Samling af Afgørelser

KENDELSE AFSAGT AF DOMSTOLENS VICEPRÆSIDENT

3. juni 2022 *

»Særlige rettergangsformer – artikel 263 TEUF – sag med påstand om annullation af en EU-retsakt – artikel 278 TEUF – anmodning om udsættelse af gennemførelsen af denne retsakt – transport – forordning (EU) 2020/1055 – virksomheds forpligtelse til at sikre, at dens køretøjer vender tilbage til etableringsmedlemsstaten – uopsættelighed – forværringen af en medlemsstats økonomiske og sociale situation – miljøskade«

I sag C-547/20 R,

angående en anmodning om udsættelse af gennemførelse i henhold til artikel 278 TEUF, indleveret den 5. januar 2022,

Rumænien ved L.-E. Baţagoi, E. Gane, R.I. Haţieganu, L. Liţu og A. Rotăreanu, som befuldmægtigede,

sagsøger,

støttet af:

Republikken Estland ved N. Grünberg og M. Kriisa, som befuldmægtigede,

Republikken Letland ved J. Davidoviča, K. Pommere og I. Romanovska, som befuldmægtigede,

Republikken Litauen ved K. Dieninis, R. Dzikovič og V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, som befuldmægtigede,

Republikken Malta ved A. Buhagiar, som befuldmægtiget, bistået af abogado D. Sarmiento Ramírez-Escudero,

Republikken Polen ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

intervenienter,

mod

Europa-Parlamentet ved I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima og R. van de Westelaken, som befuldmægtigede,

* Processprog: rumænsk.

Rådet for Den Europæiske Union ved A. Norberg, A. Vârnav og L. Vétillard, som befuldmægtigede,

sagsøgte,

støttet af:

Kongeriget Danmark ved V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff og L. Teilgård, som befuldmægtigede,

Forbundsrepublikken Tyskland ved J. Möller og D. Klebs, som befuldmægtigede,

Den Hellenske Republik ved S. Chala, som befuldmægtiget,

Den Franske Republik ved A.-L. Desjonquères, A. Ferrand og N. Vincent, som befuldmægtigede,

Den Italienske Republik ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af procuratore dello Stato A. Lipari og avvocato dello Stato G. Santini,

Storhertugdømmet Luxembourg ved A. Germeaux, som befuldmægtiget,

Kongeriget Nederlandene ved M.K. Bultermann og J. Langer, som befuldmægtigede,

Republikken Østrig ved A. Posch og J. Schmoll, som befuldmægtigede,

Kongeriget Sverige ved H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev og O. Simonsson, som befuldmægtigede,

intervenienter,

har

DOMSTOLENS VICEPRÆSIDENT,

efter at have hørt generaladvokat M. Szpunar,

afsagt følgende

Kendelse

1 Rumænien har med sin anmodning om foreløbige forholdsregler anmodet Domstolen om at udsætte gennemførelsen af artikel 1, nr. 3), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren (EUT 2020, L 249, s. 17), for så vidt som ordlyden af artikel 5, stk. 1, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT 2009, L 300, s. 51) herved ændres.

2 Anmodningen er blevet indgivet efter denne medlemsstats anlæggelse den 23. oktober 2020 af et søgsmål i henhold til artikel 263 TEUF med påstand om delvis eller i givet fald fuldstændig annullation af forordning 2020/1055.

Retsforskrifter

3 Artikel 1, nr. 3), i forordning 2020/1055 foreskriver:

»Artikel 5 [i forordning nr. 1071/2009] affattes således:

[…]

1. For at opfylde kravet i artikel 3, stk. 1, litra a), skal virksomheden i etableringsmedlemsstaten:

[…]

b) planlægge sin flåde af køretøjers aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at køretøjer, som virksomheden råder over, og som anvendes til international transport, vender tilbage til en af driftscentralerne i denne medlemsstat senest otte uger efter, at de har forladt den

[…]«

Retsforhandlingerne for Domstolen og parternes påstande

4 Ved afgørelser truffet af Domstolens vicepræsident den 1. februar 2022 har Republikken Malta og Republikken Polen fået tilladelse til at intervenere til støtte for Rumæniens påstande.

5 Rumænien har nedlagt følgende påstande:

– Gennemførelsen af artikel 1, nr. 3), i forordning 2020/1055 udsættes, for så vidt som artikel 5, stk. 1, litra b), i forordning nr. 1071/2009 herved ændres.

– Europa-Parlamentet og Rådet tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

6 Parlamentet og Rådet har nedlagt påstand om, at Domstolen forkaster anmodningen om foreløbige forholdsregler og pålægger Rumænien at betale sagsomkostningerne.

Anmodningen om foreløbige forholdsregler

7 Det bestemmes i artikel 160, stk. 3, i Domstolens procesreglement, at anmodninger om foreløbige forholdsregler skal angive »sagens genstand, de omstændigheder, der medfører uopsættelighed, og de faktiske og retlige grunde til, at den foreløbige forholdsregel, anmodningen vedrører, umiddelbart forekommer begrundet«.

8 Dommeren i sager om foreløbige forholdsregler kan således kun foreskrive foreløbige forholdsregler, såfremt det er godtgjort, at de umiddelbart er berettigede af faktiske og retlige grunde (fumus boni juris), og såfremt der foreligger uopsættelighed, dvs. at det for at undgå et alvorligt og uopretteligt tab for sagsøgeren er nødvendigt at foreskrive dem og tillægge dem

retsvirkninger før afgørelsen i hovedsagen. Dommeren i sager om foreløbige forholdsregler skal i givet fald ligeledes foretage en interesseafvejning. Disse betingelser er kumulative, således at anmodningen om foreløbige forholdsregler skal forkastes, såfremt en af betingelserne ikke er opfyldt (kendelse af 8.4.2020, Kommissionen mod Polen, C-791/19 R, EU:C:2020:277, præmis 51 og den deri nævnte retspraksis).

9 Dommeren i sager om foreløbige forholdsregler råder desuden, i forbindelse med undersøgelsen af de nævnte betingelser, over et vidt skøn og kan frit under hensyn til sagens særegenheder afgøre, hvorledes de forskellige betingelser skal efterprøves, samt rækkefølgen for denne undersøgelse, når ingen bestemmelse pålægger denne at anvende et forud fastsat skema for vurderingen af nødvendigheden af at træffe foreløbig afgørelse (kendelse afsagt af Domstolens vicepræsident den 16.7.2021, ACER mod Aquind, C-46/21 P-R, ikke trykt i Sml., EU:C:2021:633, præmis 16).

10 I den foreliggende sag skal betingelsen om uopsættelighed undersøges først.

Argumentation

11 Rumænien har gjort gældende, at anvendelsen af den forpligtelse for en virksomhed til at sikre, at dens køretøjer vender tilbage til etableringsmedlemsstaten, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra b), i forordning nr. 1071/2009, som ændret ved forordning 2020/1055 (herefter »den omtvistede foranstaltning«), vil forårsage et alvorligt og uopretteligt tab.

12 Rumænien har for det første gjort gældende, at anvendelsen af den omtvistede foranstaltning vil indebære, at mere end halvdelen af vejgodstransportvirksomhederne, der er etableret i denne medlemsstat, vil forsvinde.

13 Forudsigeligheden af denne økonomiske udvikling fremgår af en rapport afgivet i oktober 2020, som en sammenslutning af rumænske erhvervsdrivende inden for vejtransport bestilte (herefter »den første rapport«).

14 De fleste vejgodstransportvirksomheder, der er etableret i Rumænien, er små og mellemstore virksomheder. Disse er sårbare set ud fra deres finansielle situation, navnlig på grund af de lave fortjenstmargener, der karakteriserer vejgodstransportsektoren i Rumænien.

15 Anvendelsen af den omtvistede foranstaltning vil imidlertid indebære en forøgelse af den afstand, der skal tilbagelægges af rumænske køretøjer til international godskørsel, med gennemsnitligt 9 800 km årligt. For så vidt som disse ekstra ture vil blive udført af lastbiler uden last (herefter »tomkørsel«), vil de hvert år i Rumænien medføre en tabt fortjeneste på 524 mio. EUR samt ekstraomkostninger på 197 mio. EUR til køb af brændstof og 150 mio. EUR til betaling af vejafgifter. Andre ekstraomkostninger vil skyldes den øgede overbelastning af grænseovergangssteder uden for Schengenområdet som følge af forøgelsen af antallet af ture foretaget af rumænske transportvirksomheder som følge af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning.

16 Der skal desuden tages hensyn til omkostninger, der anslås til 1 233 mio. EUR pr. år for den rumænske transportsektor, og som følger af anvendelsen af andre nye regler vedrørende transportsektoren, i forhold til hvilke Rumænien ikke har anmodet om udsættelse af gennemførelsen.

17 Endelig var 55% af de adspurgte virksomheder med henblik på udarbejdelsen af den første rapport af den opfattelse, at de måtte indstille deres aktiviteter i Rumænien, hvilket ville medføre et tab for den rumænske økonomi anslået til 3 mia. EUR årligt og en nedlæggelse af 26 000 arbejdspladser i medlemsstaten.

18 For det andet kan den stærkt øgede tomkørsel, der følger af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning, skade miljøet og indirekte menneskers sundhed.

19 Indledningsvis viser den første rapport, at de rumænske transportvirksomheders yderligere emissioner anslås til 456 886 tons kuldioxid (CO_2), dvs. en stigning på 7,7% i emissionerne fra den rumænske transportsektor og 2,4% i medlemsstatens samlede emissioner.

20 En rapport fra februar 2021, som Europa-Kommissionen bestilte (herefter »den anden rapport«), viser dernæst, at anvendelsen af den omtvistede foranstaltning i hele Den Europæiske Union vil medføre emissioner af 2,9 mio. tons CO_2, fra 107 tons til 619 tons nitrogenoxid (NO_x) og fra 38 tons til 221 tons fine partikler ($PM_{2,5}$). Omkostningerne for denne luftforurening anslås til 25,9 mio. EUR.

21 Republikken Estland, Republikken Malta og Republikken Polen støtter Rumæniens argumentation vedrørende risikoen for, at der opstår miljømæssige, økonomiske og sociale tab. Republikken Malta har i denne henseende henvist til en rapport vedrørende denne medlemsstats situation, der blev offentliggjort i november 2020.

22 Parlamentet og Rådet har gjort gældende, at Rumænien ikke har godtgjort, at der er risiko for, at der sker et alvorligt og uopretteligt tab før afsigelsen af den dom, der afslutter behandlingen af sag C-547/20, i tilfælde af anvendelse af den omtvistede foranstaltning.

23 For det første er de omkostninger, der følger af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning, ikke uoprettelige og er ansat for højt på grund af den manglende hensyntagen til, at der i gældende EU-ret findes en forpligtelse til at etablere en driftscentral i etableringsmedlemsstaten.

24 Desuden har Rumænien ikke godtgjort, at de rumænske virksomheders eventuelle tab af markedsandele er varige, henset til transportsektorens karakteristika, som fremgår af den anden rapport. Det er desuden usandsynligt, at lastvognschaufførerne vil blive arbejdsløse, eftersom der er en betydelig mangel på sådanne chauffører i EU.

25 For det andet har Parlamentet og Rådet kritiseret den metode, der blev fulgt ved udarbejdelsen af den første og den anden rapport, som Rumænien har påberåbt sig, for så vidt som disse bl.a. hviler på urealistiske hypotetiske situationer, navnlig hvad angår tomkørslens omfang samt de omkostninger, som de virksomheder, der leverer forskellige typer af internationale vejgodstransportydelser, må bære, og at de indebærer ekstrapoleringer foretaget på grundlag af oplysninger fra lidet repræsentative stikprøver. Rumænien har desuden anlagt en urigtig fortolkning af flere af de vurderinger, der fremgår af rapporterne.

26 For det tredje er overslagene vedrørende den angivelige skade på miljøet lidet troværdige og delvist selvmodsigende, alt imens de afholdte omkostninger ikke er betydelige. Desuden har Rumænien ikke taget hensyn til den omstændighed, at medlemsstaterne er underlagt forpligtelser med hensyn til CO_2-emissioner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med

henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT 2018, L 156, s. 26), og med hensyn til koncentrationer i luften af NO_x og af $PM_{2,5}$ i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (EUT 2008, L 152, s. 1).

27 Parlamentet har tilføjet, at for så vidt som forordning 2020/1055 blev vedtaget for næsten to år siden, er de berørte virksomheder allerede begyndt at tilpasse sig, og den foreliggende anmodning om foreløbige forholdsregler er således indgivet for sent til at undgå, at den omtvistede foranstaltning har følgevirkninger.

Bedømmelse

28 Ifølge Domstolens faste praksis er formålet med en sag om foreløbige forholdsregler at sikre den fulde virkning af den fremtidige endelige afgørelse med henblik på at undgå en lakune i den retsbeskyttelse, som Domstolen sikrer. Det er for at opfylde denne målsætning, at uopsætteligheden skal vurderes i forhold til, hvor nødvendigt det er, at der træffes en foreløbig afgørelse med henblik på at undgå et alvorligt og uopretteligt tab for den part, der anmoder om den midlertidige beskyttelse. Det er denne part, som skal godtgøre, at den ikke kan afvente afgørelsen i hovedsagen uden at risikere at blive påført et sådant tab. Med henblik på at godtgøre, at der foreligger et sådant alvorligt og uopretteligt tab, er det ikke nødvendigt, at det godtgøres, at der er en absolut vished for, at tabet indtræder. Det er tilstrækkeligt, at tabet kan forudsiges med en tilstrækkelig grad af sandsynlighed (kendelse af 17.12.2018, Kommissionen mod Polen, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, præmis 60 og den deri nævnte retspraksis).

29 I overensstemmelse med denne retspraksis tilkommer det altid den part, der har fremsat en anmodning om en foreløbig forholdsregel, at påvise og godtgøre sandsynligheden for, at der opstår et alvorligt og uopretteligt tab. I denne henseende skal dommeren i sager om foreløbige forholdsregler råde over konkrete og præcise oplysninger understøttet af detaljerede dokumenter, som gør det muligt at vurdere, hvilke præcise virkninger det formodes at ville have, såfremt de ønskede forholdsregler ikke anordnes (jf. i denne retning kendelse afsagt af Domstolens vicepræsident den 13.4.2021, Lituaen mod Parlamentet og Rådet, C-541/20 R, ikke trykt i Sml., EU:C:2021:264, præmis 19 og 20).

30 Det påhviler således i den foreliggende sag Rumænien at godtgøre, at anvendelsen af den omtvistede foranstaltning i perioden mellem underskrivelsen af nærværende kendelse og afsigelsen af den dom, der afslutter behandlingen af sag C-547/20, på forudsigelig vis med en tilstrækkelig grad af sandsynlighed kan medføre et alvorligt og uopretteligt tab.

31 Det fremgår af anmodningen om foreløbige forholdsregler, at denne medlemsstat har påberåbt sig tab som følge af den omtvistede foranstaltnings virkninger på den økonomiske og sociale situation i Rumænien samt på miljøet.

32 Rumænien kan med føje påberåbe sig disse forskellige tab med henblik på at opnå, at der træffes foreløbige forholdsregler, eftersom medlemsstaterne er ansvarlige for de interesser, der på nationalt niveau anses for almene, og som de kan sikre forsvares i forbindelse med en sag om foreløbige forholdsregler (kendelse afsagt af Domstolens vicepræsident den 13.4.2021, Litauen mod Parlamentet og Rådet, C-541/20 R, ikke trykt i Sml., EU:C:2021:264, præmis 21).

33 Det skal derfor afgøres, om de beviser, som Rumænien har fremlagt, gør det muligt at fastslå dels, at et eller flere af disse tab kan forudsiges med en tilstrækkelig grad af sandsynlighed, dels, at disse tab er alvorlige og uoprettelige.

34 I denne sammenhæng skal det bemærkes, at hensigten med en sag om foreløbige forholdsregler ikke er at fastslå de faktiske omstændigheder omkring komplekse og stærkt omstridte spørgsmål. Dommeren i sagen om foreløbige foranstaltninger råder ikke over de nødvendige midler til at foretage den krævede kontrol, og i mange tilfælde kan en sådan kontrol kun vanskeligt foretages i tide (kendelse af 20.11.2017, Kommissionen mod Polen, C-441/17 R, EU:C:2017:877, præmis 54).

Den omtvistede foranstaltnings økonomiske og sociale virkninger

35 Indledningsvis bemærkes, at de økonomiske og sociale virkninger af den omtvistede foranstaltning i andre medlemsstater end Rumænien, som de intervenerende medlemsstater har påberåbt sig til støtte for sagsøgerens påstande, ikke i den foreliggende sag er tilstrækkelige til at godtgøre, at det er forudsigeligt, at der vil indtræffe et alvorligt og uopretteligt tab.

36 For det første bemærkes, at selv om Republikken Estland og Republikken Polen har henvist til den omtvistede foranstaltnings økonomiske og sociale virkninger på deres respektive områder, har de ikke fremlagt noget bevis, der kan godtgøre, at disse virkninger faktisk vil indtræde.

37 Hvad for det andet angår Republikken Malta fremgår det af den rapport, som denne medlemsstat har fremlagt, at anvendelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i denne rapport, kan have virkninger for transportsektoren, der spænder mellem oprettelsen af 51 nye arbejdspladser og nedlæggelsen af 96 arbejdspladser. Desuden medfører denne anvendelse højst, at 43 lastbiler indstiller deres aktiviteter.

38 Selv om det antages, at sådanne virkninger måtte anses for godtgjort, har de imidlertid ikke et omfang, der er tilstrækkeligt til, at de kan anses for at udgøre et alvorligt og uopretteligt tab.

39 Hvad angår Rumæniens økonomiske og sociale situation udgør den forøgelse af omkostningerne, som denne medlemsstats transportvirksomheder vil blive udsat for som følge af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning, ikke som sådan et alvorligt og uopretteligt tab.

40 De således opståede omkostninger udgør nemlig et tab af økonomisk karakter, der ikke, bortset fra ganske usædvanlige tilfælde, kan betragtes som uoprettelig, da en økonomisk erstatning som hovedregel kan genoprette skadelidtes økonomiske situation, som den forelå, før tabet indtraf (kendelse afsagt af Domstolens vicepræsident den 13.4.2021, Litauen mod Parlamentet og Rådet, C-541/20 R, ikke trykt i Sml., EU:C:2021:264, præmis 29).

41 Disse omkostninger er derimod relevante for den foreliggende sag, hvis det godtgøres, at de er af et sådant omfang, at de nødvendigvis indebærer en omstrukturering af transportsektoren i Rumænien, der i denne medlemsstat kan medføre et betydeligt fald i bruttonationalproduktet eller en betydelig stigning i arbejdsløshedsprocenten.

42 I denne henseende bemærkes for det første, at med undtagelse af overslagene vedrørende overbelastningen af grænseovergangsstederne hidrører de oplysninger, som Rumænien har henvist til for at godtgøre, at stigningen i de rumænske transportvirksomheders omkostninger og omstruktureringen af den rumænske transportsektor er forudsigelig, fra den første rapport.

43 Den vurdering, der er foretaget i denne rapport vedrørende omkostningerne og omstruktureringen, er imidlertid baseret på en ekstrapolering af 127 rumænske virksomheders besvarelse af en spørgeundersøgelse, selv om det fremgår af den nævnte rapport, at vejtransportsektoren i denne medlemsstat tæller 33 655 virksomheder, og at det på ingen måde i samme rapport hævdes, at de virksomheder, der har deltaget i undersøgelsen, udgør et repræsentativt udsnit af denne sektor.

44 Hvad for det andet nærmere bestemt angår de meromkostninger, som de rumænske transportvirksomheder skal afholde, fremgår det af den første rapport, at beregningen af disse meromkostninger i rapporten hviler på den antagelse, at samtlige de af de rumænske transportvirksomheder gennemførte ture med henblik på at efterkomme den omtvistede foranstaltning vil gennemføres som tomkørsel.

45 Denne hypotese, der er afgørende såvel for at vurdere den tabte fortjeneste forårsaget ved anvendelsen af denne foranstaltning som for at fastsætte de yderligere omkostninger, der følger af denne anvendelse, er imidlertid ikke begrundet, når det er ubestridt, at kun en del af de rumænske transportvirksomheders aktuelle ture til Rumænien i øjeblikket gennemføres som tomkørsel.

46 Hvad angår de omkostninger, der følger af overbelastningen af grænseovergangsstederne, skal det for det første fastslås, at Rumænien ikke har vurderet disse omkostninger nøjagtigt, og for det andet, at det er ubestridt, at den angiveligt længere ventetid ved disse overgangssteder højst udgør en begrænset del af den totale rejsetid mellem Rumænien og de medlemsstater, hvor de rumænske transportvirksomheder udfører deres aktiviteter.

47 For det tredje er den omstændighed alene, at mange virksomheder i den rumænske transportsektor er af begrænset størrelse og har en begrænset rentabilitet, ikke tilstrækkelig til at godtgøre, at disse virksomheder ikke skulle være i stand til at afholde de omkostninger, der følger af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning, og at de derfor skulle være tvunget til at indstille deres aktiviteter, at omdirigere denne til andre erhvervssektorer eller til at etablere sig i andre medlemsstater.

48 Det fremgår således af denne kendelses præmis 42-46, at de beviser, som Rumænien har fremlagt, ikke gør det muligt at fastslå omfanget af de meromkostninger, som de rumænske transportvirksomheder vil blive udsat for som følge af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning.

49 Rumænien har desuden ikke bestridt udsagnet i den anden rapport om, at virksomhederne i de østeuropæiske medlemsstater, selv om de medregner disse meromkostninger, vil bevare en konkurrencefordel i sektoren for vejgodstransport.

50 For det fjerde er de anslåede tal, som Rumænien har fremlagt vedrørende risikoen for indstilling af rumænske transportvirksomheders aktiviteter, udelukkende baseret på den første rapport.

51 I denne henseende skal det, ud over betragtningerne i nærværende kendelses præmis 43, først og fremmest bemærkes, at Rumænien har foretaget en urigtig læsning af denne rapport ved at anføre, at 55% af de adspurgte virksomheder ved udarbejdelsen af den nævnte rapport mener, at de må indstille deres aktiviteter i denne medlemsstat. Det fremgår nemlig af samme rapport, at dette

skøn reelt vedrører 55% af de rumænske virksomheder, som udbyder tjenesteydelser inden for cabotagekørsel og tredjelandstransport i andre medlemsstater, og disse repræsenterer 39% af den rumænske sektor for international vejgodstransport, som den omhandlede undersøgelse vedrører.

52 Dernæst beskrives den første rapport udtrykkeligt således, at den har til formål at evaluere virkningerne af en kombineret anvendelse af en række regler, der bl.a. vedrører chaufførernes regelmæssige tilbagevenden til etableringsmedlemsstaten, chaufførernes arbejds- og hviletidsvilkår samt udøvelse af cabotagekørsel. Rapporten gør det derfor ikke muligt at afgøre, i hvilket omfang den økonomiske og sociale udvikling, som den beskriver, vil følge af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning og vil kunne undgås i tilfælde af, at denne foranstaltning alene suspenderes.

53 Selv om det afslutningsvis er korrekt, at det fremgår af den nævnte rapport, at anvendelsen af de foranstaltninger, den omhandler, vil medføre en dybtgående omstrukturering af den rumænske transportsektor, angiver den ikke, inden for hvilken frist omstruktureringen vil finde sted.

54 For det femte skal det fremhæves, at det fremgår af den anden rapport, at de forudsigelige konsekvenser af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning for chaufførernes adgang til beskæftigelse nødvendigvis vil være begrænsede som følge af, at der ikke er nok chauffører i EU.

55 Det følger af det ovenstående, at de beviser, som Rumænien har fremlagt, ikke er tilstrækkelige til at godtgøre, at de økonomiske og sociale virkninger af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning på forudsigelig vis kan medføre et alvorligt og uopretteligt tab.

Den omtvistede foranstaltnings miljømæssige virkninger

56 Det fremgår, at Rumænien med henblik på at godtgøre, at der er risiko for, at der sker skade på miljøet, har henvist til en risiko for en stigning i udledningen af visse gasser, som i denne medlemsstat er godtgjort ved de oplysninger, der fremgår af den første rapport og, i hele EU, af de oplysninger, der er redegjort for i den anden rapport.

57 Hvad angår de tal, der er anført i den første rapport med henblik på at godtgøre, at de rumænske transportvirksomheder risikerer at skade miljøet, skal det bemærkes, at disse kun vedrører CO_2 -emissioner.

58 Desuden gør de metodiske begrænsninger i denne rapport, der er nævnt i nærværende kendelses præmis 45 og 52, det ikke muligt at lægge denne rapport til grund for vurderingen af den omtvistede foranstaltnings eventuelle virkninger på disse emissioner.

59 For det første indeholder den nævnte rapport ingen forklaring med hensyn til det forudsigelige bidrag fra hver af de foranstaltninger, som den omhandler, til den stigning i CO_2-emissioner, der omtales heri. Hvad for det andet angår virkningerne af den omtvistede foranstaltning, må denne stigning anses for at være en følge af gennemførelsen af et stort omfang af tomkørsel. Stigningen beregnes imidlertid ved uden tilstrækkelig begrundelse at hævde, at samtlige de ture, som de rumænske transportvirksomheder gennemfører for at efterkomme den omtvistede foranstaltning, vil foregå som tomkørsel.

60 Hvad angår de tal, som Rumænien har påberåbt sig med henblik på at godtgøre, at der er risiko for, at transportvirksomhederne i hele EU skader miljøet, skal det fastslås, at denne medlemsstat i vidt omfang støtter sig på en af de i den anden rapport omhandlede hypotetiske situationer, hvori transportvirksomhederne vil efterkomme den omtvistede foranstaltning, uden at denne sektor vil gennemgå en omstrukturering.

61 Visse af de oplysninger, som Rumænien har fremført, taler imidlertid imod, at denne hypotetiske situation – som Parlamentet og Rådet i øvrigt anser for rent teoretisk – kan opstå. Med henblik på at godtgøre det økonomiske og sociale tab, som den har påberåbt sig, har denne medlemsstat navnlig gjort gældende, at transportsektoren vil skulle gennemgå en større omstrukturering i tilfælde af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning.

62 Det skal endvidere bemærkes, at vurderingen af det antal køretøjer, der gennemfører rundture på mere end otte uger, hvilket er afgørende for beregningen af de yderligere emissioner, som kan følge af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning, udspringer af en ekstrapolering fra de erklæringer, der er indhentet i forbindelse med en undersøgelse hos et udsnit af transportvirksomheder, og som i den anden rapport er beskrevet som utilstrækkeligt, henset til størrelsen af markedet for international vejtransport.

63 Selv om det under disse omstændigheder ikke kan udelukkes, at anvendelsen af den omtvistede foranstaltning kan forøge emissionerne af visse gasser, gør de dokumenter, som Rumænien har fremlagt, det ikke muligt præcist at vurdere omfanget af denne stigning.

64 Hvad angår den alvorlige og uoprettelige karakter af den nævnte forøgelse skal det, således som Parlamentet og Rådet har fremhævet, bemærkes, at emissioner af CO_2, NO_x og $PM_{2,5}$ er genstand for specifikke EU-retlige bestemmelser.

65 Forordning 2018/842 fastsætter således forpligtelser for hver medlemsstat med hensyn til begrænsningen af drivhusgasemissioner, herunder CO_2, mens direktiv 2008/50 fastsætter nationale mål for reduktion af eksponeringen for $PM_{2,5}$ samt grænseværdier for NO_x og $PM_{2,5}$.

66 Det følger heraf, at selv med udgangspunkt i de højeste tal, som Rumænien har fremlagt, indebærer anvendelsen af den omtvistede foranstaltning kun en moderat stigning i CO_2, NO_x og $PM_{2,5}$-emissionerne, med hensyn til hvilken det ikke er godtgjort, at den på mellemlang sigt kan rejse tvivl om bevarelsen af luftkvaliteten og bekæmpelsen af den globale opvarmning (jf. analogt kendelse afsagt af Domstolens præsident den 2.10.2003, Kommissionen mod Østrig, C-320/03 R, EU:C:2003:543, præmis 98).

67 I øvrigt kan de omkostninger, der følger af stigningen i NO_x og $PM_{2,5}$-emissionerne, som Rumænien har henvist til, ikke, henset til størrelsen heraf for hele EU, godtgøre, at det af Rumænien hævdede tab er alvorligt.

68 Det må derfor fastslås, at de beviser, som Rumænien har fremlagt, ikke er tilstrækkelige til at godtgøre, at de miljømæssige virkninger af anvendelsen af den omtvistede foranstaltning på forudsigelig vis kan medføre et alvorligt og uopretteligt tab.

69 Henset til samtlige ovenstående betragtninger fremgår det, at Rumænien ikke har godtgjort, at anvendelsen af den omtvistede foranstaltning i perioden mellem underskrivelsen af nærværende kendelse og afsigelsen af den dom, der afslutter behandlingen af sag C-547/20, på forudsigelig vis med en tilstrækkelig grad af sandsynlighed kan medføre et alvorligt og uopretteligt tab, og at betingelsen om uopsættelighed er opfyldt.

70 Da betingelserne for at anordne foreløbige forholdsregler er kumulative, kan anmodningen om foreløbige forholdsregler ikke tages til følge, hvorfor det ikke er nødvendigt at undersøge betingelserne om fumus boni juris og interesseafvejningen.

71 I henhold til procesreglementets artikel 137 træffes der afgørelse om sagsomkostninger ved den dom eller kendelse, hvormed sagens behandling ved Domstolen afsluttes.

På grundlag af disse præmisser bestemmer Domstolens vicepræsident:

1) Anmodningen om foreløbige forholdsregler tages ikke til følge.

2) Afgørelsen om sagsomkostningerne udsættes.

Underskrifter