A BÍRÓSÁG ELNÖKHELYETTESÉNEK VÉGZÉSE

2022. június 3.*

„Ideiglenes intézkedés – EUMSZ 263. cikk – Valamely uniós jogi aktus megsemmisítésére irányuló kereset – EUMSZ 278. cikk – Ezen aktus végrehajtásának felfüggesztése iránti kérelem – Közlekedés – (EU) 2020/1055 rendelet – A vállalkozás azon kötelezettsége, hogy gondoskodjon járműveinek a székhely szerinti tagállamba való visszatéréséről – Sürgősség – A tagállam gazdasági és szociális helyzetének romlása – Környezetkárosítás”

A C-545/20. R. sz. ügyben,

az EUMSZ 278. cikk alapján a végrehajtás felfüggesztése iránt 2021. december 13-án

a **Bolgár Köztársaság** (képviselik: M. Georgieva és L. Zaharieva, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek,

támogatják:

az **Észt Köztársaság** (képviselik: N. Grünberg és M. Kriisa, meghatalmazotti minőségben),

a **Lett Köztársaság** (képviselik: J. Davidoviča, K. Pommere és I. Romanovska, meghatalmazotti minőségben),

a **Litván Köztársaság** (képviselik: K. Dieninis, R. Dzikovič és V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, meghatalmazotti minőségben),

a **Máltai Köztársaság** (képviseli: A. Buhagiar, meghatalmazotti minőségben, segítője: D. Sarmiento Ramírez-Escudero abogado),

a **Lengyel Köztársaság** (képviseli: B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben),

Románia (képviselik: L.-E. Baţagoi, E. Gane, L. Lițu és A. Rotăreanu, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó felek,

az **Európai Parlament** (képviselik: I. Anagnostopoulou, O. Denkov és R. van de Westelaken, meghatalmazotti minőségben),

* Az eljárás nyelve: bolgár.

az **Európai Unió Tanácsa** (képviselik: I. Gurov, A. Norberg és L. Vétillard, meghatalmazotti minőségben)

alperesek ellen,

támogatják őket:

a **Dán Királyság** (képviseli: M. Søndahl Wolff, meghatalmazotti minőségben),

a **Németországi Szövetségi Köztársaság** (képviselik: J. Möller és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben),

a **Görög Köztársaság** (képviseli: S. Chala, meghatalmazotti minőségben),

a **Francia Köztársaság** (képviselik: A.-L. Desjonquères, A. Ferrand és N. Vincent, meghatalmazotti minőségben),

az **Olasz Köztársaság** (képviseli: G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítői: A. Lipari procuratore dello Stato és G. Santini avvocato dello Stato),

a **Luxemburgi Nagyhercegség** (képviseli: A. Germeaux, meghatalmazotti minőségben),

a **Holland Királyság** (képviselik: M. K. Bulterman és J. Langer, meghatalmazotti minőségben),

az **Osztrák Köztársaság** (képviselik: A. Posch és J. Schmoll, meghatalmazotti minőségben),

a **Svéd Királyság** (képviselik: H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev és O. Simonsson, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó felek,

benyújtott kérelme tárgyában,

A BÍRÓSÁG ELNÖKHELYETTESE,

M. Szpunar főtanácsnok meghallgatását követően,

meghozta a következő

Végzést

1 Ideiglenes intézkedés iránti kérelmével a Bolgár Köztársaság elsődlegesen azt kéri, hogy a Bíróság rendelje el az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2020. L 249, 17. o.) 1. cikke 3. pontja végrehajtásának felfüggesztését annyiban, amennyiben az megállapítja a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 1071/2009/EK rendelet (HL 2009.

L 300., 51. o.) 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját, másodlagosan rendelje el ezen 1. cikk 3. pontjának teljes egészében történő felfüggesztését, harmadlagosan pedig a teljes 2020/1055 rendelet végrehajtásának felfüggesztését.

2 E kérelmet azt követően terjesztették elő, hogy e tagállam 2020. október 23-án keresetet nyújtott be az EUMSZ 263. cikk alapján a 2020/1055 rendelet részleges vagy adott esetben teljes megsemmisítése iránt.

Jogi háttér

3 A 2020/1055 rendelet 1. cikkének 3. pontja a következőképpen rendelkezik:

„A[z 1071/2009/EK rendelet] 5. cikk[e] helyébe a következő szöveg lép:

[…]

(1) A 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelmény teljesítéséhez a vállalkozásnak a székhelye szerinti tagállamban:

[…]

b) a járműállományának tevékenységét úgy kell megszerveznie, hogy a vállalkozás rendelkezésére álló, nemzetközi fuvarozásra használt járművek az elindulást követően nyolc héten belül visszatérjenek az adott tagállam egyik működési központjába;

[…]”

A Bíróság előtti eljárás és a felek kérelmei

4 A Bíróság elnökhelyettese 2022. január 11-i és február 3-i határozatával megengedte a Máltai Köztársaság és a Lengyel Köztársaság beavatkozását a Bolgár Köztársaság kérelmeinek támogatása végett.

5 A Bolgár Köztársaság azt kéri, hogy a Bíróság:

– rendelje el a 2020/1055 rendelet 1. cikke 3. pontja végrehajtásának felfüggesztését a C-545/20. sz. ügyben folytatott eljárást befejező ítélet kihirdetéséig annyiban, amennyiben az megállapítja az 1071/2009 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját;

– másodlagosan rendelje el a C-545/20. sz. ügyben folytatott eljárást befejező ítélet kihirdetéséig a 2020/1055 rendelet 1. cikke 3. pontja teljes egészében történő végrehajtásának felfüggesztését;

– harmadlagosan rendelje el e rendelet teljes egészében történő végrehajtásának felfüggesztését a C-545/20. sz. ügyben folytatott eljárást befejező ítélet kihirdetéséig, és

– az Európai Parlamentet és az Európai Unió Tanácsát kötelezze a költségek viselésére.

6 A Parlament és a Tanács azt kéri, hogy a Bíróság utasítsa el az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet, és a Bolgár Köztársaságot kötelezze a költségek viselésére.

Az ideiglenes intézkedés iránti kérelemről

7 A Bíróság eljárási szabályzata 160. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az ideiglenes intézkedés iránti kérelemnek meg kell jelölnie „a jogvita tárgyát, a sürgősségre okot adó körülményeket, valamint azokat a ténybeli és jogi alapokat, amelyek első látásra valószínűsítik a kért ideiglenes intézkedés szükségességét”.

8 Így az ideiglenes intézkedésről határozó bíró csak akkor rendelhet el valamely ideiglenes intézkedést, ha annak szükségességét a ténybeli és jogi alapok első látásra valószínűsítik *(fumus boni iuris)*, és az olyan értelemben sürgős, hogy azt a kérelmező érdekeiben bekövetkező súlyos és helyrehozhatatlan kár megakadályozásához kell elrendelni annak érdekében, hogy hatását már az alapkeresetről való döntés előtt kifejtse. Az ideiglenes intézkedésről határozó bíró adott esetben a fennálló érdekeket is mérlegeli. Az ily módon támasztott feltételek konjunktívak, vagyis ha e feltételek közül bármelyik nem teljesül, az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet el kell utasítani (2020. április 8-i Bizottság kontra Lengyelország végzés, C-791/19 R, EU:C:2020:277, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

9 Az említett feltételek vizsgálata keretében az ideiglenes intézkedésről határozó bíró széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik, és az ügy sajátosságaira tekintettel szabadon meghatározhatja e különböző feltételek vizsgálatának módját, valamint e vizsgálat sorrendjét, mivel az uniós jog egyetlen szabálya sem ír elő számára előre meghatározott vizsgálati módot az ideiglenes intézkedés szükségességének értékeléséhez (a Bíróság elnökhelyettesének 2021. július 16-i ACER kontra Aquind ítélete, C-46/21 P-R, nem tették közzé, EU:C:2021:633, 16. pont).

10 A jelen ügyben mindenekelőtt a sürgősségre vonatkozó feltételt kell megvizsgálni.

Érvelés

11 A Bolgár Köztársaság azt állítja, hogy a 2020/1055 rendelettel módosított 1071/2009 rendelet (a továbbiakban: vitatott intézkedés) 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírt azon kötelezettség alkalmazása, amely szerint a vállalkozásoknak gondoskodniuk kell arról, hogy járműveik visszatérjenek a székhelye szerinti tagállamba, súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozna mind Bulgária, mind más kelet-európai tagállamok gépjárművezetői számára.

12 E kár előreláthatóságát egy olyan jelentés bizonyítja, amely 2019 októberében készült egy bolgár fuvarozói szövetség megrendelésére, és amelyet 2020 februárjában frissítettek (a továbbiakban: első jelentés), továbbá egy 2021 februárjában az Európai Bizottság kérésére készített jelentés (a továbbiakban: második jelentés).

13 Általánosságban a vitatott intézkedés alkalmazása – a kínálatnak és a keresletnek az árufuvarozási szolgáltatások piacán való megoszlására tekintettel – rakomány nélküli tehergépjárművek által megtett többletutakat (a továbbiakban: üres járművel megtett utak) eredményez. A Bolgár Köztársaság konkrétan azt állítja, hogy azon gépjárművek 46%-a, amelyeknek vissza kell térnie e tagállamba annak érdekében, hogy megfeleljen a vitatott intézkedésnek, rakomány nélkül teszi meg az utat.

14 Először is, ez a helyzet veszélyeztetheti a környezetet, ezáltal olyan kárt okozhat, amely jellegénél fogva helyrehozhatatlan.

15 Az említett helyzet ugyanis további 2,9 millió tonna szén-dioxid (CO_2) -kibocsátást okozhat, ami a nemzetközi közúti áruszállításból származó kibocsátások 4,6%-os növekedését jelenti. A bolgár fuvarozók többletkibocsátását 71 162 tonna CO_2-ra becsülik, ez a nemzetközi árufuvarozást végző bolgár gépjárművek összkibocsátásának 2%-os növekedése. E CO_2-többletkibocsátás alkalmas arra, hogy veszélyeztesse az ilyen kibocsátások korlátozására vonatkozó kötelezettségeknek a tagállamok általi tiszteletben tartását.

16 Ezenkívül a vitatott intézkedés alkalmazása 107 tonnától 619 tonnáig terjedő nitrogén-oxid- (NO_x) többletkibocsátással, azaz az ilyen kibocsátások 1,35%-ról 7,81%-ra való növekedésével, a finom szálló por ($PM_{2,5}$) többletkibocsátása pedig 38 tonnáról 221 tonnára, azaz 0,86%-ról 4,98%-ra való emelkedésével járhat. E légszennyezés költségei a teljes Európai Unió szintjén 4,5 millió és 25,9 millió euró közé becsülhetők.

17 Másodszor, a bolgár fuvarozók által megtett utak számának a vitatott intézkedés alkalmazásából eredő növekedéséből eredően a schengeni térségen kívül található határátkelőhelyeken fokozott torlódások keletkeznek. Következésképpen a szállítási határidők e fuvarozók általi betartása, valamint a járműflottájuk irányítása romolhat, ami az ügyfeleik elégedetlenségét és a logisztikai forgalmazási hálózat leromlását eredményezi.

18 Harmadszor, a vitatott intézkedés alkalmazása káros gazdasági és társadalmi következményekkel jár.

19 A kelet-európai tagállamokban letelepedett fuvarozók üzemeltetési költségei így feltehetően 3 milliárd euróval, azaz járművenként átlagosan 11 000 euróval emelkedik. Ezenkívül e fuvarozóknak bevételkiesést kell elszenvedniük az üres járművel megtett utak megsokszorozódása miatt. Annak érdekében, hogy elkerüljék a vitatott intézkedés alkalmazásának ezen hatásait, egyes fuvarozók dönthetnek úgy, hogy tevékenységüket más tagállamba helyezik át, és a tevékenység ezen áthelyezése maga is rendszeres és eseti költségekkel jár.

20 Márpedig az európai határokat rendszeresen átlépő tehergépjárművek több mint 80%-a olyan kis- és középvállalkozásokhoz tartozik, amelyek különösen kiszolgáltatottak. Következésképpen a Bolgár Köztársaság szerint az e tagállamban a nemzetközi árufuvarozást végző gépjárművek 36%-a be fogja szüntetni tevékenységét, ami kihat az említett tagállam bruttó hazai termékére, és a nemzetközi árufuvarozási ágazatban 14 000 munkavállaló alkalmazásának megszüntetéséhez vezethet.

21 Bizonyos jelzett gazdasági következmények adott esetben kártérítést vonhatnak maguk után. Ezzel szemben nem biztos, hogy azok a vállalkozások, amelyek arra kényszerülnek, hogy tevékenységüket beszüntessék, azt Bulgáriától eltérő tagállamba helyezzék át, vagy más tevékenységi ágazatokba irányítsák át, újrakezdhetik-e később a tevékenységüket Bulgáriában a közlekedési ágazatban. Ugyanígy a munkahelyüket elvesztett munkavállalók életszínvonalának romlását és a gazdasági helyzet romlásának szociális következményeit nem lehet utólag orvosolni.

22 Negyedszer bizonyos fuvarozási vállalkozások tevékenységének megszüntetése csökkenti a logisztikai láncok kapacitását és veszélyezteti a belső piac megfelelő működését.

23 Az Észt Köztársaság, a Máltai Köztársaság és a Lengyel Köztársaság támogatja a Bolgár Köztársaságnak a környezeti, gazdasági és társadalmi károk bekövetkezésével kapcsolatos érvelését. A Máltai Köztársaság e tekintetben az e tagállam helyzetére vonatkozó, 2020 novemberében közzétett jelentésre hivatkozik.

24 A Parlament és a Tanács előadja, hogy a Bolgár Köztársaság nem bizonyította, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása esetén fennáll a C-545/20. sz. ügyben az eljárást befejező ítélet kihirdetését megelőzően súlyos és helyrehozhatatlan kár bekövetkezésének veszélye.

25 Először is a Bolgár Köztársaság által hivatkozott első és második jelentés kidolgozása során követett módszert kifogásolják, mivel azok – különösen az üres járművel megtett utak mennyiségét illetően – többek között irreális feltételezéseken és kevéssé reprezentatív minták kivetítésén alapulnak.

26 Másodszor, a környezet állítólagos veszélyeztetésére vonatkozó becslések kevéssé megbízhatóak, részben pedig ellentmondásosak, míg a hivatkozott költségek nem jelentősek. Ezenkívül a Bolgár Köztársaság nem vette figyelembe azt a tényt, hogy a tagállamokat a CO_2-kibocsátások tekintetében a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L 156., 26. o.) alapján, valamint a NO_x és a $PM_{2,5}$ levegőben lévő koncentrációja tekintetében a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2008 L 152., 1. o.) alapján kötelezettségek terhelik.

27 Harmadszor, a határátkelőhelyeken kialakuló torlódásokkal kapcsolatban bemutatott becslések nyilvánvalóan tévesek.

28 Negyedszer, a vitatott intézkedés alkalmazásából eredő költségek nem jóvátehetetlenek, és azokat túlbecsülték, mivel nem vették figyelembe a hatályos uniós jogszabályok szerint fennálló azon kötelezettséget, hogy a letelepedési hely szerinti tagállamban működési központot kell létesíteni.

29 Ezenkívül a Bolgár Köztársaságnak nem sikerült bizonyítania, hogy a bolgár vállalkozások által esetlegesen elvesztett piaci részesedések tartós veszteségek lennének, tekintettel a közlekedési ágazatnak a második jelentésből kitűnő jellemzőire. Ráadásul valószínűtlen, hogy a tehergépjármű-vezetőket megfosztják a munkájuktól, mivel az Unióban jelentős hiány van az ilyen járművezetőkből.

30 A Parlament hozzáteszi, hogy mivel a 2020/1055 rendeletet közel két évvel ezelőtt fogadták el, az érintett vállalkozások már elkezdtek alkalmazkodni, valamint hogy a jelen ideiglenes intézkedés iránti kérelmet túl későn terjesztették elő annak elkerüléséhez, hogy a vitatott intézkedés kifejtse hatásait.

Értékelés

31 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az ideiglenes intézkedés iránti eljárás célja a jövőbeli végleges határozat teljes érvényesülésének biztosítása annak elkerülése érdekében, hogy a Bíróság által nyújtott jogvédelemben hézag keletkezhessen. E cél elérése érdekében kell a sürgősséget annak alapján megítélni, hogy az ideiglenes döntés meghozatala szükséges-e azért, hogy elkerülhető legyen, hogy az ideiglenes védelmet kérő félnek súlyos és helyrehozhatatlan kára keletkezzen. Ezt a felet terheli annak bizonyítása, hogy az érdemi eljárás befejezését nem tudná kivárni, anélkül hogy ilyen jellegű kár ne érné. Az ilyen súlyos és helyrehozhatatlan kár megállapításához nem szükséges megkövetelni a kár bekövetkezésének teljes bizonyossággal

történő bizonyítását. Elegendő, ha a kár kellő valószínűséggel előre látható (2018. december 17-i Bizottság kontra Lengyelország végzés, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, 60. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 Ezen ítélkezési gyakorlatnak megfelelően mindig az ideiglenes intézkedést kérő félnek kell előadni és bizonyítani a súlyos és helyrehozhatatlan kár bekövetkezésének valószínűségét. E tekintetben az ideiglenes intézkedésről döntő bírónak olyan konkrét és pontos, részletes dokumentumokkal alátámasztott adatokkal kell rendelkeznie, amelyek lehetővé teszik a kért intézkedések elmaradásából várhatóan eredő pontos következmények vizsgálatát (lásd ebben az értelemben: a Bíróság elnökhelyettesének 2021. április 13-i Litvánia kontra Parlament és Tanács ítélete, C-541/20 R, nem tették közzé, EU:C:2021:264, 19. és 20. pont).

33 A jelen ügyben tehát a Bolgár Köztársaság feladata annak bizonyítása, hogy a vitatott intézkedésnek a jelen végzés aláírása és a C-545/20. sz. ügyben az eljárást befejező ítélet kihirdetése közötti időszakban történő alkalmazása kellő valószínűséggel súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhat.

34 Az ideiglenes intézkedés iránti kérelemből kitűnik, hogy e tagállam a vitatott intézkedés által a határátkelőhelyeken kialakuló torlódásokra, egyes tagállamok gazdasági és szociális helyzetére, a belső piac működésére, valamint a környezetre gyakorolt hatásokból eredő károkra hivatkozik.

35 A Bolgár Köztársaság érvényesen hivatkozhat ideiglenes intézkedések elrendelése érdekében ezekre a különféle károkra, mivel a tagállamok felelősek az általános nemzeti érdekek védelméért, és azt ideiglenes intézkedés iránti eljárás keretében is biztosíthatják (a Bíróság elnökhelyettesének 2021. április 13-i Litvánia kontra Parlament és Tanács végzése, C-541/20 R, nem tették közzé, EU:C:2021:264, 21. pont).

36 Következésképpen meg kell határozni, hogy a Bolgár Köztársaság által előterjesztett bizonyítékok lehetővé teszik-e egyrészt annak bizonyítását, hogy egy vagy több említett kár bekövetkezése kellő valószínűséggel előre látható, másrészt pedig, hogy ugyanezen károk súlyosak és helyrehozhatatlan jellegűek.

37 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ideiglenes intézkedés iránti eljárás célja nem az összetett és rendkívül vitatott tények valódiságának megállapítása. Az ideiglenes intézkedésről határozó bíró nem rendelkezik a szükséges vizsgálatok elvégzéséhez szükséges eszközökkel, és számos esetben csak nehezen lenne képes azokat megfelelő időben elvégezni (2017. november 20-i Bizottság kontra Lengyelország végzés, C-441/17 R, EU:C:2017:877, 54. pont).

A vitatott intézkedésnek a határátkelőhelyeken kialakuló torlódásokra gyakorolt hatásairól

38 A második jelentésből kitűnik, hogy a határátkelőhelyeken történő áthaladás a vitatott intézkedés alkalmazásától függetlenül jelentős várakozási idővel jár. A menetidő ebből következő meghosszabbodása tehát egyike azoknak az elemeknek, amelyeket a közúti fuvarozóknak általában figyelembe kell venniük a műveleteik megszervezése során.

39 Kétségkívül nem kizárt, hogy ha az érintett tagállamok nem fogadnak el intézkedéseket a határátkelőhelyeken töltött várakozási idő csökkentése érdekében, a vitatott intézkedés alkalmazása ezen várakozási idő növekedéséhez vezethet, és így az érintett árufuvarozók kénytelenek további eszközöket alkalmazni a szállítási határidők betartása és a gépjárműflottájuk megfelelő irányításának biztosítása érdekében.

40 Az így okozott költségek azonban vagyoni jellegű kárnak minősülnek, amely – kivételes körülményektől eltekintve – nem tekinthető helyrehozhatatlannak, mivel a vagyoni ellentételezés főszabály szerint még arra is alkalmas, hogy a károsult személy számára helyreállítsa a kár bekövetkezése előtti helyzetet (a Bíróság elnökhelyettesének 2021. április 13-i Litvánia kontra Parlament és Tanács végzése, C-541/20 R, nem tették közzé, EU:C:2021:264, 29. pont).

41 Következésképpen, mivel a Bolgár Köztársaság nem hivatkozott a határátkelőhelyeken kialakuló torlódások kockázatához kapcsolódó kivételes körülményekre, az e kockázatra alapított érvelés nem bizonyíthatja, hogy teljesül a sürgősségre vonatkozó feltétel.

A vitatott intézkedés gazdasági és szociális hatásairól

42 Előzetesen meg kell állapítani, hogy a vitatott intézkedésnek a Bolgár Köztársaságtól eltérő más tagállamokban kifejtett gazdasági és szociális hatásai, amelyekre mind e tagállam, mind pedig a kérelmeinek támogatása végett beavatkozó tagállamok hivatkoznak, a jelen ügyben nem elegendőek a súlyos és helyrehozhatatlan kár bekövetkezése előre látható jellegének megállapításához.

43 Ugyanis, először is, bár a Bolgár Köztársaság általánosságban a más tagállamok által elszenvedett kárra hivatkozik, azok a pontosabb adatok, amelyekre általánosságban az érvelését alapítja, kizárólag a bolgár vállalkozások helyzetére vonatkoznak.

44 A Bolgár Köztársaság kétségtelenül megemlíti azokat a többletköltségeket, amelyeket a vitatott intézkedés alkalmazása más tagállamok fuvarozói számára jelenthet. E többletköltségek azonban a jelen végzés 40. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlatra tekintettel önmagukban nem tekinthetők súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozónak.

45 Ezt követően, noha az Észt Köztársaság és a Lengyel Köztársaság a vitatott intézkedésnek a területükön kifejtett gazdasági és szociális hatásaira hivatkozik, semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatnak e hatások valódiságának alátámasztására.

46 Végül, ami a Máltai Köztársaságot illeti, az e tagállam által benyújtott jelentés rámutat, hogy az e jelentésben említett intézkedések alkalmazásának a közlekedési ágazatra gyakorolt lehetséges hatása 51 új munkahely létrehozásától 96 munkahely megszüntetéséig terjedhet. Ráadásul ezen intézkedések alkalmazása ezenfelül 43 tehergépjárművet érintő tevékenységbeszüntetéssel jár.

47 Márpedig az ilyen hatások, még ha bizonyítást is nyernének, nem elég széles körűek ahhoz, hogy azt súlyos és helyrehozhatatlan kárnak lehessen tekinteni.

48 Ami a Bolgár Köztársaság gazdasági és szociális helyzetét illeti, a jelen végzés 44. pontjában szereplő megfontolásokból az következik, hogy azon költségnövekedés, amellyel e tagállam fuvarozóinak a vitatott intézkedés alkalmazása miatt szembe kell nézniük, önmagában nem minősül súlyos és helyrehozhatatlan kárnak, amit egyébként a Bolgár Köztársaság is elismer.

49 Ezzel szemben e költségek akkor bírnának jelentőséggel a jelen eljárás szempontjából, ha megállapítást nyerne, hogy azok olyan mértékűek, hogy szükségszerűen a bulgáriai közlekedési ágazat olyan mértékű szerkezetátalakításával járnának, ami e tagállamban a bruttó hazai termék jelentős visszaesését vagy a munkanélküliségi ráta érezhető növekedését eredményezné.

50 E tekintetben először is, anélkül hogy határozni kellene a Bolgár Köztársaság által előterjesztett, a bolgár fuvarozók által viselt költségek esetleges emelkedésére vonatkozó becslések megbízhatóságáról, kétségtelenül meg kell állapítani, hogy nem zárható ki, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása bizonyos többletköltségeket keletkeztet e fuvarozók számára, mivel az szükségszerűen azzal jár, hogy a járműveik rendszeresen visszatérnek e tagállamba.

51 Ugyanakkor önmagában az a körülmény, hogy a bolgár közlekedési ágazat számos vállalkozása kisebb méretű, e vállalkozások pénzügyi helyzetére vonatkozó pontosabb adatok hiányában nem elegendő annak bizonyítására, hogy e vállalkozások nem lennének képesek a vitatott intézkedés alkalmazásából eredő költségek viselésére, és így kénytelenek lennének tevékenységüket megszüntetni, azt más tevékenységi ágazatok felé irányítani, vagy akár más tagállamokban letelepedni.

52 Másodszor úgy tűnik, hogy a Bolgár Köztársaságnak a vitatott intézkedés gazdasági és szociális hatásaira vonatkozó érvelése lényegében az első jelentésben a bolgár közlekedési ágazatban működő vállalkozások jövedelmére, az ilyen vállalkozások tevékenységeinek megszüntetésére és a munkahelyek ezen ágazatban való megszűnésére vonatkozóan előadott előrejelzéseken alapul.

53 Mindenekelőtt meg kell azonban állapítani, hogy ez a jelentés kifejezetten úgy került bemutatásra, hogy az egy sor olyan szabály együttes alkalmazása hatásainak értékelésére irányul, amelyek többek között a járművezetők letelepedési helye szerinti tagállamba történő rendszeres visszatérésére, a járművezetők munkafeltételeire és pihenőidejére, valamint kabotázstevékenység végzésére vonatkoznak. Ennélfogva az említett jelentés nem teszi lehetővé annak meghatározását, hogy az abban leírt gazdasági és szociális változások milyen mértékben várhatók el a vitatott intézkedés alkalmazása során, és hogy elkerülhetők-e kizárólag ezen intézkedés felfüggesztése esetén.

54 Ezt követően, bár igaz, hogy az első jelentés kifejti, hogy az általa érintett intézkedések alkalmazása a bolgár közlekedési ágazat mélyreható átrendeződését eredményezi, nem jelöli meg, hogy e szerkezetátalakításnak milyen határidőn belül kell megtörténnie.

55 Végül a tevékenységüket beszüntető járművek számának és a Bulgáriában megszűnő munkahelyek számának e jelentésben elvégzett értékelése, amelyből a Bolgár Köztársaság által hivatkozott gazdasági és társadalmi következmények származnak, 57 bolgár vállalkozás által egy felmérés keretében adott válaszok kivetítésén alapul, miközben az említett jelentésből kitűnik, hogy e tagállamban a közúti árufuvarozás ágazatban 12 700 vállalkozás működik, és hogy az említett jelentés egyáltalán nem állítja, hogy a felmérésben részt vevő vállalkozások ezen ágazatban reprezentatívnak minősülnének.

56 A fentiekre tekintettel az első jelentésben szereplő elemek nem tekinthetők alkalmasnak arra, hogy kellő valószínűséggel előre láthatóvá tegyék azon gazdasági és társadalmi károknak a C-545/20. sz. ügyben folytatott eljárást befejező ítélet kihirdetését megelőző bekövetkezését, amelyekre a Bolgár Köztársaság szerint a vitatott intézkedés alkalmazása esetén sor kerül.

57 Harmadszor, a második jelentés nem terjeszt elő olyan elemeket, amelyek alátámasztanák a Bolgár Köztársaságnak a vitatott intézkedés gazdasági és szociális hatásaira vonatkozó érvelését.

58 Ellenkezőleg, e jelentés arra a következtetésre jut, hogy a kelet-európai tagállamok vállalkozásai – még a vitatott intézkedés alkalmazásával járó többletköltségekkel együtt is – továbbra is versenyelőnyt fognak élvezni a közúti árufuvarozás ágazatában, és ebből azt a következtetést vonja le, hogy valószínű, hogy az Unióban nem várható ezen ágazatban szerkezetátalakulás.

59 Ezenkívül az említett jelentés kifejti, hogy a vitatott intézkedés alkalmazásának a járművezetők foglalkoztatására gyakorolt előrelátható következményei szükségszerűen korlátozottak lesznek, mivel az Unióban nem áll rendelkezésre elegendő számú járművezető.

60 A fenti körülményekből következik, hogy a Bolgár Köztársaság által előterjesztett bizonyítékok nem elegendőek annak alátámasztására, hogy a vitatott intézkedés alkalmazásának gazdasági és szociális hatásai jellegüknél fogva előre láthatóan súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhatnak.

A vitatott intézkedésnek a belső piac működésére gyakorolt hatásairól

61 Hangsúlyozni kell, hogy a vitatott intézkedésnek a Bolgár Köztársaság által hivatkozott, a belső piac működésére gyakorolt hatásai e tagállam szerint az Unión belüli közúti árufuvarozási kínálat csökkenéséből erednek. A közúti árufuvarozási kínálat ezen csökkenése pedig abból ered, hogy ezen ágazatban számos vállalkozás beszűnteti a tevékenységét, és ezt ezen intézkedés alkalmazása idézné elő.

62 Márpedig a jelen végzés 42-60. pontjából kitűnik, hogy a Bolgár Köztársaság nem bizonyította annak előreláthatóságát, hogy a C-545/20. sz. ügyben az eljárást befejező ítélet kihirdetése előtt sor került volna ilyen tevékenység-beszűntetésre.

63 Ebből következik, hogy e tagállam a vitatott intézkedés belső piac működésére gyakorolt állítólagos hatásainak előreláthatóságát sem bizonyította.

A vitatott intézkedés környezeti hatásairól

64 Úgy tűnik, hogy a környezeti kár bekövetkezésére vonatkozó kockázat megállapítása érdekében a Bolgár Köztársaság bizonyos gázok kibocsátás-növekedésének kockázatára hivatkozik, amelyet e tagállam tekintetében az első jelentésben szereplő körülmények, az egész Unióra való tekintettel pedig a második jelentésben ismertetett adatok bizonyítanak.

65 Ami az első jelentésben a bolgár fuvarozók által a környezet veszélyeztetésének megállapítása érdekében előadott számadatokat illeti, meg kell állapítani, hogy azok csak a CO_2-kibocsátásokra vonatkoznak.

66 Ezenkívül e jelentésnek a jelen végzés 53. és 55. pontjában említett módszertani korlátai nem teszik lehetővé, hogy a vitatott intézkedés által e kibocsátásokra gyakorolt esetleges hatások értékelése során e jelentésre támaszkodjanak.

67 Egyrészt ugyanis az említett jelentés nem tartalmaz semmilyen pontosítást azt illetően, hogy az általa hivatkozott egyes intézkedések előreláthatóan milyen mértékben járulnak hozzá a CO_2-kibocsátás általa említett növekedéséhez. Másrészt, ami a vitatott intézkedés hatásait illeti, ez a növekedés feltételezhetően a nagyszámú, üres járművel megtett út megtételéből ered. Márpedig az üres járművel megtett utak előrelátható gyakoriságát, amelyen az ugyanezen

jelentésben szereplő becslés alapul, a mintába tartozó, a szóban forgó felmérésben részt vevő vállalkozások nyilatkozatai alapján határozták meg, amelyről már megállapításra került, hogy nem reprezentatív.

68 Egyébiránt a CO_2-kibocsátás növekedésének kiszámítására az első jelentésben úgy kerül sor, hogy a bolgár nemzetközi közúti árufuvarozási ágazatban használt összes tehergépjárműre számoltak üres járművel megtett utat, míg e jelentésből kitűnik, hogy az ezen ágazatba tartozó járművek 53%-a olyan tevékenységeket lát el, amelyek nyolc hétnél rövidebb fuvarozási ciklusokat foglalnak magukban, és ennek következtében nem kényszerülnek arra, hogy módosítsák jelenlegi gyakorlatukat annak érdekében, hogy megfeleljenek a vitatott intézkedésnek.

69 Ami a Bolgár Köztársaság által azon kockázat bizonyítása érdekében hivatkozott számadatokat illeti, hogy az egész Unió fuvarozói veszélyeztetik a környezetet, meg kell állapítani, hogy e tagállam nagyban támaszkodik a második jelentésben szereplő azon esetek egyikére, amely szerint a közlekedési ágazat vállalkozásai úgy fognak megfelelni a vitatott intézkedésnek, hogy ezen ágazatban nem kerül sor szerkezetátalakításra.

70 Márpedig a Bolgár Köztársaság által előadott több tény is ellentmond ezen eset megvalósulásának, amelyet a Parlament és a Tanács egyébként tisztán elméletinek tart. Így e tagállam az általa hivatkozott gazdasági és szociális jellegű kár bizonyítása érdekében azt állítja, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása esetén a fuvarozási ágazat jelentős szerkezetátalakítására van szükség. Hasonlóképpen, míg az említett tagállam előadja, hogy a bolgár fuvarozók által az ezen intézkedésnek való megfelelés érdekében a megtett utak 46%-a üres gépjárművel megtett utat tesz ki, a második jelentésben az azon esetre vonatkozó számítások, hogy nem kerül sor szerkezetátalakításra, azon az előfeltevésen alapulnak, hogy az említett intézkedésnek való megfeleléshez szükséges utak 100%-át üres járművel megtett utak képezik.

71 Meg kell továbbá jegyezni, hogy a nyolc hétnél hosszabb fuvarozási ciklusokban használt járművek számának felmérése, amely döntő jelentőséggel bír a vitatott intézkedés alkalmazásából esetlegesen eredő további kibocsátások kiszámítása tekintetében, a fuvarozók egy adott mintáján végzett felmérés során tett kijelentések kivetítésén alapul, amely mintát a második jelentés a nemzetközi közúti fuvarozási piac méretére tekintettel elégtelennek minősített.

72 E körülmények között, noha nem zárható ki, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása növelheti bizonyos gázok kibocsátását, a Bolgár Köztársaság által benyújtott dokumentumok nem teszik lehetővé e növekedés mennyiségének pontos értékelését.

73 Az említett növekedés súlyos és helyrehozhatatlan jellegét illetően meg kell állapítani, hogy – amint azt a Parlament és a Tanács hangsúlyozza – a CO_2, a NO_x és a $PM_{2,5}$ kibocsátása különös uniós jogi szabályozás tárgyát képezi.

74 Így a 2018/842 rendelet minden egyes tagállamra kötelezettségeket állapít meg az üvegházhatást okozó gázok – köztük a CO_2 – kibocsátásának korlátozására vonatkozóan, míg a 2008/50 irányelv a $PM_{2,5}$-nek való kitettség, valamint a NO_x és a $PM_{2,5}$ határértékének csökkentésére vonatkozó nemzeti célkitűzéseket ír elő.

75 Ebből következik, hogy a vitatott intézkedés – még a Bolgár Köztársaság által előadott legmagasabb számokat alapul véve is – csak a CO_2, a NO_x és a $PM_{2,5}$ kibocsátásának mérsékelt növekedését eredményezné, és ezt illetően nem bizonyított, hogy jellegénél fogva középtávon

veszélyeztetné a levegő minőségének megőrzését és a globális felmelegedés elleni küzdelmet (lásd analógia útján: a Bíróság elnökének 2003. október 2-i Bizottság kontra Ausztria végzése, C-320/03 R, EU:C:2003:543, 98. pont).

76 Ennélfogva a NO_x és a $PM_{2,5}$ kibocsátásának a Bolgár Köztársaság által hivatkozott növekedéséből eredő költségek – az Unió egészére vetített összegükre tekintettel – nem alkalmasak a Bolgár Köztársaság által hivatkozott kár súlyos jellegének bizonyítására.

77 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Bolgár Köztársaság által benyújtott bizonyítékok nem elegendőek annak bizonyításához, hogy a vitatott intézkedés alkalmazásának környezeti hatásai előre látható módon súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhatnak.

78 A fentiek összességére tekintettel megállapítható, hogy a Bolgár Köztársaság nem bizonyította, hogy a vitatott intézkedésnek a jelen végzés aláírása és a C-545/20. sz. ügyben az eljárást befejező ítélet kihirdetése közötti időszakban történő alkalmazása megfelelő szintű valószínűséggel előre látható módon súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhat, és hogy ennélfogva teljesülne a sürgősségre vonatkozó feltétel.

79 Az ideiglenes intézkedések elrendeléséhez szükséges feltételek kumulatív jellegére tekintettel tehát el kell utasítani az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet anélkül, hogy meg kellene vizsgálni a *fumus boni iurisra* és érdekek egymással szembeni mérlegelésére vonatkozó feltételeket.

80 Az eljárási szabályzat 137. cikke értelmében a költségekről az eljárást befejező ítéletben vagy végzésben kell határozni.

A fenti indokok alapján a Bíróság elnökhelyettese a következőképpen határozott:

1) A Bíróság elnökhelyettese az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet elutasítja.

2) A Bíróság elnökhelyettese a költségekről jelenleg nem határoz.

Aláírások