Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU ASEPRESIDENDI MÄÄRUS

3. juuni 2022*

Ajutiste meetmete kohaldamine – ELTL artikkel 263 – Hagi, milles nõutakse liidu õigusakti tühistamist – ELTL artikkel 278 – Taotlus peatada selle akti kohaldamine – Transport – Määrus (EL) 2020/1055 – Ettevõtja kohustus tagada oma sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki – Kiireloomulisus – Liikmesriigi majandusliku ja sotsiaalse olukorra halvenemine – Keskkonnakahju

Kohtuasjas C-547/20 R,

mille ese on ELTL artikli 278 alusel 5. jaanuaril 2022 esitatud kohaldamise peatamise taotlus,

Rumeenia, esindajad: L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Liţu ja A. Rotăreanu,

hageja,

keda toetavad:

Eesti Vabariik, esindajad: N. Grünberg ja M. Kriisa,

Läti Vabariik, esindajad: J. Davidoviča, K. Pommere ja I. Romanovska,

Leedu Vabariik, esindajad: K. Dieninis, R. Dzikovič ja V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

Malta Vabariik, esindaja: A. Buhagiar, keda abistas *abogado* D. Sarmiento Ramírez-Escudero,

Poola Vabariik, esindaja: B. Majczyna,

menetlusse astujad,

versus

Euroopa Parlament, esindajad: I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima ja R. van de Westelaken,

Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: A. Norberg, A. Vârnav ja L. Vétillard,

kostjad,

* Kohtumenetluse keel: rumeenia.

keda toetavad:

Taani Kuningriik, esindajad: V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff ja L. Teilgård,

Saksamaa Liitvabariik, esindajad: J. Möller ja D. Klebs,

Kreeka Vabariik, esindaja: S. Chala,

Prantsuse Vabariik, esindajad: A.-L. Desjonquères, A. Ferrand ja N. Vincent,

Itaalia Vabariik, esindaja: G. Palmieri, keda abistasid *procuratore dello Stato* A. Lipari ja *avvocato dello Stato* G. Santini,

Luksemburgi Suurhertsogiriik, esindaja: A. Germeaux,

Madalmaade Kuningriik, esindajad: M. K. Bultermann ja J. Langer,

Austria Vabariik, esindajad: A. Posch ja J. Schmoll,

Rootsi Kuningriik, esindajad: H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev ja O. Simonsson,

menetlusse astujad,

EUROOPA KOHTU ASEPRESIDENT,

olles ära kuulanud kohtujurist M. Szpunari,

on teinud järgmise

määruse

1 Rumeenia palub ajutiste meetmete kohaldamise taotluses Euroopa Kohtul peatada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määruse (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga (ELT 2020, L 249, lk 17), artikli 1 punkti 3 kohaldamine osas, milles sellega asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT 2009, L 300, lk 51), artikli 5 lõike 1 punkt b.

2 Taotlus on esitatud pärast seda, kui see liikmesriik oli 23. oktoobril 2020 esitanud ELTL artikli 263 alusel hagi, milles paluti osaliselt või vajaduse korral täielikult tühistada määrus 2020/1055.

Õiguslik raamistik

3 Määruse 2020/1055 artikli 1 punktis 3 on sätestatud:

„[Määruse nr 1071/2009] artikkel 5 asendatakse järgmisega:

[…]

1. Artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud nõuete täitmiseks peab ettevõtja asukohaliikmesriigis:

[…]

b) korraldama oma sõidukipargi tegevust selliselt, et oleks tagatud ettevõtja käsutuses olevate rahvusvahelisteks vedudeks kasutatavate sõidukite tagasipöördumine ühte selles liikmesriigis asuvasse tegevuskohta vähemalt kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest;

[…]“.

Menetlus Euroopa Kohtus ja poolte nõuded

4 Euroopa Kohtu asepresidendi 1. veebruari 2022. aasta otsustega anti Malta Vabariigile ja Poola Vabariigile luba astuda menetlusse Rumeenia nõuete toetuseks.

5 Rumeenia palub Euroopa Kohtul:

– peatada määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 3 kohaldamine osas, milles sellega asendatakse määruse nr 1071/2009 artikli 5 lõike 1 punkt b, ning

– mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult.

6 Parlament ja nõukogu paluvad Euroopa Kohtul jätta ajutiste meetmete kohaldamise taotlus rahuldamata ja mõista kohtukulud välja Rumeenialt.

Ajutiste meetmete kohaldamise taotlus

7 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 160 lõikes 3 on sätestatud, et ajutiste meetmete kohaldamise taotluses tuleb märkida „hagi ese, kiireloomulisust põhjendavad asjaolud ning fakti- ja õigusväited, mis esmapilgul õigustavad taotletava ajutise meetme kohaldamist“.

8 Seega võib ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustav kohtunik ajutise meetme kohaldamise määrata üksnes juhul, kui on tõendatud, et selle määramine on esmapilgul faktiliselt ja õiguslikult põhjendatud (*fumus boni iuris*), ning kui ajutise meetme kohaldamise küsimus on kiireloomuline selles mõttes, et hageja huvidele tekkida võiva olulise ja korvamatu kahju vältimiseks on vajalik, et ajutine meede määrataks ja selle tagajärjed avalduksid enne sisulise otsuse tegemist. Ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustav kohtunik kaalub vajaduse korral ka asjas esinevaid huve. Need tingimused on kumulatiivsed, mistõttu tuleb ajutiste meetmete kohaldamise taotlus jätta rahuldamata, kui üks neist tingimustest ei ole täidetud (8. aprilli 2020. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Poola, C-791/19 R, EU:C:2020:277, punkt 51 ja seal viidatud kohtupraktika).

9 Ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustaval kohtunikul on nende tingimuste hindamisel ulatuslik kaalutlusõigus ja ta võib juhtumi eripära arvestades vabalt kindlaks määrata, kuidas neid erinevaid tingimusi tuleb kontrollida, ning selle hindamise järjekorra, kuna ükski liidu õigusnorm ei näe ette analüüsiskeemi, mis on ette kindlaks määratud selleks, et hinnata ajutiste meetmete võtmise vajalikkust (Euroopa Kohtu asepresidendi 16. juuli 2021. aasta määrus ACER *vs.* Aquind, C-46/21 P-R, ei avaldata, EU:C:2021:633, punkt 16).

10 Käesolevas asjas tuleb kõigepealt analüüsida kiireloomulisuse tingimust.

Argumendid

11 Rumeenia väidab, et määruse nr 1071/2009 artikli 5 lõike 1 punktis b, mida on muudetud määrusega 2020/1055, ettevõtjale ette nähtud kohustuse tagada oma sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki (edaspidi „vaidlusalune meede“) kohaldamine toob kaasa olulise ja korvamatu kahju.

12 Rumeenia väidab esiteks, et vaidlusaluse meetme kohaldamisel kaob enam kui pool selles liikmesriigis asuvatest kaupade autoveoettevõtjatest.

13 Sellise majandusarengu ettenähtavust tõendab Rumeenia autoveoettevõtjate kutseühingu tellimusel 2020. aasta oktoobris koostatud aruanne (edaspidi „esimene aruanne“).

14 Enamik Rumeenias asuvatest kaupade autoveoettevõtjatest on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad. Nad on oma rahalise olukorra seisukohast haavatavad eelkõige madala kasumimarginaali tõttu, mis iseloomustab kaupade autoveo sektorit Rumeenias.

15 Vaidlusaluse meetme kohaldamine tooks aga kaasa Rumeenia sõidukite rahvusvahelise kaubaveo raames läbitava vahemaa suurenemise keskmiselt 9800 kilomeetri võrra aastas. Kuna neid täiendavaid sõite teeksid ilma koormata veokid (edaspidi „tühisõidud“), tähendaks see Rumeenias igal aastal saamata jäänud tulu 524 miljoni euro ulatuses, lisaks kaasneks sellega 197 miljoni euro suurune täiendav kulu kütuse ostmiseks ja 150 miljoni euro suurune kulu teemaksu tasumiseks. Muud lisakulud tuleneksid väljaspool Schengeni ala asuvate piiripunktide suuremast koormusest, kuna vaidlusaluse meetme kohaldamise tõttu suureneks Rumeenia veoettevõtjate sõitude arv.

16 Lisaks tuleb arvesse võtta Rumeenia transpordisektori kulu, mis on hinnanguliselt 1,233 miljardit eurot aastas ja mis tuleneb muude uute transpordisektorit puudutavate eeskirjade kohaldamisest, mille täitmise peatamist Rumeenia ei ole taotlenud.

17 Lõpuks arvas 55% esimese aruande koostamisel küsitletud ettevõtjatest, et nad peaksid oma tegevuse Rumeenias lõpetama, mis tooks Rumeenia majandusele kaasa hinnanguliselt 3 miljardi euro suuruse kahjumi aastas ja 26 000 töökoha kaotuse selles liikmesriigis.

18 Rumeenia väidab teiseks, et vaidlusaluse meetme kohaldamisest tulenev tühisõitude arvu suurenemine võib kahjustada keskkonda ja kaudselt inimeste tervist.

19 Ühest küljest näitab esimene aruanne, et Rumeenia veoettevõtjate täiendavad heitkogused oleks ligikaudu 456 886 tonni süsinikdioksiidi (CO_2), mis tähendaks Rumeenia transpordisektori heitkoguste suurenemist 7,7% võrra ja selle liikmesriigi kõigi heitkoguste suurenemist 2,4% võrra.

20 Teisest küljest ilmneb Euroopa Komisjoni tellimusel 2021. aasta veebruaris koostatud aruandest (edaspidi „teine aruanne“), et vaidlusaluse meetme kohaldamine tooks kaasa 2,9 miljonit tonni CO_2 heitmeid, 107–619 tonni lämmastikoksiidi (NO_x) heitmeid ning 38–221 tonni tahkete peenosakeste ($PM_{2,5}$) heitmeid. Selline õhusaaste võib hinnanguliselt maksma minna kuni 25,9 miljonit eurot.

21 Eesti Vabariik, Malta Vabariik ja Poola Vabariik toetavad Rumeenia argumente keskkonna-, majandusliku ja sotsiaalse kahju tekkimise ohu kohta. Malta Vabariik viitab siinkohal 2020. aasta novembris koostatud aruandele selle liikmesriigi olukorra kohta.

22 Parlament ja nõukogu väidavad, et Rumeenia ei ole tõendanud, et vaidlusaluse meetme kohaldamise korral võib enne menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamist kohtuasjas C-547/20 tekkida oluline ja korvamatu kahju.

23 Esiteks ei ole vaidlusaluse meetme kohaldamisest tekkivad kulud korvamatud ja on näidatud tegelikust suuremana, kuna arvesse ei ole võetud, et kehtivates liidu õigusnormides on ette nähtud kohustus luua tegevuskoht asukohaliikmesriigis.

24 Lisaks sellele ei ole Rumeenial õnnestunud tõendada, et Rumeenia ettevõtjate turuosa võimalik vähenemine on teisest aruandest tulenevaid transpordisektori iseloomulikke jooni arvestades püsiv. Lisaks on ebatõenäoline, et raskeveokite juhid tööst ilma jäävad, kuna sellistest juhtidest on liidus suur puudus.

25 Teiseks kritiseerivad parlament ja nõukogu esimese ning teise aruande, millele tugineb Rumeenia, koostamisel kasutatud metoodikat, eelkõige asjaolu, et need aruanded põhinevad ebareaalsetel eeldustel, eriti mis puudutab tühisõitude mahtu ning kulusid, mida kannavad eri liiki rahvusvahelisi autoveoteenuseid osutavad ettevõtjad, samuti seda, et need aruanded sisaldavad järeldusi, mis on tehtud valimi põhjal, mis ei ole representatiivne. Lisaks on Rumeenia väidetavalt tõlgendanud vääralt mitut aruannetes esitatud hinnangut.

26 Kolmandaks ei ole keskkonna väidetava kahjustamise kohta antud hinnangud eriti usaldusväärsed ja on kohati vastuolulised, samas kui esitatud kulud ei olegi suured. Lisaks ei võtnud Rumeenia arvesse asjaolu, et liikmesriigid peavad järgima CO_2 heitkogustega seotud kohustusi vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrusele (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (ELT 2018, L 156, lk 26), ning NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkogustega seotud kohustusi vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiivile 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT 2008, L 152, lk 1).

27 Parlament lisab, et kuna määrus 2020/1055 võeti vastu peaaegu kaks aastat tagasi, on asjaomased ettevõtjad juba hakanud sellega kohanema ning käesolev ajutiste meetmete kohaldamise taotlus on seega esitatud liiga hilja takistamaks vaidlusaluse meetme mõju avaldumist.

Hinnang

28 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast tuleneb, et ajutiste meetmete kohaldamise menetluse eesmärk on tagada tulevikus tehtava lõpliku otsuse täieulatuslik toime, vältimaks lünka Euroopa Kohtu tagatud õiguskaitses. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleb taotluse kiireloomulisust hinnata

selle järgi, kas ajutine meede on vajalik selleks, et hoida ära olulise ja korvamatu kahju tekkimine esialgset õiguskaitset taotleval poolel. See pool peab tõendama, et ta ei saa ära oodata põhimenetluse tulemust, ilma et talle ei tekiks sellist kahju. Sellise olulise ja korvamatu kahju tõendamiseks ei ole nõutav, et kahju tekkimine oleks tõendatud absoluutse kindlusega. Piisab, kui kahju tekkimine on piisava tõenäosusega ette nähtav (17. detsembri 2018. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Poola, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika).

29 Selle kohtupraktika kohaselt peab see pool, kes taotleb ajutise meetme kohaldamist, alati selgitama ja tõendama olulise ning korvamatu kahju tekkimise tõenäosust. Ajutise meetme kohaldamise üle otsustaval kohtunikul peavad olema üksikasjalikel dokumentidel põhinevad konkreetsed ja täpsed andmed, mille põhjal on võimalik hinnata taotletava meetme kohaldamata jätmise tõenäolisi konkreetseid tagajärgi (vt selle kohta Euroopa Kohtu asepresidendi 13. aprilli 2021. aasta määrus Leedu *vs.* parlament ja nõukogu, C-541/20 R, ei avaldata, EU:C:2021:264, punktid 19 ja 20).

30 Seega peab Rumeenia käesolevas asjas tõendama, et vaidlusaluse meetme kohaldamine ajavahemikul, mis jääb käesoleva kohtumääruse allkirjastamise ja kohtuasjas C-547/20 menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamise vahele, võib piisava tõenäosusega kaasa tuua olulise ja korvamatu kahju.

31 Ajutiste meetmete kohaldamise taotlusest nähtub, et see liikmesriik tugineb kahjule, mis tuleneb vaidlusaluse meetme mõjust Rumeenia majanduslikule ja sotsiaalsele olukorrale ning keskkonnale.

32 Rumeenia võib taolisele mitmesugust liiki kahjule ajutiste meetmete kohaldamise saavutamiseks õiguspäraselt tugineda, kuna liikmesriigid vastutavad riigi tasandil üldiste huvide eest ning kuna nad saavad neid huve ajutiste meetmete kohaldamise menetluses kaitsta (Euroopa Kohtu asepresidendi 13. aprilli 2021. aasta määrus Leedu *vs.* parlament ja nõukogu, C-541/20 R, ei avaldata, EU:C:2021:264, punkt 21).

33 Seega tuleb kindlaks teha, kas Rumeenia esitatud tõendid võimaldavad tuvastada, et ühelt poolt on ühe või mitme kõnealuse kahju tekkimine piisava tõenäosusega ette nähtav ja teiselt poolt on see kahju oluline ja korvamatu.

34 Siinkohal tuleb meenutada, et ajutiste meetmete kohaldamise menetlus ei ole mõeldud selleks, et tuvastada, kas faktilised asjaolud, mis on keerulised ja äärmiselt vastuolulised, on tegelikult reaalsed. Ajutiste meetmete kohaldamise üle otsustaval kohtunikul ei ole vajalikke vahendeid nõutud kontrolli läbiviimiseks ning paljudel juhtudel oleks tal keeruline neid õigeks ajaks läbi viia (20. novembri 2017. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Poola, C-441/17 R, EU:C:2017:877, punkt 54).

Vaidlusaluse meetme majanduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed

35 Alustuseks tuleb tõdeda, et vaidlusaluse meetme majanduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed teistes liikmesriikides peale Rumeenia, millele on viidanud tema nõuete toetuseks menetlusse astunud liikmesriigid, ei saa käesoleval juhul olla piisavad, et tõendada olulise ja korvamatu kahju tekkimise ettenähtavust.

36 Ühelt poolt viitavad Eesti Vabariik ja Poola Vabariik küll vaidlusaluse meetme majanduslikele ja sotsiaalsetele tagajärgedele nende territooriumidel, kuid nad ei esita ühtegi tõendit selle kohta, et taolised tagajärjed on tõesti reaalsed.

37 Teiselt poolt on Malta Vabariigi kohta selle liikmesriigi koostatud aruandes märgitud, et selles aruandes nimetatud meetmete kohaldamise mõju transpordisektorile võib ulatuda 51 uue töökoha loomisest kuni 96 töökoha kaotamiseni. Pealegi tähendaks meetmete kohaldamine kõige enam 43 veokiga seotud tegevuse lõpetamist.

38 Isegi kui eeldada, et selline mõju on tõendatud, ei ole see siiski piisavalt ulatuslik, et seda saaks pidada oluliseks ja korvamatuks kahjuks.

39 Rumeenia majandusliku ja sotsiaalse olukorra kohta tuleb märkida, et kulude suurenemine, millega selle liikmesriigi veoettevõtjad vaidlusaluse meetme kohaldamise tõttu silmitsi seisavad, ei kujuta endast iseenesest olulist ja korvamatut kahju.

40 Nimelt kujutaksid sel viisil tekkinud kulud endast rahalist kahju, mida ei saa – välja arvatud erakorralistel asjaoludel – pidada korvamatuks, kuna rahaline hüvitis on üldjuhul sobiv, et taastada olukord, milles kahju kannatanud isik oli enne kahju tekkimist (Euroopa Kohtu asepresidendi 13. aprilli 2021. aasta määrus Leedu *vs.* parlament ja nõukogu, C-541/20 R, ei avaldata, EU:C:2021:264, punkt 29).

41 Seevastu oleksid need kulud käesoleva menetluse seisukohalt asjakohased, kui oleks tõendatud, et need on nii suured, et see tähendaks tingimata Rumeenia transpordisektori ümberkorraldamist, mille tulemusena väheneks märkimisväärselt sisemajanduse kogutoodang selles liikmesriigis või suureneks tunduvalt töötuse määr.

42 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et kui hinnangud piiripunktide koormuse kohta välja arvata, on andmed, millele Rumeenia viitab selleks, et tõendada Rumeenia veoettevõtjate kulude suurenemise ja Rumeenia transpordisektori ümberkorraldamise ettenähtavust, pärit esimesest aruandest.

43 Selles aruandes antud hinnang kulude ja ümberkorraldamise kohta põhineb aga järeldustel, mis tehti küsitluse põhjal, milles osales 127 Rumeenia ettevõtjat, samas kui nimetatud aruandest nähtub, et kaupade autoveosektoris tegutseb selles liikmesriigis 33 655 ettevõtjat ning samas aruandes ei ole väidetud, et selles küsitluses osalenud ettevõtjate puhul on tegemist selle sektori representatiivse valimiga.

44 Teiseks, mis puudutab konkreetsemalt Rumeenia veoettevõtjate lisakulusid, siis nähtub esimesest aruandest, et nende lisakulude arvutamine aruandes põhineb eeldusel, et kõik Rumeenia veoettevõtjate poolt vaidlusaluse meetme täitmiseks tehtavad sõidud on tühisõidud.

45 Seda eeldust, mis on määrav nii selle meetme kohaldamise tõttu saamata jäänud tulu hindamisel kui ka meetme kohaldamisest tulenevate lisakulude kindlaksmääramisel, ei ole siiski kuidagi põhjendatud, kuigi on selge, et ainult osa Rumeenia veoettevõtjate praegustest sõitudest Rumeeniasse on hetkel tühisõidud.

46 Piiripunktide koormusega seotud kulude kohta tuleb märkida, et ühest küljest ei ole Rumeenia neid kulusid täpselt hinnanud ja teisest küljest ei ole vaidlust selles, et ooteaja väidetav pikenemine nendes piiriületuspunktides kujutaks endast äärmisel juhul piiratud osa kogu sõiduajast Rumeenia ja nende liikmesriikide vahel, kus Rumeenia veoettevõtjad tegutsevad.

47 Kolmandaks ei ole ainuüksi asjaolu, et Rumeenia transpordisektoris tegutseb palju piiratud kasumlikkusega väikeettevõtjaid, siiski piisav tõendamaks, et nad ei suudaks toime tulla vaidlusaluse meetme kohaldamisest tulenevate kuludega ja et nad oleksid seega sunnitud oma tegevuse lõpetama, muutma oma tegevusala või viima oma tegevuse üle mõnda teise liikmesriiki.

48 Nimelt nähtub käesoleva kohtumääruse punktidest 42–46, et Rumeenia esitatud tõendid ei võimalda kindlaks teha nende lisakulude ulatust, mis tekivad Rumeenia veoettevõtjatel vaidlusaluse meetme kohaldamise tõttu.

49 Lisaks ei ole Rumeenia vastu vaielnud teises aruandes sisalduvale kinnitusele, et isegi kui arvata juurde need lisakulud, säilitavad Ida-Euroopa liikmesriikide ettevõtjad konkurentsieelise kaupade autoveosektoris.

50 Neljandaks põhinevad Rumeenia esitatud arvulised hinnangud Rumeenia veoettevõtjate tegevuse lõpetamise ohu kohta üksnes esimesel aruandel.

51 Siinkohal tuleb lisaks käesoleva kohtumääruse punktis 43 esitatud kaalutlustele kõigepealt märkida, et Rumeenia tõlgendab seda aruannet vääralt, kinnitades, et 55% aruande koostamisel küsitletud ettevõtja hinnangul peavad nad oma tegevuse selles liikmesriigis lõpetama. Nimelt nähtub samast aruandest, et see hinnang puudutab tegelikult 55% Rumeenia ettevõtjatest, kes pakuvad kabotaažiteenuseid ja oma sõidukitega veoteenuseid teiste liikmesriikide vahel, mis moodustavad 39% Rumeenia kaupade rahvusvahelise autoveo sektorist, mida kõnealune küsitlus puudutab.

52 Järgmisena tuleb märkida, et nimetatud aruanne on sõnaselgelt esitatud selleks, et hinnata terve rea selliste üksteisega seotud eeskirjade kohaldamise tagajärgi, mis puudutavad eelkõige sõidukijuhtide korrapärast tagasipöördumist asukohaliikmesriiki, juhtide töötingimusi ja puhkeaegu ning kabotaaži. Seetõttu ei võimalda kõnealune aruanne kindlaks teha, mil määral on selles kirjeldatud majanduslikud ja sotsiaalsed muutused tingitud vaidlusaluse meetme kohaldamisest ja mil määral saaks neid vältida ainuüksi selle meetme kohaldamise peatamise korral.

53 Lõpuks on küll esimeses aruandes tõepoolest selgitatud, et selles märgitud meetmete kohaldamine toob kaasa Rumeenia transpordisektori põhjaliku ümberkorraldamise, kuid selles ei ole öeldud, millise tähtaja jooksul peaks see ümberkorraldamine toimuma.

54 Viiendaks tuleb rõhutada, et teisest aruandest tuleneb, et vaidlusaluse meetme kohaldamise eeldatavad tagajärjed juhtide tööle saamisele on kindlasti piiratud, kuna liidus ei ole piisaval arvul sõidukijuhte.

55 Eeltoodud asjaoludest tuleneb, et Rumeenia esitatud tõendid ei ole piisavad kinnitamaks, et vaidlusaluse meetme kohaldamise majanduslik ja sotsiaalne mõju võib ettenähtavalt tekitada olulist ja korvamatut kahju.

Vaidlusaluse meetme keskkonnaalased tagajärjed

56 Näib, et keskkonnakahju tekkimise ohu tuvastamiseks viitab Rumeenia teatavate gaaside heitkoguste suurenemise ohule, mida on selles liikmesriigis tõendatud esimeses aruandes esitatud asjaoludega ja kogu liidus teises aruandes esitatud andmetega.

57 Rumeenia veoettevõtjate poolt keskkonna kahjustamise ohu tõendamiseks esimeses aruandes esitatud arvude kohta tuleb märkida, et need puudutavad üksnes CO_2 heitkoguseid.

58 Pealegi ei võimalda käesoleva kohtumääruse punktides 45 ja 52 mainitud metodoloogilised piirangud sellele aruandele tugineda, et hinnata vaidlusaluse meetme võimalikku mõju nendele heitkogustele.

59 Ühelt poolt ei sisalda see aruanne nimelt ühtegi täpsustust selle kohta, mil määral iga seal viidatud meede suurendab CO_2-heitkoguseid. Teiselt poolt, mis puudutab vaidlusaluse meetme tagajärgi, siis eeldatakse, et heitkoguste suurenemine tuleneb suurest hulgast tühisõitudest. See kasv on aga arvutatud piisavalt tõendamata eelduse põhjal, et kõik Rumeenia veoettevõtjate poolt vaidlusaluse meetme täitmiseks tehtavad sõidud on tühisõidud.

60 Seoses arvandmetega, mida Rumeenia kasutab veoettevõtjate keskkonnakahju ohu kindlaksmääramisel kogu liidus, tuleb märkida, et see liikmesriik tugineb suuresti teises aruandes esitatud eeldusele, mille kohaselt transpordisektori ettevõtjad järgivad vaidlusalust meedet, ilma et selles sektoris toimuks ümberkorraldamine.

61 Teatavad Rumeenia esitatud asjaolud välistavad siiski selle eelduse täidemineku, mida parlament ja nõukogu peavad pealegi puhtalt teoreetiliseks. Selleks, et tõendada majanduslikku ja sotsiaalset kahju, millele see liikmesriik tugineb, väidab ta eelkõige, et vaidlusaluse meetme kohaldamisel toimuksid transpordisektoris olulised ümberkorraldused.

62 Veel tuleb märkida, et hinnang üle kaheksa nädala kestvate veotsüklitega sõidukite arvule, mis on määrav vaidlusaluse meetme kohaldamisest tulenevate võimalike täiendavate heitkoguste arvutamisel, põhineb veoettevõtjate valimi küsitluse käigus tehtud avaldustel, kusjuures teise aruande kohaselt on see valim rahvusvahelise autoveoturu suurust arvestades ebapiisav.

63 Neil asjaoludel ei saa küll välistada, et vaidlusaluse meetme kohaldamine võib teatud gaaside heitkoguseid suurendada, kuid Rumeenia esitatud dokumendid ei võimalda selle suurenemise mahtu täpselt hinnata.

64 Selle kohta, et kõnealune suurenemine võib olla oluline ja korvamatu, tuleb märkida, et CO_2, NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkogused on reguleeritud liidu õiguse erinormidega, nagu rõhutavad parlament ja nõukogu.

65 Näiteks on määrusega 2018/842 igale liikmesriigile kehtestatud kohustused seoses kasvuhoonegaaside, sealhulgas CO_2 heitkoguste piiramisega, samas kui direktiiv 2008/50 näeb ette liikmesriikide eesmärgi vähendada kokkupuuteid $PM_{2,5}$-ga ning NO_x ja $PM_{2,5}$ piirtasemed.

66 Sellest järeldub, et isegi Rumeenia esitatud kõrgeimate arvude alusel tooks vaidlusaluse meetme kohaldamine kaasa vaid mõõduka CO_2, NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkoguste suurenemise, mille puhul ei ole kindlaks tehtud, et see ohustaks keskmises perspektiivis õhukvaliteedi kaitset ja võitlust globaalse soojenemise vastu (vt analoogia alusel Euroopa Kohtu presidendi 2. oktoobri 2003. aasta kohtumäärus komisjon *vs.* Austria, C-320/03 R, EU:C:2003:543, punkt 98).

67 Ülejäänud osas ei saa NO_x ja $PM_{2,5}$ heitkoguste suurenemisest tulenevad kulud, millele Rumeenia viitab, arvestades nende suurust liidu kui terviku jaoks, tõendada, et Rumeenia väidetav kahju on oluline.

68 Seega tuleb tõdeda, et Rumeenia esitatud tõendid ei ole piisavad kinnitamaks, et vaidlusaluse meetme kohaldamise keskkonnamõju võib ettenähtavalt tekitada olulist ja korvamatut kahju.

69 Kõike eeltoodut arvestades ilmneb, et Rumeenia ei ole tõendanud, et vaidlusaluse meetme kohaldamine ajavahemikul, mis jääb käesoleva määruse allkirjastamise ja kohtuasjas C-547/20 menetlust lõpetava kohtuotsuse kuulutamise vahele, võib piisava tõenäosusega ettenähtavalt kaasa tuua olulise ja korvamatu kahju ning et seega on täidetud kiireloomulisuse tingimus.

70 Arvestades ajutiste meetmete kohaldamise tingimuste kumulatiivsust, tuleb esialgse õiguskaitse taotlus jätta rahuldamata, ilma et oleks vaja analüüsida *fumus boni iuris*'e ja huvide kaalumisega seotud tingimusi.

71 Vastavalt kodukorra artiklile 137 tehakse otsus kohtukulude kohta kohtuotsuses või -määruses, millega lõpetatakse menetlus.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohtu asepresident määrab:

1. Jätta ajutiste meetmete kohaldamise taotlus rahuldamata.

2. Otsustada kohtukulude kandmine edaspidi.

Allkirjad