TEISINGUMO TEISMO PIRMININKO PAVADUOTOJO NUTARTIS

2022 m. birželio 3 d.*

„Laikinųjų apsaugos priemonių taikymas – SESV 263 straipsnis – Ieškinys, kuriuo siekiama panaikinti Sąjungos aktą – SESV 278 straipsnis – Prašymas sustabdyti šio akto vykdymą – Transportas – Reglamentas (ES) 2020/1055 – Įmonės pareiga grąžinti savo transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę – Skuba – Valstybės narės ekonominės ir socialinės padėties pablogėjimas – Žala aplinkai“

Byloje C-545/20 R

dėl 2021 m. gruodžio 13 d. pagal SESV 278 straipsnį pateikto prašymo sustabdyti vykdymą

Bulgarijos Respublika, atstovaujama M. Georgieva ir L. Zaharieva,

ieškovė,

palaikoma

Estijos Respublikos, atstovaujamos N. Grünberg ir M. Kriisa,

Latvijos Respublikos, atstovaujamos J. Davidoviča, K. Pommere ir I. Romanovska,

Lietuvos Respublikos, atstovaujamos K. Dieninio, R. Dzikovič ir V. Kazlauskaitės-Švenčionienės,

Maltos Respublikos, atstovaujama A. Buhagiar padedamo *abogado* D. Sarmiento Ramírez-Escudero,

Lenkijos Respublikos, atstovaujamos B. Majczyna,

Rumunijos, atstovaujamos L.-E. Baţagoi, E. Gane, L. Lițu ir A. Rotăreanu,

įstojusių į bylą šalių,

prieš

Europos Parlamentą, atstovaujamą I. Anagnostopoulou, O. Denkov ir R. van de Westelaken,

Europos Sąjungos Tarybą, atstovaujamą I. Gurov, A. Norberg ir L. Vétillard,

atsakovus,

* Proceso kalba: bulgarų.

palaikomus

Danijos Karalystės, atstovaujamos M. M. Søndahl Wolff,

Vokietijos Federacinės Respublikos, atstovaujamos J. Möller ir D. Klebs,

Graikijos Respublikos, atstovaujamos S. Chala,

Prancūzijos Respublikos, atstovaujamos A.-L. Desjonquères, A. Ferrand ir N. Vincent,

Italijos Respublikos, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *procuratore dello Stato* A. Lipari ir *avvocato dello Stato* G. Santini,

Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės, atstovaujamos A. Germeaux,

Nyderlandų Karalystės, atstovaujamos M. K. Bultermann ir J. Langer,

Austrijos Respublikos, atstovaujamos A. Posch ir J. Schmoll,

Švedijos Karalystės, atstovaujamos H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ir O. Simonsson,

įstojusių į bylą šalių,

TEISINGUMO TEISMO PIRMININKO PAVADUOTOJAS,

išklausęs generalinį advokatą M. Szpunar,

priima šią

Nutartį

1 Prašymu taikyti laikinąsias apsaugos priemones Bulgarijos Respublika pirmiausia prašo Teisingumo Teismo nurodyti sustabdyti 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje (OL L 249, 2020, p. 17), 1 straipsnio 3 punkto, kiek juo nustatomas 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL L 300, 2009, p. 51), 5 straipsnio 1 dalies b punktas, vykdymą, nepatenkinus šio reikalavimo – sustabdyti viso 1 straipsnio 3 punkto vykdymą, o nepatenkinus ir šio reikalavimo – sustabdyti viso Reglamento 2020/1055 vykdymą.

2 Šis prašymas pateiktas po to, kai 2020 m. spalio 23 d. ši valstybė narė pareiškė ieškinį pagal SESV 263 straipsnį dėl dalinio arba prireikus viso Reglamento 2020/1055 panaikinimo.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkte nustatyta:

„[Reglamento Nr. 1071/2009] 5 straipsnis pakeičiamas taip:

<…>

1. Siekdama įvykdyti 3 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytą reikalavimą, įmonė įsisteigimo valstybėje narėje turi:

<…>

b) organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, jog įmonės turimos transporto priemonės, kurios naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, grįžtų į vieną iš veiklos centrų toje valstybėje narėje ne vėliau kaip per aštuonias savaites nuo išvažiavimo iš jos;

<…>“

Procesas Teisingumo Teisme ir šalių reikalavimai

4 2022 m. sausio 11 d. ir vasario 3 d. Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojo sprendimais Maltos Respublikai ir Lenkijos Respublikai buvo leista įstoti į bylą palaikyti Bulgarijos Respublikos reikalavimų.

5 Bulgarijos Respublika Teisingumo Teismo prašo:

– nurodyti sustabdyti Reglamento Nr. 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto vykdymą tiek, kiek juo nustatomas Reglamento Nr. 1071/2009 5 straipsnio 1 dalies b punktas, kol bus paskelbtas sprendimas, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20,

– nepatenkinus šio reikalavimo, nurodyti sustabdyti viso Reglamento 2020/1055 1 straipsnio 3 punkto vykdymą, kol bus paskelbtas sprendimas, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20,

– nepatenkinus ir šio reikalavimo, nurodyti sustabdyti viso šio reglamento vykdymą, kol bus paskelbtas sprendimas, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20, ir

– priteisti iš Europos Parlamento ir Europos Sąjungos Tarybos bylinėjimosi išlaidas.

6 Parlamentas ir Taryba prašo Teisingumo Teismo atmesti prašymą taikyti laikinąsias apsaugos priemones ir priteisti iš Bulgarijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

Dėl prašymo taikyti laikinąsias apsaugos priemones

7 Teisingumo Teismo procedūros reglamento 160 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad prašymuose dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo turi būti nurodomas „bylos dalykas, aplinkybės, patvirtinančios skubą, ir faktiniai bei teisiniai pagrindai, *prima facie* pagrindžiantys tai, kad prašoma laikinosios apsaugos priemonė būtų paskirta“.

8 Laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas gali taikyti laikinąją apsaugos priemonę tik jei įrodyta, kad jos taikymą *prima facie* pateisina faktinės ir teisinės aplinkybės (*fumus boni juris*) ir kad ji skubi dėl to, jog siekiant, kad būtų išvengta rimtos ir nepataisomos žalos ieškovo interesams, būtina, kad ji būtų priimta ir pradėtų veikti dar prieš priimant sprendimą dėl esmės. Prireikus laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas taip pat gali pasverti esamus interesus. Šios sąlygos yra kumuliacinės, todėl prašymas taikyti laikinąsias apsaugos priemones turi būti atmestas, jei nėra tenkinama bent viena iš šių sąlygų (2020 m. balandžio 8 d. Nutarties *Komisija / Lenkija*, C-791/19 R, EU:C:2020:277, 51 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

9 Nagrinėdamas šias sąlygas, laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas turi didelę diskreciją ir, atsižvelgdamas į konkrečias bylos aplinkybes, gali laisvai nuspręsti, kaip šios sąlygos turi būti tikrinamos, taip pat šio nagrinėjimo tvarką, nes jokioje Sąjungos teisės normoje jam nenustatyta analizės sistema, pagal kurią turėtų būti vertinama būtinybė priimti laikiną sprendimą (2021 m. liepos 16 d. Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojos nutarties *ACER / Aquind*, EU: C-46/21 P-R, nepaskelbta Rink., EU:C:2021:633, 16 punktas).

10 Šiuo atveju pirmiausia reikia išnagrinėti skubos sąlygą.

Argumentai

11 Bulgarijos Respublika tvirtina, kad taikant įmonėms Reglamento Nr. 1071/2009, iš dalies pakeisto Reglamentu 2020/1055 (toliau – ginčijama priemonė), 5 straipsnio 1 dalies b punkte numatytą pareigą grąžinti transporto priemones į įsisteigimo valstybę narę bus padaryta rimtos ir nepataisomos žalos vairuotojams, atvykusiems iš Bulgarijos ir kitų Rytų Europos valstybių narių.

12 Šios žalos tikėtinumą įrodo 2019 m. spalio mėn. parengta ataskaita, atnaujinta 2020 m. vasario mėn. gavus Bulgarijos vežėjų profesinės asociacijos užsakymą (toliau – pirmoji ataskaita), ir Europos Komisijos prašymu 2021 m. vasario mėn. pateikta ataskaita (toliau – antroji ataskaita).

13 Apskritai ginčijamos priemonės taikymas, atsižvelgiant į pasiūlos ir paklausos pasidalijimą prekių vežimo paslaugų rinkoje, reiškia papildomas nepakrautų sunkvežimių keliones (toliau – kelionės be krovinio). Konkrečiau kalbant, Bulgarijos Respublika teigia, kad 46 % transporto priemonių, kurios privalės grįžti į šią valstybę narę, kad laikytųsi ginčijamos priemonės, atliks kelionę be krovinio.

14 Pirma, ši situacija gali pakenkti aplinkai ir taip sukelti žalą, kuri dėl savo pobūdžio yra nepataisoma.

15 Tokia situacija galėtų lemti papildomų 2,9 milijono tonų anglies dioksido (CO_2) išmetimą, t. y. tarptautinio krovinių vežimo keliais išmetamų teršalų kiekio padidėjimą 4,6 %. Papildomas Bulgarijos vežėjų išmetamų teršalų kiekis vertinamas 71 162 tonų CO_2, o tai reiškia, kad bendras

Bulgarijos transporto priemonių tarptautinio prekių vežimo išmetamų teršalų kiekis padidėtų 2 %. Šis papildomas išmetamo CO_2 kiekis gali trukdyti valstybėms narėms laikytis įsipareigojimų mažinti išmetamo CO_2 kiekį.

16 Be to, taikant ginčijamą priemonę, 107–619 tonų, t. y. 1,35–7,81 %, galėtų padidėti papildomo išmetamo azoto oksido (NO_x) kiekis ir 38–221 tonomis, t. y. 0,86–4,98 %, padidėtų išmetamų papildomų smulkiųjų kietųjų dalelių ($KD_{2,5}$) kiekis. Šios oro taršos sąnaudos būtų nuo 4,5 milijono iki 25,9 milijono eurų visoje Europos Sąjungoje.

17 Antra, padidėjusią sienos perėjimo punktų, esančių už Šengeno erdvės ribų, perkrovą lemtų dėl ginčijamos priemonės taikymo padidėjęs Bulgarijos vežėjų kelionių skaičius. Todėl vežėjams gali būti sunkiau laikytis pristatymo terminų ir valdyti transporto priemonių parką, o tai reiškia, kad jų klientai bus nepatenkinti ir blogės logistinis prekių pristatymo tinklas.

18 Trečia, ginčijamos priemonės taikymas sukeltų neigiamų ekonominių ir socialinių pasekmių.

19 Rytų Europos valstybėse narėse įsteigtų vežėjų veiklos sąnaudos dėl to turėtų padidėti 3 milijardais eurų, t. y. vidutiniškai 11 000 eurų už kiekvieną transporto priemonę. Be to, vežėjai netektų pajamų dėl padidėjusių kelionių be krovinio skaičiaus. Siekdami išvengti šių ginčijamos priemonės taikymo pasekmių, kai kurie vežėjai galėtų pasirinkti perkelti savo veiklą į kitas valstybes nares, ir toks perkėlimas savaime lemtų pasikartojančias ir vienkartines išlaidas.

20 Daugiau kaip 80 % sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, kurios nuolat kerta Europos sienas, priklauso mažosioms ir vidutinėms įmonėms, kurios yra ypač pažeidžiamos. Todėl, Bulgarijos Respublikos teigimu, 36 % transporto priemonių, skirtų tarptautiniam prekių vežimui, joje nutrauks savo veiklą, o tai gali turėti įtakos jos bendram vidaus produktui ir lemti 14 000 Bulgarijos tarptautinio prekių vežimo sektoriaus darbuotojų atleidimą iš darbo.

21 Dėl kai kurios iš nustatytų ekonominių pasekmių gali būti prašoma kompensacijos. Vis dėlto neaišku, ar įmonės, kurios bus priverstos nutraukti savo veiklą, ją perkelti į kitą valstybę narę nei Bulgarija arba perorientuoti į kitus veiklos sektorius, vėliau galės tęsti savo veiklą Bulgarijos transporto sektoriuje. Be to, darbuotojų, praradusių darbą, gyvenimo lygio pablogėjimas ir ekonominės padėties pablogėjimo socialinės pasekmės negalės būti ištaisyti *a posteriori*.

22 Ketvirta, kai kurių transporto įmonių veiklos nutraukimas sumažintų logistikos grandinių pajėgumus ir pakenktų tinkamam vidaus rinkos veikimui.

23 Estijos Respublika, Maltos Respublika ir Lenkijos Respublika palaiko Bulgarijos Respublikos argumentus, susijusius su žala aplinkai, ekonomikai ir socialinei tvarkai. Maltos Respublika remiasi 2020 m. lapkričio mėn. parengta ataskaita dėl šios valstybės narės padėties.

24 Parlamentas ir Taryba teigia, kad Bulgarijos Respublika neįrodė, jog taikant ginčijamą priemonę gali būti padaryta rimtos ir nepataisomos žalos prieš paskelbiant sprendimą, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20.

25 Pirma, jos kritikuoja metodologiją, taikytą rengiant pirmąją ir antrąją Bulgarijos Respublikos nurodytas ataskaitas, nes, be kita ko, jos grindžiamos nerealiomis prielaidomis, visų pirma kiek tai susiję su kelionių be krovinio apimtimi, ir jose yra ekstrapoliacijų, padarytų remiantis duomenimis, gautais iš mažai reprezentatyvių imčių.

26 Antra, vertinimai, susiję su tariama žala aplinkai, yra mažai patikimi ir iš dalies prieštaringi, o nurodytos sąnaudos nėra reikšmingos. Be to, Bulgarijos Respublika neatsižvelgė į tai, kad pagal 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį, ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 156, 2018, p. 26), valstybėms narėms taikomi įpareigojimai dėl išmetamo CO_2 kiekio, o pagal 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008, p. 1) – įsipareigojimai dėl NO_x bei $KD_{2,5}$ koncentracijos ore.

27 Trečia, vertinimai dėl sienos perėjimo punktų perkrovos yra akivaizdžiai klaidingi.

28 Ketvirta, ginčijamos priemonės taikymo sąnaudos nėra nepataisomos ir yra pervertintos, nes neatsižvelgta į tai, kad galiojančioje Sąjungos teisėje egzistuoja pareiga veiklos centrą įkurti įsisteigimo valstybėje narėje.

29 Be to, Bulgarijos Respublika neįrodė, kad galimas jos įmonių rinkos dalies praradimas yra ilgalaikis, atsižvelgiant į antrojoje ataskaitoje nurodytas transporto sektoriaus savybes. Be to, mažai tikėtina, kad sunkiasvorių transporto priemonių vairuotojai neturėtų darbo, nes Sąjungoje labai trūksta tokių vairuotojų.

30 Parlamentas priduria: kadangi Reglamentas 2020/1055 buvo priimtas prieš beveik dvejus metus, atitinkamos įmonės jau pradėjo prisitaikyti, todėl šis prašymas taikyti laikinąsias apsaugos priemones buvo pateiktas per vėlai, kad būtų išvengta ginčijamos priemonės poveikio.

Vertinimas

31 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją laikinųjų apsaugos priemonių taikymo procedūros tikslas – garantuoti būsimo galutinio sprendimo veiksmingumą, kad būtų išvengta Teisingumo Teismo užtikrinamos teisinės apsaugos spragų. Būtent siekiant šio tikslo skubą reikia vertinti atsižvelgiant į būtinybę priimti laikiną sprendimą, kad šalis, kuri prašo taikyti laikinąsias apsaugos priemones, nepatirtų rimtos ir nepataisomos žalos. Ši šalis turi įrodyti, kad ji, nenorėdama patirti tokios žalos, negali laukti, kol bus priimtas sprendimas dėl bylos esmės. Siekiant patvirtinti tokios rimtos ir nepataisomos žalos egzistavimą nereikia reikalauti absoliučiai tiksliai įrodyti, kad bus padaryta žala. Pakanka, kad šią žalą būtų galima pakankamai tiksliai numatyti (2018 m. gruodžio 17 d. Nutarties *Komisija / Lenkija*, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, 60 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

32 Pagal šią jurisprudenciją šalis, kuri prašo taikyti laikinąją apsaugos priemonę, visada turi paaiškinti ir įrodyti tikėtiną rimtos ir nepataisomos žalos atsiradimą. Laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas turi turėti konkrečią ir tikslią informaciją, pagrįstą išsamiais dokumentais, leidžiančiais išnagrinėti konkrečias pasekmes, kurių tikriausiai kiltų nesant prašomų priemonių (šiuo klausimu žr. 2021 m. balandžio 13 d. Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojos nutartį *Lietuva / Parlamentas ir Taryba*, C-541/20 R, nepaskelbtas Rink., EU:C:2021:264, 19 ir 20 punktus).

33 Taigi, šiuo atveju Bulgarijos Respublika turi įrodyti, kad ginčijamos priemonės taikymas laikotarpiu nuo šios nutarties pasirašymo iki sprendimo, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20, paskelbimo gali pakankamai tikėtinai sukelti rimtos ir nepataisomos žalos.

34 Iš prašymo taikyti laikinąsias apsaugos priemones matyti, kad ši valstybė narė remiasi žala, kylančia dėl ginčijamos priemonės poveikio sienos perėjimo punktų perkrovimui, kai kurių valstybių narių ekonominei ir socialinei padėčiai, vidaus rinkos veikimui ir aplinkai.

35 Bulgarijos Respublika gali teisėtai remtis šia įvairia žala, siekdama, kad būtų priimtos laikinosios apsaugos priemonės, nes valstybės narės yra atsakingos už nacionaliniu mastu bendraisiais laikomus interesus ir jos gali užtikrinti jų apsaugą per procedūrą dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo (2021 m. balandžio 13 d. Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojos nutarties *Lietuva / Parlamentas ir Taryba*, C-541/20 R, nepaskelbta Rink., EU:C:2021:264, 21 punktas).

36 Taigi, reikia nustatyti, ar Bulgarijos Respublikos pateikti įrodymai leidžia įrodyti, pirma, kad vienos ar kelių šių žalų atsiradimo tikimybė yra pakankamai tikėtina, ir, antra, kad tos žalos yra rimtos ir nepataisomos.

37 Šiuo klausimu reikia priminti, kad laikinųjų apsaugos priemonių taikymo procedūra nėra skirta sudėtingų ir labai prieštaringų faktinių aplinkybių tikrumui nustatyti. Laikinąsias apsaugos priemones taikantis teisėjas neturi reikiamų priemonių atlikti reikalingiems tyrimams ir daugeliu atveju būtų sunku juos atlikti laiku (2017 m. lapkričio 20 d. Nutarties *Komisija / Lenkija*, C-441/17 R, EU:C:2017:877, 54 punktas).

Dėl ginčijamos priemonės poveikio sienos perėjimo punktų perkrovimui

38 Iš antrosios ataskaitos matyti, kad norint pravažiuoti sienos perėjimo punktą reikia ilgai laukti, nepaisant to, ar taikoma ginčijama priemonė. Taigi, dėl to pailgėjusi kelionės trukmė yra vienas iš elementų, į kuriuos paprastai turi atsižvelgti kelių vežėjai, organizuodami savo operacijas.

39 Žinoma, negalima atmesti galimybės, kad, nesant atitinkamų valstybių narių priemonių, kuriomis siekiama sutrumpinti laukimo laiką sienos perėjimo punktuose, ginčijamos priemonės taikymas gali lemti šio laukimo laiko pailgėjimą ir skatinti atitinkamus krovinių vežėjus imtis papildomų priemonių, kad galėtų užtikrinti pristatymo terminų laikymąsi ir tinkamą jų transporto priemonių parko valdymą.

40 Vis dėlto tokios sąnaudos yra finansinio pobūdžio žala, kuri, išskyrus išskirtines aplinkybes, negali būti laikoma nepataisoma, nes piniginė kompensacija paprastai gali atkurti žalą patyrusio asmens padėtį, buvusią iki atsirandant žalai (2021 m. balandžio 13 d. Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojos nutarties *Lietuva / Parlamentas ir Taryba*, C-541/20 R, nepaskelbta Rink., EU:C:2021:264, 29 punktas).

41 Taigi, kadangi Bulgarijos Respublika nenurodė išskirtinių aplinkybių, susijusių su sienos perėjimo punktų perkrovimo rizika, šia rizika grindžiami argumentai negali įrodyti, kad tenkinama skubos sąlyga.

Dėl ginčijamos priemonės ekonominio ir socialinio poveikio

42 Pirmiausia reikia konstatuoti, kad ekonominių ir socialinių ginčijamos priemonės pasekmių kitose valstybėse narėse nei Bulgarijos Respublika, kuriomis remiasi ši valstybė narė ir jos reikalavimus palaikančios įstojusios į bylą valstybės narės, buvimo šiuo atveju negali pakakti, kad būtų galima teigti, jog yra tikėtinas rimtos ir nepataisomos žalos atsiradimas.

43 Visų pirma, nors Bulgarijos Respublika bendrai nurodo kitų valstybių narių patiriamą žalą, tikslesni duomenys, kuriais ji grindžia savo argumentus, bendrai susiję tik su Bulgarijos įmonių padėtimi.

44 Tiesa, Bulgarijos Respublika mini papildomas sąnaudas, kurių kitų valstybių narių vežėjai patirtų dėl ginčijamos priemonės taikymo. Vis dėlto, atsižvelgiant į šios nutarties 40 punkte primintą teismo praktiką, šios papildomos sąnaudos savaime negali būti laikomos rimta ir nepataisoma žala.

45 Be to, nors Estijos Respublika ir Lenkijos Respublika nurodo ginčijamos priemonės ekonominį ir socialinį poveikį jų teritorijose, jos nepateikia jokių įrodymų, kurie patvirtintų šio poveikio realumą.

46 Galiausiai Maltos Respublikos pateiktoje ataskaitoje nurodyta, kad šioje ataskaitoje minimų priemonių taikymas gali turėti poveikį transporto sektoriui, nes vietoj sukurtos 51 naujos darbo vietos bus panaikintos 96 darbo vietos. Be to, jų taikymas reikštų daugiausiai 43 sunkvežimius apimančios veiklos nutraukimą.

47 Vis dėlto toks poveikis, net jei būtų įrodytas, nėra pakankamas, kad jį būtų galima laikyti darančiu rimtą ir nepataisomą žalą.

48 Kiek tai susiję su Bulgarijos Respublikos ekonomine ir socialine padėtimi, iš šios nutarties 44 punkte pateiktų argumentų matyti, kad sąnaudų, kurias dėl ginčijamos priemonės taikymo patirtų šios valstybės narės vežėjai, padidėjimas savaime nesudaro rimtos ir nepataisomos žalos, o tai, beje, pripažįsta ir Bulgarijos Respublika.

49 Vis dėlto šios sąnaudos turėtų reikšmės šioje byloje, jei būtų nustatyta, kad jos yra tokios didelės, kad neišvengiamai reikėtų reorganizuoti transporto sektorių Bulgarijoje, ir šioje valstybėje narėje gerokai sumažėtų bendrasis vidaus produktas arba padidėtų nedarbo lygis.

50 Pirma, nesant reikalo priimti sprendimo dėl Bulgarijos Respublikos pateiktų vertinimų, kad gali padidėti jos vežėjų patiriamos sąnaudos, patikimumo, reikia konstatuoti, kad negalima atmesti galimybės, jog dėl ginčijamos priemonės taikymo šie vežėjai patirs tam tikrų papildomų sąnaudų, nes ji neišvengiamai lemia jų transporto priemonių nuolatinį grįžimą į šią valstybę narę.

51 Vis dėlto vien to, kad daug Bulgarijos transporto sektoriaus įmonių yra nedidelės, nesant tikslesnių duomenų apie šių įmonių finansinę padėtį, nepakanka įrodyti, kad jos negalėtų padengti sąnaudų, atsirandančių dėl ginčijamos priemonės taikymo, ir kad jos būtų priverstos nutraukti veiklą, perorientuoti ją į kitus veiklos sektorius ar net steigtis kitose valstybėse narėse.

52 Antra, Bulgarijos Respublikos argumentai, susiję su ginčijamos priemonės ekonominiu ir socialiniu poveikiu, iš esmės grindžiami pirmojoje ataskaitoje pateiktomis prognozėmis dėl Bulgarijos transporto sektoriaus įmonių pajamų, jų veiklos nutraukimo ir darbo vietų panaikinimo šiame sektoriuje.

53 Vis dėlto visų pirma reikia konstatuoti, kad ši ataskaita aiškiai pateikta siekiant įvertinti kelių taisyklių, susijusių, be kita ko, su nuolatiniu vairuotojų grįžimu į įsisteigimo valstybę narę, vairuotojų darbo ir poilsio sąlygomis bei kabotažo vykdymu, bendro taikymo pasekmes. Todėl ši ataskaita neleidžia nustatyti, kiek joje aprašyti ekonominiai ir socialiniai pokyčiai yra susiję su ginčijamos priemonės taikymu ir jų galima išvengti sustabdžius būtent šią priemonę.

54 Be to, nors tiesa, kad pirmojoje ataskaitoje nurodyta, kad joje numatytų priemonių taikymas sukels didelį Bulgarijos transporto sektoriaus restruktūrizavimą, joje nenurodyta, per kiek laiko jis turi įvykti.

55 Galiausiai šioje ataskaitoje pateiktas transporto priemonių, kurios nutrauks savo veiklą, ir darbo vietų, kurios bus panaikintos Bulgarijoje, dėl ko kils ekonominių ir socialinių pasekmių, kurias nurodo Bulgarijos Respublika, skaičiaus vertinimas grindžiamas 57 Bulgarijos įmonių pateiktų atsakymų į anketą ekstrapoliacija, nors iš tos ataskaitos matyti, kad šioje valstybėje narėje krovinių vežimo keliais sektoriuje veikia 12 700 įmonių, ir joje niekur nėra teigiama, jog tyrime dalyvavusios įmonės sudaro reprezentatyvią šio sektoriaus imtį.

56 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pirmojoje ataskaitoje pateiktos aplinkybės negali būti laikomos galinčiomis pakankamai tikėtinai įrodyti, kad iki sprendimo, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20, paskelbimo taikant ginčijamą priemonę bus padaryta ekonominės ir socialinės žalos, kuria remiasi Bulgarijos Respublika.

57 Trečia, antrojoje ataskaitoje nėra elementų, pagrindžiančių Bulgarijos Respublikos argumentus dėl ginčijamos priemonės ekonominio ir socialinio poveikio.

58 Priešingai, šioje ataskaitoje daroma išvada, kad net ir atsižvelgiant į papildomas sąnaudas, kurias lemtų ginčijamos priemonės taikymas, Rytų Europos valstybių narių įmonės išsaugos konkurencinį pranašumą krovinių vežimo keliais sektoriuje, vadinasi, tikėtina, kad šis sektorius nebus restruktūrizuojamas Sąjungoje.

59 Be to, toje ataskaitoje nurodyta, kad galimos ginčijamos priemonės taikymo pasekmės vairuotojų galimybei įsidarbinti neišvengiamai bus ribotos dėl nepakankamo vairuotojų skaičiaus Sąjungoje.

60 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Bulgarijos Respublikos pateiktų įrodymų nepakanka įrodyti, jog ekonominis ir socialinis ginčijamos priemonės taikymo poveikis tikėtinai gali lemti rimtos ir nepataisomos žalos atsiradimą.

Dėl ginčijamos priemonės poveikio vidaus rinkos veikimui

61 Reikia pabrėžti, kad ginčijamos priemonės poveikis vidaus rinkos veikimui, kurį nurodo Bulgarijos Respublika, jos teigimu, atsiranda sumažėjus krovinių vežimo keliais pasiūlai Sąjungoje. Šį krovinių vežimo keliais pasiūlos sumažėjimą esą lemtų tai, kad daug šio veiklos sektoriaus įmonių nutrauktų veiklą dėl šios priemonės taikymo.

62 Iš šios nutarties 42–60 punktų matyti, kad Bulgarijos Respublika neįrodė, jog prieš paskelbiant sprendimą, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20, toks veiklos nutraukimas yra tikėtinas.

63 Vadinasi, ši valstybė narė taip pat neįrodė tikėtino tariamo ginčijamos priemonės poveikio vidaus rinkos veikimui.

Dėl ginčijamos priemonės poveikio aplinkai

64 Atrodo, kad siekdama įrodyti žalos aplinkai atsiradimo riziką Bulgarijos Respublika nurodo tam tikrų išmetamų dujų kiekio padidėjimo riziką, kuri šioje valstybėje narėje įrodoma pirmojoje ataskaitoje pateiktais duomenimis, o visoje Sąjungoje – antrojoje ataskaitoje pateiktais duomenimis.

65 Kalbant apie pirmojoje ataskaitoje siekiant įrodyti Bulgarijos vežėjų galimai daromą žalą aplinkai pateiktus skaičius, reikia pažymėti, kad jie susiję tik su CO_2 išmetimu.

66 Be to, šios nutarties 53 ir 55 punktuose nurodytos šios ataskaitos metodologinės ribinės vertės neleidžia ja remtis vertinant galimą ginčijamos priemonės poveikį šių teršalų išmetimui.

67 Pirma, šioje ataskaitoje nėra jokios informacijos apie numatomą kiekvienos iš joje nurodytų priemonių prisidėjimą prie išmetamo CO_2 kiekio padidėjimo. Antra, kalbant apie ginčijamos priemonės poveikį, pažymėtina, kad šį padidėjimą turėtų lemti didelis skaičius kelionių be krovinio. Vis dėlto numatomas kelionių be krovinio dažnumas, kuriuo grindžiamas toje ataskaitoje pateiktas vertinimas, buvo nustatytas remiantis apklausoje dalyvavusių įmonių atrinktų bendrovių, kurių imties reprezentatyvumo trūkumas jau buvo konstatuotas, pareiškimais.

68 Be to, pirmojoje ataskaitoje išmetamo CO_2 kiekio padidėjimas apskaičiuojamas darant prielaidą, kad visi sunkvežimiai, naudojami Bulgarijos tarptautinio prekių vežimo keliais sektoriuje, vykdys keliones be krovinio, nors iš šios ataskaitos matyti, kad 53 % šio sektoriaus transporto priemonių yra priskirtos prie veiklos, susijusios su trumpesniais nei aštuonių savaičių vežimo ciklais, todėl jos neturi keisti savo dabartinės praktikos, kad galėtų laikytis ginčijamos priemonės.

69 Dėl skaičių, kuriais Bulgarijos Respublika remiasi siekdama įrodyti, kad visos Sąjungos vežėjai gali padaryti žalos aplinkai, reikia konstatuoti, kad ši valstybė narė iš esmės remiasi viena iš antrojoje ataskaitoje nurodytų prielaidų, pagal kurią transporto sektoriaus įmonės laikysis ginčijamos priemonės, tačiau šis sektorius liks nereorganizuotas.

70 Daugelis Bulgarijos Respublikos pateiktų įrodymų prieštarauja šiai prielaidai, kurią Parlamentas ir Taryba, beje, laiko tik teorine. Siekdama nustatyti ekonominę ir socialinę žalą, kuria remiasi ši valstybė narė, ji teigia, kad ginčijamos priemonės taikymo atveju transporto sektorius turi būti iš pagrindų reorganizuotas. Be to, nors ši valstybė narė teigia, kad 46 % Bulgarijos vežėjų kelionių, siekiant laikytis šios priemonės, bus kelionės be krovinio, antrojoje ataskaitoje pateikti skaičiavimai, susiję su tuo, kad restruktūrizavimas nebus atliktas, grindžiami prielaida, kad 100 % kelionių, atliekamų siekiant laikytis šios priemonės, bus kelionės be krovinio.

71 Be to, reikia pažymėti, kad transporto priemonių, dalyvaujančių ilgesniuose nei aštuonių savaičių vežimo cikluose, skaičiaus vertinimas, kuris yra lemiamas apskaičiuojant papildomą išmetamų teršalų kiekį dėl ginčijamos priemonės taikymo, grindžiamas pareiškimų, gautų apklausus vežėjų imtį, kuri antrojoje ataskaitoje apibūdinta kaip nepakankama atsižvelgiant į tarptautinio kelių transporto rinkos dydį, ekstrapoliacija.

72 Tokiomis aplinkybėmis, nors negalima atmesti galimybės, kad ginčijamos priemonės taikymas gali padidinti kai kurių dujų išmetimą, Bulgarijos Respublikos pateikti dokumentai neleidžia tiksliai įvertinti šio padidėjimo masto.

73 Dėl dujų išmetimo padidėjimo daromos žalos rimtumo ir nepataisomumo reikia pažymėti, kad, kaip pabrėžia Parlamentas ir Taryba, CO_2, NO_x ir $KD_{2,5}$ išmetimui taikomi specialūs Sąjungos teisės aktai.

74 Reglamente 2018/842 nustatyti įpareigojimai kiekvienai valstybei narei dėl išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų, įskaitant CO_2, kiekio apribojimo, o Direktyvoje 2008/50 numatyti nacionaliniai tikslai mažinti $KD_{2,5}$ poveikį, taip pat NO_x ir $KD_{2,5}$ ribines vertes.

75 Iš to matyti, kad net remiantis didžiausiais Bulgarijos Respublikos nurodytais skaičiais ginčijamos priemonės taikymas lemtų tik nedidelį išmetamų CO_2, NO_x ir $KD_{2,5}$ kiekio padidėjimą, ir nėra įrodyta, kad dėl jo vidutiniu laikotarpiu galėtų kilti pavojus siekiui išsaugoti oro kokybę ir kovai su visuotiniu atšilimu (pagal analogiją žr. 2003 m. spalio 2 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutarties *Komisija / Austrija*, C-320/03 R, EU:C:2003:543, 98 punktą).

76 Visais kitais atžvilgiais Bulgarijos Respublikos nurodytos sąnaudos dėl padidėjusių išmetamų NO_x ir $KD_{2,5}$ kiekių, turint omenyje jų dydį visoje Sąjungoje, negali įrodyti, kad Bulgarijos Respublikos nurodyta žala yra rimta.

77 Taigi, reikia konstatuoti, kad Bulgarijos Respublikos pateiktų įrodymų nepakanka nustatyti, kad ginčijamos priemonės taikymo poveikis aplinkai gali tikėtinai sukelti rimtą ir nepataisomą žalą.

78 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, matyti, kad Bulgarijos Respublika neįrodė, jog ginčijamos priemonės taikymas laikotarpiu nuo šios nutarties pasirašymo iki sprendimo, kuriuo užbaigiamas procesas byloje C-545/20, paskelbimo gali pakankamai tikėtinai sukelti rimtą ir nepataisomą žalą ir kad yra tenkinama skubos sąlyga.

79 Atsižvelgiant į tai, kad laikinųjų apsaugos priemonių taikymo sąlygos yra kumuliacinės, prašymą taikyti laikinąsias apsaugos priemones reikia atmesti, nesant reikalo nagrinėti sąlygų, susijusių su *fumus boni juris* ir interesų palyginimu.

80 Pagal Procedūros reglamento 137 straipsnį bylinėjimosi išlaidų klausimas sprendžiamas sprendime arba nutartyje, kuriais užbaigiamas procesas.

Remdamasi šiais motyvais, Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojas nutaria:

1. Atmesti prašymą taikyti laikinąsias apsaugos priemones.

2. Atidėti bylinėjimosi išlaidų klausimo nagrinėjimą.

Parašai.