Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU ASEPRESIDENDI MÄÄRUS

3. juuni 2022 *

Ajutiste meetmete kohaldamine – ELTL artikkel 263 – Hagi, milles nõutakse liidu õigusakti tühistamist – ELTL artikkel 278 – Taotlus peatada selle akti kohaldamine – Transport – Määrus (EL) 2020/1055 – Ettevõtja kohustus tagada oma sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki – Kiireloomulisus – Liikmesriigi majandusliku ja sotsiaalse olukorra halvenemine – Keskkonnakahju

Kohtuasjas C-545/20 R,

mille ese on ELTL artikli 278 alusel 13. detsembril 2021 esitatud kohaldamise peatamise taotlus,

Bulgaaria Vabariik, esindajad: M. Georgieva ja L. Zaharieva,

hageja,

keda toetavad:

Eesti Vabariik, esindajad: N. Grünberg ja M. Kriisa,

Läti Vabariik, esindajad: J. Davidoviča, K. Pommere ja I. Romanovska,

Leedu Vabariik, esindajad: K. Dieninis, R. Dzikovič ja V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

Malta Vabariik, esindaja: A. Buhagiar, keda abistas *abogado* D. Sarmiento Ramírez-Escudero,

Poola Vabariik, esindaja: B. Majczyna,

Rumeenia, esindajad: L.-E. Baţagoi, E. Gane, L. Lițu ja A. Rotăreanu,

menetlusse astujad,

versus

Euroopa Parlament, esindajad: I. Anagnostopoulou, O. Denkov ja R. van de Westelaken,

Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: I. Gurov, A. Norberg ja L. Vétillard,

kostjad,

* Kohtumenetluse keel: bulgaaria.

keda toetavad:

Taani Kuningriik, esindaja: M. Søndahl Wolff,

Saksamaa Liitvabariik, esindajad: J. Möller ja D. Klebs,

Kreeka Vabariik, esindaja: S. Chala,

Prantsuse Vabariik, esindajad: A.-L. Desjonquères, A. Ferrand ja N. Vincent,

Itaalia Vabariik, esindaja: G. Palmieri, keda abistasid *procuratore dello Stato* A. Lipari ja *avvocato dello Stato* G. Santini,

Luksemburgi Suurhertsogiriik, esindaja: A. Germeaux,

Madalmaade Kuningriik, esindajad: M. K. Bultermann ja J. Langer,

Austria Vabariik, esindajad: A. Posch ja J. Schmoll,

Rootsi Kuningriik, esindajad: H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ja O. Simonsson,

menetlusse astujad,

EUROOPA KOHTU ASEPRESIDENT,

olles ära kuulanud kohtujurist M. Szpunari,

on teinud järgmise

määruse

1 Bulgaaria Vabariik palub ajutiste meetmete kohaldamise taotluses Euroopa Kohtul esimese võimalusena peatada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määruse (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga (ELT 2020, L 249, lk 17), artikli 1 punkti 3 kohaldamine osas, milles sellega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT 2009, L 300, lk 51), artikli 5 lõike 1 punkt b, teise võimalusena peatada artikli 1 punkti 3 kohaldamine tervikuna või viimase võimalusena peatada määruse 2020/1055 kohaldamine täies ulatuses.

2 Taotlus on esitatud pärast seda, kui see liikmesriik oli 23. oktoobril 2020 esitanud ELTL artikli 263 alusel hagi, milles paluti osaliselt või vajaduse korral täielikult tühistada määrus 2020/1055.

Õiguslik raamistik

3 Määruse 2020/1055 artikli 1 punktis 3 on sätestatud:

„[Määruse nr 1071/2009] artikkel 5 asendatakse järgmisega:

[…]

1. Artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud nõuete täitmiseks peab ettevõtja asukohaliikmesriigis:

[…]

b) korraldama oma sõidukipargi tegevust selliselt, et oleks tagatud ettevõtja käsutuses olevate rahvusvahelisteks vedudeks kasutatavate sõidukite tagasipöördumine ühte selles liikmesriigis asuvasse tegevuskohta vähemalt kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest;

[…]“.

Menetlus Euroopa Kohtus ja poolte nõuded

4 Euroopa Kohtu asepresidendi 11. jaanuari ja 3. veebruari 2022. aasta otsustega anti Malta Vabariigile ja Poola Vabariigile luba astuda menetlusse Bulgaaria Vabariigi nõuete toetuseks.

5 Bulgaaria Vabariik palub Euroopa Kohtul:

– peatada määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 3 kohaldamine osas, milles sellega asendatakse määruse nr 1071/2009 artikli 5 lõike 1 punkt b, kuni menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamiseni kohtuasjas C-545/20;

– teise võimalusena peatada määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 3 kohaldamine tervikuna kuni menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamiseni kohtuasjas C-545/20;

– viimase võimalusena peatada selle määruse kohaldamine täies ulatuses kuni menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamiseni kohtuasjas C-545/20, ning

– mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult.

6 Parlament ja nõukogu paluvad Euroopa Kohtul jätta ajutiste meetmete kohaldamise taotlus rahuldamata ja mõista kohtukulud välja Bulgaaria Vabariigilt.

Ajutiste meetmete kohaldamise taotlus

7 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 160 lõikes 3 on sätestatud, et ajutiste meetmete kohaldamise taotluses tuleb märkida „hagi ese, kiireloomulisust põhjendavad asjaolud ning fakti- ja õigusväited, mis esmapilgul õigustavad taotletava ajutise meetme kohaldamist“.

8 Seega võib ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustav kohtunik ajutise meetme kohaldamise määrata üksnes juhul, kui on tõendatud, et selle määramine on esmapilgul faktiliselt ja õiguslikult põhjendatud (*fumus boni iuris*), ning kui ajutise meetme kohaldamise küsimus on kiireloomuline

selles mõttes, et hageja huvidele tekkida võiva olulise ja korvamatu kahju vältimiseks on vajalik, et ajutine meede määrataks ja selle tagajärjed avalduksid enne sisulise otsuse tegemist. Ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustav kohtunik kaalub vajaduse korral ka asjas esinevaid huve. Need tingimused on kumulatiivsed, mistõttu tuleb ajutiste meetmete kohaldamise taotlus jätta rahuldamata, kui üks neist tingimustest ei ole täidetud (8. aprilli 2020. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Poola, C-791/19 R, EU:C:2020:277, punkt 51 ja seal viidatud kohtupraktika).

9 Ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustaval kohtunikul on nende tingimuste hindamisel ulatuslik kaalutlusõigus ja ta võib juhtumi eripära arvestades vabalt kindlaks määrata, kuidas neid erinevaid tingimusi tuleb kontrollida, ning selle hindamise järjekorra, kuna ükski liidu õigusnorm ei näe ette analüüsiskeemi, mis on ette kindlaks määratud selleks, et hinnata ajutiste meetmete võtmise vajalikkust (Euroopa Kohtu asepresidendi 16. juuli 2021. aasta määrus ACER *vs.* Aquind, C-46/21 P-R, ei avaldata, EU:C:2021:633, punkt 16).

10 Käesolevas asjas tuleb kõigepealt analüüsida kiireloomulisuse tingimust.

Argumendid

11 Bulgaaria Vabariik väidab, et määruse nr 1071/2009 artikli 5 lõike 1 punktis b, mida on muudetud määrusega 2020/1055, ettevõtjale ette nähtud kohustuse tagada oma sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki (edaspidi „vaidlusalune meede“) kohaldamine toob kaasa olulise ja korvamatu kahju nii Bulgaariast kui ka teistest Ida-Euroopa liikmesriikidest pärit sõidukijuhtidele.

12 Sellise kahju ettenähtavust tõendab aruanne, mis koostati 2019. aasta oktoobris ja mida ajakohastati Bulgaaria autoveoettevõtjate kutseühingu tellimusel 2020. aasta veebruaris (edaspidi „esimene aruanne“), ning 2021. aasta veebruaris Euroopa Komisjoni tellimusel koostatud aruanne (edaspidi „teine aruanne“).

13 Üldiselt tooks vaidlusaluse meetme kohaldamine pakkumise ja nõudluse jaotuse tõttu kaubaveoteenuste turul kaasa tühjade veokite täiendavad sõidud (edaspidi „tühisõidud“). Bulgaaria Vabariik väidab täpsemalt, et 46% sõidukitest, mis peavad vaidlusaluse meetme täitmiseks naasma kõnealusesse liikmesriiki, sõidavad ilma koormata.

14 Esiteks võib selline olukord kahjustada keskkonda, tekitades seeläbi kahju, mis on oma olemuselt korvamatu.

15 Nimelt võib selline olukord tekitada 2,9 miljonit tonni täiendavaid süsinikdioksiidi (CO_2) heitmeid, mis tähendab kaupade rahvusvahelisest autoveost tulenevate heitkoguste suurenemist 4,6% võrra. Bulgaaria veoettevõtjate täiendavad CO_2 heitkogused oleksid hinnanguliselt 71 162 tonni ehk rahvusvaheliseks kaubaveoks kasutatavate Bulgaaria sõidukite heitkogused suureneksid 2% võrra. Need täiendavad CO_2 heitmed võivad seada ohtu liikmesriikide kohustuste täitmise selliste heitkoguste piiramisel.

16 Lisaks võib vaidlusaluse meetme kohaldamine tuua kaasa 107–619 tonni täiendavaid lämmastikoksiidi (NO_x) heitkoguseid ehk selliste heitkoguste suurenemise 1,35–7,81% võrra ning 38–221 tonni täiendavaid tahkete peenosakeste ($PM_{2,5}$) heitkoguseid ehk selliste heitkoguste suurenemise 0,86–4,98% võrra. Selline õhusaaste võib kogu Euroopa Liidule hinnanguliselt maksma minna 4,5–25,9 miljonit eurot.

17 Teiseks kasvaks väljaspool Schengeni ala asuvate piiripunktide koormus, mis on tingitud sellest, et Bulgaaria veoettevõtjate tehtavate sõitude arv suureneb, mis omakorda tuleneb vaidlusaluse meetme kohaldamisest. Selle tulemusena võib veoettevõtjatel olla raskem pidada kinni tarnetähtaegadest ja hallata oma sõidukiparki, mis tooks kaasa klientide rahulolematuse ja halvendaks logistikavõrgu toimimist.

18 Kolmandaks tooks vaidlusaluse meetme kohaldamine kaasa kahjulikke majanduslikke ja sotsiaalseid tagajärgi.

19 Ida-Euroopa liikmesriikides asuvate veoettevõtjate tegevuskulud suureneksid seega kuni 3 miljardi euro võrra ehk keskmiselt 11 000 eurot sõiduki kohta. Lisaks kaotaksid need veoettevõtjad tühisõitude suurenemise tõttu tulu. Vältimaks vaidlusaluse meetme kohaldamise tagajärgi, võivad mõned veoettevõtjad otsustada viia oma tegevuse üle teistesse liikmesriikidesse, mis omakorda tekitab nii korduvaid kui ka ühekordseid kulusid.

20 Enam kui 80% Euroopa piire regulaarselt ületavatest raskeveokitest kuulub aga väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele, kes on eriti haavatavad. Sellest tulenevalt lõpetab Bulgaaria Vabariigi sõnul selles liikmesriigis 36% rahvusvaheliseks kaubaveoks ette nähtud sõidukitest oma tegevuse, mis mõjutab selle liikmesriigi sisemajanduse kogutoodangut ja võib kaasa tuua selle, et Bulgaaria rahvusvahelise kaubaveo sektoris kaotab töö 14 000 töötajat.

21 Võimalik, et mõningaid väljatoodud majanduslikke tagajärgi saab hüvitada. Seevastu ei ole kindel, et ettevõtjad, kes on sunnitud oma tegevuse lõpetama, viima selle üle muusse liikmesriiki kui Bulgaaria või muutma oma tegevusvaldkonda, saavad oma tegevust Bulgaaria transpordisektoris hiljem jätkata. Samuti ei saa tagantjärele heastada töö kaotanud töötajate elatustaseme langust ja majandusliku olukorra halvenemise sotsiaalseid tagajärgi.

22 Neljandaks vähendaks teatavate veoettevõtjate tegevuse lõpetamine logistikaahelate suutlikkust ja kahjustaks siseturu nõuetekohast toimimist.

23 Eesti Vabariik, Malta Vabariik ja Poola Vabariik toetavad Bulgaaria Vabariigi argumente keskkonnakahju ning majandusliku ja sotsiaalse kahju tekkimise ohu kohta. Malta Vabariik viitab siinkohal 2020. aasta novembris koostatud aruandele selle liikmesriigi olukorra kohta.

24 Parlament ja nõukogu väidavad, et Bulgaaria Vabariik ei ole tõendanud, et vaidlusaluse meetme kohaldamise korral võib enne menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamist kohtuasjas C-545/20 tekkida oluline ja korvamatu kahju.

25 Esiteks kritiseerivad nad esimese ja teise aruande, millele Bulgaaria Vabariik tugineb, koostamisel kasutatud metoodikat, eelkõige asjaolu, et need aruanded põhinevad ebareaalsetel eeldustel, eriti mis puudutab tühisõitude mahtu, ning seda, et need aruanded sisaldavad järeldusi, mis on tehtud valimi põhjal, mis ei ole representatiivne.

26 Teiseks ei ole keskkonna väidetava kahjustamise kohta antud hinnangud eriti usaldusväärsed ja on kohati vastuolulised, samas kui esitatud kulud ei olegi suured. Lisaks ei võtnud Bulgaaria Vabariik arvesse asjaolu, et liikmesriigid peavad järgima CO_2 heitkogustega seotud kohustusi vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrusele (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (ELT 2018, L 156, lk 26), ning NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkogustega

seotud kohustusi vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiivile 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT 2008, L 152, lk 1).

27 Kolmandaks on piiripunktide ülekoormatuse kohta esitatud hinnangud ilmselgelt väärad.

28 Neljandaks ei ole vaidlusaluse meetme kohaldamisest tekkivad kulud korvamatud ja on näidatud tegelikust suuremana, kuna arvesse ei ole võetud, et kehtivates liidu õigusnormides on ette nähtud kohustus luua tegevuskoht asukohaliikmesriigis.

29 Lisaks sellele ei ole Bulgaaria Vabariigil õnnestunud tõendada, et Bulgaaria ettevõtjate turuosa võimalik vähenemine on teisest aruandest tulenevaid transpordisektori iseloomulikke jooni arvestades püsiv. Lisaks on ebatõenäoline, et raskeveokite juhid tööst ilma jäävad, kuna sellistest juhtidest on liidus suur puudus.

30 Parlament lisab, et kuna määrus 2020/1055 võeti vastu peaaegu kaks aastat tagasi, on asjaomased ettevõtjad juba hakanud sellega kohanema ning käesolev ajutiste meetmete kohaldamise taotlus on seega esitatud liiga hilja takistamaks vaidlusaluse meetme mõju avaldumist.

Hinnang

31 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast tuleneb, et ajutiste meetmete kohaldamise menetluse eesmärk on tagada tulevikus tehtava lõpliku otsuse täieulatuslik toime, vältimaks lünka Euroopa Kohtu tagatud õiguskaitses. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleb taotluse kiireloomulisust hinnata selle järgi, kas ajutine meede on vajalik selleks, et hoida ära esialgset õiguskaitset taotleval poolel olulise ja korvamatu kahju tekkimine. See pool peab tõendama, et ta ei saa ära oodata põhimenetluse tulemust, ilma et talle ei tekiks sellist kahju. Sellise olulise ja korvamatu kahju tõendamiseks ei ole nõutav, et kahju tekkimine oleks tõendatud absoluutse kindlusega. Piisab, kui kahju tekkimine on piisava tõenäosusega ette nähtav (17. detsembri 2018. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Poola, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika).

32 Selle kohtupraktika kohaselt peab see pool, kes taotleb ajutise meetme kohaldamist, alati selgitama ja tõendama olulise ning korvamatu kahju tekkimise tõenäosust. Ajutise meetme kohaldamise üle otsustaval kohtunikul peavad olema üksikasjalikel dokumentidel põhinevad konkreetsed ja täpsed andmed, mille põhjal on võimalik hinnata taotletava meetme kohaldamata jätmise tõenäolisi konkreetseid tagajärgi (vt selle kohta Euroopa Kohtu asepresidendi 13. aprilli 2021. aasta määrus Leedu *vs.* parlament ja nõukogu, C-541/20 R, ei avaldata, EU:C:2021:264, punktid 19 ja 20).

33 Seega peab Bulgaaria Vabariik käesolevas asjas tõendama, et vaidlusaluse meetme kohaldamine ajavahemikul, mis jääb käesoleva kohtumääruse allkirjastamise ja kohtuasjas C-545/20 menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamise vahele, võib piisava tõenäosusega kaasa tuua olulise ja korvamatu kahju.

34 Ajutiste meetmete kohaldamise taotlusest nähtub, et see liikmesriik tugineb kahjule, mis tuleneb vaidlusaluse meetme mõjust piiripunktide koormusele, teatavate liikmesriikide majanduslikule ja sotsiaalsele olukorrale, siseturu toimimisele ja keskkonnale.

35 Bulgaaria Vabariik võib taolisele mitmesugust liiki kahjule ajutiste meetmete kohaldamise saavutamiseks õiguspäraselt tugineda, kuna liikmesriigid vastutavad riigi tasandil üldiste huvide eest ning kuna nad saavad neid huve ajutiste meetmete kohaldamise menetluses kaitsta (Euroopa Kohtu asepresidendi 13. aprilli 2021. aasta määrus Leedu *vs.* parlament ja nõukogu, C-541/20 R, ei avaldata, EU:C:2021:264, punkt 21).

36 Seega tuleb kindlaks teha, kas Bulgaaria Vabariigi esitatud tõendid võimaldavad tuvastada, et ühelt poolt on ühe või mitme kõnealuse kahju tekkimine piisava tõenäosusega ette nähtav ja teiselt poolt on see kahju oluline ja korvamatu.

37 Siinkohal tuleb meenutada, et ajutiste meetmete kohaldamise menetlus ei ole mõeldud selleks, et tuvastada, kas faktilised asjaolud, mis on keerulised ja äärmiselt vastuolulised, on tegelikult reaalsed. Ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustaval kohtunikul ei ole vajalikke vahendeid nõutud kontrolli läbiviimiseks ning paljudel juhtudel oleks tal keeruline neid õigeks ajaks läbi viia (20. novembri 2017. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Poola, C-441/17 R, EU:C:2017:877, punkt 54).

Vaidlusaluse meetme mõju piiripunktide koormusele

38 Teisest aruandest ilmneb, et piiripunktide läbimine eeldab märkimisväärset ooteaega vaidlusaluse meetme kohaldamisest sõltumata. Sellest tulenev teekonna kestuse pikenemine on seega üks asjaoludest, mida autoveoettevõtjad peavad oma tegevuse korraldamisel üldiselt arvesse võtma.

39 Mõistagi ei ole välistatud, et kui asjaomased liikmesriigid ei ole võtnud meetmeid ooteaja vähendamiseks piiripunktides, võib vaidlusaluse meetme kohaldamine kaasa tuua selle ooteaja pikenemise ja seega sundida asjaomaseid kaubaveoettevõtjaid võtma kasutusele täiendavaid meetmeid, et tagada tarnetähtaegadest kinnipidamine ja oma sõidukipargi nõuetekohane haldamine.

40 Sel viisil tekkinud kulud kujutavad endast siiski rahalist kahju, mida ei saa – välja arvatud erakorralistel asjaoludel – pidada korvamatuks, kuna rahaline hüvitis on üldjuhul sobiv, et taastada olukord, milles kahju kannatanud isik oli enne kahju tekkimist (Euroopa Kohtu asepresidendi 13. aprilli 2021. aasta määrus Leedu *vs.* parlament ja nõukogu, C-541/20 R, ei avaldata, EU:C:2021:264, punkt 29).

41 Seega, kuna Bulgaaria Vabariik ei ole esitanud piiripunktide ülekoormatuse ohu kohta erandlikke asjaolusid, tõendavad selle ohu kohta esitatud argumendid üksnes kiireloomulisuse tingimuse täidetust.

Vaidlusaluse meetme majanduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed

42 Alustuseks tuleb tõdeda, et vaidlusaluse meetme majanduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed teistes liikmesriikides peale Bulgaaria Vabariigi, millele on viidanud nii see liikmesriik kui ka tema nõuete toetuseks menetlusse astunud liikmesriigid, ei saa käesoleval juhul olla piisavad, et tõendada olulise ja korvamatu kahju tekkimise ettenähtavust.

43 Esmalt viitab Bulgaaria Vabariik nimelt küll üldiselt teiste liikmesriikide kantud kahjule, kuid täpsemad andmed, millele ta oma argumentatsioonis tugineb, käivad üldjoontes siiski ainult Bulgaaria ettevõtjate olukorra kohta.

44 Bulgaaria Vabariik mainib küll lisakulusid, mis võivad teiste liikmesriikide veoettevõtjatele tekkida vaidlusaluse meetme kohaldamise tõttu. Siiski ei saa neid lisakulusid iseenesest pidada käesoleva kohtumääruse punktis 40 meenutatud kohtupraktikat silmas pidades oluliseks ja korvamatuks kahjuks.

45 Järgmisena viitavad Eesti Vabariik ja Poola Vabariik vaidlusaluse meetme majanduslikele ja sotsiaalsetele tagajärgedele nende territooriumidel, kuid nad ei esita ühtegi tõendit selle kohta, et taolised tagajärjed on tõesti reaalsed.

46 Lõpuks on Malta Vabariigi kohta selle liikmesriigi esitatud aruandes märgitud, et selles aruandes nimetatud meetmete kohaldamise mõju transpordisektorile võib ulatuda 51 uue töökoha loomisest kuni 96 töökoha kaotamiseni. Pealegi tähendaks meetmete kohaldamine kõige enam 43 veokiga seotud tegevuse lõpetamist.

47 Isegi kui eeldada, et selline mõju on tõendatud, ei ole see siiski piisavalt ulatuslik, et seda saaks pidada oluliseks ja korvamatuks kahjuks.

48 Mis puudutab Bulgaaria Vabariigi majanduslikku ja sotsiaalset olukorda, siis nähtub käesoleva kohtumääruse punktis 44 esitatud kaalutlustest, et kulude suurenemine, millega selle liikmesriigi veoettevõtjad vaidlusaluse meetme kohaldamise tõttu silmitsi seisavad, ei kujuta endast iseenesest olulist ja korvamatut kahju, mida möönis ka Bulgaaria Vabariik.

49 Seevastu oleksid need kulud käesoleva menetluse seisukohalt asjakohased, kui oleks tõendatud, et need on nii suured, et see tähendaks tingimata Bulgaaria transpordisektori ümberkorraldamist, mille tulemusena väheneks märkimisväärselt sisemajanduse kogutoodang selles liikmesriigis või suureneks tunduvalt töötuse määr.

50 Ilma et oleks vaja otsustada, kas Bulgaaria Vabariigi hinnangud Bulgaaria veoettevõtjatele tekkinud kulude võimaliku suurenemise kohta on usaldusväärsed, tuleb siinkohal esiteks märkida, et ei saa välistada, et vaidlusaluse meetme kohaldamine tekitab nendele veoettevõtjatele teatavaid lisakulusid, kuna see eeldab tingimata, et nende sõidukid pöörduksid regulaarselt sellesse liikmesriiki tagasi.

51 Samas ei ole ainuüksi asjaolu, et Bulgaaria transpordisektoris tegutseb palju väikeettevõtjaid, siiski piisav, et ilma täpsemate andmeteta nende ettevõtjate finantsolukorra kohta saaks tõendada, et nad ei suudaks toime tulla vaidlusaluse meetme kohaldamisest tulenevate kuludega ja et nad oleksid seega sunnitud oma tegevuse lõpetama, muutma oma tegevusvaldkonda või viima oma tegevuse üle mõnda teise liikmesriiki.

52 Teiseks näib, et Bulgaaria Vabariigi argumendid vaidlusaluse meetme majanduslike ja sotsiaalsete tagajärgede kohta põhinevad peamiselt esimeses aruandes esitatud prognoosidel Bulgaaria transpordisektori ettevõtjate sissetulekute, selliste ettevõtjate tegevuse lõpetamise ja töökohtade kadumise kohta selles sektoris.

53 Siiski tuleb kõigepealt märkida, et nimetatud aruanne on sõnaselgelt esitatud selleks, et hinnata terve rea selliste üksteisega seotud eeskirjade kohaldamise tagajärgi, mis puudutavad eelkõige sõidukijuhtide korrapärast tagasipöördumist asukohaliikmesriiki, juhtide töötingimusi ja puhkeaegu ning kabotaaži. Seetõttu ei võimalda kõnealune aruanne kindlaks teha, mil määral

selles kirjeldatud majanduslikud ja sotsiaalsed muutused on tingitud vaidlusaluse meetme kohaldamisest ja mil määral saaks neid vältida ainuüksi selle meetme kohaldamise peatamise korral.

54 Järgmisena on küll esimeses aruandes tõepoolest selgitatud, et selles märgitud meetmete kohaldamine toob kaasa Bulgaaria transpordisektori põhjaliku ümberkorraldamise, kuid selles ei ole öeldud, millise tähtaja jooksul peaks see ümberkorraldamine toimuma.

55 Lõpuks põhineb selles aruandes antud hinnang nende sõidukite arvu kohta, mis lõpetavad oma tegevuse, ning Bulgaarias kaotatavate töökohtade arvu kohta, millest tulenevad majanduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed, millele Bulgaaria Vabariik tugineb, järeldustel, mis tehti küsitluse põhjal, milles osales 57 Bulgaaria ettevõtjat, samas kui nimetatud aruandest nähtub, et kaupade autoveosektoris tegutseb selles liikmesriigis 12 700 ettevõtjat ning samas aruandes ei ole väidetud, et selles küsitluses osalenud ettevõtjate puhul on tegemist selle sektori representatiivse valimiga.

56 Eeltoodut arvestades ei saa esimeses aruandes sisalduvaid asjaolusid pidada sellisteks, mis tõendaksid, et enne menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamist kohtuasjas C-545/20 tekiks piisava tõenäosusega majanduslik ja sotsiaalne kahju, millele Bulgaaria Vabariik tugineb vaidlusaluse meetme kohaldamise korral.

57 Kolmandaks ei ole teises aruandes esitatud asjaolusid, mis toetaksid Bulgaaria Vabariigi argumente vaidlusaluse meetme majandusliku ja sotsiaalse mõju kohta.

58 Vastupidi, selles aruandes jõutakse järeldusele, et isegi kui arvata juurde lisakulud, mis kaasnevad vaidlusaluse meetme kohaldamisega, säilitavad Ida-Euroopa liikmesriikide ettevõtjad konkurentsieelise kaupade autoveosektoris ning sellest tulenevalt on aruande kohaselt tõenäoline, et selles sektoris ei leia liidus aset ümberkorraldused.

59 Lisaks on aruandes märgitud, et vaidlusaluse meetme kohaldamise eeldatavad tagajärjed juhtide tööle saamisele on kindlasti piiratud, kuna liidus ei ole piisaval arvul sõidukijuhte.

60 Eeltoodud asjaoludest tuleneb, et Bulgaaria Vabariigi esitatud tõendid ei ole piisavad kinnitamaks, et vaidlusaluse meetme kohaldamise majanduslik ja sotsiaalne mõju võib ettenähtavalt tekitada olulist ning korvamatut kahju.

Vaidlusaluse meetme mõju siseturu toimimisele

61 Tuleb rõhutada, et vaidlusaluse meetme mõju siseturu toimimisele, millele tugineb Bulgaaria Vabariik, tuleneb selle liikmesriigi sõnul kaupade autoveo pakkumise vähenemisest liidus. Pakkumise vähenemine tuleneb Bulgaaria Vabariigi väitel omakorda sellest, et kõnealuse meetme kohaldamine tingiks paljude selles valdkonnas tegutsevate ettevõtjate tegevuse lõpetamise.

62 Käesoleva kohtumääruse punktidest 42–60 nähtub aga, et Bulgaaria Vabariik ei ole tõendanud, et tegevuse lõpetamine on enne menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamist kohtuasjas C-545/20 ette nähtav.

63 Sellest järeldub, et see liikmesriik ei ole tõendanud ka seda, et vaidlusaluse meetme väidetav mõju siseturu toimimisele on ette nähtav.

Vaidlusaluse meetme keskkonnaalased tagajärjed

64 Näib, et keskkonnakahju tekkimise ohu tuvastamiseks viitab Bulgaaria Vabariik teatavate gaaside heitkoguste suurenemise ohule, mida on selles liikmesriigis tõendatud esimeses aruandes esitatud asjaoludega ja kogu liidus teises aruandes esitatud andmetega.

65 Bulgaaria veoettevõtjate poolt keskkonna kahjustamise ohu tõendamiseks esimeses aruandes esitatud arvude kohta tuleb märkida, et need puudutavad üksnes CO_2 heitkoguseid.

66 Pealegi ei võimalda käesoleva kohtumääruse punktides 53 ja 55 mainitud metodoloogilised piirangud sellele aruandele tugineda, et hinnata vaidlusaluse meetme võimalikku mõju nendele heitkogustele.

67 Ühelt poolt ei sisalda see aruanne nimelt ühtegi täpsustust selle kohta, mil määral suurendab iga seal viidatud meede CO_2-heitkoguseid. Teiselt poolt, mis puudutab vaidlusaluse meetme tagajärgi, siis eeldatakse, et heitkoguste suurenemine tuleneb suurest hulgast tühisõitudest. Tühisõitude eeldatav sagedus, millel aruandes esitatud hinnang põhineb, määrati aga kindlaks kõnealuses küsitluses osalenud ettevõtjate valimi avalduste põhjal, kuid on juba tuvastatud, et see valim ei ole representatiivne.

68 Lisaks sellele on esimeses aruandes CO_2 heitkoguste suurenemise arvutamisel arvestatud kõigi Bulgaaria rahvusvahelises autoveosektoris kasutatavate veokite puhul tühisõite, samas kui aruandest nähtub, et 53% selle sektori sõidukitest kasutatakse vähem kui kaheksa nädalat kestvate veotsüklite puhul ja seega ei pea nad vaidlustatud meetme järgimiseks oma senist praktikat muutma.

69 Seoses arvandmetega, mida Bulgaaria Vabariik kasutab veoettevõtjate keskkonnakahju ohu kindlaksmääramisel kogu liidus, tuleb märkida, et see liikmesriik tugineb suuresti teises aruandes esitatud eeldusele, mille kohaselt transpordisektori ettevõtjad järgivad vaidlusalust meedet, ilma et selles sektoris toimuks ümberkorraldamine.

70 Teatavad Bulgaaria Vabariigi esitatud asjaolud välistavad siiski selle eelduse täidemineku, mida parlament ja nõukogu peavad pealegi puhtalt teoreetiliseks. Näiteks selleks, et tõendada majanduslikku ja sotsiaalset kahju, millele see liikmesriik tugineb, väidab ta, et vaidlustatud meetme kohaldamisel toimuksid transpordisektoris olulised ümberkorraldused. Samuti väidab see liikmesriik, et 46% Bulgaaria veoettevõtjate poolt meetme täitmiseks tehtavatest sõitudest on tühisõidud, kuid teises aruandes esitatud arvutused seoses eeldusega, et ümberkorraldusi ei toimu, põhinevad väitel, et 100% meetme täitmiseks vajalikest sõitudest on tühisõidud.

71 Veel tuleb märkida, et hinnang üle kaheksa nädala kestvate veotsüklitega sõidukite arvule, mis on määrav vaidlusaluse meetme kohaldamisest tulenevate võimalike täiendavate heitkoguste arvutamisel, põhineb veoettevõtjate valimi küsitluse käigus tehtud avaldustel, kusjuures teise aruande kohaselt on see valim rahvusvahelise autoveoturu suurust arvestades ebapiisav.

72 Neil asjaoludel ei saa küll välistada, et vaidlusaluse meetme kohaldamine võib teatud gaaside heitkoguseid suurendada, kuid Bulgaaria Vabariigi esitatud dokumendid ei võimalda selle suurenemise mahtu täpselt hinnata.

73 Selle kohta, et kõnealune suurenemine võib olla oluline ja korvamatu, tuleb märkida, et CO_2, NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkogused on reguleeritud liidu õiguse erinormidega, nagu rõhutavad parlament ja nõukogu.

74 Näiteks on määrusega 2018/842 igale liikmesriigile kehtestatud kohustused seoses kasvuhoonegaaside, sealhulgas CO_2 heitkoguste piiramisega, samas kui direktiiv 2008/50 näeb ette liikmesriikide eesmärgi vähendada kokkupuuteid $PM_{2,5}$-ga ning NO_x ja $PM_{2,5}$ piirtasemed.

75 Sellest järeldub, et isegi Bulgaaria Vabariigi esitatud kõrgeimate arvude alusel tooks vaidlusaluse meetme kohaldamine kaasa vaid mõõduka CO_2, NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkoguste suurenemise, mille puhul ei ole kindlaks tehtud, et see ohustaks keskmises perspektiivis õhukvaliteedi kaitset ja võitlust globaalse soojenemise vastu (vt analoogia alusel Euroopa Kohtu presidendi 2. oktoobri 2003. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Austria, C-320/03 R, EU:C:2003:543, punkt 98).

76 Ülejäänud osas ei saa NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkoguste suurenemisest tulenevad kulud, millele Bulgaaria Vabariik viitab, arvestades nende suurust liidu kui terviku jaoks, tõendada, et Bulgaaria Vabariigi väidetav kahju on oluline.

77 Seega tuleb tõdeda, et Bulgaaria Vabariigi esitatud tõendid ei ole piisavad kinnitamaks, et vaidlusaluse meetme kohaldamise keskkonnamõju võib ettenähtavalt tekitada olulist ja korvamatut kahju.

78 Kõike eeltoodut arvestades ilmneb, et Bulgaaria Vabariik ei ole tõendanud, et vaidlusaluse meetme kohaldamine ajavahemikul, mis jääb käesoleva määruse allkirjastamise ja kohtuasjas C-545/20 menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamise vahele, võib piisava tõenäosusega ettenähtavalt kaasa tuua olulise ja korvamatu kahju ning et seega on täidetud kiireloomulisuse tingimus.

79 Arvestades ajutiste meetmete kohaldamise tingimuste kumulatiivsust, tuleb esialgse õiguskaitse taotlus jätta rahuldamata, ilma et oleks vaja analüüsida *fumus boni iuris*'e ja huvide kaalumisega seotud tingimusi.

80 Vastavalt kodukorra artiklile 137 tehakse otsus kohtukulude kohta kohtuotsuses või -määruses, millega lõpetatakse menetlus.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohtu asepresident määrab:

1. Jätta ajutiste meetmete kohaldamise taotlus rahuldamata.

2. Otsustada kohtukulude kandmine edaspidi.

Allkirjad