Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ MÍSTOPŘEDSEDY SOUDNÍHO DVORA

3. června 2022 *

„Řízení o předběžných opatřeních – Článek 263 SFEU – Žaloba znějící na zrušení unijního aktu – Článek 278 SFEU – Návrh na odklad provádění tohoto aktu – Doprava – Nařízení (EU) 2020/1055 – Povinnost podniku zajistit, aby se jeho vozidla vracela do členského státu, kde je usazen – Naléhavost – Zhoršení hospodářské a sociální situace členského státu – Poškození životního prostředí“

Ve věci C-547/20 R,

jejímž předmětem je návrh na odklad provádění na základě článku 278 SFEU, podaný dne 5. ledna 2022,

Rumunsko, zastoupené L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Liţu a A. Rotăreanu, jako zmocněnkyněmi,

navrhovatel,

podporovaný

Estonskou republikou, zastoupenou N. Grünberg a M. Kriisa, jako zmocněnkyněmi,

Lotyšskou republikou, zastoupenou J. Davidoviča, K. Pommere a I. Romanovskou, jako zmocněnkyněmi,

Litevskou republikou, zastoupenou K. Dieninisem, R. Dzikovičem a V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, jako zmocněnci,

Republikou Malta, zastoupenou A. Buhagiarem, jako zmocněncem, ve spolupráci s D. Sarmiento Ramírez-Escuderem, abogado,

Polskou republikou, zastoupenou B. Majczynou, jako zmocněncem,

vedlejšími účastníky řízení,

proti

Evropskému parlamentu, zastoupenému I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima a R. van de Westelakenem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: rumunština.

Radě Evropské unie, zastoupené A. Norbergem, A. Vârnavem a L. Vétillard, jako zmocněnci,

odpůrcům,

podporovaným

Dánským královstvím, zastoupeným V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff a L. Teilgård, jako zmocněnkyněmi,

Spolkovou republikou Německo, zastoupenou J. Möllerem a D. Klebsem, jako zmocněnci,

Řeckou republikou, zastoupenou S. Chala, jako zmocněnkyní,

Francouzskou republikou, zastoupenou A.-L. Desjonquères, A. Ferrandem a N. Vincent, jako zmocněnci,

Italskou republikou, zastoupenou G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s A. Liparim, procuratore dello Stato, a G. Santinim, avvocato dello Stato,

Lucemburským velkovévodstvím, zastoupeným A. Germeauxem, jako zmocněncem,

Nizozemským královstvím, zastoupeným M. K. Bultermann a J. Langerem, jako zmocněnci,

Rakouskou republikou, zastoupenou A. Poschem a J. Schmoll, jako zmocněnci,

Švédským královstvím, zastoupeným H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev a O. Simonssonem, jako zmocněnci,

vedlejšími účastníky řízení,

MÍSTOPŘEDSEDA SOUDNÍHO DVORA,

po vyslechnutí generálního advokáta M. Szpunara,

vydává toto

Usnesení

1 Rumunsko se návrhem na předběžné opatření domáhá, aby Soudní dvůr nařídil odklad provádění čl. 1 bodu 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (Úř. věst. 2020, L 249, s. 17), v rozsahu, v němž stanoví znění čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. 2009, L 300, s. 51).

2 Tento návrh byl předložen poté, co tento členský stát podal dne 23. října 2020 na základě článku 263 SFEU žalobu znějící na částečné nebo případně úplné zrušení nařízení 2020/1055.

Právní rámec

3 Článek 1 bod 3 nařízení 2020/1055 stanoví:

„Článek 5 [nařízení č. 1071/2009] se nahrazuje tímto:

[...]

1. Aby podnik splnil požadavek podle čl. 3 odst. 1 písm. a), musí v členském státě usazení:

[...]

b) organizovat činnosti svého vozového parku způsobem, který zajistí, aby se vozidla, jež tento podnik má k dispozici a jež jsou používána v mezinárodní přepravě, vrátila do některé z provozoven v daném členském státě nejpozději osm týdnů poté, co jej opustila;

[...]“

Řízení před Soudním dvorem a návrhová žádání účastníků řízení

4 Rozhodnutími místopředsedy Soudního dvora ze dne 1. února 2022 bylo Republice Malta a Polské republice povoleno vedlejší účastenství na podporu návrhových žádání Rumunska.

5 Rumunsko navrhuje, aby Soudní dvůr:

– nařídil odklad provádění čl. 1 bodu 3 nařízení 2020/1055 v rozsahu, v němž stanoví znění čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1071/2009, a

– uložil Evropskému parlamentu a Radě Evropské unie náhradu nákladů řízení.

6 Parlament a Rada navrhují, aby Soudní dvůr návrh na předběžné opatření zamítl a uložil Rumunsku náhradu nákladů řízení.

K návrhu na předběžné opatření

7 Článek 160 odst. 3 jednacího řádu Soudního dvora stanoví, že návrhy na předběžná opatření musí označit „předmět sporu, okolnosti, které dokládají naléhavost, jakož i skutkové i právní důvody, které *prima facie* odůvodňují nařízení navrhovaných předběžných opatření“.

8 Soudce příslušný pro rozhodování o předběžných opatřeních tudíž může předběžné opatření nařídit jen tehdy, je-li prokázáno, že jeho nařízení je *prima facie* odůvodněno skutkově i právně (*fumus boni iuris*) a je naléhavé v tom smyslu, že k zabránění vážné a nenapravitelné újmy na zájmech navrhovatele je nezbytné, aby bylo nařízeno a vyvolávalo účinky ještě před rozhodnutím ve věci samé. Soudce příslušný pro rozhodování o takovém návrhu musí rovněž tam, kde je to vhodné, zvážit dotčené zájmy. Tyto podmínky jsou kumulativní, takže návrh na předběžná opatření musí být zamítnut, pokud jedna z těchto podmínek není splněna (usnesení ze dne 8. dubna 2020, Komise v. Polsko, C-791/19 R, EU:C:2020:277, bod 51 a citovaná judikatura).

9 V rámci zkoumání uvedených podmínek má soudce příslušný pro rozhodování o předběžném opatření širokou posuzovací pravomoc, a protože unijní právo nestanoví žádné pravidlo, které by mu ukládalo předem určený postup analýzy při posuzování nutnosti nařídit předběžné opatření, je na něm, aby s ohledem na okolnosti projednávaného případu určil způsob, jakým musí být tyto jednotlivé podmínky ověřeny, a pořadí, v jakém musí být zkoumány (usnesení místopředsedkyně Soudního dvora ze dne 16. července 2021, ACER v. Aquind, C-46/21 P-R, nezveřejněné, EU:C:2021:633, bod 16).

10 V projednávané věci je třeba se nejprve zabývat podmínkou naléhavosti.

Argumentace

11 Rumunsko tvrdí, že v důsledku uplatňování povinnosti podniku zajistit, aby se jeho vozidla vracela do členského státu, kde je usazen, která je stanovena v čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1071/2009, ve znění nařízení 2020/1055 (dále jen „sporné opatření“), vznikne vážná a nenapravitelná újma.

12 Rumunsko zaprvé tvrdí, že uplatňování sporného opatření povede k zániku více než poloviny silničních dopravců zboží usazených v tomto členském státě.

13 Předvídatelnost tohoto hospodářského vývoje dokládá zpráva vydaná v říjnu 2020 na objednávku rumunského spolku podnikatelů v oblasti silniční dopravy (dále jen „první zpráva“).

14 Většina silničních dopravců zboží usazených v Rumunsku jsou malé a střední podniky. Tyto podniky jsou z hlediska své finanční situace zranitelné, a to zejména kvůli nízkým maržím, které jsou typické pro odvětví silniční nákladní dopravy v Rumunsku.

15 Uplatňování sporného opatření přitom povede k navýšení vzdálenosti ujeté rumunskými vozidly určenými k mezinárodní nákladní dopravě v průměru o 9 800 kilometrů za rok. Vzhledem k tomu, že tyto další jízdy budou uskutečňovány nenaloženými nákladními vozidly (dále jen „jízdy bez nákladu“), povedou v Rumunsku každý rok ke ztrátě příjmů ve výši 524 milionů eur a ke vzniku dodatečných nákladů ve výši 197 milionů eur na nákup pohonných hmot a 150 milionů eur na úhradu silniční daně. Další dodatečné náklady vzniknou v důsledku rostoucí přetíženosti hraničních přechodů nacházejících se mimo schengenský prostor – na základě uplatňování sporného opatření se totiž zvýší počet jízd rumunských dopravců.

16 Kromě toho je třeba zohlednit náklady související s uplatňováním dalších nových předpisů týkajících se odvětví dopravy, ve vztahu k nimž Rumunsko nepožádalo o odklad provádění, které se odhadují na 1 233 milionů eur ročně.

17 55 % podniků dotazovaných při vypracovávání první zprávy se konečně domnívalo, že budou muset v Rumunsku ukončit činnost, což způsobí rumunskému hospodářství ztráty odhadované na 3 miliardy eur ročně a zrušení 26 000 pracovních míst v tomto členském státě.

18 Zadruhé zvýšení počtu jízd bez nákladu, které bude důsledkem uplatňování sporného opatření, může poškodit životní prostředí a nepřímo i lidské zdraví.

19 První zpráva dokládá, že se dodatečné emise rumunských dopravců odhadují na 456 886 tun oxidu uhličitého (CO_2), čímž se emise rumunského odvětví dopravy zvýší o 7,7 % a celkové emise tohoto členského státu o 2,4 %.

20 Zpráva vydaná v únoru 2021 na žádost Evropské komise (dále jen „druhá zpráva“) dále dokládá, že uplatňování sporného opatření povede na úrovni celé Evropské unie k emisi 2,9 milionu tun CO_2, 107 až 619 tun oxidu dusíku (NO_x) a 38 až 221 tun jemných částic ($PM_{2,5}$). Náklady na toto znečištění ovzduší se odhadují na 25,9 milionu eur.

21 Argumentaci Rumunska týkající se rizika vzniku hospodářské újmy, sociální újmy a újmy na životním prostředí podporují Estonská republika, Republika Malta a Polská republika. Republika Malta v tomto ohledu odkazuje na zprávu o situaci v tomto členském státě, která byla vydána v listopadu 2020.

22 Parlament a Rada tvrdí, že Rumunsko neprokázalo, že v případě uplatňování sporného opatření může před vyhlášením rozsudku, kterým bude ukončeno řízení ve věci C-547/20, dojít ke vzniku vážné a nenapravitelné újmy.

23 Zaprvé náklady vzniklé v důsledku uplatňování sporného opatření nejsou nenahraditelné a jsou nadhodnocené, jelikož nebylo zohledněno, že v platné unijní právní úpravě je stanovena povinnost zřídit v členském státě usazení provozovnu.

24 Rumunsko kromě toho neprokázalo, že případné ztráty podílů rumunských podniků na trhu jsou s ohledem na charakteristické znaky odvětví dopravy, které vyplývají z druhé zprávy, trvalé. Je nadto nepravděpodobné, že by řidiči těžkých nákladních vozidel přišli o zaměstnání, jelikož v Unii je těchto řidičů značný nedostatek.

25 Zadruhé Parlament a Rada nesouhlasí s metodikou použitou při vypracovávání první a druhé zprávy, na které poukázalo Rumunsko, a to zejména proto, že tyto zprávy vycházejí z nereálných předpokladů, především pokud jde o počet jízd bez nákladu a náklady podniků provozujících různé druhy mezinárodní silniční nákladní dopravy, a že obsahují zevšeobecňující závěry učiněné na základě údajů z nereprezentativních vzorků. Rumunsko nadto několik odhadů uvedených v těchto zprávách nesprávně vyložilo.

26 Zatřetí odhady týkající se tvrzeného poškozování životního prostředí jsou nespolehlivé a zčásti rozporuplné; uváděné náklady přitom nejsou značné. Rumunsko kromě toho nepřihlédlo ke skutečnosti, že členské státy mají v oblasti emisí CO_2 povinnosti plynoucí z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. 2018, L 156, s. 26), a v oblasti koncentrací NO_x a $PM_{2,5}$ v ovzduší mají povinnosti plynoucí ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. 2008, L 152, s. 1).

27 Parlament dodává, že jelikož bylo nařízení 2020/1055 přijato před téměř dvěma lety, dotčené podniky se již začaly přizpůsobovat, a předmětný návrh na předběžné opatření byl tedy podán příliš pozdě na to, aby zabránil účinkům sporného opatření.

Posouzení

28 Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že účelem řízení o předběžných opatřeních je zaručit plnou účinnost budoucího konečného rozhodnutí, aby bylo zabráněno mezeře v právní ochraně zajišťované Soudním dvorem. Právě v zájmu dosažení tohoto cíle je nutné naléhavost posuzovat ve vztahu k nezbytnosti předběžně rozhodnout, aby se zabránilo tomu, že účastníkovi

řízení, který požaduje předběžnou ochranu, bude způsobena vážná a nenapravitelná újma. Tomuto účastníkovi řízení přísluší, aby předložil důkaz o tom, že nemůže čekat na výsledek řízení ve věci samé, jinak utrpí újmu takovéto povahy. K tomu, aby byla taková vážná a nenapravitelná újma prokázána, se nevyžaduje, aby byl vznik újmy prokázán s absolutní jistotou. Stačí, aby tato újma byla s dostatečnou mírou pravděpodobnosti předvídatelná (usnesení ze dne 17. prosince 2018, Komise v. Polsko, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, bod 60 a citovaná judikatura).

29 Podle této judikatury je vždy na účastníkovi řízení, který požaduje vydání předběžného opatření, aby uvedl a prokázal pravděpodobnost vzniku vážné a nenapravitelné újmy. Soudce příslušný pro rozhodování o předběžných opatřeních musí mít v tomto ohledu k dispozici konkrétní a přesné údaje podepřené podrobnými listinnými důkazy, které umožňují posoudit konkrétní důsledky, které by pravděpodobně vyvstaly v případě nepřijetí požadovaných opatření (v tomto smyslu viz usnesení místopředsedkyně Soudního dvora ze dne 13. dubna 2021, Litva v. Parlament a Rada, C-541/20 R, nezveřejněné, EU:C:2021:264, body 19 a 20).

30 V daném případě je tedy na Rumunsku, aby prokázalo, že uplatňování sporného opatření v období od podpisu tohoto usnesení do vyhlášení rozsudku, kterým bude řízení ve věci C-547/20 ukončeno, může způsobit vážnou a nenapravitelnou újmu, která je s dostatečnou mírou pravděpodobnosti předvídatelná.

31 Z návrhu na předběžné opatření vyplývá, že se tento členský stát dovolává újmy plynoucí z dopadů sporného opatření na hospodářskou a sociální situaci v Rumunsku a na životní prostředí.

32 Rumunsko se za účelem vydání předběžného opatření může těchto druhů újmy dovolávat, jelikož členské státy odpovídají za zájmy, které jsou na vnitrostátní úrovni považovány za obecné, a v rámci řízení o předběžném opatření mohou zajišťovat jejich ochranu (usnesení místopředsedkyně Soudního dvora ze dne 13. dubna 2021, Litva v. Parlament a Rada, C-541/20 R, nezveřejněné, EU:C:2021:264, bod 21).

33 Je tedy třeba zjistit, zda lze na základě důkazů předložených Rumunskem prokázat, že vznik některého z uvedených druhů újmy nebo několika z nich je s dostatečnou mírou pravděpodobnosti předvídatelný a že je tato újma závažná a nenapravitelná.

34 V tomto ohledu je nutno připomenout, že řízení o předběžných opatřeních neslouží k tomu, aby v něm byly prokazovány složité a vysoce sporné skutkové okolnosti. Soudce příslušný pro rozhodování o předběžných opatřeních nemá k dispozici prostředky nezbytné k provedení vyžadovaných ověření a v mnoha případech by je jen stěží mohl provést včas (usnesení ze dne 20. listopadu 2017, Komise v. Polsko, C-441/17 R, EU:C:2017:877, bod 54).

K hospodářským a sociálním dopadům sporného opatření

35 Nejprve je třeba konstatovat, že hospodářské a sociální dopady sporného opatření v jiných členských státech než Rumunsku, kterých se dovolávají členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci na podporu návrhových žádání navrhovatele, nemohou v projednávaném případě postačovat k prokázání předvídatelnosti vzniku vážné a nenapravitelné újmy.

36 Na hospodářské a sociální dopady sporného opatření na svém území poukazují Estonská republika a Polská republika – tyto členské státy ovšem nepředložily žádný důkaz, který by tyto dopady prokázal.

37 Co se dále týče Republiky Malta, ve zprávě předložené tímto členským státem je uvedeno, že uplatňování opatření zmíněných v této zprávě může mít na odvětví dopravy určité dopady, a to v rozsahu od vytvoření 51 nových pracovních míst až po zrušení 96 pracovních míst. Toto uplatňování by kromě toho údajně vedlo nanejvýš k ukončení provozu 43 nákladních vozidel.

38 I kdyby však byly takové dopady prokázány, nepostačovaly by k tomu, aby je bylo možno považovat za vážnou a nenapravitelnou újmu.

39 Pokud jde o hospodářskou a sociální situaci Rumunska, zvýšení nákladů, se kterým by se mohli potýkat dopravci z tohoto členského státu v důsledku uplatňování sporného opatření, samo o sobě nepředstavuje vážnou a nenapravitelnou újmu.

40 Takto vzniklé náklady totiž představují újmu finanční povahy, kterou až na výjimečné okolnosti nelze považovat za nenapravitelnou, jelikož peněžitá náhrada může zpravidla navrátit poškozenou osobu do situace předcházející vzniku újmy (usnesení místopředsedkyně Soudního dvora ze dne 13. dubna 2021, Litva v. Parlament a Rada, C-541/20 R, nezveřejněné, EU:C:2021:264, bod 29).

41 Tyto náklady by naproti tomu byly pro účely tohoto řízení relevantní, kdyby bylo prokázáno, že jsou takového rozsahu, že nutně povedou k restrukturalizaci odvětví dopravy v Rumunsku, která by v tomto členském státě mohla způsobit výrazný pokles hrubého domácího produktu nebo citelné zvýšení míry nezaměstnanosti.

42 V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést, že s výjimkou odhadů týkajících se přetíženosti hraničních přechodů vycházejí informace, které Rumunsko zmiňuje za účelem prokázání předvídatelnosti zvýšení nákladů rumunských dopravců a restrukturalizace rumunského odvětví dopravy, z první zprávy.

43 Odhad těchto nákladů a této restrukturalizace je však v této zprávě založen na zevšeobecnění odpovědí, které poskytlo v rámci provedeného průzkumu 127 rumunských podniků – z uvedené zprávy ovšem vyplývá, že odvětví silniční nákladní dopravy v tomto členském státě čítá 33 655 podniků, a v žádném případě v ní není uvedeno, že podniky, které se zúčastnily tohoto průzkumu, tvoří reprezentativní vzorek tohoto odvětví.

44 Zadruhé, pokud jde konkrétně o vícenáklady, které údajně vzniknou rumunským dopravcům, z první zprávy vyplývá, že výpočet těchto vícenákladů provedený v této zprávě vychází z předpokladu, že všechny jízdy uskutečněné rumunskými dopravci ve snaze dodržet povinnosti plynoucí ze sporného opatření budou bez nákladu.

45 Tento předpoklad, který je rozhodující jak pro odhad ztráty příjmů způsobené uplatňováním tohoto opatření, tak pro určení dodatečných nákladů plynoucích z tohoto uplatňování, ovšem není nikterak odůvodněn – je však nesporné, že bez nákladu je v současné době pouze část jízd, které uskutečňují rumunští dopravci do Rumunska.

46 Pokud jde o náklady vyplývající z přetíženosti hraničních přechodů, je třeba konstatovat, že Rumunsko tyto náklady neodhadlo přesně a není zpochybňováno, že tvrzené prodloužení doby čekání na těchto přechodech představuje nanejvýš jen omezený zlomek celkové doby jízdy mezi Rumunskem a členskými státy, ve kterých rumunští dopravci vykonávají činnost.

47 Zatřetí pouze na základě okolnosti, že v rumunském odvětví dopravy je mnoho malých podniků a mají omezenou ziskovost, nelze prokázat, že tyto podniky nebudou schopny se s náklady vyplývajícími z uplatňování sporného opatření vypořádat, a že tedy budou nuceny ukončit činnost, nasměrovat ji do jiných odvětví činnosti nebo se usadit v jiných členských státech.

48 Z bodů 42 až 46 tohoto usnesení totiž vyplývá, že na základě důkazů předložených Rumunskem nelze určit rozsah vícenákladů, které vzniknou rumunským dopravcům v důsledku uplatňování sporného opatření.

49 Rumunsko mimoto nezpochybnilo tvrzení obsažené ve druhé zprávě, podle kterého si podniky členských států východní Evropy i při zohlednění těchto vícenákladů zachovají v odvětví silniční nákladní dopravy konkurenční výhodu.

50 Začtvrté číselné odhady týkající se rizika ukončení činnosti rumunských dopravců, které Rumunsko předložilo, se zakládají výlučně na první zprávě.

51 V tomto ohledu je třeba kromě úvah obsažených v bodě 43 tohoto usnesení nejprve uvést, že pokud Rumunsko tvrdí, že 55 % podniků dotázaných při vypracovávání uvedené zprávy má za to, že bude muset v tomto členském státě ukončit činnost, tuto zprávu vykládá nesprávně. Z téže zprávy totiž vyplývá, že tento odhad se ve skutečnosti týká 55 % rumunských podniků nabízejících služby kabotáže a přepravy třetími zeměmi v jiných členských státech, jež představují 39 % rumunského odvětví mezinárodní silniční nákladní dopravy, které se týká dotčený průzkum.

52 První zpráva je dále výslovně prezentována tak, že má vyhodnotit dopady kombinovaného uplatňování série norem týkajících se zejména pravidelného navracení řidičů do členského státu usazení, pracovních podmínek a podmínek odpočinku řidičů, jakož i provádění kabotáže. Z této zprávy proto nelze zjistit, do jaké míry lze hospodářský a sociální vývoj, který je v ní popsán, připisovat uplatňování sporného opatření a do jaké míry by se mu dalo zabránit v případě pozastavení uplatňování pouze tohoto opatření.

53 I když je konečně pravda, že ve zmíněné zprávě je uvedeno, že uplatňování opatření, kterých se tato zpráva týká, povede k významné restrukturalizaci rumunského odvětví dopravy, není v ní zmíněno, kdy by k této restrukturalizaci mělo dojít.

54 Zapáté je třeba zdůraznit, že z druhé zprávy plyne, že předvídatelné důsledky uplatňování sporného opatření na přístup řidičů k zaměstnání budou vzhledem k nedostatečnému počtu řidičů v Unii omezené.

55 Z výše uvedeného vyplývá, že důkazy předložené Rumunskem nepostačují k prokázání toho, že hospodářské a sociální dopady uplatňování sporného opatření mohou předvídatelným způsobem vést ke vzniku vážné a nenapravitelné újmy.

K dopadům sporného opatření na životní prostředí

56 Vše nasvědčuje tomu, že ve snaze prokázat riziko vzniku újmy na životním prostředí Rumunsko poukazuje na riziko zvýšení emisí některých plynů, což údajně prokazují ve vztahu k tomuto členskému státu informace obsažené v první zprávě a ve vztahu k celé Unii informace uvedené ve druhé zprávě.

57 Co se týče číselných údajů uvedených v první zprávě, které mají prokázat riziko poškození životního prostředí ze strany rumunských dopravců, je třeba uvést, že se tyto údaje týkají pouze emisí CO_2.

58 Při posuzování případných dopadů sporného opatření na tyto emise kromě toho z této zprávy nelze vycházet kvůli jejím metodologickým omezením zmíněným v bodech 45 a 52 tohoto usnesení.

59 Uvedená zpráva totiž neobsahuje žádná upřesnění stran toho, jak se budou jednotlivá opatření, jichž se tato zpráva týká, dle předpokladů podílet na zvýšení emisí CO_2, na které poukazuje. Co se dále týče dopadů sporného opatření, toto zvýšení má být důsledkem uskutečňování velkého počtu jízd bez nákladu. Uvedené zvýšení je přitom vypočteno na základě nedostatečně odůvodněného předpokladu, že všechny jízdy uskutečněné rumunskými dopravci ve snaze dodržet povinnosti plynoucí ze sporného opatření budou bez nákladu.

60 Pokud jde o číselné údaje, kterých se Rumunsko dovolává ve snaze prokázat riziko poškození životního prostředí ze strany dopravců z celé Unie, je nutno konstatovat, že tento členský stát do značné míry vychází z jednoho z předpokladů uvedených ve druhé zprávě, podle něhož podniky odvětví dopravy povinnosti plynoucí ze sporného opatření budou dodržovat, aniž dojde v tomto odvětví k restrukturalizaci.

61 Naplnění tohoto předpokladu, který Parlament a Rada ostatně považují za čistě teoretický, ovšem brání několik okolností, na něž poukazuje Rumunsko. Zejména tento členský stát ve snaze prokázat hospodářskou a sociální újmu, které se dovolává, tvrdí, že v případě uplatňování sporného opatření dojde k rozsáhlé restrukturalizaci odvětví dopravy.

62 Je ještě třeba uvést, že odhad počtu vozidel, jejichž přepravní cykly jsou delší než osm týdnů, který je rozhodující pro výpočet dodatečných emisí, jež mohou být důsledkem uplatňování sporného opatření, vychází ze zevšeobecnění prohlášení nashromážděných při průzkumu provedeného v rámci vzorku dopravců, který je ve druhé zprávě popsán s ohledem na velikost trhu mezinárodní silniční dopravy jako nedostatečný.

63 I když za těchto podmínek nelze vyloučit, že důsledkem uplatňování sporného opatření může být zvýšení emisí některých plynů, na základě dokumentů poskytnutých Rumunskem nelze přesně posoudit míru tohoto zvýšení.

64 Co se týče případné vážnosti a nenapravitelnosti uvedeného zvýšení, je třeba podotknout – jak zdůrazňují Parlament a Rada – že na emise CO_2, NO_x a $PM_{2,5}$ se vztahuje zvláštní unijní právní úprava.

65 Povinnosti členských států v oblasti omezování emisí skleníkových plynů, mezi něž patří i CO_2, upravuje nařízení 2018/842 a vnitrostátní cíle v oblasti snižování expozice $PM_{2,5}$ a mezní hodnoty NO_x a $PM_{2,5}$ upravuje směrnice 2008/50.

66 Z toho vyplývá, že i při zohlednění těch nejvyšších číselných údajů předložených Rumunskem by uplatňování sporného opatření vedlo jen k mírnému zvýšení emisí CO_2, NO_x a $PM_{2,5}$; nebylo přitom prokázáno, že by toto zvýšení mohlo ve střednědobém horizontu ohrozit zachování kvality ovzduší a boj proti globálnímu oteplování (obdobně viz usnesení předsedy Soudního dvora ze dne 2. října 2003, Komise v. Rakousko, C-320/03 R, EU:C:2003:543, bod 98).

67 Ve vztahu ke zbývající části je třeba konstatovat, že náklady související se zvýšením emisí NO_x a $PM_{2,5}$, na něž poukazuje Rumunsko, nemohou s ohledem na jejich výši pro celou Unii prokázat vážnost újmy tvrzené Rumunskem.

68 Je tudíž třeba konstatovat, že důkazy předložené Rumunskem nepostačují k prokázání toho, že dopady uplatňování sporného opatření na životní prostředí mohou předvídatelným způsobem vést ke vzniku vážné a nenapravitelné újmy.

69 S ohledem na vše výše uvedené je patrné, že Rumunsko neprokázalo, že uplatňování sporného opatření v období od podpisu tohoto usnesení do vyhlášení rozsudku, kterým bude řízení ve věci C-547/20 ukončeno, může způsobit vážnou a nenapravitelnou újmu, která je s dostatečnou mírou pravděpodobnosti předvídatelná, a že je tedy splněna podmínka naléhavosti.

70 Vzhledem ke kumulativní povaze podmínek pro nařízení předběžného opatření je tedy třeba návrh na předběžné opatření zamítnout, aniž je třeba zkoumat podmínky týkající se *fumus boni iuris* a zvážení dotčených zájmů.

71 Podle článku 137 jednacího řádu bude o nákladech řízení rozhodnuto v rozsudku, jímž se končí řízení.

Z těchto důvodů místopředseda Soudního dvora rozhodl takto:

1) Návrh na předběžné opatření se zamítá.

2) O nákladech řízení bude rozhodnuto později.

Podpisy