ORDONANȚA VICEPREȘEDINTELUI CURȚII

3 iunie 2022*

„Măsuri provizorii – Articolul 263 TFUE – Acțiune având ca obiect anularea unui act al Uniunii – Articolul 278 TFUE – Cerere de suspendare a executării acestui act – Transport – Regulamentul (UE) 2020/1055 – Obligația unei întreprinderi de asigura întoarcerea vehiculelor sale în statul său membru de stabilire – Urgență – Degradarea situației economice și sociale a unui stat membru – Atingere adusă mediului”

În cauza C-547/20 R,

având ca obiect o cerere de suspendare a executării în temeiul articolului 278 TFUE, introdusă la 5 ianuarie 2022,

România, reprezentată de L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Lițu și A. Rotăreanu, în calitate de agenți,

reclamantă,

susținută de:

Republica Estonia, reprezentată de N. Grünberg și M. Kriisa, în calitate de agenți;

Republica Letonia, reprezentată de J. Davidoviča, K. Pommere și I. Romanovska, în calitate de agenți;

Republica Lituania, reprezentată de K. Dieninis, R. Dzikovič și V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, în calitate de agenți;

Republica Malta, reprezentată de A. Buhagiar, în calitate de agent, asistat de D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado;

Republica Polonă, reprezentată de B. Majczyna, în calitate de agent,

intervenientе,

împotriva

Parlamentului European, reprezentat de I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima și R. van de Westelaken, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: româna.

Consiliului Uniunii Europene, reprezentat de A. Norberg, A. Vârnav și L. Vétillard, în calitate de agenți,

pârâte,

susținute de:

Regatul Danemarcei, reprezentat de V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff și L. Teilgård, în calitate de agenți;

Republica Federală Germania, reprezentată de J. Möller și D. Klebs, în calitate de agenți;

Republica Elenă, reprezentată de S. Chala, în calitate de agent;

Republica Franceză, reprezentată de A.-L. Desjonquères, A. Ferrand și N. Vincent, în calitate de agenți;

Republica Italiană, reprezentată de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de A. Lipari, procuratore dello Stato, și G. Santini, avvocato dello Stato;

Marele Ducat al Luxemburgului, reprezentat de A. Germeaux, în calitate de agent;

Regatul Țărilor de Jos, reprezentat de M. K. Bultermann și J. Langer, în calitate de agenți;

Republica Austria, reprezentată de A. Posch și J. Schmoll, în calitate de agenți;

Regatul Suediei, reprezentat de H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev și O. Simonsson, în calitate de agenți,

intervenientе,

VICEPREȘEDINTELE CURȚII,

după ascultarea domnului avocat general M. Szpunar,

dă prezenta

Ordonanță

1 Prin cererea de măsuri provizorii formulată, România solicită Curții să dispună suspendarea executării articolului 1 punctul 3 din Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier (JO 2020, L 249, p. 17), în măsura în care înlocuiește articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO 2009, L 300, p. 51).

2 Această cerere a fost prezentată în urma introducerii de către statul membru menționat, la 23 octombrie 2020, a unei acțiuni în temeiul articolului 263 TFUE având ca obiect anularea în parte sau, dacă este cazul, în întregime a Regulamentului 2020/1055.

Cadrul juridic

3 Articolul 1 punctul 3 din Regulamentul 2020/1055 prevede:

„Articolul 5 [din Regulamentul nr. 1071/2009] se înlocuiește cu următorul text:

[…]

(1) În vederea respectării cerinței stabilite la articolul 3 alineatul (1) litera (a), în statul membru de stabilire o întreprindere trebuie:

[…]

(b) să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din statul membru respectiv în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta;

[…]”

Procedura în fața Curții și concluziile părților

4 Prin Deciziile vicepreședintelui Curții din 1 februarie 2022, au fost admise cererile de intervenție în susținerea concluziilor României formulate de Republica Malta și de Republica Polonă.

5 România solicită Curții:

– să dispună suspendarea executării articolului 1 punctul 3 din Regulamentul 2020/1055, în măsura în care înlocuiește articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009, și

– să oblige Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene la plata cheltuielilor de judecată.

6 Parlamentul și Consiliul solicită Curții respingerea cererii de măsuri provizorii și obligarea României la plata cheltuielilor de judecată.

Cu privire la cererea de măsuri provizorii

7 Articolul 160 alineatul (3) din Regulamentul de procedură al Curții prevede că cererile de măsuri provizorii trebuie să indice „obiectul litigiului, împrejurările care demonstrează urgența, precum și motivele de fapt și de drept care justifică la prima vedere dispunerea măsurii provizorii solicitate”.

8 Astfel, o măsură provizorie nu poate fi încuviințată de judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii decât dacă s-a stabilit că acordarea acesteia este justificată la prima vedere în fapt și în drept (*fumus boni iuris*) și că este urgentă, în sensul că, pentru evitarea unui prejudiciu grav și ireparabil pentru interesele părții care o solicită, este necesar să fie dispusă și să își producă efectele anterior deciziei pe fond. Dacă este cazul, judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii trebuie de asemenea să evalueze comparativ interesele prezente în cauză. Aceste condiții sunt cumulative, așa încât cererea de măsuri provizorii trebuie respinsă în cazul în care una dintre aceste condiții nu este îndeplinită (Ordonanța din 8 aprilie 2020, Comisia/Polonia, C-791/19 R, EU:C:2020:277, punctul 51 și jurisprudența citată).

9 În cadrul examinării condițiilor menționate, judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii dispune de o largă putere de apreciere și este liber să stabilească, ținând cont de particularitățile speței, modul în care aceste diferite condiții trebuie să fie verificate, precum și ordinea acestei examinări, din moment ce nicio normă de drept al Uniunii nu îi impune un plan de analiză prestabilit în cadrul căreia trebuie apreciată necesitatea de a dispune măsuri provizorii (Ordonanța vicepreședintei Curții din 16 iulie 2021, ACER/Aquind, C-46/21 P-R, nepublicată, EU:C:2021:633, punctul 16).

10 În speță, trebuie examinată de la bun început condiția privind urgența.

Argumentație

11 România susține că aplicarea obligației unei întreprinderi de a asigura întoarcerea vehiculelor sale în statul său membru de stabilire, prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 1071/2009, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2020/1055 (denumită în continuare „măsura în litigiu”), va produce un prejudiciu grav și ireparabil.

12 România susține, în primul rând, că aplicarea măsurii în litigiu va conduce la dispariția a mai mult de jumătate dintre operatorii de transport rutier de mărfuri stabiliți în acest stat membru.

13 Previzibilitatea acestei evoluții economice ar fi demonstrată de un raport prezentat în luna octombrie 2020 în urma unei comenzi din partea unei asociații române de profesioniști ai transportului rutier (denumit în continuare „primul raport”).

14 Majoritatea operatorilor de transport rutier de mărfuri stabiliți în România ar fi întreprinderi mici și mijlocii. Acestea ar fi vulnerabile din punctul de vedere al situației lor financiare, în special ca urmare a marjelor de profit scăzute care ar caracteriza sectorul transportului rutier de mărfuri în România.

15 Or, aplicarea măsurii în litigiu ar presupune o creștere a distanței parcurse de vehiculele române destinate transportului internațional de mărfuri cu 9 800 de kilometri pe an în medie. În măsura în care aceste curse suplimentare ar fi efectuate de camioane fără încărcătură (denumite în continuare „curse fără încărcătură”), acestea ar genera anual în România câștiguri nerealizate de 524 de milioane de euro, precum și costuri suplimentare de 197 de milioane de euro pentru cumpărarea combustibilului și de 150 de milioane de euro pentru achitarea taxelor de drum. Alte costuri suplimentare ar proveni din congestionarea crescută a traficului în punctele de trecere a frontierei situate în afara spațiului Schengen, ca urmare a creșterii, care decurge din aplicarea măsurii în litigiu, a numărului de curse efectuate de operatorii de transport români.

16 În plus, ar trebui să se țină seama de costurile, estimate la 1 233 de milioane de euro pe an pentru sectorul transportului român, care rezultă din aplicarea altor norme noi referitoare la sectorul transporturilor, a căror suspendare nu este solicitată de România.

17 În final, 55 % dintre întreprinderile intervievate în vederea redactării primului raport ar estima că vor trebui să își înceteze activitatea în România, ceea ce ar determina pierderi pentru economia românească evaluate la 3 miliarde de euro pe an și pierderea a 26 000 de locuri de muncă în acest stat membru.

18 În al doilea rând, multiplicarea curselor fără încărcătură care ar rezulta din aplicarea măsurii în litigiu ar fi de natură să aducă atingere mediului și, indirect, sănătății umane.

19 Pe de o parte, primul raport ar demonstra că emisiile suplimentare ale transportatorilor români sunt evaluate la 456 886 de tone de dioxid de carbon (CO_2), și anume o creștere cu 7,7 % a emisiilor din sectorul românesc al transporturilor și cu 2,4 % a emisiilor totale ale acestui stat membru.

20 Un raport întocmit în luna februarie 2021 la cererea Comisiei Europene (denumit în continuare „al doilea raport”) ar stabili, pe de altă parte, că, la nivelul întregii Uniuni Europene, aplicarea măsurii în litigiu va conduce la emisia a 2,9 milioane de tone de CO_2, la emisii între 107 tone și 619 tone de oxid de azot (NO_x) și la emisii între 38 de tone și 221 de tone de particule fine ($PM_{2,5}$). Costurile acestei poluări a aerului ar fi evaluate la 25,9 milioane de euro.

21 Republica Estonia, Republica Malta și Republica Polonă susțin argumentația României referitoare la riscul de producere a unor prejudicii de mediu, economice și sociale. Republica Malta se referă în această privință la un raport privind situația statului membru menționat, prezentat în luna noiembrie 2020.

22 Parlamentul și Consiliul susțin că România nu a demonstrat că riscă să se producă un prejudiciu grav și ireparabil înainte de pronunțarea hotărârii prin care se finalizează procedura în cauza C-547/20, în cazul aplicării măsurii în litigiu.

23 În primul rând, costurile generate de aplicarea măsurii în litigiu nu ar fi ireparabile și ar fi supraevaluate, din cauza neluării în considerare a existenței în legislația Uniunii în vigoare a unei obligații de a instala centrul operațional în statul membru de stabilire.

24 În plus, România nu ar fi reușit să demonstreze că eventualele pierderi ale cotelor de piață ale întreprinderilor române ar fi de durată, având în vedere caracteristicile sectorului transporturilor care reies din al doilea raport. Mai mult, ar fi improbabil ca unii conducători de vehicule grele să rămână fără un loc de muncă, din moment ce există o importantă penurie de astfel de conducători auto în Uniune.

25 În al doilea rând, Parlamentul și Consiliul critică metodologia urmată cu ocazia elaborării primului și a celui de al doilea raport invocate de România, mai ales în măsura în care acestea se întemeiază pe ipoteze nerealiste, în special în ceea ce privește volumul curselor fără încărcătură, precum și costurile suportate de întreprinderile angajate în diferite tipuri de prestații de transport internațional rutier de mărfuri, și în măsura în care implică extrapolări efectuate pe baza unor date provenite din eșantioane puțin reprezentative. În plus, România ar fi interpretat în mod eronat mai multe estimări prezentate de aceste rapoarte.

26 În al treilea rând, estimările referitoare la pretinsa atingere adusă mediului ar fi puțin fiabile și în parte contradictorii, iar costurile suportate nu ar fi semnificative. În plus, România nu ar fi ținut seama de faptul că statele membre sunt supuse unor obligații privind emisiile de CO_2, în temeiul Regulamentului (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO 2018, L 156, p. 26), și concentrațiile în aer de NO_x, precum și de $PM_{2,5}$, conform Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO 2008, L 152, p. 1).

27 Parlamentul adaugă că, în măsura în care Regulamentul 2020/1055 a fost adoptat de aproape doi ani, întreprinderile în cauză au început deja să se adapteze, iar prezenta cerere de măsuri provizorii a fost, așadar, introdusă prea tardiv pentru a evita ca măsura în litigiu să își producă efectele.

Apreciere

28 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, scopul procedurii măsurilor provizorii este de a garanta deplina eficacitate a hotărârii definitive care va fi pronunțată, pentru a evita o lacună în protecția juridică asigurată de Curte. Pentru realizarea acestui obiectiv, urgența trebuie apreciată în raport cu necesitatea de a se pronunța cu titlu provizoriu, pentru a se evita ca un prejudiciu grav și ireparabil să fie ocazionat părții care solicită protecția provizorie. Revine acestei părți sarcina de a furniza dovada că nu poate aștepta soluționarea procedurii pe fond fără a suferi un prejudiciu de această natură. Pentru stabilirea existenței unui astfel de prejudiciu grav și ireparabil, nu este necesar să se impună dovedirea cu certitudine absolută a survenirii prejudiciului. Este suficient ca acesta să fie previzibil cu un grad de probabilitate suficient (Ordonanța din 17 decembrie 2018, Comisia/Polonia, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, punctul 60 și jurisprudența citată).

29 Conform acestei jurisprudențe, revine întotdeauna părții care solicită adoptarea unei măsuri provizorii sarcina de a expune și de a dovedi producerea probabilă a unui prejudiciu grav și ireparabil. În această privință, judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii trebuie să dispună de indicații concrete și precise, susținute de documente detaliate care să permită examinarea consecințelor exacte care ar rezulta, după toate aparențele, din lipsa măsurilor solicitate (a se vedea în acest sens Ordonanța vicepreședintei Curții din 13 aprilie 2021, Lituania/Parlamentul și Consiliul, C-541/20 R, nepublicată, EU:C:2021:264, punctele 19 și 20).

30 Prin urmare, în speță revine României sarcina de a dovedi că aplicarea măsurii în litigiu în perioada cuprinsă între semnarea prezentei ordonanțe și pronunțarea hotărârii prin care se finalizează procedura în cauza C-547/20 este de natură să determine, în mod previzibil cu un grad de probabilitate suficient, un prejudiciu grav și ireparabil.

31 Din cererea de măsuri provizorii reiese că acest stat membru se prevalează de prejudicii care decurg din efectele măsurii în litigiu asupra situației economice și sociale din România, precum și asupra mediului.

32 Aceste diverse prejudicii pot fi invocate în mod valabil de România pentru a obține pronunțarea unor măsuri provizorii, din moment ce statele membre sunt responsabile de interesele considerate generale pe plan național și pot asigura apărarea acestora în cadrul unei proceduri a măsurilor provizorii (Ordonanța vicepreședintei Curții din 13 aprilie 2021, Lituania/Parlamentul și Consiliul, C-541/20 R, nepublicată, EU:C:2021:264, punctul 21).

33 Prin urmare, este necesar să se stabilească dacă probele prezentate de România permit să se demonstreze, pe de o parte, că producerea unuia sau mai multora dintre prejudiciile menționate este previzibilă cu un grad de probabilitate suficient și, pe de altă parte, că aceleași prejudicii prezintă un caracter grav și ireparabil.

34 În această privință, trebuie amintit că procedura măsurilor provizorii nu este concepută pentru a stabili realitatea unor fapte complexe și foarte controversate. Judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii nu dispune de mijloacele necesare pentru a efectua verificările impuse și, în numeroase cazuri, ar fi dificil să le poată efectua în timp util (Ordonanța din 20 noiembrie 2017, Comisia/Polonia, C-441/17 R, EU:C:2017:877, punctul 54).

Cu privire la efectele economice și sociale ale măsurii în litigiu

35 Cu titlu introductiv, este necesar să se constate că efectele economice și sociale ale măsurii în litigiu în alte state membre decât România, invocate de statele membre care au intervenit în susținerea concluziilor reclamantei, nu pot fi suficiente în speță pentru a stabili caracterul previzibil al producerii unui prejudiciu grav și ireparabil.

36 Pe de o parte, deși Republica Estonia și Republica Polonă menționează efectele economice și sociale ale măsurii în litigiu pe teritoriile lor, ele nu prezintă niciun element de probă destinat să demonstreze caracterul real al acestor efecte.

37 Pe de altă parte, referitor la Republica Malta, raportul prezentat de acest stat membru arată că aplicarea măsurilor prevăzute în raportul respectiv poate avea efecte asupra sectorului transporturilor, de la crearea a 51 de noi locuri de muncă până la pierderea a 96 de locuri de muncă. În plus, această aplicare ar implica, cel mult, o încetare a activităților pentru 43 de camioane.

38 Or, astfel de efecte, presupunând că ar fi dovedite, nu ar avea o amploare suficientă pentru a fi considerate ca reprezentând un prejudiciu grav și ireparabil.

39 În ceea ce privește situația economică și socială a României, creșterea costurilor la care ar fi expuși operatorii de transport din acest stat membru ca urmare a aplicării măsurii în litigiu nu constituie, ca atare, un prejudiciu grav și ireparabil.

40 În realitate, costurile generate în acest mod ar constitui un prejudiciu pecuniar care, în afara unor împrejurări excepționale, nu poate fi considerat ireparabil, o compensație pecuniară fiind, ca regulă generală, suficientă pentru a repune persoana prejudiciată în situația anterioară producerii prejudiciului (Ordonanța vicepreședintei Curții din 13 aprilie 2021, Lituania/Parlamentul și Consiliul, C-541/20 R, nepublicată, EU:C:2021:264, punctul 29).

41 În schimb, aceste costuri ar avea relevanță, în scopul prezentei proceduri, dacă s-ar stabili că sunt de o asemenea amploare încât ar implica neapărat o restructurare a sectorului transporturilor în România de natură să determine în acest stat membru o scădere notabilă a produsului intern brut sau o creștere semnificativă a ratei șomajului.

42 În această privință, trebuie arătat în primul rând că, cu excepția estimărilor referitoare la congestionarea punctelor de trecere a frontierei, datele menționate de România pentru a stabili caracterul previzibil al creșterii costurilor operatorilor de transport români și al restructurării sectorului român al transporturilor au rezultat din primul raport.

43 Or, evaluarea efectuată în acest raport a costurilor și a restructurării respective se întemeiază pe o extrapolare a răspunsurilor la o anchetă furnizate de 127 de întreprinderi române, în timp ce din raportul menționat reiese că sectorul transportului rutier de mărfuri în acest stat membru numără 33 655 de întreprinderi, iar în raport nu se susține nicidecum că întreprinderile care au participat la anchetă ar constitui un eșantion reprezentativ al acestui sector.

44 În al doilea rând, referitor mai precis la costurile suplimentare la care ar fi expuși operatorii de transport români, din primul raport reiese că modul de calcul al acestor costuri suplimentare utilizat în acest raport se bazează pe ipoteza potrivit căreia toate cursele realizate de operatorii de transport români pentru a se conforma măsurii în litigiu vor fi curse fără încărcătură.

45 Această ipoteză, care este determinantă atât pentru evaluarea beneficiului nerealizat generat de aplicarea respectivei măsuri, cât și pentru stabilirea costurilor suplimentare care decurg din această aplicare, nu face totuși obiectul niciunei justificări, deși este cert că numai o parte din cursele actuale ale operatorilor de transport români către România sunt de fapt curse fără încărcătură.

46 Referitor la costurile care decurg din congestionarea punctelor de trecere a frontierei, este necesar să se constate, pe de o parte, că aceste costuri nu sunt evaluate în mod precis de România și, pe de altă parte, că nu se contestă că pretinsa creștere a timpului de așteptare la aceste puncte de trecere ar reprezenta, cel mult, o fracțiune limitată din timpul total al cursei dintre România și statele membre în care operatorii de transport români își desfășoară activitățile.

47 În al treilea rând, simpla împrejurare că numeroase întreprinderi din sectorul român al transporturilor sunt întreprinderi de mici dimensiuni și au o rentabilitate limitată nu poate fi suficientă pentru a demonstra că ele nu ar fi capabile să facă față costurilor care decurg din aplicarea măsurii în litigiu și că ar fi, așadar, constrânse să își înceteze activitatea, să și-o reorienteze către alte sectoare de activitate sau chiar să se stabilească în alte state membre.

48 Astfel, din cuprinsul punctelor 42-46 din prezenta ordonanță rezultă că probele prezentate de România nu permit să se determine amploarea costurilor suplimentare la care ar fi expuși operatorii de transport români ca urmare a aplicării măsurii în litigiu.

49 În plus, România nu a contestat afirmația care figurează în al doilea raport potrivit căreia, chiar dacă ar integra aceste costuri suplimentare, întreprinderile din statele membre din Europa Orientală vor păstra un avantaj concurențial în sectorul transportului rutier de mărfuri.

50 În al patrulea rând, estimările în cifre prezentate de România cu privire la riscul de încetare a activităților operatorilor de transport români se întemeiază exclusiv pe primul raport.

51 În această privință, pe lângă considerațiile care figurează la punctul 43 din prezenta ordonanță, trebuie mai întâi să se arate că România interpretează eronat acest raport atunci când afirmă că 55 % dintre întreprinderile intervievate în vederea redactării raportului menționat estimează că vor trebui să își înceteze activitățile în acest stat membru. De fapt, din același raport reiese că respectiva estimare privește în realitate 55 % dintre întreprinderile române care oferă servicii de cabotaj și de transport în contul terților în alte state membre, care reprezintă 39 % din sectorul român al transportului internațional rutier de mărfuri la care se referă ancheta în cauză.

52 În continuare, primul raport este prezentat în mod explicit ca urmărind evaluarea efectelor aplicării combinate a unei serii de norme privind în special întoarcerea regulată a conducătorilor auto în statul membru de stabilire, condițiile de muncă și de repaus ale conducătorilor auto, precum și efectuarea cabotajului. Prin urmare, acest raport nu permite să se determine în ce măsură se consideră că evoluțiile economice și sociale pe care le descrie rezultă din aplicarea măsurii în litigiu și ar putea fi evitate în cazul suspendării doar a acestei măsuri.

53 În sfârșit, deși este adevărat că raportul menționat arată că aplicarea măsurilor pe care le vizează va determina o restructurare profundă a sectorului român al transporturilor, el nu indică termenul în care ar trebui să intervină această restructurare.

54 În al cincilea rând, trebuie subliniat că din al doilea raport rezultă că, din cauza insuficienței numărului de conducători auto disponibili în Uniune, consecințele previzibile ale aplicării măsurii în litigiu asupra accesului la locuri de muncă al conducătorilor auto vor fi în mod necesar limitate.

55 Din elementele care precedă rezultă că probele prezentate de România nu sunt suficiente pentru a dovedi că efectele economice și sociale ale aplicării măsurii în litigiu sunt de natură să determine, în mod previzibil, un prejudiciu grav și ireparabil.

Cu privire la efectele asupra mediului ale măsurii în litigiu

56 În vederea stabilirii unui risc de producere a unui prejudiciu de mediu, reiese că România menționează un risc de creștere a emisiilor de anumite gaze care ar fi demonstrată, în acest stat membru, de elemente care figurează în primul raport și, în întreaga Uniune, de datele prezentate în al doilea raport.

57 În ceea ce privește cifrele menționate în primul raport pentru a stabili riscul unei atingeri aduse mediului de operatorii de transport români, trebuie arătat că acestea privesc doar emisiile de CO_2.

58 În plus, limitele metodologice ale acestui raport menționate la punctele 45 și 52 din prezenta ordonanță nu permit ca el să fie folosit drept temei pentru a aprecia efectele eventuale ale măsurii în litigiu asupra emisiilor respective.

59 Astfel, pe de o parte, acest raport nu conține nicio precizare cu privire la contribuția previzibilă a fiecăreia dintre măsurile pe care le vizează la creșterea emisiilor de CO_2 pe care le menționează. Pe de altă parte, referitor la efectele măsurii în litigiu, se consideră că această creștere decurge din realizarea unui număr mare de curse fără încărcătură. Or, creșterea menționată este calculată presupunând, fără o justificare suficientă, că toate cursele realizate de operatorii de transport români pentru a se conforma măsurii în litigiu vor fi curse fără încărcătură.

60 Referitor la cifrele invocate de România pentru a demonstra riscul unei atingeri aduse mediului de operatorii de transport din întreaga Uniune, trebuie să se constate că acest stat membru se întemeiază în mare parte pe una dintre ipotezele avute în vedere de al doilea raport, potrivit căreia întreprinderile din sectorul transporturilor se vor conforma măsurii în litigiu fără ca acest sector să fie restructurat.

61 Or, unele dintre elementele invocate de România se opun realizării acestei ipoteze, pe care Parlamentul și Consiliul o consideră de altfel ca fiind pur teoretică. În special, în vederea stabilirii prejudiciului economic și social de care se prevalează, acest stat membru susține că sectorul transportului trebuie să fie supus unei restructurări majore în cazul aplicării măsurii în litigiu.

62 Mai trebuie arătat că evaluarea numărului de vehicule angajate în cicluri de transport mai mari de opt săptămâni, care este determinantă pentru calcularea emisiilor suplimentare ce pot rezulta din aplicarea măsurii în litigiu, provine dintr-o extrapolare a declarațiilor obținute în cadrul unei anchete efectuate pe un eșantion de operatori de transport descris în al doilea raport ca fiind insuficient față de dimensiunea pieței transportului rutier internațional.

63 În aceste condiții, deși nu se poate exclude că aplicarea măsurii în litigiu poate crește emisiile de anumite gaze, documentele furnizate de România nu permit să se evalueze cu precizie volumul acestei creșteri.

64 În ceea ce privește caracterul grav și ireparabil pe care l-ar putea avea creșterea menționată, trebuie arătat că, așa cum subliniază Parlamentul și Consiliul, emisiile de CO_2, de NO_x și de $PM_{2,5}$ fac obiectul unor reglementări specifice ale dreptului Uniunii.

65 Astfel, Regulamentul 2018/842 stabilește obligații pentru fiecare stat membru referitoare la limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră, printre care figurează CO_2, în timp ce Directiva 2008/50 prevede obiective naționale de reducere a expunerii la $PM_{2,5}$, precum și valori-limită ale NO_x și ale $PM_{2,5}$.

66 În consecință, chiar bazându-se pe cifrele cele mai ridicate prezentate de România, aplicarea măsurii în litigiu nu ar implica decât o creștere moderată a emisiilor de CO_2, de NO_x și de $PM_{2,5}$, cu privire la care nu s-a stabilit că ar fi de natură să pună în discuție pe termen mediu protejarea calității aerului și lupta împotriva încălzirii climatice (a se vedea prin analogie Ordonanța președintelui Curții din 2 octombrie 2003, Comisia/Austria, C-320/03 R, EU:C:2003:543, punctul 98).

67 În rest, costurile care decurg din creșterea emisiilor de NO_x și de $PM_{2,5}$ pe care le menționează România nu pot demonstra, având în vedere valoarea lor pentru întreaga Uniune, caracterul grav al prejudiciului invocat de România.

68 Prin urmare, este necesar să se constate că probele prezentate de România nu sunt suficiente pentru a dovedi că efectele asupra mediului ale aplicării măsurii în litigiu sunt de natură să determine, în mod previzibil, un prejudiciu grav și ireparabil.

69 Având în vedere toate cele de mai sus, rezultă că România nu a dovedit că aplicarea măsurii în litigiu în perioada cuprinsă între semnarea prezentei ordonanțe și pronunțarea hotărârii prin care se finalizează procedura în cauza C-547/20 este de natură să determine, în mod previzibil cu un grad de probabilitate suficient, un prejudiciu grav și ireparabil și, prin urmare, că este îndeplinită condiția privind urgența.

70 Ținând seama de caracterul cumulativ al condițiilor impuse pentru dispunerea unor măsuri provizorii, este necesar, prin urmare, să se respingă cererea de măsuri provizorii, fără a fi nevoie să se examineze condițiile privind *fumus boni iuris* și evaluarea comparativă a intereselor.

71 Conform articolului 137 din Regulamentul de procedură, în hotărârea sau ordonanța prin care se finalizează judecata se va dispune cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive, vicepreședintele Curții dispune:

1) Respinge cererea de măsuri provizorii.

2) Cererea privind cheltuielile de judecată se soluționează odată cu fondul.

Luxemburg, 3 iunie 2022.

Grefier
A. Calot Escobar

Vicepreședinte
L. Bay Larsen