Συλλογή της Νομολογίας

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 3ης Ιουνίου 2022*

«Ασφαλιστικά μέτρα – Άρθρο 263 ΣΛΕΕ – Προσφυγή με αίτημα την ακύρωση πράξης της Ένωσης – Άρθρο 278 ΣΛΕΕ – Αίτηση αναστολής εκτέλεσης της πράξης αυτής – Μεταφορές – Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055 – Υποχρέωση της επιχείρησης να επιστρέφει τα οχήματά της στο κράτος μέλος εγκατάστασης – Επείγον – Επιδείνωση της οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης κράτους μέλους – Περιβαλλοντική ζημία»

Στην υπόθεση C-545/20 R,

με αντικείμενο αίτηση αναστολής εκτελέσεως δυνάμει του άρθρου 278 ΣΛΕΕ, που υποβλήθηκε στις 13 Δεκεμβρίου 2021,

Δημοκρατία της Βουλγαρίας, εκπροσωπούμενη από τις M. Georgieva και L. Zaharieva,

αιτούσα,

υποστηριζόμενη από:

τη **Δημοκρατία της Εσθονίας**, εκπροσωπούμενη από τις N. Grünberg και M. Kriisa,

τη **Δημοκρατία της Λεττονίας**, εκπροσωπούμενη από τις J. Davidoviča, K. Pommere και I. Romanovska,

τη **Δημοκρατία της Λιθουανίας**, εκπροσωπούμενη από τους K. Dieninis και R. Dzikovič και τη V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

τη **Δημοκρατία της Μάλτας**, εκπροσωπούμενη από τον A. Buhagiar, επικουρούμενο από τον D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

τη **Δημοκρατία της Πολωνίας**, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

τη **Ρουμανία**, εκπροσωπούμενη από τις L.-E. Baţagoi, E. Gane, L. Liţu και A. Rotăreanu,

παρεμβαίνουσες,

κατά

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εκπροσωπούμενου από την I. Αναγνωστοπούλου και τους O. Denkov και R. van de Westelaken,

* Γλώσσα διαδικασίας: η βουλγαρική.

Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενου από τους I. Gurov και A. Norberg και την L. Vétillard,

καθών,

υποστηριζόμενων από:

το **Βασίλειο της Δανίας**, εκπροσωπούμενο από την M. Søndahl Wolff,

την **Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας**, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller και D. Klebs,

την **Ελληνική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από τη Σ. Χαλά,

τη **Γαλλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από την A.-L. Desjonquères, τον A. Ferrand και την N. Vincent,

την **Ιταλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον A. Lipari, procuratore dello Stato, και τον G. Santini, avvocato dello Stato,

το **Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου**, εκπροσωπούμενο από τον A. Germeaux,

το **Βασίλειο των Κάτω Χωρών**, εκπροσωπούμενο από την M. K. Bulterman και τον J. Langer,

τη **Δημοκρατία της Αυστρίας**, εκπροσωπούμενη από τον A. Posch και την J. Schmoll,

το **Βασίλειο της Σουηδίας**, εκπροσωπούμενο από τις H. Eklinder και C. Meyer-Seitz και τους A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev και O. Simonsson,

παρεμβαίνοντες,

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα M. Szpunar,

εκδίδει την ακόλουθη

Διάταξη

1 Με την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας ζητεί από το Δικαστήριο να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως, κυρίως, του άρθρου 1, σημείο 3, του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1055 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012, με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 2020, L 249, σ. 17), καθόσον αυτό εισάγει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την

κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2009, L 300, σ. 51), επικουρικώς δε, την αναστολή εκτελέσεως του ανωτέρω άρθρου 1, σημείο 3, στο σύνολό του ή, όλως επικουρικώς, του κανονισμού 2020/1055 στο σύνολό του.

2 Η αίτηση υποβλήθηκε μετά από την άσκηση προσφυγής από το εν λόγω κράτος μέλος, στις 23 Οκτωβρίου 2020, δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ, με αίτημα τη μερική ή, ενδεχομένως, την ολική ακύρωση του κανονισμού 2020/1055.

Το νομικό πλαίσιο

3 Το άρθρο 1, σημείο 3, του κανονισμού 2020/1055 ορίζει τα εξής:

«Το άρθρο 5 [του κανονισμού 1071/2009] αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

[…]

1. Για να πληροί την απαίτηση του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α), στο κράτος μέλος εγκατάστασης μια επιχείρηση πρέπει:

[…]

β) να οργανώνει τη δραστηριότητα του στόλου οχημάτων της κατά τρόπο ώστε τα οχήματα που είναι στη διάθεση της επιχείρησης και χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές να επιστρέφουν σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα στο εν λόγω κράτος μέλος τουλάχιστον εντός οκτώ εβδομάδων αφότου έφυγαν από αυτό·

[…]».

Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου και τα αιτήματα των διαδίκων

4 Με αποφάσεις του Αντιπροέδρου του Δικαστηρίου της 11ης Ιανουαρίου και της 3ης Φεβρουαρίου 2022, επετράπη στη Δημοκρατία της Μάλτας και στη Δημοκρατία της Πολωνίας να παρέμβουν υπέρ της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας.

5 Η Δημοκρατία της Βουλγαρίας ζητεί από το Δικαστήριο:

– να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως του άρθρου 1, σημείο 3, του κανονισμού 2020/1055, καθόσον αυτό εισάγει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού αριθ. 1071/2009, έως την έκδοση της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20·

– επικουρικώς, να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως του άρθρου 1, σημείο 3, του κανονισμού 2020/1055, στο σύνολό του έως την έκδοση της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20·

– όλως επικουρικώς, να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως του κανονισμού αυτού στο σύνολό του έως την έκδοση της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20 και

– να καταδικάσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα δικαστικά έξοδα.

6 Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ζητούν από το Δικαστήριο να απορρίψει την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων και να καταδικάσει τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας στα δικαστικά έξοδα.

Επί της αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων

7 Το άρθρο 160, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου ορίζει ότι οι αιτήσεις προσωρινών μέτρων προσδιορίζουν «το αντικείμενο της διαφοράς, τα περιστατικά από τα οποία προκύπτει το επείγον της υποθέσεως, καθώς και τους πραγματικούς και νομικούς ισχυρισμούς που δικαιολογούν, εκ πρώτης όψεως, τη λήψη του προσωρινού μέτρου το οποίο ζητείται».

8 Επομένως, προσωρινό μέτρο μπορεί να διαταχθεί από τον δικαστή των ασφαλιστικών μέτρων μόνον εφόσον αποδειχθεί ότι η λήψη του δικαιολογείται εκ πρώτης όψεως βάσει των προβαλλόμενων πραγματικών και νομικών ισχυρισμών (fumus boni juris) και ότι το μέτρο αυτό είναι επείγον, υπό την έννοια ότι είναι αναγκαίο, προκειμένου να αποτραπεί σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία των συμφερόντων του αιτούντος, να διαταχθεί και να παραγάγει τα αποτελέσματά του πριν από την έκδοση της απόφασης επί της κύριας δίκης. Ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων προβαίνει επίσης, κατά περίπτωση, στη στάθμιση των εμπλεκόμενων συμφερόντων. Οι προϋποθέσεις αυτές πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς, οπότε η αίτηση λήψεως προσωρινών μέτρων απορρίπτεται σε περίπτωση κατά την οποία δεν πληρούται μία εκ των προϋποθέσεων αυτών (διάταξη της 8ης Απριλίου 2020, Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-791/19 R, EU:C:2020:277, σκέψη 51 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

9 Στο πλαίσιο της εξέτασης των εν λόγω προϋποθέσεων, ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως και παραμένει ελεύθερος να καθορίσει, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων της συγκεκριμένης υπόθεσης, τον τρόπο με τον οποίο θα διακριβωθεί αν πληρούνται οι διάφορες προϋποθέσεις αυτές, καθώς και τη σειρά της εν λόγω εξέτασης, δεδομένου ότι κανένας κανόνας του δικαίου της Ένωσης δεν του επιβάλλει να ακολουθήσει προκαθορισμένο διάγραμμα ανάλυσης προκειμένου να εκτιμήσει την ανάγκη προσωρινής ρύθμισης (διάταξη της Αντιπροέδρου του Δικαστηρίου, της 16ης Ιουλίου 2021, ACER κατά Aquind, C-46/21 P-R, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:633, σκέψη 16).

10 Εν προκειμένω, πρέπει να εξεταστεί κατ' αρχάς η προϋπόθεση περί επείγοντος χαρακτήρα.

Επιχειρηματολογία

11 Η Δημοκρατία της Βουλγαρίας υποστηρίζει ότι η εφαρμογή της υποχρέωσης μιας επιχείρηση να οργανώνει τη δραστηριότητά της ώστε να επιστρέφουν τα οχήματά της στο κράτος μέλος εγκατάστασής της, η οποία προβλέπεται από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 1071/2009, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 2020/1055 (στο εξής: επίδικο μέτρο), θα προκαλέσει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία στους οδηγούς που προέρχονται τόσο από τη Βουλγαρία όσο και από άλλα κράτη μέλη της Ανατολικής Ευρώπης.

12 Κατά την άποψη της αιτούσας, το προβλέψιμο της ζημίας αυτής αποδεικνύεται από έκθεση η οποία καταρτίστηκε τον Οκτώβριο του 2019 και επικαιροποιήθηκε τον Φεβρουάριο του 2020 κατόπιν παραγγελίας βουλγαρικής ένωσης επαγγελματιών του κλάδου οδικών μεταφορών (στο εξής: πρώτη έκθεση), καθώς και από έκθεση που καταρτίστηκε τον Φεβρουάριο του 2021 κατόπιν της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (στο εξής: δεύτερη έκθεση).

13 Κατά τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας, γενικώς, λόγω της κατανομής της προσφοράς και της ζήτησης στην αγορά των υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων, η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου συνεπάγεται την εκτέλεση πρόσθετων διαδρομών από φορτηγά που δεν μεταφέρουν φορτίο (στο εξής: διαδρομές χωρίς φορτίο). Ειδικότερα, κατά την ίδια, ότι το 46 % των οχημάτων που θα πρέπει να επιστρέφουν στο εν λόγω κράτος μέλος για να συμμορφωθούν προς το επίμαχο μέτρο θα πραγματοποιούν το ταξίδι τους χωρίς φορτίο.

14 Πρώτον, όπως ισχυρίζεται η αιτούσα, η κατάσταση αυτή είναι ικανή να βλάψει το περιβάλλον, προκαλώντας, επομένως, ζημία η οποία είναι, ως εκ της φύσεώς της, ανεπανόρθωτη.

15 Συγκεκριμένα, κατά την αιτούσα, η εν λόγω κατάσταση δύναται να έχει ως συνέπεια την εκπομπή 2,9 εκατομμυρίων επιπλέον τόνων διοξειδίου του άνθρακα (CO_2), ήτοι αύξηση κατά 4,6 % των εκπομπών από τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι πρόσθετες εκπομπές από οχήματα των Βούλγαρων μεταφορέων εκτιμώνται σε 71 162 τόνους CO_2, πράγμα που σημαίνει αύξηση κατά 2 % των συνολικών εκπομπών των βουλγαρικών οχημάτων που προορίζονται για διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων. Αυτές οι επιπλέον εκπομπές CO_2 είναι ικανές να διακυβεύσουν την τήρηση, από τα κράτη μέλη, των υποχρεώσεών τους για τον περιορισμό των σχετικών εκπομπών.

16 Επιπλέον, κατά την άποψη της αιτούσας, η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου μπορεί να οδηγήσει, αφενός, σε επιπλέον εκπομπές 107 έως 619 τόνων οξειδίου του αζώτου (NO_x), ήτοι σε αύξηση από 1,35 % έως 7,81 % των εκπομπών αυτών, και, αφετέρου, σε επιπλέον εκπομπές 38 έως 221 τόνων λεπτών σωματιδίων ($ΑΣ_{2,5}$), ήτοι σε αύξηση από 0,86 % έως 4,98 % των συγκεκριμένων εκπομπών. Το κόστος αυτής της ατμοσφαιρικής ρύπανσης υπολογίζεται μεταξύ 4,5 εκατομμυρίων και 25,9 εκατομμυρίων ευρώ σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

17 Δεύτερον, η αιτούσα ισχυρίζεται ότι η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου θα οδηγήσει σε αύξηση του αριθμού των διαδρομών που εκτελούν οι Βούλγαροι μεταφορείς, γεγονός που με τη σειρά του συνεπάγεται την αυξημένη συμφόρηση στα συνοριακά σημεία διέλευσης εκτός του χώρου Σένγκεν. Κατά συνέπεια, ενδέχεται να καταστεί δυσχερέστερη η τήρηση από τους μεταφορείς αυτούς των προθεσμιών παράδοσης και η διαχείριση του στόλου οχημάτων που διαθέτουν, πράγμα που θα σημαίνει τη μη ικανοποίηση των πελατών τους και την υποβάθμιση των δικτύων διανομής υλικοτεχνικής υποδομής.

18 Τρίτον, κατά την αιτούσα, η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου επισύρει δυσμενείς οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες.

19 Ειδικότερα, κατά την άποψη της αιτούσας, το λειτουργικό κόστος για τους μεταφορείς οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι σε κράτη μέλη της ανατολικής Ευρώπης θα αυξηθεί στο ποσό των 3 δισεκατομμυρίων ευρώ, ήτοι κατά μέσο όρο 11 000 ευρώ ανά όχημα. Επιπλέον, οι μεταφορείς αυτοί θα υποστούν απώλεια εσόδων λόγω του πολλαπλασιασμού των διαδρομών χωρίς φορτίο. Προκειμένου να αποφύγουν τα εν λόγω αποτελέσματα από την εφαρμογή του επίμαχου μέτρου, ορισμένοι μεταφορείς ενδέχεται να επιλέξουν να μεταφέρουν τη δραστηριότητά τους σε άλλα κράτη μέλη και η μεταφορά αυτή θα συνεπάγεται και η ίδια τακτικές και εφάπαξ δαπάνες.

20 Κατά τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας, άνω του 80 % των βαρέων φορτηγών οχημάτων που διέρχονται τακτικά τα ευρωπαϊκά σύνορα ανήκουν σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευάλωτες. Κατά συνέπεια, στο ανωτέρω κράτος μέλος, ποσοστό 36 % των οχημάτων που προορίζονται για διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων θα παύσουν τη δραστηριότητά τους, γεγονός που θα έχει επιπτώσεις στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν του εν λόγω κράτους μέλους και μπορεί να οδηγήσει στην κατάργηση των θέσεων απασχόλησης 14 000 μισθωτών του βουλγαρικού κλάδου διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων.

21 Σύμφωνα με την αιτούσα, για ορισμένες από τις οικονομικές συνέπειες που επισημάνθηκαν μπορεί ενδεχομένως να χορηγηθεί αποζημίωση. Αντιθέτως, δεν είναι βέβαιο ότι οι επιχειρήσεις που θα αναγκαστούν να παύσουν τη δραστηριότητά τους, να τη μεταφέρουν σε άλλο κράτος μέλος εκτός Βουλγαρίας ή να την κατευθύνουν σε άλλους τομείς δραστηριότητας θα μπορούν αργότερα να αναλάβουν τη δραστηριότητά τους στον τομέα των μεταφορών στη Βουλγαρία. Ομοίως, η υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των μισθωτών που απώλεσαν την εργασία τους και οι κοινωνικές συνέπειες που θα προκαλέσει η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης δεν μπορούν να αποκατασταθούν εκ των υστέρων.

22 Τέταρτον, η αιτούσα ισχυρίζεται ότι η παύση της δραστηριότητας ορισμένων επιχειρήσεων μεταφορών μειώνει τις δυνατότητες των εφοδιαστικών αλυσίδων και θίγει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

23 Η Δημοκρατία της Εσθονίας, η Δημοκρατία της Μάλτας και η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζουν την επιχειρηματολογία της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας όσον αφορά τον κίνδυνο να προκληθεί περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική ζημία. Η Δημοκρατία της Μάλτας επικαλείται συναφώς έκθεση που συντάχθηκε τον Νοέμβριο του 2020 σχετικά με την κατάσταση του εν λόγω κράτους μέλους.

24 Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υποστηρίζουν ότι η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν απέδειξε ότι σε περίπτωση εφαρμογής του επίμαχου μέτρου υπάρχει κίνδυνος να επέλθει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία πριν από την έκδοση της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20.

25 Πρώτον, τα καθών επικρίνουν τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε κατά την κατάρτιση της πρώτης και της δεύτερης έκθεσης τις οποίες επικαλείται η Δημοκρατία της Βουλγαρίας, καθόσον αυτές στηρίζονται, μεταξύ άλλων, σε μη ρεαλιστικές υποθέσεις, ιδίως όσον αφορά τον όγκο των διαδρομών χωρίς φορτίο, και συνεπάγονται κατά προβολήν υπολογισμούς βάσει στοιχείων προερχόμενων από μη αντιπροσωπευτικά δείγματα.

26 Δεύτερον, τα καθών ισχυρίζονται ότι οι εκτιμήσεις όσον αφορά την προβαλλόμενη περιβαλλοντική ζημία είναι ελάχιστα αξιόπιστες και εν μέρει αντιφατικές, ενώ οι προβαλλόμενες δαπάνες δεν είναι σημαντικές. Επιπλέον, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι τα κράτη μέλη υπέχουν υποχρεώσεις, αφενός, όσον αφορά τις εκπομπές CO_2, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/842 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, σχετικά με τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030, στο πλαίσιο της συμβολής στη δράση για το κλίμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που απορρέουν από τη συμφωνία του Παρισιού και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 (ΕΕ 2018, L 156, σ. 26), και αφετέρου, όσον αφορά τις συγκεντρώσεις NO_x καθώς και $ΑΣ_{2,5}$ στον αέρα, σύμφωνα με την οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ 2008, L 152, σ. 1).

27 Τρίτον, τα καθών ισχυρίζονται ότι οι εκτιμήσεις που προβλήθηκαν όσον αφορά τη συμφόρηση στα συνοριακά σημεία διέλευσης είναι προδήλως εσφαλμένες.

28 Τέταρτον, κατά την άποψη των καθών, οι δαπάνες που προκύπτουν από την εφαρμογή του επίμαχου μέτρου δεν προκαλούν ανεπανόρθωτη ζημία και είναι υπερκοστολογημένες, καθόσον δεν ελήφθη υπόψη η πρόβλεψη, στην ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης, της υποχρέωσης η οποία βαρύνει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων να έχουν το κέντρο των επιχειρήσεών τους στο κράτος μέλος εγκατάστασής τους.

29 Επιπλέον, τα καθών ισχυρίζονται ότι η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι οι ενδεχόμενες απώλειες μεριδίων αγοράς των βουλγαρικών επιχειρήσεων θα διαρκέσουν σε βάθος χρόνου, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών του τομέα των μεταφορών τα οποία προκύπτουν από τη δεύτερη έκθεση. Επιπροσθέτως, είναι απίθανο οι οδηγοί βαρέων οχημάτων να βρεθούν χωρίς εργασία, δεδομένου ότι υπάρχει σημαντική έλλειψη τέτοιων οδηγών εντός της Ένωσης.

30 Το Κοινοβούλιο προσθέτει ότι οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις έχουν ήδη αρχίσει να προσαρμόζονται, δεδομένου ότι ο κανονισμός 2020/1055 εκδόθηκε σχεδόν προ διετίας, και ότι, επομένως, η κρινόμενη αίτηση ασφαλιστικών μέτρων υποβλήθηκε πολύ αργά για αποτραπεί το ενδεχόμενο να παραγάγει το επίδικο μέτρο τα αποτελέσματά του.

Εκτίμηση

31 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, σκοπός της διαδικασίας ασφαλιστικών μέτρων είναι η διασφάλιση της πλήρους αποτελεσματικότητας της μελλοντικής οριστικής απόφασης, προκειμένου να αποφεύγονται τα κενά στην έννομη προστασία που παρέχει το Δικαστήριο. Προς επίτευξη του σκοπού αυτού, ο επείγων χαρακτήρας πρέπει να εκτιμάται σε σχέση με την ανάγκη έκδοσης προσωρινής απόφασης, προκειμένου να αποτραπεί η πρόκληση σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας στον διάδικο που ζητεί την προσωρινή προστασία. Στον διάδικο αυτόν απόκειται να αποδείξει ότι δεν είναι δυνατόν να αναμείνει την έκβαση της κύριας δίκης χωρίς να υποστεί ζημία τέτοιου χαρακτήρα. Για να αποδειχθεί η ύπαρξη τέτοιας σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας δεν απαιτείται να αποδειχθεί με απόλυτη βεβαιότητα η επέλευση της ζημίας. Αρκεί η επέλευση αυτή να πιθανολογηθεί επαρκώς (διάταξη της 17ης Δεκεμβρίου 2018, Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, σκέψη 60 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Σύμφωνα με τη νομολογία αυτή, απόκειται πάντοτε στον διάδικο που ζητεί τη λήψη ενός προσωρινού μέτρου να εκθέτει και να αποδεικνύει την πιθανή επέλευση σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας. Συναφώς, ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων πρέπει να διαθέτει συγκεκριμένα και σαφή στοιχεία, στηριζόμενα σε λεπτομερή έγγραφα που καθιστούν δυνατή την εξέταση των συγκεκριμένων συνεπειών που θα προκύψουν κατά πάσα πιθανότητα από τη μη λήψη των μέτρων τα οποία ζητούνται (πρβλ. διάταξη της Αντιπροέδρου του Δικαστηρίου, της 13ης Απριλίου 2021, Λιθουανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-541/20 R, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:264, σκέψεις 19 και 20).

33 Επομένως, εν προκειμένω, εναπόκειται, στη Δημοκρατία της Βουλγαρίας να αποδείξει ότι πιθανολογείται επαρκώς η πρόκληση σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας από την εφαρμογή του επίμαχου μέτρου κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της υπογραφής της παρούσας διάταξης και της έκδοσης της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20.

34 Από την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων προκύπτει ότι το εν λόγω κράτος μέλος επικαλείται ζημίες απορρέουσες από τις συνέπειες του επίμαχου μέτρου στη συμφόρηση στα συνοριακά σημεία διέλευσης, στην οικονομική και κοινωνική κατάσταση ορισμένων κρατών μελών, στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στο περιβάλλον.

35 Η Δημοκρατία της Βουλγαρίας μπορεί βασίμως να επικαλεστεί τις διάφορες αυτές ζημίες προκειμένου να επιτύχει τη λήψη προσωρινών μέτρων, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη φέρουν την ευθύνη για τα θεωρούμενα ως γενικά, σε εθνικό επίπεδο, συμφέροντα και μπορούν να εξασφαλίσουν την προάσπιση των εν λόγω συμφερόντων στο πλαίσιο διαδικασίας ασφαλιστικών μέτρων (διάταξη της Αντιπροέδρου του Δικαστηρίου, της 13ης Απριλίου 2021, Λιθουανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-541/20 R, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:264, σκέψη 21).

36 Ως εκ τούτου, πρέπει να διαπιστωθεί αν τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε η Δημοκρατία της Βουλγαρίας μπορούν να αποδείξουν, αφενός, ότι η επέλευση μιας ή περισσοτέρων από τις εν λόγω ζημίες πιθανολογείται επαρκώς και, αφετέρου, ότι οι εν λόγω ζημίες είναι σοβαρές και ανεπανόρθωτες.

37 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων δεν ενδείκνυται για την εξακρίβωση του υποστατού περίπλοκων και άκρως αμφιλεγόμενων πραγματικών περιστατικών. Ο δικαστής των ασφαλιστικών μέτρων δεν διαθέτει τα αναγκαία μέσα για να προβεί σε τέτοια εξέταση και, σε πολλές περιπτώσεις, δυσχερώς θα μπορούσε να την πραγματοποιήσει εγκαίρως (διάταξη της 20ής Νοεμβρίου 2017, Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-441/17 R, EU:C:2017:877, σκέψη 54).

Επί των συνεπειών του επίμαχου μέτρου στη συμφόρηση των συνοριακών σημείων διέλευσης

38 Από τη δεύτερη έκθεση προκύπτει ότι το δρομολόγιο που εκτελείται διά μέσου των συνοριακών σημείων διέλευσης συνεπάγεται σημαντικό χρόνο αναμονής, ανεξάρτητα από την εφαρμογή του επίμαχου μέτρου. Η συνακόλουθη παράταση της διάρκειας του δρομολογίου συνιστά, επομένως, ένα από τα στοιχεία που πρέπει, εν γένει, να λαμβάνουν υπόψη οι οδικοί μεταφορείς κατά την οργάνωση των εργασιών τους.

39 Βεβαίως, δεν αποκλείεται, η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου να μπορεί να επιφέρει αύξηση του χρόνου αναμονής στα συνοριακά σημεία διέλευσης, ελλείψει μέτρων ληφθέντων από τα οικεία κράτη μέλη με σκοπό τη μείωση του χρόνου αυτού, και, επομένως, να επιβάλει στους οικείους μεταφορείς εμπορευμάτων την υποχρέωση να χρησιμοποιούν πρόσθετα μέσα για να διασφαλίσουν την τήρηση των προθεσμιών παράδοσης και την εύρυθμη διαχείριση του στόλου οχημάτων τους.

40 Ωστόσο, οι δαπάνες που προκύπτουν κατ' αυτόν τον τρόπο συνιστούν χρηματική ζημία η οποία, εκτός αν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις, δεν μπορεί να θεωρηθεί ανεπανόρθωτη, δεδομένου ότι ένα χρηματικό αντιστάθμισμα μπορεί, κατά κανόνα, να επαναφέρει τον ζημιωθέντα στην προ της επελεύσεως της ζημίας κατάσταση (διάταξη της Αντιπροέδρου του Δικαστηρίου, της 13ης Απριλίου 2021, Λιθουανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, C-541/20 R, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:264, σκέψη 29).

41 Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν επικαλέστηκε τη συνδρομή εξαιρετικών περιστάσεων συνδεόμενων με τον κίνδυνο συμφόρησης στα συνοριακά σημεία διέλευσης, η επιχειρηματολογία που αντλείται από τον κίνδυνο αυτόν δεν αποδεικνύει ότι πληρούται η προϋπόθεση περί επείγοντος χαρακτήρα.

Επί των οικονομικών και κοινωνικών συνεπειών του επίμαχου μέτρου

42 Προκαταρκτικώς, διαπιστώνεται ότι η αναφορά στις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες του επίμαχου μέτρου σε άλλα κράτη μέλη πέραν της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, τις οποίες επικαλείται τόσο το εν λόγω κράτος μέλος όσο και τα κράτη μέλη που παρενέβησαν προς στήριξη των αιτημάτων του, δεν επαρκεί, εν προκειμένω, για να αποδειχθεί ότι πιθανολογείται η επέλευση σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας.

43 Συγκεκριμένα, καταρχάς, μολονότι η Δημοκρατία της Βουλγαρίας αναφέρεται γενικώς στη ζημία που υπέστησαν άλλα κράτη μέλη, τα πιο συγκεκριμένα στοιχεία επί των οποίων στηρίζει την επιχειρηματολογία της αναφέρονται γενικώς μόνον στην κατάσταση των βουλγαρικών επιχειρήσεων.

44 Η Δημοκρατία της Βουλγαρίας επισημαίνει, βεβαίως, τις πρόσθετες δαπάνες που ενδέχεται να προκύψουν για τους μεταφορείς άλλων κρατών μελών από την εφαρμογή του επίμαχου μέτρου. Εντούτοις, οι πρόσθετες αυτές δαπάνες δεν μπορούν να θεωρηθούν αυτές καθεαυτές ως σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία, υπό το πρίσμα της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 40 της παρούσας διάταξης.

45 Εν συνεχεία, μολονότι η Δημοκρατία της Εσθονίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας επισημαίνουν τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες του επίμαχου μέτρου στην επικράτειά τους, εντούτοις, δεν προσκομίζουν κανένα αποδεικτικό στοιχείο προς απόδειξη του υποστατού των συνεπειών αυτών.

46 Τέλος, όσον αφορά τη Δημοκρατία της Μάλτας, η έκθεση που προσκόμισε το εν λόγω κράτος μέλος επισημαίνει ότι η εφαρμογή των μέτρων τα οποία αφορά η έκθεση αυτή ενδέχεται να έχει συνέπειες στον τομέα των μεταφορών, από τη δημιουργία 51 νέων θέσεων εργασίας έως την κατάργηση 96 θέσεων εργασίας. Επιπλέον, η εφαρμογή αυτή συνεπάγεται, στη χειρότερη περίπτωση, παύση των δραστηριοτήτων όσον αφορά 43 φορτηγά.

47 Όμως, οι προαναφερθείσες συνέπειες, ακόμη και αν υποτεθεί ότι αποδεικνύονται, δεν έχουν επαρκή έκταση ώστε να θεωρηθούν ως σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία.

48 Όσον αφορά την οικονομική και κοινωνική κατάσταση της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας, όπως προκύπτει από τις εκτιμήσεις που περιλαμβάνονται στη σκέψη 44 της παρούσας διάταξης, η αύξηση των δαπανών στις οποίες θα υποβληθούν οι μεταφορείς του ανωτέρω κράτους μέλους λόγω της εφαρμογής του επίμαχου μέτρου δεν συνιστά αυτή καθεαυτήν σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία, στοιχείο το οποίο αναγνωρίζει εξάλλου η Δημοκρατία της Βουλγαρίας.

49 Αντιθέτως, οι ανωτέρω δαπάνες θα ασκούσαν επιρροή, για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας, αν αποδεικνυόταν ότι είναι τόσο μεγάλης κλίμακας ώστε να συνεπάγονται κατ' ανάγκην αναδιάρθρωση του τομέα των μεταφορών στη Βουλγαρία, ικανή να επιφέρει στο εν λόγω κράτος μέλος σημαντική μείωση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος ή αισθητή αύξηση του ποσοστού ανεργίας.

50 Συναφώς, πρώτον, διαπιστώνεται βεβαίως, χωρίς να απαιτείται να αποφανθεί το Δικαστήριο επί της αξιοπιστίας των εκτιμήσεων της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας όσον αφορά την πιθανή αύξηση των δαπανών στις οποίες θα υποβληθούν οι Βούλγαροι μεταφορείς, ότι δεν μπορεί να

αποκλειστεί το ενδεχόμενο η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου να προκαλέσει ορισμένες πρόσθετες δαπάνες για τους μεταφορείς αυτούς, καθόσον συνεπάγεται κατ' ανάγκην τακτική επιστροφή των οχημάτων τους στο εν λόγω κράτος μέλος.

51 Εντούτοις, το γεγονός και μόνον ότι πολλές επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών στη Βουλγαρία είναι μικρού μεγέθους δεν αρκεί για να αποδείξει, ελλείψει ακριβέστερων στοιχείων ως προς την οικονομική κατάσταση των εν λόγω επιχειρήσεων, ότι αυτές δεν θα είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις δαπάνες που απορρέουν από την εφαρμογή του επίμαχου μέτρου και ότι, επομένως, θα είναι υποχρεωμένες να παύσουν τη δραστηριότητά τους, να την ανακατευθύνουν προς άλλους τομείς δραστηριοτήτων ή, ακόμη, να εγκατασταθούν σε άλλα κράτη μέλη.

52 Δεύτερον, προκύπτει ότι η επιχειρηματολογία της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας όσον αφορά τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες του επίμαχου μέτρου στηρίζεται κατ' ουσίαν στην πρόβλεψη της πρώτης έκθεσης όσον αφορά τα εισοδήματα των επιχειρήσεων του βουλγαρικού κλάδου μεταφορών, την παύση των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων αυτών και την κατάργηση θέσεων εργασίας στον οικείο τομέα.

53 Επιβάλλεται, ωστόσο, η διαπίστωση, καταρχάς, ότι η ανωτέρω έκθεση έχει προδήλως ως σκοπό την εκτίμηση των συνεπειών της συνδυασμένης εφαρμογής μιας σειράς κανόνων που αφορούν, μεταξύ άλλων, την τακτική επιστροφή των οδηγών στο κράτος μέλος εγκατάστασης, τις συνθήκες εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών και την εκτέλεση ενδομεταφορών. Ως εκ τούτου, βάσει της εν λόγω έκθεσης δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί σε ποιον βαθμό οι οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις τις οποίες περιγράφει, αφενός, αναμένεται να επέλθουν ως συνέπειες της εφαρμογής του επίμαχου μέτρου και, αφετέρου, θα μπορούσαν να αποφευχθούν σε περίπτωση αναστολής του μέτρου αυτού και μόνον.

54 Εν συνεχεία, καίτοι είναι αληθές ότι στην πρώτη έκθεση επισημαίνεται ότι η εφαρμογή των μέτρων τα οποία αφορά θα έχει ως συνέπεια τη ριζική αναδιάρθρωση του βουλγαρικού τομέα μεταφορών, η έκθεση δεν αναφέρει χρονικό διάστημα εντός του οποίου πρόκειται να επέλθει η αναδιάρθρωση αυτή.

55 Τέλος, η εκτίμηση, στην πρώτη έκθεση, του αριθμού των οχημάτων που θα παύσουν τη δραστηριότητά τους και του αριθμού θέσεων εργασίας που θα καταργηθούν στη Βουλγαρία, από την οποία απορρέουν οι οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες που επικαλείται η Δημοκρατία της Βουλγαρίας, στηρίζεται σε κατά προβολήν υπολογισμό βάσει των απαντήσεων που δόθηκαν από 57 βουλγαρικές επιχειρήσεις σε έρευνα, ενώ από την εν λόγω έκθεση προκύπτει ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στο εν λόγω κράτος μέλος περιλαμβάνει 12 700 επιχειρήσεις και ουδόλως προβάλλεται στην ίδια έκθεση ότι οι επιχειρήσεις που έλαβαν μέρος στην έρευνα αποτελούν αντιπροσωπευτικό δείγμα του τομέα αυτού.

56 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην πρώτη έκθεση δεν μπορούν να θεωρηθούν ικανά να αποδείξουν ότι προβλέπεται, με επαρκή βαθμό πιθανολόγησης, η επέλευση, πριν από την έκδοση της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20, της οικονομικής και κοινωνικής ζημίας την οποία επικαλείται η Δημοκρατία της Βουλγαρίας σε περίπτωση εφαρμογής του επίμαχου μέτρου.

57 Τρίτον, στη δεύτερη έκθεση δεν παρατίθενται στοιχεία που να υποστηρίζουν την επιχειρηματολογία της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας όσον αφορά τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες του επίμαχου μέτρου.

58 Αντιθέτως, η συγκεκριμένη έκθεση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, ακόμη και αν συνυπολογιστούν οι επιπλέον δαπάνες που συνεπάγεται η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου, οι επιχειρήσεις των κρατών μελών της ανατολικής Ευρώπης θα διατηρήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον τομέα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και εξ αυτού συνάγει ότι είναι πιθανόν ο εν λόγω τομέας να μην υποστεί αναδιάρθρωση εντός της Ένωσης.

59 Επιπλέον, στην ανωτέρω έκθεση αναφέρεται ότι οι προβλέψιμες συνέπειες της εφαρμογής του επίμαχου μέτρου ως προς την πρόσβαση των οδηγών στην απασχόληση θα είναι οπωσδήποτε περιορισμένες, λόγω της ανεπάρκειας του αριθμού των διαθέσιμων στην Ένωση οδηγών.

60 Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν αρκούν για να αποδείξουν ότι οι οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες της εφαρμογής του επίμαχου μέτρου είναι ικανές να προκαλέσουν, κατά τρόπο προβλέψιμο, σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία.

Επί των συνεπειών του επίμαχου μέτρου στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς

61 Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι συνέπειες του επίμαχου μέτρου στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, τις οποίες επικαλείται η Δημοκρατία της Βουλγαρίας, απορρέουν, κατά το εν λόγω κράτος μέλος, από τη μείωση της προσφοράς οδικών μεταφορών εμπορευμάτων εντός της Ένωσης. Η αιτούσα ισχυρίζεται ότι η μείωση της προσφοράς οδικών μεταφορών εμπορευμάτων προκύπτει από την παύση των δραστηριοτήτων πολλών επιχειρήσεων του εν λόγω τομέα δραστηριότητας την οποία συνεπάγεται η εφαρμογή του μέτρου αυτού.

62 Όμως, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 42 έως 60 της παρούσας διάταξης, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν απέδειξε ότι είναι προβλέψιμη η επέλευση μιας τέτοιας παύσης δραστηριοτήτων πριν από την έκδοση της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20.

63 Επομένως, δεν αποδεικνύεται από το ανωτέρω κράτος μέλος ούτε ο προβλέψιμος χαρακτήρας των προβαλλόμενων συνεπειών του επίμαχου μέτρου στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Επί των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του επίμαχου μέτρου

64 Προκύπτει ότι, προκειμένου να αποδείξει ότι υφίσταται κίνδυνος να επέλθει περιβαλλοντική ζημία, η Δημοκρατία της Βουλγαρίας αναφέρεται στον κίνδυνο αύξησης των εκπομπών ορισμένων αερίων, η οποία αποδεικνύεται, αφενός, όσον αφορά το εν λόγω κράτος μέλος, από στοιχεία που περιλαμβάνονται στην πρώτη έκθεση και, αφετέρου, όσον αφορά ολόκληρη την Ένωση, από τα δεδομένα που παρατίθενται στη δεύτερη έκθεση.

65 Όσον αφορά τα αριθμητικά στοιχεία τα οποία παρατίθενται στην πρώτη έκθεση προκειμένου να αποδειχθεί ο κίνδυνος να προκαλέσουν οι Βούλγαροι μεταφορείς ζημία στο περιβάλλον, επισημαίνεται ότι τα στοιχεία αυτά αφορούν μόνον τις εκπομπές CO_2.

66 Επιπλέον, τα μεθοδολογικά όρια της πρώτης έκθεσης, τα οποία μνημονεύονται στις σκέψεις 53 και 55 της παρούσας διάταξης, δεν παρέχουν τη δυνατότητα να ληφθεί αυτή ως βάση για την εκτίμηση των ενδεχόμενων συνεπειών του επίμαχου μέτρου στις εκπομπές CO_2.

67 Συγκεκριμένα, αφενός, η εν λόγω έκθεση δεν περιέχει καμία διευκρίνιση ως προς το κατά πόσον τα μέτρα στα οποία αναφέρεται θα συμβάλουν κατά τρόπο προβλέψιμο στην αύξηση των εκπομπών CO_2 για την οποία κάνει λόγο. Αφετέρου, όσον αφορά τις συνέπειες του επίμαχου μέτρου, η αύξηση αυτή θεωρείται ότι οφείλεται στην πραγματοποίηση μεγάλου αριθμού διαδρομών χωρίς φορτίο. Όμως, η προβλέψιμη συχνότητα των διαδρομών χωρίς φορτίο επί της οποίας στηρίζεται η εκτίμηση που αναφέρεται στην ίδια έκθεση προσδιορίστηκε βάσει των δηλώσεων του δείγματος επιχειρήσεων που έλαβαν μέρος στην επίμαχη έρευνα, η έλλειψη αντιπροσωπευτικότητας των οποίων έχει ήδη διαπιστωθεί.

68 Εξάλλου, ο υπολογισμός της αύξησης των εκπομπών CO_2 πραγματοποιείται, στην πρώτη έκθεση, βάσει της εκτίμησης ότι το σύνολο των φορτηγών που χρησιμοποιούνται στον βουλγαρικό τομέα των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων εκτελεί διαδρομές χωρίς φορτίο, ενώ από την έκθεση αυτή προκύπτει ότι το 53 % των οχημάτων του τομέα αυτού προορίζονται για δραστηριότητες που συνεπάγονται κύκλους μεταφορών μικρότερους των οκτώ εβδομάδων και, κατά συνέπεια, δεν καλούνται να τροποποιήσουν τις τρέχουσες πρακτικές τους προκειμένου να συμμορφωθούν προς το επίμαχο μέτρο.

69 Όσον αφορά τα αριθμητικά στοιχεία τα οποία επικαλείται η Δημοκρατία της Βουλγαρίας για να αποδείξει τον κίνδυνο της περιβαλλοντικής ζημίας που θα προκληθεί από τους μεταφορείς ολόκληρης της Ένωσης, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το κράτος μέλος αυτό στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε μία από τις περιπτώσεις που προβλέπει η δεύτερη έκθεση, σύμφωνα με την οποία οι επιχειρήσεις του τομέα των μεταφορών θα συμμορφωθούν προς το επίμαχο μέτρο χωρίς ο τομέας αυτός να υποστεί αναδιάρθρωση.

70 Πολλά, όμως, από τα στοιχεία που προβάλλει η Δημοκρατία της Βουλγαρίας έρχονται σε αντίθεση με την επέλευση της υποθετικής αυτής περίπτωσης, την οποία εξάλλου το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θεωρούν αμιγώς θεωρητική. Ειδικότερα, προκειμένου να αποδείξει τη ζημία οικονομικής και κοινωνικής φύσεως την οποία επικαλείται, το εν λόγω κράτος μέλος ισχυρίζεται ότι ο τομέας των μεταφορών καλείται να αντιμετωπίσει σημαντική αναδιάρθρωση σε περίπτωση εφαρμογής του επίμαχου μέτρου. Ομοίως, αν και το εν λόγω κράτος μέλος προβάλλει ότι οι διαδρομές χωρίς φορτίο θα αποτελέσουν το 46 % των διαδρομών των εκτελούμενων από τους Βούλγαρους μεταφορείς προκειμένου αυτοί να συμμορφωθούν προς το επίμαχο μέτρο, οι υπολογισμοί που περιλαμβάνονται στη δεύτερη έκθεση σε σχέση με την υποθετική περίπτωση χωρίς αναδιάρθρωση στηρίζονται στην παραδοχή ότι το 100 % των αναγκαίων διαδρομών για τη συμμόρφωση προς το επίμαχο μέτρο θα είναι διαδρομές χωρίς φορτίο.

71 Επισημαίνεται, επιπλέον, ότι η εκτίμηση του αριθμού των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε κύκλους μεταφορών που υπερβαίνουν τις οκτώ εβδομάδες, η οποία είναι καθοριστική για τον υπολογισμό των επιπλέον εκπομπών που μπορούν να προκύψουν από την εφαρμογή του επίμαχου μέτρου, στηρίζεται σε υπολογισμό κατά προβολήν βάσει των δηλώσεων που συνελέγησαν στο πλαίσιο έρευνας σε δείγμα μεταφορέων το οποίο περιγράφεται στη δεύτερη έκθεση ως ανεπαρκές σε σχέση με το μέγεθος της αγοράς των διεθνών οδικών μεταφορών.

72 Υπό τις συνθήκες αυτές, μολονότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου να αυξήσει τις εκπομπές ορισμένων αερίων, τα έγγραφα που προσκόμισε η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν καθιστούν δυνατόν τον ακριβή υπολογισμό του όγκου της αύξησης αυτής.

73 Όσον αφορά τον σοβαρό και ανεπανόρθωτο χαρακτήρα της ανωτέρω αύξησης, επισημαίνεται ότι, όπως υπογραμμίζουν το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, οι εκπομπές CO_2, NO_x και $ΑΣ_{2,5}$ αποτελούν αντικείμενο ειδικών κανονιστικών ρυθμίσεων του δικαίου της Ένωσης.

74 Ειδικότερα, ο κανονισμός 2018/842 θεσπίζει υποχρεώσεις για κάθε κράτος μέλος όσον αφορά τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται το CO_2, ενώ η οδηγία 2008/50 προβλέπει εθνικούς στόχους μείωσης της έκθεσης στα σωματίδια $ΑΣ_{2,5}$, καθώς και των οριακών τιμών NO_x και $ΑΣ_{2,5}$.

75 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, ακόμη και με βάση τα υψηλότερα αριθμητικά στοιχεία που προβάλλει η Δημοκρατία της Βουλγαρίας, η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου συνεπάγεται μικρή μόνον αύξηση των εκπομπών CO_2, NO_x και $ΑΣ_{2,5}$, η οποία δεν αποδείχθηκε ικανή να θέσει μεσοπρόθεσμα σε κίνδυνο την προστασία της ποιότητας του αέρα και την καταπολέμηση της υπερθέρμανσης του πλανήτη (βλ., κατ' αναλογίαν, διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 2ας Οκτωβρίου 2003, Επιτροπή κατά Αυστρίας, C-320/03 R, EU:C:2003:543, σκέψη 98).

76 Κατά τα λοιπά, οι αναφερόμενες από την αιτούσα δαπάνες οι οποίες απορρέουν από την αύξηση των εκπομπών NO_x και $ΑΣ_{2,5}$ δεν αποδεικνύουν, λαμβανομένου υπόψη του ύψους τους για ολόκληρη την Ένωση, τη σοβαρότητα της προβαλλόμενης ζημίας.

77 Ως εκ τούτου, διαπιστώνεται ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν επαρκούν για να αποδειχθεί ότι οι περιβαλλοντικές συνέπειες της εφαρμογής του επίμαχου μέτρου είναι ικανές να προκαλέσουν κατά τρόπο προβλέψιμο σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία.

78 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η Δημοκρατία της Βουλγαρίας δεν απέδειξε ότι η εφαρμογή του επίμαχου μέτρου κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της υπογραφής της παρούσας διάταξης και της έκδοσης της απόφασης επί της κύριας προσφυγής στην υπόθεση C-545/20 είναι ικανή να προκαλέσει, κατά τρόπο προβλέψιμο σε σημαντικό βαθμό, σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία και ότι, ως εκ τούτου, πληρούται η προϋπόθεση περί επείγοντος.

79 Επομένως, λαμβανομένου υπόψη του σωρευτικού χαρακτήρα των προϋποθέσεων που απαιτούνται για τη λήψη προσωρινών μέτρων, πρέπει να απορριφθεί η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν οι προϋποθέσεις σχετικά με τον fumus boni juris και τη στάθμιση των συμφερόντων.

80 Σύμφωνα με το άρθρο 137 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Δικαστήριο θα αποφασίσει για τα έξοδα με την απόφαση ή τη διάταξη που περατώνει τη δίκη.

Για τους λόγους αυτούς, ο Αντιπρόεδρος του Δικαστηρίου διατάσσει:

1) Απορρίπτει την αίτηση ασφαλιστικών μέτρων.

2) Επιφυλάσσεται ως προς τα δικαστικά έξοδα.

(υπογραφές)