Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN VARAPRESIDENTIN MÄÄRÄYS

3 päivänä kesäkuuta 2022 *

Väliaikainen oikeussuoja – SEUT 263 artikla – Kanne, jossa vaaditaan unionin toimen kumoamista – SEUT 278 artikla – Vaatimus lykätä kyseisen toimen täytäntöönpanoa – Liikenne – Asetus (EU) 2020/1055 – Yrityksen velvollisuus huolehtia siitä, että sen ajoneuvot palaavat yrityksen sijoittautumisjäsenvaltioon – Kiireellisyys – Jäsenvaltion taloudellisen ja sosiaalisen tilanteen heikentyminen – Ympäristövahinko

Asiassa C-547/20 R,

jossa on kyse SEUT 278 artiklaan perustuvasta välitoimia koskevasta hakemuksesta, joka on tehty 5.1.2022,

Romania, asiamiehinään L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Liţu ja A. Rotăreanu,

kantajana,

jota tukevat

Viron tasavalta, asiamiehinään N. Grünberg ja M. Kriisa,

Latvian tasavalta, asiamiehinään J. Davidoviča, K. Pommere ja I. Romanovska,

Liettuan tasavalta, asiamiehinään K. Dieninis, R. Dzikovič ja V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

Maltan tasavalta, asiamiehenään A. Buhagiar, avustajanaan D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

Puolan tasavalta, asiamiehenään B. Majczyna,

väliintulijoina,

vastaan

Euroopan parlamentti, asiamiehinään I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima ja R. van de Westelaken,

Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään A. Norberg, A. Vârnav ja L. Vétillard,

vastaajina,

* Oikeudenkäyntikieli: romania.

joita tukevat

Tanskan kuningaskunta, asiamiehinään V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff ja L. Teilgård,

Saksan liittotasavalta, asiamiehinään J. Möller ja D. Klebs,

Helleenien tasavalta, asiamiehenään S. Chala,

Ranskan tasavalta, asiamiehinään A.-L. Desjonquères, A. Ferrand ja N. Vincent,

Italian tasavalta, asiamiehenään G. Palmieri, avustajinaan A. Lipari, procuratore dello Stato, ja G. Santini, avvocato dello Stato,

Luxemburgin suurherttuakunta, asiamiehenään A. Germeaux,

Alankomaiden kuningaskunta, asiamiehinään M. K. Bultermann ja J. Langer,

Itävallan tasavalta, asiamiehinään A. Posch ja J. Schmoll,

Ruotsin kuningaskunta, asiamiehinään H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ja O. Simonsson,

väliintulijoina,

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN VARAPRESIDENTTI,

kuultuaan julkisasiamies M. Szpunaria,

on antanut seuraavan

määräyksen

1 Romania vaatii välitoimihakemuksellaan unionin tuomioistuinta määräämään, että asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikennealan kehitykseen 15.7.2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1055 (EUVL 2020, L 249, s. 17) 1 artiklan 3 alakohdan täytäntöönpanoa lykätään siltä osin kuin siinä hyväksytään maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 51) 5 artiklan 1 kohdan b alakohta.

2 Tämä hakemus on esitetty sen jälkeen, kun kyseinen jäsenvaltio nosti 23.10.2020 SEUT 263 artiklaan perustuvan kanteen, jossa vaaditaan asetuksen 2020/1055 osittaista tai tarvittaessa täysimääräistä kumoamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen N:o 2020/1055 1 artiklan 3 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Korvataan [asetuksen N:o 1071/2009] 5 artikla seuraavasti:

– –

1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyn vaatimuksen

– –

b) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa järjestettävä ajoneuvokantansa toiminta varmistaen, että yrityksen käytössä olevat, kansainvälisessä kuljetuksessa käytetyt ajoneuvot palaavat johonkin kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevista toimipisteistä vähintään kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähdöstään;

– –”

Asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa ja asianosaisten vaatimukset

4 Maltan tasavallalle ja Puolan tasavallalle myönnettiin oikeus tulla väliintulijoiksi Romanian vaatimusten tueksi unionin tuomioistuimen varapresidentin 1.2.2022 tekemillä päätöksillä.

5 Romania vaatii, että unionin tuomioistuin

– määrää, että asetuksen 2020/1055 1 artiklan 3 alakohdan täytäntöönpanoa on lykättävä siltä osin kuin siinä säädetään asetuksen N:o 1071/2009 5 artiklan 1 kohdan b alakohdasta ja

– velvoittaa Euroopan parlamentin ja Euroopan unionin neuvoston korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

6 Parlamentti ja neuvosto vaativat, että unionin tuomioistuin hylkää välitoimihakemuksen ja velvoittaa Romanian korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Välitoimia koskevan hakemuksen tarkastelu

7 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 160 artiklan 3 kohdassa määrätään, että välitoimia koskevissa hakemuksissa on ilmoitettava ”oikeudenkäynnin kohde ja seikat, joiden vuoksi asia on kiireellinen, sekä ne tosiseikat ja oikeudelliset perusteet, joiden vuoksi haetun välitoimen määrääminen on ilmeisesti perusteltua”.

8 Välitoimista päättävä tuomari voi näin ollen määrätä välitoimista vain, jos on selvitetty, että niistä määrääminen ilmeisesti on tosiasiallisesti ja oikeudellisesti perusteltua (fumus boni juris) ja että ne ovat kiireellisiä siinä mielessä, että kantajan etuja koskevan vakavan ja korjaamattoman vahingon välttämiseksi on tarpeen, että näistä toimista määrätään ja niiden vaikutukset alkavat jo ennen kuin pääasiassa annetaan ratkaisu. Välitoimista päättävän tuomarin on myös tarvittaessa

punnittava kaikkia kysymyksessä olevia intressejä. Nämä edellytykset ovat kumulatiivisia, joten välitoimia koskeva hakemus on hylättävä, jos jokin niistä ei täyty (määräys 8.4.2020, komissio v. Puola, C-791/19 R, EU:C:2020:277, 51 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

9 Mainittuja edellytyksiä koskevassa arvioinnissa välitoimista päättävällä tuomarilla on laaja harkintavalta, ja hän voi asian ominaispiirteiden perusteella vapaasti päättää, miten ja missä järjestyksessä nämä erilaiset edellytykset on tutkittava, sillä missään unionin oikeussäännössä ei velvoiteta välitoimista päättävää tuomaria käyttämään ennalta vahvistettua mallia, jonka mukaisesti välitoimista määräämisen tarpeellisuutta arvioidaan (unionin tuomioistuimen varapresidentin määräys 16.7.2021, ACER v. Aquind, C-46/21 P-R, ei julkaistu, EU:C:2021:633, 16 kohta).

10 Nyt käsiteltävässä asiassa on aluksi tutkittava kiireellisyyttä koskeva edellytys.

Väitteet

11 Romania väittää, että asetuksen N:o 1071/2009, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella 2020/1055, 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyn yritykseen kohdistuvan velvollisuuden, jonka mukaan yrityksen on huolehdittava siitä, että sen ajoneuvot palaavat yrityksen sijoittautumisjäsenvaltioon, täyttäminen (jäljempänä riidanalainen toimi) aiheuttaa vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

12 Romania väittää ensinnäkin, että riidanalaisen toimen soveltaminen johtaisi siihen, että yli puolet kyseiseen jäsenvaltioon sijoittautuneista maanteiden tavaraliikenteen harjoittajista joutuisi lopettamaan toimintansa.

13 Romania esittää, että tämän taloudellisen kehityksen ennakoitavuuden osoittaa romanialaisen maantiekuljetusalan yhdistyksen tilaama vuoden 2020 lokakuussa laadittu kertomus (jäljempänä ensimmäinen kertomus).

14 Romania toteaa, että suurin osa Romaniaan sijoittautuneista maanteiden tavaraliikenteen harjoittajista on pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Kyseiset yritykset ovat taloudellisen tilanteensa puolesta haavoittuvia erityisesti Romanian maanteiden tavaraliikenteen alalle tunnusomaisten pienten katteiden vuoksi.

15 Riidanalaisen toimen soveltaminen merkitsisi Romanian mukaan kansainväliseen tavaraliikenteeseen käytettävien romanialaisten ajoneuvojen ajamien etäisyyksien kasvua keskimäärin 9 800 kilometrillä vuodessa. Siltä osin kuin kyseisiä lisäajoja tehdään kuorma-autoilla, joita ei ole lastattu (jäljempänä tyhjät ajot), niistä aiheutuisi Romaniassa joka vuosi 524 miljoonan euron tulonmenetys sekä polttoaineen hankintaan liittyvät 197 miljoonan euron lisäkustannukset ja tieliikennemaksuista aiheutuvat 150 miljoonan euron lisäkustannukset. Muita lisäkustannuksia aiheutuisi Romanian mukaan Schengen-alueen ulkopuolella sijaitsevien rajanylityspaikkojen lisääntyneistä ruuhkista, koska romanialaisten liikenteenharjoittajien suorittamien ajojen määrä kasvaisi riidanalaisen toimen soveltamisen seurauksena.

16 Romania toteaa myös, että lisäksi on otettava huomioon kustannukset, joiden määräksi on Romanian kuljetusalan osalta arvioitu 1 233 miljoonaa euroa vuodessa ja jotka aiheutuvat sellaisten kuljetusalaa koskevien uusien sääntöjen soveltamisesta, joiden täytäntöönpanon lykkäämistä Romania ei ole pyytänyt.

17 Romania toteaa tältä osin lopuksi, että 55 prosenttia yrityksistä, joille esitettiin kysymyksiä ensimmäisen kertomuksen laatimista varten, arvioi, että niiden on lopetettava toimintansa Romaniassa, mistä aiheutuisi Romanian taloudelle tappiot, joiden suuruudeksi arvioidaan 3 miljardia euroa vuodessa, ja 26 000 työpaikan häviäminen kyseisessä jäsenvaltiossa.

18 Romania toteaa toiseksi, että riidanalaisen toimen soveltamisesta aiheutuva tyhjien ajojen moninkertaistuminen olisi omiaan aiheuttamaan vahinkoa ympäristölle ja välillisesti ihmisten terveydelle.

19 Romania toteaa yhtäältä, että ensimmäisestä kertomuksesta ilmenee, että romanialaisten liikenteenharjoittajien lisäpäästöiksi arvioidaan 456 886 tonnia hiilidioksidia (CO_2), mikä merkitsisi Romanian kuljetusalan päästöjen kasvua 7,7 prosentilla ja kyseisen jäsenvaltion kokonaispäästöjen kasvua 2,4 prosentilla.

20 Romania toteaa toisaalta, että Euroopan komission pyynnöstä vuoden 2021 helmikuussa laaditussa kertomuksessa (jäljempänä toinen kertomus) vahvistetaan, että koko Euroopan unionin tasolla riidanalaisen toimen soveltaminen johtaisi 2,9 miljoonan tonnin CO_2-päästöihin, 107–619 tonnin typen oksidien (NO_x) päästöihin ja 38–221 tonnin pienhiukkaspäästöihin ($PM_{2,5}$). Tästä ilman pilaantumisesta aiheutuviksi kustannuksiksi arvioidaan 25,9 miljoonaa euroa.

21 Viron tasavalta, Maltan tasavalta ja Puolan tasavalta tukevat Romanian väitteitä, jotka koskevat vaaraa siitä, että toimen soveltaminen johtaa ympäristöön ja talouteen kohdistuviin ja sosiaalisiin vahinkoihin. Maltan tasavalta viittaa tältä osin kyseisen jäsenvaltion tilannetta koskevaan kertomukseen, joka on laadittu vuoden 2020 marraskuussa.

22 Parlamentti ja neuvosto toteavat, ettei Romania ole osoittanut, että riidanalaisen toimen soveltaminen saattaisi aiheuttaa vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa ennen sen tuomion julistamista, jolla asia C-547/20 lopullisesti ratkaistaan, jos riidanalaista toimea sovelletaan.

23 Parlamentti ja neuvosto toteavat ensinnäkin, etteivät riidanalaisen toimen soveltamisesta aiheutuvat kustannukset ole korjaamattomia ja että ne on arvioitu liian suuriksi, koska huomioon ei ole otettu sitä, että voimassa olevassa unionin lainsäädännössä on säädetty velvollisuudesta sijoittaa toimipiste sijoittautumisjäsenvaltioon.

24 Parlamentin ja neuvoston mukaan Romania ei myöskään ole kyennyt osoittamaan, että mahdolliset markkinaosuuksien menetykset, joita romanialaisille yrityksille aiheutuisi, olisivat pysyviä, kun otetaan huomioon toisesta kertomuksesta ilmenevät kuljetusalan ominaispiirteet. Niiden mukaan on lisäksi epätodennäköistä, että raskaiden ajoneuvojen kuljettajat jäisivät ilman työtä, koska unionissa on huomattava pula tällaisista kuljettajista.

25 Toiseksi parlamentti ja neuvosto arvostelevat Romanian mainitsemien ensimmäisen ja toisen kertomuksen laatimisessa noudatettua menetelmää siltä osin kuin kertomukset perustuvat epärealistisiin olettamiin – erityisesti tyhjien ajojen määrän ja erityyppisten maanteiden kansainvälisten tavarakuljetuspalvelujen alalla toimiville yrityksille aiheutuvien kustannusten osalta – ja edellyttävät ekstrapolointia, joka on tehty sellaisten näytteiden perusteella saaduista tiedoista, jotka eivät ole edustavia. Romania on lisäksi tulkinnut virheellisesti useita näissä kertomuksissa esitettyjä arvioita.

26 Parlamentti ja neuvosto toteavat kolmanneksi, että arviot, jotka koskevat väitettyä ympäristövahinkoa, ovat epäluotettavia ja osittain ristiriitaisia, kun taas esitetyt kustannukset eivät ole merkittäviä. Romania ei niiden mukaan ole myöskään ottanut huomioon sitä, että jäsenvaltioilla on CO_2-päästöjä koskevia velvollisuuksia, jotka perustuvat sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta 30.5.2018 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2018/842 (EUVL 2018, L 156, s. 26), sekä ilman NO_x- ja $PM_{2,5}$-pitoisuuksia koskevia velvollisuuksia ilmanlaadusta ja sen parantamisesta 21.5.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY (EUVL 2008, L 152, s. 1) perusteella.

27 Parlamentti toteaa lisäksi, että koska asetus 2020/1055 on annettu lähes kaksi vuotta sitten, asianomaiset yritykset ovat jo alkaneet mukautua siihen ja että nyt käsiteltävä välitoimihakemus on näin ollen esitetty liian myöhään riidanalaisen toimen vaikutusten estämiseksi.

Arviointi

28 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan välitoimimenettelyn tarkoituksena on turvata annettavan lopullisen ratkaisun täysi tehokkuus, jotta vältettäisiin aukot unionin tuomioistuimen takaamassa oikeussuojassa. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi kiireellisyyttä on arvioitava siihen nähden, onko asiassa tarpeen antaa väliaikainen ratkaisu, jotta vältytään siltä, että väliaikaista oikeussuojaa pyytäneelle asianosaiselle aiheutuu vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa. Kyseisen asianosaisen on näytettävä toteen, ettei se voi odottaa pääasian ratkaisua ilman, että se joutuu kärsimään tällaista vahinkoa. Tällaisen vakavan ja korjaamattoman vahingon olemassaolon toteamiseksi ei ole tarpeen, että vahingon aiheutuminen todetaan ehdottomalla varmuudella. Riittää, että vahinko on riittävän todennäköinen (määräys 17.12.2018, komissio v. Puola, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

29 Tämän oikeuskäytännön mukaan välitoimia hakevan asianosaisen on aina esitettävä ja osoitettava vakavan ja korjaamattoman vahingon todennäköinen aiheutuminen. Välitoimista päättävällä tuomarilla on tältä osin oltava konkreettisia ja täsmällisiä tietoja, joita tuetaan sellaisilla yksityiskohtaisilla asiakirjoilla, joiden perusteella on mahdollista tarkastella täsmällisiä seurauksia, joita haettujen toimien puuttuessa todennäköisesti aiheutuisi (ks. vastaavasti unionin tuomioistuimen varapresidentin määräys 13.4.2021, Liettua v. parlamentti ja neuvosto, C-541/20 R, ei julkaistu, EU:C:2021:264, 19 ja 20 kohta).

30 Romanian on nyt käsiteltävässä asiassa näin ollen osoitettava, että sen, että riidanalaista toimea sovelletaan tämän määräyksen allekirjoittamisen ja tuomion, jolla asia C-547/20 lopullisesti ratkaistaan, välisenä aikana, voidaan ennakoida johtavan riittävän suurella todennäköisyydellä vakavaan ja korjaamattomaan vahinkoon.

31 Välitoimihakemuksesta ilmenee, että kyseinen jäsenvaltio vetoaa vahinkoihin, jotka aiheutuvat riidanalaisen toimen vaikutuksista Romanian taloudelliseen ja sosiaaliseen tilanteeseen sekä ympäristöön.

32 Romania voi pätevästi vedota näihin eri vahinkoihin välitoimien määräämiseksi, koska jäsenvaltiot ovat vastuussa kansallisella tasolla yleisiksi katsotuista intresseistä ja koska ne voivat puolustaa niitä välitoimimenettelyssä (unionin tuomioistuimen varapresidentin määräys 13.4.2021, Liettua v. parlamentti ja neuvosto, C-541/20 R, ei julkaistu, EU:C:2021:264, 21 kohta).

33 Näin ollen on määritettävä, voidaanko Romanian esittämien todisteiden perusteella todeta yhtäältä, että yhden tai useamman mainitun vahingon aiheutuminen on riittävällä todennäköisyydellä ennakoitavissa, ja toisaalta, että kyseiset vahingot ovat luonteeltaan vakavia ja korjaamattomia.

34 Tältä osin on muistettava, että välitoimimenettelyssä ei ole tarkoitus lausua monitahoisten ja hyvin kiistanalaisten tosiseikkojen paikkansapitävyydestä. Välitoimista päättävällä tuomarilla ei ole tarvittavia keinoja suorittaa edellytettyä tarkastelua, ja useissa tapauksissa hän ei välttämättä edes pystyisi siihen kohtuullisessa ajassa (määräys 20.11.2017, komissio v. Puola, C-441/17 R, EU:C:2017:877, 54 kohta).

Riidanalaisen toimen taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset

35 Aluksi on todettava, että riidanalaisesta toimesta muissa jäsenvaltioissa kuin Romaniassa aiheutuvat taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset, joihin kantajan vaatimuksia väliintulijoina tukevat jäsenvaltiot vetoavat, eivät nyt käsiteltävässä asiassa riitä osoittamaan, että vakava ja korjaamaton vahinko olisi ennakoitavissa.

36 Yhtäältä on todettava, että vaikka Viron tasavalta ja Puolan tasavalta vetoavat riidanalaisen toimen taloudellisiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin alueillaan, ne eivät esitä mitään näyttöä kyseisten vaikutusten todellisuudesta.

37 Siltä osin kuin on kyse Maltan tasavallasta, kyseisen jäsenvaltion esittämässä kertomuksessa todetaan toisaalta, että kyseisessä kertomuksessa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltamisen vaikutukset kuljetusalaan voivat ulottua 51 uuden työpaikan luomisesta 96 työpaikan lakkauttamiseen. Toimenpiteiden soveltaminen merkitsisi kyseisen kertomuksen mukaan lisäksi toiminnan lopettamista enintään 43 kuorma-auton osalta.

38 Tällaiset vaikutukset – olettaen, että ne näytetään toteen – eivät kuitenkaan ole riittävän laajoja, jotta niiden voitaisiin katsoa merkitsevän vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

39 Romanian taloudellisesta ja sosiaalisesta tilanteesta on todettava, että kyseisen jäsenvaltion liikenteenharjoittajille riidanalaisen toimen soveltamisen vuoksi aiheutuva kustannusten nousu ei sellaisenaan merkitse vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

40 Näin aiheutuvat kustannukset merkitsisivät nimittäin taloudellista vahinkoa, jota ei voida poikkeuksellisia olosuhteita lukuun ottamatta pitää korjaamattomana, koska rahamääräisellä korvauksella voidaan pääsääntöisesti saattaa vahinkoa kärsinyt henkilö asemaan, jossa hän oli ennen vahingon aiheutumista (unionin tuomioistuimen varapresidentin määräys 13.4.2021, Liettua v. parlamentti ja neuvosto, C-541/20 R, ei julkaistu, EU:C:2021:264, 29 kohta).

41 Näillä kustannuksilla olisi sitä vastoin merkitystä tässä oikeudenkäynnissä, jos osoitettaisiin, että ne ovat niin suuria, että ne edellyttäisivät välttämättä Romanian kuljetusalan rakenneuudistusta, joka johtaisi kyseisessä jäsenvaltiossa bruttokansantuotteen merkittävään vähenemiseen tai työttömyysasteen huomattavaan kasvuun.

42 Tältä osin on ensinnäkin todettava, että lukuun ottamatta rajanylityspaikkojen ruuhkautumista koskevia arvioita, tiedot, jotka Romania mainitsee osoittaakseen sen, että romanialaisten liikenteenharjoittajien kustannusten nousu ja Romanian kuljetusalan rakenneuudistus ovat ennakoitavissa, perustuvat ensimmäiseen kertomukseen.

43 Arviointi, joka kyseisessä kertomuksessa on tehty kyseisistä kustannuksista ja rakenneuudistuksesta, perustuu kyselytutkimukseen annettujen sellaisten vastausten ekstrapolointiin, jotka on saatu 127 romanialaiselta yritykseltä, vaikka mainitusta kertomuksesta ilmenee, että maanteiden tavarakuljetusalalla kyseisessä jäsenvaltiossa toimii 12 700 yritystä, ja vaikka samassa kertomuksessa ei millään tavoin väitetä, että kyselytutkimukseen osallistuneet yritykset muodostaisivat edustavan otoksen kyseisestä alasta.

44 Toiseksi siltä osin kuin on kyse erityisesti romanialaisille kuljetusyrityksille aiheutuvista lisäkustannuksista, ensimmäisestä kertomuksesta ilmenee, että kyseisessä kertomuksessa tehty laskelma näistä lisäkustannuksista perustuu oletukseen, jonka mukaan kaikki ajot, jotka romanialaiset liikenteenharjoittajat joutuvat riidanalaisen toimen noudattamiseksi tekemään, ovat tyhjiä ajoja.

45 Tätä olettamaa, joka on ratkaiseva sekä kyseisen toimen soveltamisesta aiheutuvan tulonmenetyksen arvioimiseksi että kyseisestä soveltamisesta aiheutuvien lisäkustannusten määrittämiseksi, ei kuitenkaan ole perusteltu, vaikka on selvää, että ainoastaan osa romanialaisten liikenteenharjoittajien nykyisistä Romaniaan suuntautuvista ajoista on tosiasiassa tyhjiä ajoja.

46 Rajanylityspaikkojen ruuhkautumisesta aiheutuvista kustannuksista on todettava yhtäältä, ettei Romania ole täsmällisesti arvioinut näitä kustannuksia, ja toisaalta, ettei ole kiistetty, että odotusajan väitetty pidentyminen näillä rajanylityspaikoilla merkitsisi enintään murto-osaa Romanian ja niiden jäsenvaltioiden, joissa romanialaiset liikenteenharjoittajat harjoittavat toimintaansa, välisen matkan kokonaisajasta.

47 Kolmanneksi on todettava, ettei pelkästään se seikka, että useat Romanian kuljetusalan yritykset ovat kooltaan pieniä ja vähäisessä määrin kannattavia, riitä osoittamaan, etteivät ne pystyisi selviytymään riidanalaisen toimen soveltamisesta aiheutuvista kustannuksista ja että niiden olisi näin ollen pakko lopettaa toimintansa, ohjata se uudelleen muille toimialoille tai sijoittautua muihin jäsenvaltioihin.

48 Tämän määräyksen 42–46 kohdasta nimittäin ilmenee, että Romanian esittämien todisteiden perusteella ei voida määrittää niiden lisäkustannusten määrää, joita romanialaisille liikenteenharjoittajille aiheutuu riidanalaisen toimen soveltamisesta.

49 Romania ei myöskään ole kiistänyt toisessa kertomuksessa esitettyä toteamusta siitä, että näistä lisäkustannuksista huolimatta Itä-Euroopan jäsenvaltioiden yritykset säilyttävät kilpailuedun maanteiden tavaraliikenteen alalla.

50 Neljänneksi on todettava, että Romanian esittämät lukumääräiset arviot romanialaisista liikkeenharjoittajista, jotka ovat vaarassa lopettaa toimintansa, perustuvat yksinomaan ensimmäiseen kertomukseen.

51 Tämän määräyksen 43 kohdassa esitettyjen seikkojen lisäksi on aluksi todettava, että Romania tulkitsee kyseistä kertomusta virheellisesti väittäessään, että 55 prosenttia yrityksistä, joille on esitetty kysymyksiä kertomuksen laatimista varten, katsoo, että niiden on lopetettava toimintansa kyseisessä jäsenvaltiossa. Samasta kertomuksesta nimittäin ilmenee, että tämä arvio koskee todellisuudessa 55:tä prosenttia romanialaisista yrityksistä, jotka tarjoavat kabotaasi- ja cross-trade -palveluja muissa jäsenvaltioissa ja joiden osuus Romanian maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen alasta, jota kyseessä oleva tutkimus koskee, on 39 prosenttia.

52 Seuraavaksi on todettava, että ensimmäisen kertomuksen tarkoituksena on nimenomaisesti arvioida useiden sellaisten sääntöjen soveltamisen vaikutuksia, jotka liittyvät muun muassa kuljettajien säännölliseen palaamiseen sijoittautumisjäsenvaltioon, kuljettajien työtä ja lepoa koskeviin edellytyksiin ja kabotaasin harjoittamiseen. Tämän vuoksi kertomuksen perusteella ei voida määrittää, missä määrin siinä kuvaillun taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen on ajateltu johtuvan riidanalaisen toimen soveltamisesta ja missä määrin se voitaisiin välttää, jos vain tätä toimea lykättäisiin.

53 Lopuksi on todettava, että vaikka on totta, että kyseisessä kertomuksessa todetaan, että siinä tarkoitettujen toimenpiteiden soveltaminen johtaa Romanian kuljetusalan perusteelliseen rakenneuudistukseen, siinä ei mainita, missä ajassa tämä rakenneuudistus olisi toteutettava.

54 Viidenneksi on korostettava, että toisesta kertomuksesta ilmenee, että riidanalaisen toimen soveltamisen ennakoitavissa olevat vaikutukset kuljettajien työllistymiseen ovat välttämättä rajalliset, koska unionissa saatavilla olevien kuljettajien määrä on riittämätön.

55 Edellä esitetyistä seikoista seuraa, etteivät Romanian esittämät todisteet ole riittäviä sen osoittamiseksi, että riidanalaisen toimen soveltamisen taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset ovat ennakoitavissa olevalla tavalla omiaan aiheuttamaan vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

Riidanalaisen toimen ympäristövaikutukset

56 Romania vetoaa ympäristövahingon vaaran osoittaakseen ilmeisesti sellaiseen erilaisten kaasujen päästöjen lisääntymisen vaaraan, joka kyseisen jäsenvaltion osalta ilmenee ensimmäiseen kertomukseen sisältyvistä seikoista ja koko unionin osalta toisessa kertomuksessa esitetyistä tiedoista.

57 Luvuista, jotka on esitetty ensimmäisessä kertomuksessa romanialaisten liikenteenharjoittajien aiheuttaman ympäristövahinkoa koskevan vaaran osoittamiseksi, on todettava, että kyseiset luvut koskevat ainoastaan CO_2-päästöjä.

58 Tämän määräyksen 45 ja 52 kohdassa mainittujen kyseiseen kertomukseen liittyvien metodologisten rajoitusten takia ei myöskään ole mahdollista tukeutua kyseiseen kertomukseen arvioitaessa riidanalaisen toimen mahdollisia vaikutuksia näihin päästöihin.

59 Mainitussa kertomuksessa ei nimittäin yhtäältä täsmennetä mitenkään sitä, miten kukin kertomuksessa tarkoitettu toimenpide osaltaan edistäisi kertomuksessa mainittua CO_2-päästöjen lisääntymistä. Siltä osin kuin on toisaalta kyse riidanalaisen toimen vaikutuksista, kyseisen lisääntymisen ajatellaan johtuvan suuresta määrästä tyhjiä ajoja. Mainitun lisääntymisen laskeminen perustuu kuitenkin väitteeseen, jota ei ole riittävästi perusteltu ja jonka mukaan kaikki romanialaisten liikenteenharjoittajien riidanalaisen toimen noudattamiseksi ajamat ajot tulevat olemaan tyhjiä ajoja.

60 Niistä luvuista, joihin Romania on vedonnut osoittaakseen vaaran siitä, että koko unionin liikenteenharjoittajat vahingoittavat ympäristöä, on todettava, että kyseinen jäsenvaltio tukeutuu pitkälti erääseen toisessa kertomuksessa esitettyyn oletukseen, jonka mukaan kuljetusalan yritykset noudattavat riidanalaista toimea ilman, että kyseisellä alalla olisi toteutettava rakenneuudistus.

61 Tietyt Romanian esittämät seikat ovat kuitenkin esteenä kyseisen oletuksen – jota parlamentti ja neuvosto pitävät lisäksi täysin teoreettisena – toteutumiselle. Erityisesti osoittaakseen taloudellisen ja sosiaalisen vahingon, johon se vetoaa, kyseinen jäsenvaltio väittää, että kuljetusala on alttiina merkittävälle rakenneuudistukselle siinä tapauksessa, että riidanalaista toimea sovelletaan.

62 Lisäksi on todettava, että yli kahdeksan viikkoa kestäviin kuljetustehtäviin käytettävien ajoneuvojen määrän arviointi, joka on ratkaiseva laskettaessa riidanalaisen toimen soveltamisesta mahdollisesti aiheutuvia lisäpäästöjä, perustuu sellaisten ilmoitusten ekstrapolaatioon, jotka kyselytutkimuksen yhteydessä on kerätty liikenteenharjoittajien otokselta, joka toisessa kertomuksessa kuvaillaan riittämättömäksi kansainvälisten maantiekuljetusmarkkinoiden kokoon nähden.

63 Tässä tilanteessa on todettava, että vaikkei voidakaan sulkea pois sitä, että riidanalaisen toimen soveltaminen on omiaan lisäämään tiettyjen kaasujen päästöjä, Romanian esittämien asiakirjojen perusteella ei ole mahdollista arvioida tarkasti kyseisen lisäyksen määrää.

64 Kyseisen lisäyksen mahdollisesta vakavasta ja korjaamattomasta luonteesta on todettava, että kuten parlamentti ja neuvosto korostavat, CO_2- NO_x- ja $PM_{2,5}$-päästöihin sovelletaan kuhunkin unionin oikeuden erityisiä säännöstöjä.

65 Asetuksessa 2018/842 asetetaankin kullekin jäsenvaltiolle kasvihuonekaasupäästöjen – joihin myös CO_2 kuuluu – rajoituksia koskevia velvollisuuksia, kun taas direktiivissä 2008/50 säädetään kansallisista tavoitteista, jotka koskevat $PM_{2,5}$-hiukkasille altistumisen vähentämistä sekä NO_x- ja $PM_{2,5}$ -hiukkasten raja-arvoja.

66 Tästä seuraa, että vaikka tukeuduttaisiin korkeimpiin Romanian esittämiin lukuihin, riidanalaisen toimen soveltaminen merkitsisi ainoastaan maltillista CO_2-, NO_x- ja $PM_{2,5}$-päästöjen kasvua, jonka osalta ei ole näytetty toteen, että se olisi keskipitkällä aikavälillä omiaan vaarantamaan ilmanlaadun suojelemisen ja ilmaston lämpenemisen torjunnan (ks. vastaavasti unionin tuomioistuimen presidentin määräys 2.10.2003, komissio v. Itävalta, C-320/03 R, EU:C:2003:543, 98 kohta).

67 Muilta osin NO_x- ja $PM_{2,5}$-päästöjen lisääntymisestä aiheutuvilla kustannuksilla, joihin Romania vetoaa, ei voida osoittaa Romanian esittämän vahingon vakavuutta, kun otetaan huomioon kyseisten kustannusten määrä koko unionissa.

68 Näin ollen on todettava, että Romanian esittämät todisteet eivät riitä osoittamaan, että riidanalaisen toimen soveltamisen ympäristövaikutukset olisivat omiaan aiheuttamaan ennakoitavissa olevalla tavalla vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

69 Edellä esitetyn perusteella on ilmeistä, ettei Romania ole osoittanut, että se, että riidanalaista toimea sovelletaan tämän määräyksen allekirjoittamisen ja tuomion, jolla asia C-547/20 lopullisesti ratkaistaan, välisenä aikana, olisi omiaan aiheuttamaan riittävän suurella todennäköisyydellä ennakoitavissa olevaa vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa ja että kiireellisyysedellytys näin ollen täyttyisi.

70 Kun otetaan huomioon, että välitoimien myöntämisen edellytykset ovat kumulatiivisia, välitoimihakemus on näin ollen hylättävä ilman, että olisi tarpeen tutkia fumus boni juris -edellytystä ja intressivertailua koskevaa edellytystä.

71 Työjärjestyksen 137 artiklan mukaan ratkaisu oikeudenkäyntikuluista annetaan tuomiossa tai määräyksessä, jolla asia lopullisesti ratkaistaan.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuimen varapresidentti on määrännyt seuraavaa:

1) Välitoimihakemus hylätään.

2) Oikeudenkäyntikuluista määrätään myöhemmin.

Allekirjoitukset