Recopilación de la Jurisprudencia

AUTO DEL VICEPRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

de 3 de junio de 2022 *

«Procedimiento sobre medidas provisionales — Artículo 263 TFUE — Recurso de anulación de un acto de la Unión — Artículo 278 TFUE — Demanda de suspensión de la ejecución de dicho acto — Transporte — Reglamento (UE) 2020/1055 — Obligación de una empresa de garantizar el regreso de sus vehículos a su Estado miembro de establecimiento — Urgencia — Degradación de la situación económica y social de un Estado miembro — Daño medioambiental»

En el asunto C-547/20 R,

que tiene por objeto una demanda de suspensión de la ejecución presentada, con arreglo al artículo 278 TFUE, el 5 de enero de 2022,

Rumanía, representada por las Sras. L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Liţu y A. Rotăreanu, en calidad de agentes,

parte demandante,

apoyada por:

República de Estonia, representada por las Sras. N. Grünberg y M. Kriisa, en calidad de agentes,

República de Letonia, representada por las Sras. J. Davidoviča, K. Pommere y I. Romanovska, en calidad de agentes,

República de Lituania, representada por los Sres. K. Dieninis, R. Dzikovič y por la Sra. V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, en calidad de agentes,

República de Malta, representada por el Sr. A. Buhagiar, en calidad de agente, asistido por el Sr. D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

República de Polonia, representada por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente,

partes coadyuvantes,

contra

Parlamento Europeo, representado por las Sras. I. Anagnostopoulou y C. Ionescu Dima y por el Sr. R. van de Westelaken, en calidad de agentes,

* Lengua de procedimiento: rumano.

Consejo de la Unión Europea, representado por los Sres. A. Norberg y A. Vârnav y por la Sra. L. Vétillard, en calidad de agentes,

partes demandadas,

apoyados por:

Reino de Dinamarca, representado por las Sras. V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff y L. Teilgård, en calidad de agentes,

República Federal de Alemania, representada por los Sres. J. Möller y D. Klebs, en calidad de agentes,

República Helénica, representada por la Sra. S. Chala, en calidad de agente,

República Francesa, representada por la Sra. A.-L. Desjonquères, el Sr. A. Ferrand y la Sra. N. Vincent, en calidad de agentes,

República Italiana, representada por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. A. Lipari, procuratore dello Stato, y por el Sr. G. Santini, avvocato dello Stato,

Gran Ducado de Luxemburgo, representado por el Sr. A. Germeaux, en calidad de agente,

Reino de los Países Bajos, representado por la Sra. M. K. Bultermann y el Sr. J. Langer, en calidad de agentes,

República de Austria, representada por el Sr. A. Posch y la Sra. J. Schmoll, en calidad de agentes,

Reino de Suecia, representado por las Sras. H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, y H. Shev y por el Sr. O. Simonsson, en calidad de agentes,

partes coadyuvantes,

EL VICEPRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

oído el Abogado General, Sr. M. Szpunar;

dicta el siguiente

Auto

1 Mediante su demanda de medidas provisionales, Rumanía solicita al Tribunal de Justicia que acuerde la suspensión de la ejecución del artículo 1, punto 3, del Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera (DO 2020, L 249, p. 17), en la medida en que adopta el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento

Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO 2009, L 300, p. 51).

2 Esta demanda se presentó a raíz de la interposición por dicho Estado miembro, el 23 de octubre de 2020, de un recurso en virtud del artículo 263 TFUE, por el que se solicita la anulación parcial o, en su caso, total del Reglamento 2020/1055.

Marco jurídico

3 De conformidad con el artículo 1, punto 3, del Reglamento n.º 2020/1055:

«El artículo 5 [del Reglamento n.º 1071/2009] se sustituye por el texto siguiente:

[…]

1. A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra a), en el Estado miembro de establecimiento, la empresa deberá:

[…]

b) organizar la actividad de su flota de vehículos de tal forma que se garantice que los vehículos que están a disposición de la empresa y son utilizados en el transporte internacional regresan a uno de los centros de operaciones en dicho Estado miembro al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él;

[…]».

Procedimiento ante el Tribunal de Justicia y pretensiones de las partes

4 Mediante sendas decisiones del Vicepresidente del Tribunal de Justicia de 1 de febrero de 2022, se admitió la intervención de la República de Malta y de la República de Polonia en apoyo de las pretensiones de Rumanía.

5 Rumanía solicita al Tribunal de Justicia que:

– Ordene la suspensión de la ejecución del artículo 1, punto 3, del Reglamento 2020/1055, en la medida en que adopta el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1071/2009.

– Condene en costas al Parlamento Europeo y al Consejo de la Unión Europea.

6 El Parlamento y el Consejo solicitan al Tribunal de Justicia que desestime la demanda de medidas provisionales y condene en costas a Rumanía.

Sobre la demanda de medidas provisionales

7 El artículo 160, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia dispone que las demandas de medidas provisionales especificarán «el objeto del litigio, las circunstancias que den lugar a la urgencia, así como los antecedentes de hecho y los fundamentos de Derecho que justifiquen a primera vista la concesión de la medida provisional solicitada».

8 De este modo, el juez que conoce de las medidas provisionales únicamente puede adoptar tal medida si se demuestra que su concesión está justificada, a primera vista, desde el punto de vista fáctico y jurídico (*fumus boni iuris*), y que es urgente, en el sentido de que, para evitar que los intereses de la parte demandante sufran un perjuicio grave e irreparable, es necesario que tal medida sea acordada y surta efectos desde antes de que se resuelva sobre el procedimiento principal. El juez de medidas provisionales debe proceder, asimismo, en su caso, a la ponderación de los intereses en juego. Estos requisitos son acumulativos, de manera que la demanda de medidas provisionales debe ser desestimada cuando no se dé alguno de ellos (auto de 8 de abril de 2020, Comisión/Polonia, C-791/19 R, EU:C:2020:277, apartado 51 y jurisprudencia citada).

9 En el marco del examen de dichos requisitos, el juez de medidas provisionales dispone de una amplia facultad de apreciación y puede determinar libremente, a la vista de las particularidades del asunto, de qué manera debe verificarse la existencia de los diferentes requisitos y el orden que debe seguirse en este examen, puesto que ninguna norma del Derecho de la Unión le impone un esquema de análisis preestablecido para apreciar si es necesario pronunciarse con carácter provisional (auto de la Vicepresidenta del Tribunal de Justicia de 16 de julio de 2021, ACER/Aquind, C-46/21 P-R, no publicado, EU:C:2021:633, apartado 16).

10 En el caso de autos, procede empezar por examinar el requisito relativo a la urgencia.

Alegaciones

11 Rumanía sostiene que la imposición de la obligación de una empresa de garantizar el regreso de sus vehículos a su Estado miembro de establecimiento, prevista en el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1071/2009, en su versión modificada por el Reglamento 2020/1055 (en lo sucesivo, «medida controvertida»), producirá un perjuicio grave e irreparable.

12 Rumanía alega, en primer lugar, que la aplicación de la medida controvertida implicará la desaparición de más de la mitad de los transportistas de mercancías por carretera establecidos en dicho Estado miembro.

13 Rumanía considera acreditada la previsibilidad de esta evolución económica por un informe emitido en octubre de 2020 a petición de una asociación rumana de profesionales del transporte por carretera (en lo sucesivo, «primer informe»).

14 Añade que la mayor parte de los transportistas de mercancías por carretera establecidos en Rumanía son pequeñas y medianas empresas, vulnerables desde el punto de vista de su situación financiera, debido, en particular, a los escasos márgenes que caracterizan al sector del transporte de mercancías por carretera en Rumanía.

15 Pues bien, según Rumanía, la aplicación de la medida controvertida implica un aumento de la distancia recorrida por los vehículos rumanos dedicados al transporte internacional de mercancías de hasta 9 800 kilómetros al año de media. En la medida en que estos trayectos adicio-

nales se efectúan por camiones sin carga (en lo sucesivo, «trayectos sin carga»), provocan anualmente, en Rumanía, un lucro cesante de 524 millones de euros, además de costes adicionales de 197 millones de euros por la adquisición de carburante y de 150 millones de euros por el pago de tributos de circulación. Otros costes adicionales vienen ocasionados por la mayor congestión de los pasos fronterizos situados fuera del espacio Schengen, debido al aumento, derivado de la aplicación de la medida controvertida, del número de trayectos efectuados por los transportistas rumanos.

16 También considera necesario tener en cuenta los costes —estimados en 1 233 millones de euros anuales para el sector del transporte rumano— ocasionados por la aplicación de otras nuevas normas que afectan dicho sector, pero cuya suspensión de ejecución no solicita Rumanía.

17 En definitiva, el 55 % de las empresas encuestadas para la realización del primer informe responden que deberán poner fin a sus actividades en Rumanía, lo que generará pérdidas para la economía rumana evaluadas en 3 millones de euros anuales y la supresión de 26 000 empleos en ese Estado miembro.

18 En segundo lugar, la multiplicación de los trayectos sin carga que resulta de la aplicación de la medida controvertida puede perjudicar el medio ambiente e, indirectamente, la salud humana.

19 Por una parte, el primer informe demuestra, según Rumanía, que las emisiones adicionales de los transportistas rumanos se evalúan en 456 886 toneladas de dióxido de carbono (CO_2), es decir, un aumento del 7,7 % de las emisiones del sector rumano del transporte y del 2,4 % de las emisiones totales de ese Estado miembro.

20 Por otra parte, un informe emitido en febrero de 2021 a petición de la Comisión Europea (en lo sucesivo, «segundo informe») demuestra, según Rumanía, que, a escala de toda la Unión Europea, la aplicación de la medida controvertida dará lugar a la emisión de 2,9 millones de toneladas de CO_2, de entre 107 y 619 toneladas de óxido de nitrógeno (NO_x) y de entre 38 y 221 toneladas de partículas finas ($PM_{2,5}$). Afirma que los costes de esta contaminación del aire se evalúan en 25,9 millones de euros.

21 La República de Estonia, la República de Malta y la República de Polonia apoyan, sobre la base de datos extraídos de muestras poco representativas, las alegaciones de Rumanía relativas al riesgo de que se produzcan perjuicios de índole medioambiental, económica y social. La República de Malta se refiere, a este respecto, a un informe sobre la situación de dicho Estado miembro, emitido en noviembre de 2020.

22 El Parlamento y el Consejo alegan que Rumanía no ha demostrado que, en caso de aplicación de la medida controvertida, pueda producirse un perjuicio grave e irreparable antes de que se dicte la sentencia que ponga fin al procedimiento en el asunto C-547/20.

23 En primer lugar, manifiestan que los costes generados por la aplicación de la medida controvertida no son irreparables y que están sobrevalorados, debido a que no se tuvo en cuenta la existencia, en la legislación de la Unión en vigor, de la obligación de instalar el centro de explotación en el Estado miembro de establecimiento.

24 Añaden que Rumanía no ha logrado demostrar que las eventuales pérdidas de cuota de mercado de las empresas rumanas vayan a ser duraderas, habida cuenta de las características del sector de los transportes que se desprenden del segundo informe. Además, es improbable que los conductores de vehículos pesados permanezcan en situación de desempleo, puesto que existe gran escasez de tales conductores en la Unión.

25 En segundo lugar, el Parlamento y el Consejo critican la metodología seguida en la elaboración de los informes primero y segundo invocados por Rumanía, en particular por estar basados en hipótesis no realistas, sobre todo en lo referente al volumen de trayectos sin carga y a los costes soportados por las empresas implicadas en distintos tipos de servicios de transporte internacional de mercancías por carretera, y porque realizan extrapolaciones sobre la base de datos extraídos de muestras poco representativas. Consideran, además, que Rumanía interpretó erróneamente varias de las estimaciones presentadas en esos informes.

26 En tercer lugar, las estimaciones relativas al supuesto perjuicio para el medio ambiente son poco fiables y en parte contradictorias, mientras que los costes alegados no son significativos. Además, Rumanía no tuvo en cuenta el hecho de que los Estados miembros están sujetos a obligaciones en materia de emisiones de CO_2, en virtud del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO 2018, L 156, p. 26), y también en materia de concentraciones en el aire de NO_X y de $PM_{2,5}$, de conformidad con la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO 2008, L 152, p. 1).

27 El Parlamento añade que, en la medida en que el Reglamento n.º 2020/1055 fue adoptado hace casi dos años, las empresas afectadas ya han empezado a adaptarse y que, por lo tanto, la presente demanda de medidas provisionales se presentó demasiado tarde para evitar que la medida controvertida surtiera sus efectos.

Apreciación

28 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la finalidad del procedimiento de medidas provisionales es garantizar la plena eficacia de la futura decisión definitiva, con el fin de evitar una laguna en la protección jurisdiccional que depara el Tribunal de Justicia. Para alcanzar este objetivo, la urgencia debe apreciarse en relación con la necesidad de decidir provisionalmente a fin de evitar que la parte que solicita la protección provisional sufra un perjuicio grave e irreparable. Incumbe a esa parte probar que no puede esperar el resultado del procedimiento principal sin sufrir un perjuicio de esa naturaleza. Para demostrar la existencia de tal perjuicio grave e irreparable, no es necesario exigir que sea probada con absoluta certeza la producción del perjuicio. Es suficiente que su producción sea previsible con un grado de probabilidad suficiente (auto de 17 de diciembre de 2018, Comisión/Polonia, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, apartado 60 y jurisprudencia citada).

29 Conforme a esta jurisprudencia, incumbe siempre a la parte que solicita la adopción de una medida provisional exponer y demostrar la probable producción de un perjuicio grave e irreparable. A este respecto, el juez de medidas provisionales debe disponer de indicaciones concretas y precisas, respaldadas por documentos detallados que permitan examinar las

consecuencias precisas que probablemente se derivarían de la inexistencia de las medidas solicitadas (véase, en este sentido, el auto de la Vicepresidenta del Tribunal de Justicia de 13 de abril de 2021, Lituania/Parlamento y Consejo, C-541/20 R, no publicado, EU:C:2021:264, apartados 19 y 20).

30 Por lo tanto, en el caso de autos, incumbe a Rumanía demostrar que la aplicación de la medida controvertida en el período comprendido entre la firma del presente auto y el pronunciamiento de la sentencia que ponga fin al procedimiento en el asunto C-547/20 puede causar, de manera previsible con un grado de probabilidad suficiente, un perjuicio grave e irreparable.

31 De la demanda de medidas provisionales se desprende que dicho Estado miembro invoca perjuicios derivados de los efectos de la medida controvertida sobre la situación económica y social en Rumanía y sobre el medio ambiente.

32 Estos diversos perjuicios pueden ser invocados válidamente por Rumanía para obtener la adopción de medidas provisionales, ya que los Estados miembros son responsables de los intereses considerados generales a nivel nacional y pueden defenderse en el marco de un procedimiento sobre medidas provisionales (auto de la Vicepresidenta del Tribunal de Justicia de 13 de abril de 2021, Lituania/Parlamento y Consejo, C-541/20 R, no publicado, EU:C:2021:264, apartado 21).

33 Por lo tanto, procede determinar si las pruebas presentadas por Rumanía permiten demostrar, por una parte, que es previsible que se produzca uno o varios de esos perjuicios con un grado de probabilidad suficiente y, por otra parte, que los mismos perjuicios tienen carácter grave e irreparable.

34 A este respecto, es preciso recordar que el procedimiento sobre medidas provisionales no está concebido para acreditar la realidad de hechos complejos y muy controvertidos. El juez que conoce de las medidas provisionales no dispone de los medios necesarios para proceder a las comprobaciones requeridas y, en muchos casos, solo con dificultad podrá proceder a ello en tiempo útil (auto de 20 de noviembre de 2017, Comisión/Polonia, C-441/17 R, EU:C:2017:877, apartado 54).

Sobre los efectos económicos y sociales de la medida controvertida

35 Con carácter preliminar, procede señalar que los efectos económicos y sociales de la medida controvertida en otros Estados miembros distintos de Rumanía, invocados tanto por dicho Estado miembro como por los Estados miembros que intervienen en apoyo de las pretensiones de la demandante, no bastan, en el caso de autos, para acreditar la previsibilidad de que se produzca un perjuicio grave e irreparable.

36 Por una parte, aunque la República de Estonia y la República de Polonia mencionan los efectos económicos y sociales de la medida controvertida en sus respectivos territorios, no aportan ninguna prueba destinada a demostrar la realidad de esos efectos.

37 Por otra parte, por lo que respecta a la República de Malta, el informe presentado por dicho Estado miembro indica que la aplicación de las medidas contempladas en el citado informe puede tener efectos en el sector de los transportes que van desde la creación de 51 nuevos puestos de trabajo hasta la supresión de 96 puestos de trabajo. Igualmente afirma que esa aplicación implica, a lo sumo, un cese de actividades que afecta a 43 camiones.

38 Pues bien, tales efectos, aun suponiéndolos probados, no tienen la suficiente amplitud como para ser considerados constitutivos de un perjuicio grave e irreparable.

39 Por lo que respecta a la situación económica y social de Rumanía, el aumento de los costes en que incurren los transportistas de dicho Estado miembro debido a la aplicación de la medida controvertida no constituye, como tal, un perjuicio grave e irreparable.

40 En efecto, los costes que ello genera constituyen un perjuicio de tipo pecuniario que, salvo en circunstancias excepcionales, no puede considerarse irreparable, ya que, por lo general, una compensación pecuniaria puede colocar de nuevo al perjudicado en la situación en que estaba antes de producirse el perjuicio (auto de la Vicepresidenta del Tribunal de Justicia de 13 de abril de 2021, Lituania/Parlamento y Consejo, C-541/20 R, no publicado, EU:C:2021:264, apartado 29).

41 En cambio, tales costes serían pertinentes, a efectos del presente procedimiento, si se acreditara que son de tal magnitud que necesariamente implicarían una reestructuración del sector de los transportes en Rumanía que pudiera provocar, en ese Estado miembro, un considerable descenso del producto interior bruto o un aumento significativo de la tasa de desempleo.

42 Procede a este respecto señalar, en primer lugar, que, salvo las estimaciones relativas a la congestión de los pasos fronterizos, los datos mencionados por Rumanía para demostrar el carácter previsible del incremento de los costes de los transportistas rumanos y de la reestructuración del sector rumano de los transportes proceden del primer informe.

43 Pues bien, la evaluación realizada en ese informe de esos costes y de esa reestructuración se basa en una extrapolación de las respuestas a una encuesta facilitadas por 127 empresas rumanas, mientras que de dicho informe se desprende que el sector del transporte de mercancías por carretera en ese Estado miembro cuenta con 33 655 empresas y que en modo alguno se afirma en el mismo informe que las empresas que participaron en la encuesta constituyan una muestra representativa de ese sector.

44 En segundo lugar, por lo que respecta, más concretamente, a los sobrecostes a los que quedan expuestos los transportistas rumanos, del primer informe se desprende que el cálculo de esos sobrecostes efectuado en dicho informe se basa en el supuesto de que el conjunto de los trayectos realizados por los transportistas rumanos para ajustarse a la medida controvertida serán trayectos sin carga.

45 Esta hipótesis, que es determinante tanto para evaluar el lucro cesante generado por la aplicación de esta medida como para calcular los costes adicionales derivados de esa aplicación, no es, sin embargo, objeto de justificación alguna, siendo así que consta que solo una parte de los trayectos actuales de los transportistas rumanos a Rumanía son trayectos sin carga.

46 En cuanto a los costes derivados de la congestión de los pasos fronterizos, procede señalar, por un lado, que Rumanía no evalúa con precisión tales costes y, por otro lado, que no se discute que el aumento alegado del tiempo de espera en esos puntos de paso constituye, a lo sumo, una parte limitada del tiempo total del trayecto entre Rumanía y los Estados miembros en los que los transportistas rumanos realizan sus actividades.

47 En tercer lugar, el mero hecho de que numerosas empresas del sector rumano de transportes sean de tamaño reducido y tengan una rentabilidad limitada no basta para demostrar que no estén en condiciones de hacer frente a los costes derivados de la aplicación de la medida controvertida y que, por tanto, se vean obligadas a poner fin a su actividad, a reorientarla hacia otros sectores o incluso a establecerse en otros Estados miembros.

48 En efecto, de los apartados 42 a 46 del presente auto se desprende que las pruebas presentadas por Rumanía no permiten determinar la magnitud de los sobrecostes a los que tendrían que hacer frente los transportistas rumanos como consecuencia de la aplicación de la medida controvertida.

49 Además, Rumanía no ha rebatido la afirmación que figura en el segundo informe según la cual, aun incorporando esos sobrecostes, las empresas de los Estados miembros situados en Europa Oriental conservarán una ventaja competitiva en el sector del transporte de mercancías por carretera.

50 En cuarto lugar, las estimaciones numéricas presentadas por Rumanía del riesgo de cese de actividades de transportistas rumanos se basan exclusivamente en el primer informe.

51 A este respecto, aparte de las consideraciones que figuran en el apartado 43 del presente auto, es preciso comenzar señalando que Rumanía realiza una lectura errónea de dicho informe al afirmar que el 55 % de las empresas encuestadas para la redacción del citado informe consideran que deberán poner fin a sus actividades en ese Estado miembro. En efecto, del mismo informe se desprende que esta estimación se refiere en realidad al 55 % de las empresas rumanas que ofrecen servicios de cabotaje y de transporte entre terceros en otros Estados miembros, que representan el 39 % del sector rumano del transporte internacional de mercancías por carretera al que se refiere la encuesta de que se trata.

52 Además, el primer informe se presenta explícitamente como dirigido a evaluar los efectos de la aplicación combinada de una serie de normas relativas, en particular, al regreso regular de los conductores al Estado miembro de establecimiento, a las condiciones de trabajo y de descanso de los conductores, así como al ejercicio del cabotaje. Por ello, dicho informe no permite determinar en qué medida la evolución económica y social que describe se debe a la aplicación de la medida controvertida y podría evitarse en caso de que únicamente esta medida se suspendiese.

53 Por último, si bien es cierto que ese informe expone que la aplicación de las medidas a las que se refiere implicará una reestructuración profunda del sector rumano de transportes, no indica en qué plazo se produciría dicha reestructuración.

54 En quinto lugar, es preciso subrayar que del segundo informe se desprende que las consecuencias previsibles de la aplicación de la medida controvertida sobre el acceso al empleo de los conductores serán necesariamente limitadas, debido al número insuficiente de conductores disponibles en la Unión.

55 De los elementos anteriores resulta que las pruebas aportadas por Rumanía no son suficientes para demostrar que los efectos económicos y sociales de la aplicación de la medida controvertida puedan causar, de manera previsible, un perjuicio grave e irreparable.

Sobre los efectos medioambientales de la medida controvertida

56 Parece que, para demostrar la existencia de un riesgo de que se produzca un perjuicio medioambiental, Rumanía pone de manifiesto la existencia de un riesgo de aumento de las emisiones de determinados gases que, según Rumanía, queda demostrado, en ese Estado miembro, por elementos que figuran en el primer informe y, en el conjunto de la Unión, por los datos expuestos en el segundo informe.

57 En cuanto a las cifras presentadas en el primer informe para acreditar el riesgo de que los transportistas rumanos causen perjuicio al medio ambiente, procede señalar que tales cifras solo se refieren a las emisiones de CO_2.

58 Además, los límites metodológicos de dicho informe, mencionados en los apartados 45 y 52 del presente auto, no permiten tomarlo como base para apreciar los posibles efectos de la medida controvertida sobre tales emisiones.

59 En efecto, por un lado, dicho informe no contiene precisión alguna sobre la contribución previsible de cada una de las medidas que contempla al aumento de las emisiones de CO_2 que menciona. Por otro lado, por lo que respecta a los efectos de la medida controvertida, se supone que dicho aumento se deriva de la realización de un gran número de trayectos sin carga. Ahora bien, dicho aumento se calcula suponiendo, sin justificación suficiente, que todos los trayectos realizados por los transportistas rumanos para cumplir con la medida serán trayectos sin carga.

60 En lo que atañe a las cifras invocadas por Rumanía para demostrar el riesgo de un perjuicio al medio ambiente por parte de los transportistas del conjunto de la Unión, es preciso señalar que este Estado miembro se apoya ampliamente en una de las hipótesis contempladas en el segundo informe, según la cual las empresas del sector de los transportes cumplirán la medida controvertida sin necesidad de que dicho sector sea reestructurado.

61 Pues bien, varios de los elementos invocados por Rumanía se oponen a la materialización de esta hipótesis que, por otra parte, el Parlamento y el Consejo consideran puramente teórica. Así, para demostrar el perjuicio de índole económica y social que invoca, el citado Estado miembro sostiene que el sector del transporte deberá experimentar una reestructuración amplia en caso de aplicación de la medida controvertida.

62 Procede señalar, además, que la evaluación del número de vehículos que realizan ciclos de transporte superiores a ocho semanas, que es determinante para calcular las emisiones adicionales que pueden derivarse de la aplicación de la medida controvertida, proviene de una extrapolación de las declaraciones recabadas mediante una encuesta sobre una muestra de transportistas calificada como insuficiente en el segundo informe, a la vista del tamaño del mercado del transporte internacional por carretera.

63 En estas circunstancias, si bien no puede excluirse que la aplicación de la medida controvertida pueda aumentar las emisiones de determinados gases, los documentos aportados por Rumanía no permiten evaluar con precisión el volumen de dicho aumento.

64 En lo que atañe al carácter grave e irreparable que podría tener dicho aumento, es preciso señalar que, como subrayan el Parlamento y el Consejo, las emisiones de CO_2, de NO_x y de $PM_{2,5}$ están reguladas específicamente por el Derecho de la Unión.

65 Así, el Reglamento 2018/842 establece obligaciones para cada Estado miembro en materia de limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero, entre los que figura el CO_2, mientras que la Directiva 2008/50 establece objetivos nacionales de reducción de la exposición a las $PM_{2,5}$ y valores límite de NO_X y $PM_{2,5}$.

66 De ello se deduce que, incluso basándose en las mayores cifras presentadas por Rumanía, la aplicación de la medida controvertida solo implicaría un aumento moderado de las emisiones de CO_2, NO_X y $PM_{2,5}$, respecto al cual no se ha demostrado que pueda poner en peligro, a medio plazo, la salvaguardia de la calidad del aire y la lucha contra el calentamiento climático (véase, por analogía, el auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 2 de octubre de 2003, Comisión/Austria, C-320/03 R, EU:C:2003:543, apartado 98).

67 Por lo demás, los costes derivados del aumento de las emisiones de NO_X y $PM_{2,5}$ que menciona Rumanía no pueden demostrar, por lo que respecta a su importe para el conjunto de la Unión, el carácter grave del perjuicio alegado por Rumanía.

68 Por lo tanto, procede declarar que las pruebas aportadas por Rumanía no son suficientes para demostrar que los efectos medioambientales de la aplicación de la medida controvertida puedan causar, de manera previsible, un perjuicio grave e irreparable.

69 Teniendo en cuenta todo lo anterior, se advierte que Rumanía no ha demostrado que la aplicación de la medida controvertida en el período comprendido entre la firma del presente auto y el pronunciamiento de la sentencia que ponga fin al procedimiento en el asunto C-547/20 pueda causar, de manera previsible con un grado de probabilidad suficiente, un perjuicio grave e irreparable y, por lo tanto, que se cumpla el requisito relativo a la urgencia.

70 Habida cuenta del carácter acumulativo de los requisitos exigidos para la concesión de medidas provisionales, procede, por consiguiente, desestimar la demanda de medidas provisionales, sin que sea necesario examinar los requisitos relativos al *fumus boni iuris* y a la ponderación de los intereses en juego.

71 Con arreglo al artículo 137 del Reglamento de Procedimiento, se decidirá sobre las costas en la sentencia o en el auto que ponga fin al proceso.

En virtud de todo lo expuesto, el Vicepresidente del Tribunal de Justicia resuelve:

1) Desestimar la demanda de medidas provisionales.

2) Reservar la decisión sobre las costas.

Firmas