Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ЗАМЕСТНИК-ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА СЪДА

3 юни 2022 година *

„Обезпечително производство — Член 263 ДФЕС — Жалба за отмяна на акт на Съюза — Член 278 ДФЕС — Молба за спиране на изпълнението на акта — Транспорт — Регламент (ЕС) 2020/1055 — Задължение на предприятие да върне превозните си средства в държавата членка на установяване — Неотложност — Влошаване на икономическото и социалното положение на дадена държава членка — Щети върху околната среда“

По дело C-547/20 R

с предмет молба за спиране на изпълнението на основание член 278 ДФЕС, подадена на 5 януари 2022 г.,

Румъния, представлявана от L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Lițu и A. Rotăreanu, в качеството на представители,

жалбоподател,

подпомагана от:

Република Естония, представлявана от N. Grünberg и M. Kriisa,

Република Латвия, представлявана от J. Davidoviča, K. Pommere и I. Romanovska,

Република Литва, представлявана от K. Dieninis, R. Dzikovič и V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

Република Малта, представлявана от A. Buhagiar, подпомаган от D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

Република Полша, представлявана от B. Majczyna,

встъпили страни,

срещу

Европейски парламент, представляван от I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima и R. van de Westelaken,

Съвет на Европейския съюз, представляван от A. Norberg, A. Vârnav и L. Vétillard,

* Език на производството: румънски.

ответници,

подпомагани от:

Кралство Дания, представлявано от V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff и L. Teilgård,

Федерална република Германия, представлявана от J. Möller и D. Klebs,

Република Гърция, представлявана от S. Chala,

Френска република, представлявана от A.-L. Desjonquères, A. Ferrand и N. Vincent,

Италианска република, представлявана от G. Palmieri, подпомагана от A. Lipari, procuratore dello Stato, и от G. Santini, avvocato dello Stato,

Великото херцогство Люксембург, представлявано от A. Germeaux,

Кралство Нидерландия, представлявано от M. K. Bultermann и J. Langer,

Република Австрия, представлявана от A. Posch и J. Schmoll,

Кралство Швеция, представлявано от H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev и O. Simonsson,

встъпили страни,

ЗАМЕСТНИК-ПРЕДСЕДАТЕЛЯТ НА СЪДА,

след изслушване на генералния адвокат M. Szpunar,

постанови настоящото

Определение

1 С молбата си за допускане на обезпечителни мерки Румъния иска от Съда да разпореди спиране на изпълнението на член 1, точка 3 от Регламент (ЕС) 2020/1055 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за изменение на регламенти (ЕО) № 1071/2009, (ЕО) № 1072/2009 и (ЕС) № 1024/2012 с оглед на адаптирането им към развитието в сектора на автомобилния транспорт (ОВ L 249, 2020 г., стр. 17) в частта, в която с него се приема член 5, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 2009 г., стр. 51).

2 Молбата е подадена, след като на 23 октомври 2020 г. посочената държава членка подава жалба на основание член 263 ДФЕС за частична или евентуално за пълна отмяна на Регламент 2020/1055.

Правна уредба

3 Член 1, точка 3 от Регламент 2020/1055 гласи:

„Член 5 [от Регламент № 1071/2009] се заменя със следното:

[…]

1. За да спази изискването, предвидено в член 3, параграф 1, буква а), в държавата членка на установяване предприятието трябва:

[…]

б) да организира дейността на своя автомобилен парк по начин, който гарантира, че превозните средства, които са на разположение на предприятието и се използват за международен превоз на товари, се връщат в един от експлоатационните центрове в съответната държава членка най-малко в рамките на осем седмици след напускането ѝ;

[…]“.

Производството пред Съда и исканията на страните

4 С акт на заместник-председателя на Съда от 1 февруари 2022 г. Република Малта и Република Полша са допуснати да встъпят в подкрепа на исканията на Румъния.

5 Румъния иска от Съда:

– да разпореди спиране на изпълнението на член 1, точка 3 от Регламент 2020/1055 в частта, в която се приема член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 1071/2009, и

– да осъди Европейския парламент и Съвета на Европейския съюз да заплатят съдебните разноски.

6 Парламентът и Съветът искат от Съда да отхвърли молбата за допускане на обезпечителни мерки и да осъди Румъния да заплати съдебните разноски.

По молбата за допускане на обезпечителни мерки

7 Член 160, параграф 3 от Процедурния правилник на Съда предвижда, че в молбите за допускане на обезпечителни мерки трябва да се изложат „предметът на спора, обстоятелствата, установяващи неотложността, както и фактическите и правните основания, които обосновават вероятната основателност на иска или жалбата“.

8 Така съдията по обезпечителното производство може да допусне временна мярка само ако установи, че на пръв поглед постановяването ѝ е фактически и правно обосновано (fumus boni juris) и че тя е неотложна, в смисъл че е необходимо да бъде разпоредена и да породи действието си преди решението по съществото на спора, за да се избегне значително и непоправимо увреждане на интересите на молителя. При необходимост съдията по обезпечителното производство също така претегля съответните интереси. Тези условия са

кумулативни, поради което молбата за постановяване на временни мерки трябва да се отхвърли, ако едно от тях не е изпълнено (определение от 8 април 2020 г., Комисия/Полша, C-791/19 R, EU:C:2020:277, т. 51 и цитираната съдебна практика).

9 При разглеждането на посочените условия съдията по обезпечителното производство разполага с широко право на преценка и е свободен да определи в зависимост от особеностите на случая как следва да провери дали са налице различните условия и какъв е редът за тази проверка, тъй като няма правна норма на Съюза, която да му налага предварително установен аналитичен модел за преценка на необходимостта от постановяване на временни мерки (определение на заместник-председателя на Съда от 16 юли 2021 г., ACER/Aquind, C-46/21 P-R, непубликувано, EU:C:2021:633, т. 16).

10 В случая най-напред следва да се разгледа условието за неотложност.

Доводи

11 Румъния поддържа, че прилагането на задължението за дадено предприятие да върне превозните си средства в държавата членка на установяване, което е предвидено в член 5, параграф 1, буква б) от Регламент № 1071/2009, изменен с Регламент 2020/1055 (наричано по-нататък „спорната мярка“), ще доведе до значителна и непоправима вреда.

12 Румъния твърди, на първо място, че прилагането на спорната мярка ще доведе до изчезването на повече от половината от автомобилните превозвачи на товари, установени в тази държава членка.

13 Такова икономическо развитие било предвидимо и се установявало от изготвения през октомври 2020 г. доклад, чието съставяне е поръчано от румънска асоциация на специалистите в областта на автомобилния транспорт (наричан по-нататък „първият доклад“).

14 Повечето от установените в Румъния автомобилни превозвачи на товари било малки и средни предприятия. Те били уязвими от гледна точка на финансовото им положение именно поради малките маржове, които били характерни за сектора на автомобилния превоз на товари в Румъния.

15 Прилагането на спорната мярка обаче предполагало увеличаване на изминатото разстояние от румънските превозни средства, извършващи международен превоз на стоки, средно с 9 800 км годишно. Доколкото тези допълнителни маршрути щели да се извършват от камиони без товар (наричани по-нататък „празни курсове“), всяка година в Румъния те биха генерирали пропуснати ползи в размер на 524 милиона евро, както и допълнителни разходи от 197 милиона евро за закупуване на гориво и 150 милиона евро за заплащане на пътни такси. Щяло да има и други допълнителни разходи в резултат от увеличената натовареност на граничните контролно-пропускателни пунктове, намиращи се извън Шенгенското пространство, тъй като прилагането на спорната мярка би довело до увеличаване на броя на извършваните от румънските превозвачи курсове.

16 Освен това следвало да се вземат предвид разходите, оценени на 1 233 милиона евро годишно за сектора на румънския транспорт, произтичащи от прилагането на други нови правила относно транспортния сектор, за които Румъния не е поискала да се разпореди спиране на изпълнението.

17 Накрая, 55 % от запитаните предприятия при изготвянето на първия доклад заявили, че трябва да преустановят дейността си в Румъния, което би довело до загуби за румънската икономика, оценени на 3 милиарда евро годишно, и до съкращаването на 26 000 работни места в тази държава членка.

18 На второ място, увеличаването на броя на празните курсове, което би последвало от прилагането на спорната мярка, можело да нанесе щети върху околната среда и по индиректен начин на човешкото здраве.

19 От една страна, с първия доклад се установявало, че допълнителните емисии от румънски превозвачи се оценяват на 456 886 тона въглероден диоксид (CO_2), тоест увеличение на емисиите от румънския транспортен сектор със 7,7 % и на общите емисии от тази държава членка с 2,4 %.

20 По искане на Европейската комисия през февруари 2021 г. е съставен доклад (наричан по-нататък „вторият доклад“), според който, от друга страна, се установявало, че на равнището на целия Европейски съюз прилагането на спорната мярка ще доведе до емисии от 2,9 милиона тона CO_2, от 107 тона до 619 тона азотен оксид (NO_x) и от 38 тона до 221 тона фини прахови частици ($ПЧ_{2,5}$). Разходите на това замърсяване на въздуха се оценявали на 25,9 милиона евро.

21 Република Естония, Република Малта и Република Полша подкрепят доводите на Румъния относно риска от настъпване на екологични, икономически и социални щети. В това отношение Република Малта се позовава на доклад относно положението на тази държава членка, изготвен през ноември 2020 г.

22 Парламентът и Съветът твърдят, че Румъния не е доказала, че има опасност от настъпване на значителна и непоправима вреда преди постановяването на решението, с което приключва производството по дело C-547/20, в случай на прилагане на спорната мярка.

23 Първо, разходите, породени от прилагането на спорната мярка, не били непоправими и били надценени, поради това че не е взет предвид фактът, че действащото законодателство на Съюза въвежда задължение за установяване на експлоатационния център в държавата членка на установяване.

24 Освен това Румъния не е успяла да докаже, че евентуалните загуби на пазарни дялове от страна на румънските предприятия са трайни предвид посочените във втория доклад характеристики на транспортния сектор. Също така било малко вероятно водачите на тежкотоварни превозни средства да бъдат лишени от работа, тъй като в Съюза има значителен недостиг на такива водачи.

25 Второ, Парламентът и Съветът оспорват методологията, използвана при изготвянето на първия и втория доклад, на които се позовава Румъния, по-специално доколкото тези доклади се основават на нереалистични хипотези, по-конкретно що се отнася до обема на празните курсове, както и до разходите, направени от предприятията, предлагащи различни видове услуги за международен автомобилен превоз на товари, както и че в тях се прави екстраполиране въз основа на данни от недостатъчно представителни извадки. Освен това Румъния неправилно е тълкувала някои от посочените в тези доклади оценки.

26 Трето, оценките относно твърдените щети върху околната среда били не много надеждни и отчасти противоречиви, така че заявените разходи не били значителни. Освен това Румъния не е взела предвид факта, че държавите членки имат задължения в областта на емисиите на CO_2 съгласно Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021—2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 156, 2018 г., стр. 26) и задължения относно съдържанието на NO_x и на $ПЧ_{2,5}$ във въздуха съгласно Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 година относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа (ОВ L 152, 2008 г., стр. 1).

27 Парламентът добавя, че доколкото Регламент 2020/1055 е приет преди почти две години, съответните предприятия вече са започнали да се адаптират и че следователно настоящата молба за допускане на обезпечителни мерки е подадена твърде късно, за да се избегне възможността от спорната мярка да настъпят последици.

Съображения

28 Съгласно постоянната практика на Съда целта на обезпечителното производство е да гарантира пълното действие на бъдещото окончателно съдебно решение, за да се предотврати рискът от непълнота на осигуряваната от Съда съдебна защита. За да се постигне тази цел, неотложността трябва да се преценява с оглед на необходимостта от постановяване на временни мерки, за да се избегне рискът от настъпване на значителна и непоправима вреда за страната, която иска временна защита. Тази страна трябва да докаже, че не може да изчака приключването на производството по същество, без да понесе такава вреда. За да се установи наличието на подобна значителна и непоправима вреда, не е необходимо да се изисква настъпването на вредата да бъде установено с абсолютна сигурност. Достатъчно е същото да може да се предвиди с достатъчна степен на вероятност (определение от 17 декември 2018 г., Комисия/Полша, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, т. 60 и цитираната съдебна практика).

29 Съгласно тази съдебна практика винаги страната, която иска постановяване на временна мярка, трябва да посочи и докаже вероятността от настъпване на значителна и непоправима вреда. В това отношение съдията по обезпечителното производство трябва да разполага с конкретни и точни данни, подкрепени с подробни документи, които позволяват да се оценят точните последици, които вероятно биха възникнали при непостановяването на поисканите мерки (вж. в този смисъл определение на заместник-председателя на Съда от 13 април 2021 г., Литва/Парламент и Съвет, C-541/20 R, непубликувано, EU:C:2021:264, т. 19 и 20).

30 Следователно в случая Румъния трябва да докаже, че прилагането на спорната мярка в периода между постановяването на настоящото определение и постановяването на решението, с което приключва производството по дело C-547/20, може по предвидим начин и с достатъчна степен на вероятност да доведе до значителна и непоправима вреда.

31 От молбата за допускане на обезпечителни мерки е видно, че тази държава членка се позовава на вреди, които произтичат от последиците от спорната мярка, за икономическото и социалното положение в Румъния, както и за околната среда.

32 Румъния може обосновано да се позове на тези различни вреди с цел постановяване на временни мерки, тъй като държавите членки носят отговорност за интересите, които се възприемат като общи на национално равнище, и могат да осигурят защитата им в рамките на обезпечително производство (определение на заместник-председател на Съда от 13 април 2021 г., Литва/Парламент и Съвет, C-541/20 R, непубликувано, EU:C:2021:264, т. 21).

33 Ето защо следва да се определи дали представените от Румъния доказателства позволяват да се установи, от една страна, че настъпването на една или няколко от посочените вреди може да се предвиди с достатъчна степен на вероятност и от друга страна, че тези вреди са значителни и непоправими.

34 В това отношение е важно да се припомни, че целта на обезпечително производство не е да се установи истинността на сложни и силно оспорвани фактически обстоятелства. Съдията по обезпечителното производство не разполага с необходимите способи, за да извърши необходимите проверки, и в много случаи това трудно би могло да се направи своевременно (определение от 20 ноември 2017 г., Комисия/Полша, C-441/17 R, EU:C:2017:877, т. 54).

По икономическите и социалните последици от спорната мярка

35 В самото начало следва да се констатира, че икономическите и социалните последици от спорната мярка в други държави членки, различни от Румъния, на които се позовават встъпилите в подкрепа на исканията на жалбоподателя държави членки, в случая не са достатъчни, за да се установи предвидимостта на настъпването на значителна и непоправима вреда.

36 От една страна, макар Република Естония и Република Полша да изтъкват, че на съответната им територия ще настъпят икономически и социални последици от спорната мярка, те не представят никакво доказателство, от което да се установи настъпването на такива последици.

37 От друга страна, що се отнася до Република Малта, в представения от тази държава членка доклад се посочва, че прилагането на изброените в посочения доклад мерки може да има последици за транспортния сектор в диапазона от създаването на 51 нови работни места до съкращаването на 96 работни места. Освен това прилагането на тези мерки би довело най-много до това 43 камиона да преустановят дейността си.

38 Дори обаче да се предположи, че тези последици са доказани, тяхната тежест не е достатъчно голяма, за да се считат за значителна и непоправима вреда.

39 Що се отнася до икономическото и социалното положение в Румъния, увеличаването на разходите на превозвачите от тази държава членка вследствие на прилагането на спорната мярка само по себе си не представлява значителна и непоправима вреда.

40 Всъщност породените по този начин разходи представляват имуществени вреди, които, освен при изключителни обстоятелства, не могат да се считат за непоправими, тъй като парично обезщетение по принцип може да възстанови положението на увреденото лице

отпреди настъпването на вредата (определение на заместник-председател на Съда от 13 април 2021 г., Литва/Парламент и Съвет, C-541/20 R, непубликувано, EU:C:2021:264, т. 29).

41 За сметка на това тези разходи биха имали значение за целите на настоящото производство, ако се установи, че по размер те са толкова големи, че неизбежно биха довели до преструктуриране на транспортния сектор в Румъния, което може да доведе до значително намаляване на брутния вътрешен продукт или значително увеличаване на равнището на безработицата в тази държава членка.

42 В това отношение следва да се отбележи, на първо място, че с изключение на оценките относно увеличаването на натоварването на граничните контролно-пропускателни пунктове, посочените от Румъния данни, за да се установи предвидимостта на увеличението на разходите на румънските превозвачи и на преструктурирането на румънския транспортен сектор, са взети от първия доклад.

43 Извършената в този доклад оценка на посочените разходи и преструктуриране обаче се основава на екстраполиране на отговорите от проучване на 127 румънски предприятия, докато от посочения доклад е видно, че секторът на автомобилния превоз на товари в тази държава членка обхваща 33 655 предприятия, а в същия доклад изобщо не се твърди, че участвалите в проучването предприятия представляват представителна извадка от този сектор.

44 На второ място, що се отнася по-специално до допълнителните разходи за румънските превозвачи, от първия доклад е видно, че изчисляването на тези допълнителни разходи в посочения доклад се основава на хипотезата, че всички курсове, извършени от румънските превозвачи с цел да се съобразят със спорната мярка, ще бъдат празни курсове.

45 Тази хипотеза, която е от значение както за преценката на пропуснатите ползи в резултат от прилагането на тази мярка, така и за определянето на допълнителните разходи, произтичащи от това прилагане, не е обоснована по никакъв начин, при положение че е безспорно, че понастоящем само част от извършваните от румънските превозвачи курсове към Румъния са празни.

46 Що се отнася до разходите в резултат от увеличаване на натоварването на граничните контролно-пропускателни пунктове, следва да се констатира, от една страна, че тези разходи не са оценени от Румъния точно и от друга страна, че не се оспорва, че твърдяното увеличаване на времето за чакане на посочените гранични контролно-пропускателни пунктове в най-добрия случай представлява ограничена част от общото време на пътуването между Румъния и държавите членки, в които румънските превозвачи извършват дейността си.

47 На трето място, само по себе си обстоятелството, че много предприятия от румънския транспортен сектор са малки и имат ограничена рентабилност, не е достатъчно, за да се докаже, че те не са в състояние да посрещнат разходите, произтичащи от прилагането на спорната мярка, и следователно са принудени да преустановят дейността си, да я пренасочат към други сектори на дейност или да се установят в други държави членки.

48 Всъщност от точки 42—46 от настоящото определение следва, че представените от Румъния доказателства не позволяват да се определи размерът на допълнителните разходи за румънските превозвачи от прилагането на спорната мярка.

49 Освен това Румъния не оспорва съдържащото се във втория доклад твърдение, че дори тези допълнителни разходи да бъдат взети предвид, предприятията от държавите членки от Източна Европа ще продължат да имат конкурентно предимство в сектора на автомобилния превоз на товари.

50 На четвърто място, представените от Румъния прогнозни стойности относно риска румънски превозвачи да преустановят дейността си се основават изключително на първия доклад.

51 В това отношение освен съображенията, изложени в точка 43 от настоящото определение, следва най-напред да се отбележи, че Румъния тълкува неправилно този доклад, като твърди, че 55 % от предприятията, участвали в проучването, при което е изготвен посоченият доклад, считат, че ще трябва да преустановят дейността си в посочената държава членка. Всъщност от същия доклад е видно, че тази оценка се отнася до 55 % от румънските предприятия, предлагащи услуги по каботажни превози и транспорт между трети страни в други държави членки, които представляват 39 % от румънския сектор на международния автомобилен превоз на товари, за който се отнася разглежданото проучване.

52 По-нататък, в първия доклад изрично се посочва, че той има за цел да се направи оценка на последиците от комбинираното прилагане на редица правила, отнасящи се по-специално до редовното връщане на водачите в държавата членка на установяване, до условията на труд и на почивка на водачите, както и до извършването на каботажни превози. Поради това посоченият доклад не позволява да се определи до каква степен описаното в него икономическо и социално развитие е резултат от прилагането на спорната мярка и би могло до бъде избегнато в случай на спиране на действието само на тази мярка.

53 Накрая, макар да е вярно, че в доклада се посочва, че прилагането на посочените в него мерки ще доведе до значително преструктуриране на румънския транспортен сектор, в него не се посочва срокът, в който това преструктуриране трябва да се извърши.

54 На пето място, важно е да се подчертае, че съгласно втория доклад предвидимите последици от прилагането на спорната мярка за достъпа до заетост на водачите на превозни средства неминуемо ще бъдат ограничени поради факта, че в Съюза липсват достатъчно на брой налични водачи.

55 От гореизложеното следва, че представените от Румъния доказателства не са достатъчни, за да се установи, че икономическите и социалните последици от прилагането на спорната мярка могат да доведат по предвидим начин до значителна и непоправима вреда.

По последиците за околната среда от спорната мярка

56 Изглежда, че за да докаже наличието на риск от настъпване на екологични щети, Румъния изтъква наличието на риск от увеличаване на емисиите на някои газове, който за тази държава членка се установява с данни, съдържащи се в първия доклад, а за целия Съюз — с изложените във втория доклад данни.

57 Що се отнася до стойностите, посочени в първия доклад, за да се установи наличието на риск румънските превозвачи да нанесат вреда на околната среда, следва да се отбележи, че тези стойности се отнасят само до емисиите на CO_2.

58 Освен това методологичните ограничения на този доклад, посочени в точки 45 и 52 от настоящото определение, не позволяват преценката на евентуалните последици от спорната мярка за тези емисии да се извърши въз основа на посочения доклад.

59 Всъщност, от една страна, в посочения доклад не се уточнява предвидимият принос на всяка от предвидените в него мерки, за посоченото в него увеличаване на емисиите на CO_2. От друга страна, що се отнася до последиците от спорната мярка, такова увеличение би следвало от извършването на голям брой празни курсове. Посоченото увеличение обаче е изчислено, като се приема, без това да е обосновано в достатъчна степен, че всички курсове, извършвани от румънските превозвачи с цел съобразяване със спорната мярка, ще бъдат празни курсове.

60 Що се отнася до цифровите данни, на които се позовава Румъния, за да докаже, че съществува риск превозвачите от целия Съюз да увредят околната среда, трябва да се констатира, че тази държава членка до голяма степен се основава на една от предвидените във втория доклад хипотези, съгласно която предприятията от сектора на транспорта ще се съобразят със спорната мярка, без този сектор да бъде преструктуриран.

61 Някои от изтъкнатите от Румъния обстоятелства обаче не допускат осъществяването на тази хипотеза, която впрочем Парламентът и Съветът считат за чисто теоретична. По-специално, за да докаже настъпването на икономическата и социалната вреда, на която се позовава, тази държава членка твърди, че в случай на прилагане на спорната мярка транспортният сектор ще трябва да претърпи значително преструктуриране.

62 Следва също така да се отбележи, че оценката на броя на превозните средства, използвани при периоди на извършване на транспортна дейност над осем седмици, която е определяща за изчисляването на допълнителните емисии, които могат да бъдат резултат от прилагането на спорната мярка, произтича от екстраполиране на данните от изявленията, събрани в рамките на проучване на извадка от превозвачи, чийто обхват във втория доклад е посочен като недостатъчен с оглед на размера на пазара на международния автомобилен транспорт.

63 При тези условия, макар да не може да се изключи, че прилагането на спорната мярка може да увеличи емисиите на някои газове, представените от Румъния документи не позволяват да се прецени с точност какъв ще бъде обемът на това увеличение.

64 Що се отнася до значителния и непоправим характер, което може да има посоченото увеличение, важно е да се отбележи, че както подчертават Парламентът и Съветът, емисиите на CO_2, на NO_x и на $ПЧ_{2,5}$ са предмет на специална уредба в правото на Съюза.

65 Така Регламент 2018/842 установява задължения за всяка държава членка за ограничаване на емисиите на парникови газове, сред които е CO_2, докато Директива 2008/50 предвижда национални цели за намаляване на експозицията на $ПЧ_{2,5}$, както и на пределно допустимите стойности на NO_x и на $ПЧ_{2,5}$.

66 От това следва, че дори въз основа на най-високите стойности, които Румъния посочва, прилагането на спорната мярка би довело само до умерено увеличаване на емисиите на CO_2, на NO_x и на $ПЧ_{2,5}$, като не е доказано, че в средносрочен план може да постави под въпрос опазването на качеството на въздуха и борбата срещу глобалното затопляне (вж. по аналогия определение на председателя на Съда от 2 октомври 2003 г., Комисия/Австрия, C-320/03 R, EU:C:2003:543, т. 98).

67 Във всяко друго отношение посочените от Румъния разходи, произтичащи от увеличаването на емисиите на NO_x и на $ПЧ_{2,5}$, не биха могли, предвид техния размер за целия Съюз, да докажат, че твърдяната от Румъния вреда е значителна.

68 Ето защо следва да се приеме, че представените от Румъния доказателства не са достатъчни, за да се установи, че последиците за околната среда от прилагането на спорната мярка могат да доведат по предвидим начин до значителна и непоправима вреда.

69 С оглед на всичко изложено по-горе изглежда, че Румъния не е доказала, че прилагането на спорната мярка в периода между постановяването на настоящото определение и постановяването на решението, с което приключва производството по дело C-547/20, може по предвидим начин и с достатъчна степен на вероятност да доведе до значителна и непоправима вреда, и следователно че условието за неотложност е изпълнено.

70 Като се има предвид, че условията, необходими за постановяване на временни мерки, трябва да бъдат изпълнени кумулативно, молбата за допускане на обезпечителни мерки следва да се отхвърли, без да е необходимо да се разглеждат условията относно fumus boni juris и да се претеглят съответните интереси.

71 В съответствие с член 137 от Процедурния правилник Съдът се произнася по съдебните разноски в съдебното решение или определението, с което се слага край на производството.

По изложените съображения заместник-председателят на Съда определи:

1) Отхвърля молбата за допускане на обезпечение.

2) Не се произнася по съдебните разноски.

Подписи