TIESAS PRIEKŠSĒDĒTĀJA VIETNIEKA RĪKOJUMS

2022. gada 3. jūnijā *

Pagaidu noregulējums – LESD 263. pants – Prasība par Savienības tiesību akta atcelšanu – LESD 278. pants – Pieteikums par šā tiesību akta piemērošanas apturēšanu – Transports – Regula (ES) 2020/1055 – Uzņēmuma pienākums nodrošināt tā transportlīdzekļu atgriešanos dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību – Steidzamība – Dalībvalsts ekonomiskā un sociālā stāvokļa pasliktināšanās – Vides apdraudējums

Lietā C-545/20 R

par pieteikumu apturēt tiesību akta piemērošanu saskaņā ar LESD 278. pantu, kas iesniegts 2021. gada 13. decembrī,

Bulgārijas Republika, ko pārstāv *M. Georgieva* un *L. Zaharieva*, pārstāves,

prasītāja,

ko atbalsta:

Igaunijas Republika, ko pārstāv *N. Grünberg* un *M. Kriisa*, pārstāves,

Latvijas Republika, ko pārstāv J. Davidoviča, K. Pommere un I. Romanovska, pārstāves,

Lietuvas Republika, ko pārstāv *K. Dieninis*, *R. Dzikovič* un *V. Kazlauskaitė-Švenčionienė*, pārstāvji,

Maltas Republika, ko pārstāv *A. Buhagiar*, pārstāvis, kam palīdz *D. Sarmiento Ramírez-Escudero*, *abogado*,

Polijas Republika, ko pārstāv *B. Majczyna*, pārstāvis,

Rumānija, ko pārstāv *L.-E. Baţagoi*, *E. Gane*, *L. Lițu* un *A. Rotăreanu*, pārstāves,

personas, kas iestājušās lietā,

pret

Eiropas Parlamentu, ko pārstāv *I. Anagnostopoulou*, *O. Denkov* un *R. van de Westelaken*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – bulgāru.

Eiropas Savienības Padomi, ko pārstāv *I. Gurov*, *A. Norberg* un *L. Vétillard*, pārstāvji,

atbildētāji,

ko atbalsta:

Dānijas Karaliste, ko pārstāv *M. Søndahl Wolff*, pārstāve,

Vācijas Federatīvā Republika, ko pārstāv *J. Möller* un *D. Klebs*, pārstāvji,

Grieķijas Republika, ko pārstāv *S. Chala*, pārstāve,

Francijas Republika, ko pārstāv *A.-L. Desjonquères*, *A. Ferrand* un *N. Vincent*, pārstāvji,

Itālijas Republika, ko pārstāv *G. Palmieri*, pārstāve, kam palīdz *A. Lipari*, *procuratore dello Stato*, un *G. Santini*, *avvocato dello Stato*,

Luksemburgas Lielhercogiste, ko pārstāv *A. Germeaux*, pārstāvis,

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv *M. K. Bultermann* un *J. Langer*, pārstāvji,

Austrijas Republika, ko pārstāv *A. Posch* un *J. Schmoll*, pārstāvji,

Zviedrijas Karaliste, ko pārstāv *H. Eklinder*, *C. Meyer-Seitz*, *A. Runeskjöld*, *M. Salborn Hodgson*, *R. Shahsavan Eriksson*, *H. Shev* un *O. Simonsson*, pārstāvji,

personas, kas iestājušās lietā,

TIESAS PRIEKŠSĒDĒTĀJA VIETNIEKS

pēc ģenerāladvokāta M. Špunara [*M. Szpunar*] uzklausīšanas

izdod šo rīkojumu.

Rīkojums

1 Pieteikumā par pagaidu noregulējumu Bulgārijas Republika lūdz Tiesu, galvenokārt, uzdot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1055 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē (OV 2020, L 249, 17. lpp.), 1. panta 3. punkta piemērošanas apturēšanu, ciktāl ar to tiek ieviests Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV 2009, L 300, 51. lpp.), 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts, pakārtoti, visa 1. panta 3. punkta piemērošanas apturēšanu vai, pakārtoti tam, Regulas 2020/1055 piemērošanas apturēšanu kopumā.

2 Šis lūgums tika iesniegts pēc tam, kad šī dalībvalsts 2020. gada 23. oktobrī saskaņā ar LESD 263. pantu cēla prasību par Regulas 2020/1055 daļēju vai – attiecīgā gadījumā – pilnīgu atcelšanu.

Atbilstošās tiesību normas

3 Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā ir noteikts:

"[Regulas Nr. 1071/2009] 5. pantu aizstāj ar šādu:

[..]

1. Lai izpildītu 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā izvirzīto prasību, uzņēmumam dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, ir jāatbilst šādiem nosacījumiem:

[..]

b) tas organizē sava autoparka darbību tā, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kas ir uzņēmuma rīcībā un tiek izmantoti starptautiskos pārvadājumos, atgrieztos vienā no saimnieciskās darbības centriem, kas atrodas minētajā dalībvalstī, vismaz astoņu nedēļu laikā pēc izbraukšanas no tā;

[..]."

Tiesvedība Tiesā un lietas dalībnieku prasījumi

4 Ar Tiesas priekšsēdētāja vietnieka 2022. gada 11. janvāra un 3. februāra lēmumiem Maltas Republikai un Polijas Republikai tika atļauts iestāties lietā Bulgārijas Republikas prasījumu atbalstam.

5 Bulgārijas Republikas prasījumi Tiesai ir šādi:

– uzdot Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to tiek ieviests Regulas Nr. 1071/2009 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts, piemērošanas apturēšanu līdz galīgā sprieduma pasludināšanai lietā C-545/20;

– pakārtoti, uzdot Regulas 2020/1055 visa 1. panta 3. punkta piemērošanas apturēšanu līdz galīgā sprieduma pasludināšanai lietā C-545/20;

– pakārtoti tam, uzdot šīs regulas kopumā piemērošanas apturēšanu līdz galīgā sprieduma pasludināšanai lietā C-545/20, un

– piespriest Eiropas Parlamentam un Eiropas Savienības Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

6 Parlaments un Padome lūdz Tiesu noraidīt pieteikumu par pagaidu noregulējumu un piespriest Bulgārijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Par pagaidu noregulējuma pieteikumu

7 Tiesas Reglamenta 160. panta 3. punktā ir noteikts, ka pieteikumos par pagaidu noregulējumu norāda "strīda priekšmetu, apstākļus, kas nosaka steidzamību, kā arī faktiskos un tiesību pamatus, kuri sākotnēji šķietami pamato prasītos pagaidu pasākumus".

8 Tādējādi pagaidu noregulējuma tiesnesis var noteikt pagaidu pasākumu tikai tad, ja tiek konstatēts, ka pastāv faktiskie un tiesību apstākļi, kas pirmšķietami pamato tā noteikšanu (*fumus boni juris*), un ka tas ir steidzams tādā nozīmē, ka, lai nepieļautu būtisku un neatgriezenisku kaitējumu pieteikuma iesniedzēja interesēm, tas ir jānosaka un tā sekām jāiestājas, pirms tiek pieņemts nolēmums par lietas būtību. Pagaidu noregulējuma tiesnesis vajadzības gadījumā arī izsver iesaistītās intereses. Šie nosacījumi ir kumulatīvi, tādēļ lūgums noteikt pagaidu pasākumus ir jānoraida, ja nav izpildīts kāds no šiem nosacījumiem (rīkojums, 2020. gada 8. aprīlis, Komisija/Polija, C-791/19 R, EU:C:2020:277, 51. punkts un tajā minētā judikatūra).

9 Pārbaudot minētos nosacījumus, pagaidu noregulējuma tiesnesim ir plaša novērtējuma brīvība un viņš, ņemot vērā lietas īpatnības, var brīvi noteikt, kādā veidā ir jāpārbauda šie dažādie nosacījumi, kā arī šīs pārbaudes secību, jo neviena Savienības tiesību norma neliek viņam izmantot iepriekš noteiktu vērtēšanas shēmu, lai novērtētu nepieciešamību pieņemt pagaidu nolēmumu (Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojums, 2021. gada 16. jūlijs, *ACER/Aquind*, C-46/21 P-R, nav publicēts, EU:C:2021:633, 16. punkts).

10 Šajā gadījumā vispirms ir jāpārbauda nosacījums par steidzamību.

Argumenti

11 Bulgārijas Republika apgalvo, ka Regulas Nr. 1071/2009, kas grozīta ar Regulu 2020/1055, 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā (turpmāk tekstā – "strīdīgais pasākums") paredzētā pienākuma uzņēmumam nodrošināt savu transportlīdzekļu atgriešanos valstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, piemērošana radīs būtisku un neatgriezenisku kaitējumu autovadītājiem no Bulgārijas un no citām Austrumeiropas valstīm.

12 Šā kaitējuma paredzamību pierādot pēc Bulgārijas autotransporta darbinieku apvienības pasūtījuma 2019. gada oktobrī sniegts un 2020. gada februārī aktualizēts ziņojums (turpmāk tekstā – "pirmais ziņojums"), kā arī pēc Eiropas Komisijas pasūtījuma 2021. gada februārī sniegts ziņojums (turpmāk tekstā – "otrais ziņojums").

13 Vispārīgi – strīdīgā pasākuma piemērošana piedāvājuma un pieprasījuma preču pārvadājumu pakalpojumu tirgū pārdales dēļ nozīmētu papildu kravas automašīnu reisu veikšanu bez kravas (turpmāk tekstā – "reisi bez kravas"). Precīzāk – Bulgārijas Republika apgalvo, ka 46 % no transportlīdzekļiem, kuriem būs jāatgriežas šajā dalībvalstī, lai izpildītu strīdīgo pasākumu, veiks šo ceļu bez kravas.

14 Pirmkārt, šī situācija radīs apdraudējumu videi, šādi radot pēc būtības neatgriezenisku kaitējumu.

15 Proti, šī situācija varētu palielināt oglekļa dioksīda (CO_2) emisijas par 2,9 miljoniem papildu tonnu, proti, par 4,6 % palielinot starptautisko sauszemes preču pārvadājumu radītās emisijas. Bulgārijas pārvadātāju papildu emisijas tiekot lēstas 71 162 tonnu CO_2 apmērā, proti, par 2 % palielinot kopējās Bulgārijas transportlīdzekļu emisijas, ko rada starptautiskie preču pārvadājumi. Šīs papildu CO_2 emisijas neļaušot dalībvalstīm izpildīt pienākumu ierobežot šādas emisijas.

16 Turklāt strīdīgā pasākuma piemērošana varot radīt 107 līdz 619 tonnas slāpekļa dioksīda (NO_x) papildu emisiju, proti, par 1,35 % līdz 7,81 % palielinot šādas emisijas, un 38 līdz 221 tonnas sīko daļiņu ($PM_{2,5}$) papildu emisiju, proti, par 0,86 % līdz 4,98 % palielinot šādas emisijas. Šā piesārņojuma izmaksas esot novērtētas no 4,5 līdz 25,9 miljoniem EUR visas Eiropas Savienības mērogā.

17 Otrkārt, Bulgārijas pārvadātāju reisu skaita palielināšanās, ko radītu strīdīgā pasākuma piemērošana, palielinātu robežšķērsošanas punktu pārslodzi ārpus Šengenas zonas. Līdz ar to varētu pasliktināties šo pārvadātāju piegādes termiņu ievērošana, kā arī transporta parka vadīšana, kas radītu klientu neapmierinātību un izplatīšanas loģistikas tīklu pasliktināšanos.

18 Treškārt, strīdīgā pasākuma piemērošana radītu nelabvēlīgas ekonomiskas un sociālas sekas.

19 Austrumeiropas pārvadātāju ekspluatācijas izdevumi tādējādi pieaugtu līdz 3 miljardiem EUR, proti, vidēji 11 000 EUR uz vienu transportlīdzekli. Turklāt šiem pārvadātājiem tiktu radīts peļņas zaudējums reisu bez kravas pieauguma dēļ. Lai izvairītos no šādām strīdīgā pasākuma piemērošanas sekām, daži pārvadātāji varētu izvēlēties pārcelt savu darbību uz citām dalībvalstīm, un tas radītu atkārtotas un vienreizējas izmaksas.

20 Vairāk nekā 80 % smago kravu, kas regulāri šķērso Eiropas robežas, piederot maziem un vidējiem uzņēmumiem, kuri ir īpaši mazaizsargāti. Līdz ar to, Bulgārijas Republikas ieskatā, šajā dalībvalstī 36 % transportlīdzekļu, kas paredzēti starptautiskiem preču pārvadājumiem, izbeigs savu darbību, un tas ietekmēs minētās dalībvalsts bruto iekšzemes kopproduktu un var novest pie 14 000 nodarbināto darba zaudēšanas Bulgārijas starptautisko preču pārvadājumu nozarē.

21 Dažas no minētajām ekonomiskajām sekām eventuāli varot tikt atlīdzinātas. Savukārt neesot droši zināms, ka uzņēmumi, kuri būs spiesti pārtraukt darbību, pārcelt to uz citu dalībvalsti vai pārorientēt uz citām darbības jomām, varēs vēlāk atjaunot savu darbību Bulgārijas transporta nozarē. Tāpat *a posteriori* nebūs iespējams novērst darbinieku, kuri būs zaudējuši darbu, dzīves līmeņa pasliktināšanos un ekonomiskās situācijas pasliktināšanās radītās sociālās sekas.

22 Ceturtkārt, dažu transporta uzņēmumu darbības pārtraukšana samazinātos loģistikas ķēžu kapacitāti un apdraudētos labu iekšējā tirgus darbību.

23 Igaunijas Republika, Maltas Republika un Polijas Republika atbalsta Bulgārijas Republikas argumentus attiecībā uz vides, ekonomiskā un sociālā kaitējuma rašanās risku. Šajā ziņā Maltas Republika atsaucas uz 2020. gada novembrī sniegtu ziņojumu par šīs dalībvalsts stāvokli.

24 Parlaments un Padome apgalvo, ka Bulgārijas Republika nav pierādījusi, ka tad, ja tiks piemērots strīdīgais pasākums, pastāv būtiska un neatgriezeniska kaitējuma rašanās risks pirms galīgā sprieduma pasludināšanas lietā C-545/20.

25 Pirmkārt, tie kritizē izvēlēto metodoloģiju, kas izmantota, izstrādājot pirmo un otro Bulgārijas Republikas minēto ziņojumu, ciktāl tie tostarp balstās uz nereāliem pieņēmumiem, it īpaši attiecībā uz reisu bez kravas apjomu, un ietver ekstrapolāciju, kas veikta, balstoties uz datiem no nereprezentatīviem piemēriem.

26 Otrkārt, aplēses par apgalvoto apdraudējumu videi esot neuzticamas un daļēji pretrunīgas, savukārt minētās izmaksas esot nenozīmīgas. Turklāt Bulgārijas Republika neesot ņēmusi vērā, ka dalībvalstīm ir pienākumi CO_2 emisiju jomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV 2018, L 156, 26. lpp.), kā arī NO_x un $PM_{2,5}$ koncentrācijas gaisā jomā – saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV 2008, L 152, 1. lpp.).

27 Treškārt, iesniegtās aplēses par robežšķērsošanas punktu pārslodzi esot acīmredzami kļūdainas.

28 Ceturtkārt, strīdīgā pasākuma piemērošanas radītās izmaksas neesot neatgriezeniskas un esot pārvērtētas, jo neesot ņemts vērā spēkā esošajos Savienības tiesību aktos noteiktais pienākums izveidot saimnieciskās darbības centru dalībvalstī, kurā tie veic uzņēmējdarbību.

29 Turklāt Bulgārijas Republika neesot spējusi pierādīt, ka iespējamā Bulgārijas uzņēmumu tirgus daļu zaudēšana būtu ilgstoša, ņemot vērā transporta nozares raksturojumu, kas izriet no otrā ziņojuma. Pie tam esot maz ticams, ka smago kravu pārvadātāji palikšot bez darba, jo Savienībā pastāvot ievērojams šādu vadītāju trūkums.

30 Parlaments piebilst, ka, tā kā Regula 2020/1055 pieņemta jau pirms gandrīz diviem gadiem, attiecīgie uzņēmumi jau esot sākuši pielāgoties un šis pieteikums par pagaidu noregulējumu līdz ar to esot iesniegts novēloti, lai izvairītos no strīdīgā pasākuma radītajām sekām.

Vērtējums

31 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru pagaidu noregulējuma tiesvedības mērķis ir nodrošināt topošā galīgā nolēmuma pilnīgu iedarbību, lai izvairītos no nepilnībām Tiesas nodrošinātajā tiesību aizsardzībā. Tieši šī mērķa sasniegšanai steidzamība ir jāizvērtē attiecībā pret nepieciešamību pieņemt pagaidu lēmumu, lai izvairītos no tā, ka lietas dalībniekam, kas lūdz pagaidu noregulējumu, rodas būtisks un neatgriezenisks kaitējums. Šim lietas dalībniekam ir jāpierāda, ka tas nevar gaidīt tiesvedības iznākumu par prasību pēc būtības, neciešot būtisku un neatgriezenisku kaitējumu. Lai noteiktu šāda būtiska un neatgriezeniska kaitējuma esamību, nav nepieciešams, lai kaitējuma rašanās tiktu pilnīgi droši pierādīta. Ir pietiekami, ja tā ir paredzama ar pietiekamu iespējamību (rīkojums, 2018. gada 17. decembris, Komisija/Polija, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, 60. punkts un tajā minētā judikatūra).

32 Saskaņā ar šo judikatūru tai tiesvedības pusei, kas lūdz pagaidu noregulējumu, vienmēr ir jānorāda un jāpierāda iespējama būtiska un neatgriezeniska kaitējuma rašanās. Šajā nolūkā pagaidu noregulējuma tiesneša rīcībā jābūt konkrētām un precīzām norādēm, kas pamatotas ar detalizētiem dokumentiem, kuri ļauj izvērtēt precīzas sekas, ko acīmredzami radītu lūgto pasākumu trūkums (šajā nozīmē skat. Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojumu, 2021. gada 13. aprīlis, Lietuva/Parlaments un Padome, C-541/20 R, nav publicēts, EU:C:2021:264, 19. un 20. punkts).

33 Tātad šajā gadījumā Bulgārijas Republikai jāpierāda, ka strīdīgā pasākuma piemērošana laikposmā no šā rīkojuma parakstīšanas brīža līdz galīgā sprieduma pasludināšanai lietā C-545/20 ar pietiekamu iespējamību var radīt paredzamu būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

34 No pieteikuma par pagaidu noregulējumu izriet, ka šī dalībvalsts atsaucas uz kaitējumu, kas izriet no strīdīgā pasākuma ietekmes uz robežšķērsošanas punktu pārslodzi, uz dažu dalībvalstu ekonomisko un sociālo stāvokli, uz iekšējā tirgus darbību un uz vidi.

35 Bulgārijas Republika var pamatoti atsaukties uz šo dažāda veida kaitējumu, lai panāktu pagaidu pasākumu noteikšanu, jo dalībvalstis ir atbildīgas par interesēm, kādas valsts līmenī tiek uzskatītas par vispārīgām, un var nodrošināt to aizsardzību pagaidu noregulējuma tiesvedībā (Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojums, 2021. gada 13. aprīlis, Lietuva/Parlaments un Padome, C-541/20 R, nav publicēts, EU:C:2021:264, 21. punkts).

36 Tādēļ ir jānosaka, vai Bulgārijas Republikas sniegtie pierādījumi ļauj konstatēt, no vienas puses, ka viena vai vairāku minēto kaitējuma veidu rašanās ir paredzama ar pietiekamu iespējamību un, no otras puses, ka šiem kaitējuma veidiem piemīt būtisks un neatgriezenisks raksturs.

37 Šajā ziņā jāatgādina, ka pagaidu noregulējuma tiesvedība nav paredzēta tam, lai noskaidrotu sarežģītu un ļoti pretrunīgu faktu patiesumu. Pagaidu noregulējuma tiesneša rīcībā nav nepieciešamo līdzekļu, lai veiktu vajadzīgās pārbaudes, un daudzos gadījumos to pat būtu ļoti grūti paveikt savlaicīgi (rīkojums, 2017. gada 20. novembris, Komisija/Polija, C-441/17 R, EU:C:2017:877, 54. punkts).

Par strīdīgā pasākuma ietekmi uz robežšķērsošanas punktu pārslodzi

38 No otrā ziņojuma izriet, ka robežpunktu šķērsošana neatkarīgi no strīdīgā pasākuma piemērošanas prasa ievērojamu gaidīšanas laiku. No tā izrietošais reisu ilguma pagarinājums tātad ir viens no elementiem, kas autoceļu pārvadātājiem vispārīgi jāņem vērā, plānojot savu darbību.

39 Protams, nav izslēgts, ka, ja dalībvalstis neveic pasākumus, lai samazinātu gaidīšanas laiku robežšķērsošanas punktos, strīdīgā pasākuma piemērošana var to palielināt un tādējādi likt attiecīgajiem preču pārvadātājiem izmantot papildu līdzekļus, lai nodrošinātu piegādes termiņu ievērošanu un sava transporta parka labu vadīšanu.

40 Taču šādi radušās izmaksas ir finansiālas dabas zaudējumi, ko, izņemot ārkārtas gadījumus, nevar uzskatīt par neatgriezeniskiem, jo finansiāla kompensācija parasti spēj atgriezt cietušo personu situācijā, kāda tā bija pirms kaitējuma rašanās (Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojums, 2021. gada 13. aprīlis, Lietuva/Parlaments un Padome, C-541/20 R, nav publicēts, EU:C:2021:264, 29. punkts).

41 Līdz ar to, tā kā Bulgārijas Republika nav pierādījusi ārkārtējus apstākļus, kuri saistīti ar robežšķērsošanas punktu pārslodzes risku, argumenti, kas balstīti uz šo risku, nevar pierādīt, ka ir izpildīts nosacījums par steidzamību.

Par strīdīgā pasākuma ekonomiskajām un sociālajām sekām

42 Iesākumā jākonstatē, ka ar strīdīgā pasākuma ekonomiskajām un sociālajām sekām citās dalībvalstīs, nevis Bulgārijas Republikā, uz ko atsaucas gan šī dalībvalsts, gan dalībvalstis, kas iestājušās lietā tās prasījumu atbalstam, šajā gadījumā nepietiek, lai pierādītu būtiska un neatgriezeniska kaitējuma rašanās paredzamību.

43 Vispirms jānorāda: lai arī Bulgārijas Republika vispārīgi atsaucas uz citām dalībvalstīm nodarīto kaitējumu, precīzāka informācija, uz ko tā balsta savu argumentāciju, vispārīgi attiecas vienīgi uz Bulgārijas uzņēmumu stāvokli.

44 Bulgārijas Republika gan min papildu izmaksas, ko citu dalībvalstu pārvadātājiem varētu radīt strīdīgā pasākuma piemērošana. Taču šīs papildu izmaksas, ņemot vērā šā rīkojuma 40. punktā atgādināto judikatūru, pašas par sevi nevar uzskatīt par tādām, kas rada būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

45 Turpinot – lai gan Igaunijas Republika un Polijas Republika apgalvo, ka strīdīgajam pasākumam ir ekonomiska un sociāla ietekme to attiecīgajā teritorijā, tās nesniedz nevienu pierādījumu, ka šī ietekme faktiski pastāv.

46 Visbeidzot – Maltas Republikas sniegtais ziņojums parāda, ka šajā ziņojumā minēto pasākumu piemērošana var dažādi ietekmēt transporta nozari – no 51 jaunas darbavietas izveides līdz 96 darbavietu likvidēšanai. Turklāt šī piemērošana nozīmētu vēl 43 kravas automašīnu ekspluatācijas pārtraukšanu.

47 Taču šādas ietekmes apmērs, ja to uzskatītu par pierādītu, nav pietiekams, lai to uzskatītu par būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

48 Attiecībā uz Bulgārijas Republikas ekonomisko un sociālo stāvokli no šā rīkojuma 44. punktā minētajiem argumentiem izriet, ka izmaksu pieaugums, ar ko šīs dalībvalsts pārvadātāji saskartos strīdīgā pasākuma piemērošanas dēļ, pats par sevi nav būtisks un neatgriezenisks kaitējums, ko turklāt atzīst arī pati Bulgārijas Republika.

49 Turpretī, ja tiktu pierādīts, ka šīs izmaksas ir tāda apmēra, ka nenovēršami izraisītu transporta nozares restrukturizāciju Bulgārijā, radot minētajā dalībvalstī ievērojamu bruto iekšzemes kopprodukta samazināšanos vai jūtamu bezdarba līmeņa paaugstināšanos, tām šajā lietā būtu nozīme.

50 Šajā ziņā, pirmkārt, gan jāsecina – un nav jālemj par Bulgārijas Republikas sniegto aplēšu par Bulgārijas pārvadātāju izmaksu iespējamo pieaugumu ticamību –, ka nevar izslēgt, ka strīdīgā pasākuma piemērošana šiem pārvadātājiem radīs zināmas papildu izmaksas, jo tā noteikti paredz to transportlīdzekļu obligātu regulāru atgriešanos šajā dalībvalstī.

51 Tomēr ar to vien, ka daudzi Bulgārijas transporta nozares uzņēmumi ir nelieli, nepietiek, lai bez precīzākiem faktiem par šo uzņēmumu finanšu stāvokli pierādītu, ka tie nespēs tikt galā ar izmaksām, kādas izriet no strīdīgā pasākuma piemērošanas, un līdz ar to būs spiesti pārtraukt darbību, pārorientēt to uz citām darbības jomām vai arī reģistrēties citās dalībvalstīs.

52 Otrkārt, šķiet, ka Bulgārijas Republikas argumentācija par strīdīgā pasākuma ekonomisko un sociālo ietekmi ir balstīta galvenokārt uz pirmajā ziņojumā izvirzītajām prognozēm par Bulgārijas transporta nozares uzņēmumu ienākumiem, šādu uzņēmumu darbības pārtraukšanu un darbavietu likvidāciju šajā nozarē.

53 Taču vispirms jākonstatē, ka šis ziņojums ir sniegts konkrēti, lai izvērtētu tādu tiesību normu virknes kombinētas piemērošanas ietekmi, kas tostarp skar vadītāju regulāru atgriešanos reģistrācijas valstī, darba un atpūtas nosacījumus, kā arī kabotāžas veikšanu. Šo iemeslu dēļ minētais ziņojums neļauj noteikt, cik lielā mērā var uzskatīt, ka tajā aprakstītā ekonomiskā un sociālā dinamika izriet no strīdīgā pasākuma piemērošanas, un kā to varētu novērst šā viena pasākuma apturēšanas gadījumā.

54 Turpinot – lai arī taisnība, ka pirmais ziņojums parāda, ka tajā aplūkotie pasākumi izraisīs apjomīgu Bulgārijas transporta nozares restrukturizāciju, tajā nav norādīts, kādā termiņā šai restrukturizācijai būtu jānotiek.

55 Visbeidzot – šajā ziņojumā veiktais transportlīdzekļu, kuru ekspluatācija tiks izbeigta, un darbavietu, kas Bulgārijā tiks likvidētas, skaita novērtējums, no kura izriet ekonomiskā un sociālā ietekme, uz ko atsaucas Bulgārijas Republika, ir balstīts uz atbilžu, ko snieguši 57 Bulgārijas uzņēmumi, ekstrapolāciju, lai gan no minētā ziņojuma izriet, ka šīs dalībvalsts preču autopārvadājumu nozarē strādā 12 700 uzņēmumu, un šajā pašā ziņojumā nekādi nav apgalvots, ka aptaujā piedalījušies uzņēmumi veidotu šo nozari reprezentējošu piemēru.

56 Ņemot vērā iepriekš minēto, pirmajā ziņojumā sniegtie fakti nav uzskatāmi par tādiem, kuri ļauj ar pietiekamu iespējamību pierādīt tāda ekonomiska un sociāla kaitējuma rašanās paredzamību, uz ko atsaucas Bulgārijas Republika un kas strīdīgā pasākuma piemērošanas gadījumā varētu rasties pirms galīgā sprieduma pasludināšanas lietā C-545/20.

57 Treškārt, otrais ziņojums nesniedz faktus, kas pamatotu Bulgārijas Republikas argumentus attiecībā uz strīdīgā pasākuma ekonomisko un sociālo ietekmi.

58 Tieši pretēji – šajā ziņojumā ir teikts, ka, pat iekļaujot papildu izdevumus, ko radītu strīdīgā pasākuma piemērošana, dalībvalstis no Austrumeiropas saglabātu konkurences priekšrocību preču autopārvadājumu nozarē, un secināts, ka, iespējams, šajā nozarē Savienībā nenotiks restrukturizācija.

59 Turklāt šajā ziņojumā ir minēts, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas paredzamā ietekme uz vadītāju piekļuvi darbavietām būs neizbēgami ierobežota, jo Savienībā trūkst pieejamu autovadītāju.

60 No iepriekš minētajiem elementiem izriet, ka ar Bulgārijas Republikas sniegtajiem pierādījumiem nepietiek, lai pierādītu, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas ekonomiskā un sociālā ietekme var paredzami radīt būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

Par strīdīgā pasākuma ietekmi uz iekšējā tirgus darbību

61 Jāuzsver, ka strīdīgā pasākuma ietekme uz iekšējā tirgus darbību, uz ko atsaucas Bulgārijas Republika, šīs dalībvalsts ieskatā izriet no preču autopārvadājumu piedāvājuma samazināšanās Savienībā. Savukārt šī samazināšanās izrietot no daudzu šīs nozares uzņēmumu darbības pārtraukšanas, ko izraisīšot šā pasākuma piemērošana.

62 Taču no šā rīkojuma 42.–60. punkta izriet, ka Bulgārijas Republika nav pierādījusi, ka šāda darbības pārtraukšana pirms galīgā sprieduma pasludināšanas lietā C-545/20 ir paredzama.

63 No minētā izriet, ka šī dalībvalsts nav pierādījusi arī strīdīgā pasākuma apgalvotās ietekmes uz iekšējā tirgus darbību paredzamību.

Par strīdīgā pasākuma ietekmi uz vidi

64 Šķiet, ka, lai pierādītu vides kaitējuma rašanās risku, Bulgārijas Republika apgalvo, ka pastāv noteiktu gāzu emisiju pieauguma risks, ko šajā dalībvalstī parādot pirmajā ziņojumā minētie fakti, bet visā Savienībā kopumā – otrajā ziņojumā minētie dati.

65 Runājot par pirmajā ziņojumā minētajiem skaitļiem, lai pierādītu Bulgārijas pārvadātāju radīto vides apdraudējumu, jānorāda, ka tie attiecas tikai uz CO_2 emisijām.

66 Turklāt šā rīkojuma 53. un 55. punktā minētie ziņojuma metodoloģiskie ierobežojumi neļauj uz to balstīties, lai novērtētu strīdīgā pasākuma iespējamo ietekmi uz šīm emisijām.

67 Proti, pirmām kārtām, minētais ziņojums neietver nevienu precizējumu par katra tajā aplūkotā pasākuma paredzamo ietekmi uz apgalvoto CO_2 emisiju pieaugumu. Otrām kārtām, attiecībā uz strīdīgā pasākuma ietekmi tiek uzskatīts, ka šis pieaugums izriet no liela skaita reisu izpildīšanas bez kravas. Tomēr paredzamais reisu bez kravas biežums, uz ko balstās šajā pašā ziņojumā veiktās aplēses, noteikts, balstoties uz atlasītu uzņēmumu, kas piedalījās minētajā aptaujā, paziņojumiem, taču to reprezentativitātes trūkums jau tika konstatēts.

68 Turklāt CO_2 emisiju pieauguma aprēķins pirmajā ziņojumā ir veikts, ierēķinot visu kravas automašīnu, kuras izmanto Bulgārijas starptautisko preču autopārvadājumu nozarē, reisu bez kravas veikšanu, lai gan no šā ziņojuma izriet, ka 53 % transportlīdzekļu šajā nozarē tiek izmantoti darbībām, kas paredz pārvadājumu ciklus, kuri ir īsāki par astoņām nedēļām, un līdz ar to tiem nav jāmaina sava šābrīža prakse, lai pielāgotos strīdīgajam pasākumam.

69 Attiecībā uz skaitļiem, ko Bulgārijas Republika min, lai pierādītu visas Savienības pārvadātāju radītu vides apdraudējuma risku, jākonstatē, ka šī dalībvalsts lielākoties balstās uz vienu no otrajā ziņojumā aplūkotajām iespējām, atbilstoši kurai transporta nozares uzņēmumi pielāgosies strīdīgajam pasākumam, nerestrukturizējot šo nozari.

70 Taču vairāki Bulgārijas Republikas izvirzīti argumenti nepieļauj, ka īstenosies šī iespēja, kuru Parlaments un Padome turklāt uzskata par tīri teorētisku. Lai pierādītu ekonomisku un sociālu kaitējumu, uz ko tā atsaucas, šī dalībvalsts apgalvo, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas gadījumā transporta nozare piedzīvos apjomīgu restrukturizāciju. Tāpat, lai gan šī dalībvalsts norāda, ka, lai izpildītu šo pasākumu, 46 % Bulgārijas pārvadātāju veikto reisu būs reisi bez kravas, aprēķini, kas otrajā ziņojumā veikti saistībā ar restrukturizācijas neveikšanas iespējamību, ir balstīti uz apgalvojumu, ka 100 % reisu, kas nepieciešami, lai izpildītu šo pasākumu, būs reisi bez kravas.

71 Vēl jānorāda, ka transportlīdzekļu, kuri iesaistīti pārvadājumu ciklos, kas garāki par astoņām nedēļām, skaita aplēses, kas ir noteicošas, lai aprēķinātu papildu emisijas, kuras var radīt strīdīgā pasākuma piemērošana, izriet no tādu paziņojumu ekstrapolācijas, kas iegūti atlasītu pārvadātāju aptaujā, un šis aptaujāto skaits otrajā ziņojumā aprakstīts kā nepietiekams attiecībā pret starptautisko autopārvadājumu tirgus lielumu.

72 Šādos apstākļos, lai arī nevar izslēgt, ka strīdīgā pasākuma piemērošana varētu palielināt noteiktu gāzu emisijas, Bulgārijas Republikas sniegtie dokumenti neļauj precīzi novērtēt šā pieauguma apmēru.

73 Attiecībā uz minētā pieauguma būtisko un neatgriezenisko raksturu svarīgi norādīt, ka CO_2, NO_x un $PM_{2,5}$ emisijas – kā uzsver Parlaments un Padome – ir īpaša Savienības tiesiskā regulējuma priekšmets.

74 Piemēram, Regulā 2018/842 katrai dalībvalstij ir noteikti pienākumi siltumnīcefekta gāzu, tostarp CO_2, emisiju ierobežojuma jomā, savukārt Direktīvā 2008/50 paredzēti valstu $PM_{2,5}$ ekspozīcijas samazināšanas mērķi, kā arī NO_x un $PM_{2,5}$ robežlielumi.

75 No tā izriet, ka, pat balstoties uz vislielākajiem Bulgārijas Republikas minētajiem skaitļiem, strīdīgā pasākuma piemērošana izraisīs tikai nelielu CO_2, NO_x un $PM_{2,5}$ emisiju pieaugumu, un nav pierādīts, ka tas varētu vidējā termiņā apdraudēt gaisa kvalitātes aizsardzību un cīņu pret globālo sasilšanu (pēc analoģijas skat. Tiesas priekšsēdētāja rīkojumu, 2003. gada 2. oktobris, Komisija/Austrija, C-320/03 R, EU:C:2003:543, 98. punkts).

76 Attiecībā uz pārējo jānorāda, ka Bulgārijas Republikas minētās izmaksas, ko rada NO_x un $PM_{2,5}$ emisiju pieaugums, ņemot vērā to lielumu visā Savienībā, neļauj pierādīt Bulgārijas Republikas apgalvotā kaitējuma būtisko raksturu.

77 Tādēļ jāsecina, ka Bulgārijas Republikas sniegtie pierādījumi nav pietiekami, lai pierādītu, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas radītā ietekme uz vidi varētu paredzami radīt būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

78 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jākonstatē, ka Bulgārijas Republika nav pierādījusi, ka strīdīgā pasākuma piemērošana laikposmā no šā rīkojuma parakstīšanas brīža līdz galīgā sprieduma pasludināšanai lietā C-545/20 var paredzami ar pietiekamu iespējamību radīt būtisku un neatgriezenisku kaitējumu un līdz ar to – ka ir izpildīts steidzamības nosacījums.

79 Ņemot vērā nosacījumu pagaidu pasākuma noteikšanai kumulatīvo raksturu, ir jānoraida pieteikums par pagaidu noregulējumu un nav nepieciešams pārbaudīt nosacījumus par *fumus boni juris* un interešu izsvēršanu.

80 Saskaņā ar Reglamenta 137. pantu lēmumu par tiesāšanās izdevumiem ietver spriedumā vai rīkojumā par tiesvedības izbeigšanu.

Ar šādu pamatojumu Tiesas priekšsēdētāja vietnieks izdod rīkojumu:

1) Pieteikumu par pagaidu noregulējumu noraidīt.

2) Lēmuma par tiesāšanās izdevumiem pieņemšanu atlikt.

[Paraksti]