на емисиите на парникови газове, сред които е $CO_2$, докато Директива 2008/50 предвижда национални цели за намаляване на експозицията на $ПЧ_{2,5}$, както и пределно допустими стойности на $NO_x$ и $ПЧ_{2,5}$.

75 От горното следва, че дори въз основа на най-високите стойности, посочени от Република България, прилагането на спорната мярка би довело само до умерено увеличение на емисиите на $CO_2$, $NO_x$ и $ПЧ_{2,5}$, за което не е доказано, че в средносрочен план би могло да засегне запазването на качеството на въздуха и борбата срещу глобалното затопляне (вж. по аналогия определение на председателя на Съда от 2 октомври 2003 г., Комисия/Австрия, C-320/03 R, EU:C:2003:543, т. 98).

76 В допълнение, посочените от Република България разходи, произтичащи от увеличението на емисиите на $NO_x$ и $ПЧ_{2,5}$, не могат — с оглед на техния размер за целия Съюз — да докажат, че твърдените от Република България вреди са значителни.

77 Ето защо следва да се приеме, че представените от Република България доказателства не са достатъчни, за да се установи, че последиците за околната среда от прилагането на спорната мярка могат да доведат по предвидим начин до значителна и непоправима вреда.

78 Видно от всички изложени съображения, Република България не е доказала, че прилагането на спорната мярка в периода между постановяването на настоящото определение и обявяването на решението, с което се слага край на производството по дело C-545/20, може предвидимо с достатъчна степен на вероятност да доведе до значителна и непоправима вреда и следователно че е изпълнено условието за неотложност.

79 Тъй като условията за постановяване на временни мерки са кумулативни, молбата за допускане на обезпечителни мерки следва да се отхвърли, без да е необходимо да се разглеждат условията относно fumus boni juris и относно претеглянето на интересите.

80 В съответствие с член 137 от Процедурния правилник Съдът ще се произнесе по съдебните разноски в съдебното решение или определението, с което се слага край на производството.

По изложените съображения заместник-председателят на Съда определи:

**1) Отхвърля молбата за допускане на обезпечителни мерки.**

**2) Не се произнася по съдебните разноски.**

Съставено в Люксембург на 3 юни 2022 година.

Секретар
A. Calot Escobar

Заместник-председател
L. Bay Larsen