A BÍRÓSÁG ELNÖKHELYETTESÉNEK VÉGZÉSE

2022. június 3.*

„Ideiglenes intézkedés – EUMSZ 263. cikk – Valamely uniós jogi aktus megsemmisítésére irányuló kereset – EUMSZ 278. cikk – Ezen aktus végrehajtásának felfüggesztése iránti kérelem – Közlekedés – (EU) 2020/1055 rendelet – A vállalkozás azon kötelezettsége, hogy gondoskodjon járműveinek a székhely szerinti tagállamba való visszatéréséről – Sürgősség – Valamely tagállam gazdasági és szociális helyzetének romlása – Környezetkárosítás”

A C-547/20. R. sz. ügyben,

az EUMSZ 278. cikk alapján a végrehajtás felfüggesztése iránt 2022. január 5-én

Románia (képviselik: L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Lițu és A. Rotăreanu, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek,

támogatják:

az **Észt Köztársaság** (képviselik: N. Grünberg és M. Kriisa, meghatalmazotti minőségben),

a **Lett Köztársaság** (képviselik: J. Davidoviča, K. Pommere és I. Romanovska, meghatalmazotti minőségben),

a **Litván Köztársaság** (képviselik: K. Dieninis, R. Dzikovič és V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, meghatalmazotti minőségben),

a **Máltai Köztársaság** (képviselik: A. Buhagiar, meghatalmazotti minőségben, segítője: D. Sarmiento Ramírez-Escudero abogado),

a **Lengyel Köztársaság** (képviseli: B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó felek,

az **Európai Parlament** (képviselik: I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima és R. van de Westelaken, meghatalmazotti minőségben),

az **Európai Unió Tanácsa** (képviselik: A. Norberg, A. Vârnav és L. Vétillard, meghatalmazotti minőségben)

* Az eljárás nyelve: román.

alperesek ellen,

támogatják őket:

a **Dán Királyság** (képviselik: V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff és L. Teilgård, meghatalmazotti minőségben),

a **Németországi Szövetségi Köztársaság** (képviselik: J. Möller és D. Klebs, meghatalmazotti minőségben),

a **Görög Köztársaság** (képviseli: S. Chala, meghatalmazotti minőségben),

a **Francia Köztársaság** (képviselik: A.-L. Desjonquères, A. Ferrand és N. Vincent, meghatalmazotti minőségben),

az **Olasz Köztársaság** (képviseli: G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítői: A. Lipari procuratore dello Stato és G. Santini avvocato dello Stato),

a **Luxemburgi Nagyhercegség** (képviseli: A. Germeaux, meghatalmazotti minőségben),

a **Holland Királyság** (képviselik: M. K. Bulterman és J. Langer, meghatalmazotti minőségben),

az **Osztrák Köztársaság** (képviselik: A. Posch és J. Schmoll, meghatalmazotti minőségben),

a **Svéd Királyság** (képviselik: H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev és O. Simonsson, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó felek,

benyújtott kérelme tárgyában,

A BÍRÓSÁG ELNÖKHELYETTESE

M. Szpunar főtanácsnok meghallgatását követően,

meghozta a következő

Végzést

1 Ideiglenes intézkedés iránti kérelmével Románia azt kéri, hogy a Bíróság rendelje el az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2020. L 249, 17. o.) 1. cikke 3. pontja végrehajtásának felfüggesztését annyiban, amennyiben az megállapítja a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 1071/2009/EK rendelet (HL 2009. L 300., 51. o.) 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját.

2 E kérelmet azt követően terjesztették elő, hogy e tagállam 2020. október 23-án keresetet nyújtott be az EUMSZ 263. cikk alapján a 2020/1055 rendelet részleges vagy adott esetben teljes megsemmisítése iránt.

Jogi háttér

3 A 2020/1055 rendelet 1. cikkének 3. pontja a következőképpen rendelkezik:

„A[z 1071/2009/EK rendelet] 5. cikk[e] helyébe a következő szöveg lép:

[…]

1. A 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelmény teljesítéséhez a vállalkozásnak a székhelye szerinti tagállamban:

[…]

b) a járműállományának tevékenységét úgy kell megszerveznie, hogy a vállalkozás rendelkezésére álló, nemzetközi fuvarozásra használt járművek az elindulást követően nyolc héten belül visszatérjenek az adott tagállam egyik működési központjába;

[…]”

A Bíróság előtti eljárás és a felek kérelmei

4 A Bíróság elnökhelyettese 2022. február 1-jei határozatával megengedte a Máltai Köztársaság és a Lengyel Köztársaság beavatkozását Románia kérelmeinek támogatása végett.

5 Románia azt kéri, hogy a Bíróság:

– rendelje el a 2020/1055 rendelet 1. cikke 3. pontja végrehajtásának felfüggesztését annyiban, amennyiben az megállapítja az 1071/2009 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontját, és

– az Európai Parlamentet és az Európai Unió Tanácsát kötelezze a költségek viselésére.

6 A Parlament és a Tanács azt kéri, hogy a Bíróság utasítsa el az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet, és Romániát kötelezze a költségek viselésére.

Az ideiglenes intézkedés iránti kérelemről

7 A Bíróság eljárási szabályzata 160. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az ideiglenes intézkedés iránti kérelemnek meg kell jelölnie „a jogvita tárgyát, a sürgősségre okot adó körülményeket, valamint azokat a ténybeli és jogi alapokat, amelyek első látásra valószínűsítik a kért ideiglenes intézkedés szükségességét”.

8 Így az ideiglenes intézkedésről határozó bíró csak akkor rendelhet el valamely ideiglenes intézkedést, ha annak szükségességét a ténybeli és jogi alapok első látásra valószínűsítik *(fumus boni iuris)*, és az olyan értelemben sürgős, hogy azt a kérelmező érdekeiben bekövetkező súlyos és

helyrehozhatatlan kár megakadályozásához kell elrendelni annak érdekében, hogy hatását már az alapkeresetről való döntés előtt kifejtse. Az ideiglenes intézkedésről határozó bíró adott esetben a fennálló érdekeket is mérlegeli. Az ily módon támasztott feltételek konjunktívak, vagyis ha e feltételek közül bármelyik nem teljesül, az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet el kell utasítani (2020. április 8-i Bizottság kontra Lengyelország végzés, C-791/19 R, EU:C:2020:277, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

9 Az említett feltételek vizsgálata keretében az ideiglenes intézkedésről határozó bíró széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik, és az ügy sajátosságaira tekintettel szabadon meghatározhatja e különböző feltételek vizsgálatának módját, valamint e vizsgálat sorrendjét, mivel az uniós jog egyetlen szabálya sem ír elő számára előre meghatározott vizsgálati módot az ideiglenes intézkedés szükségességének értékeléséhez (a Bíróság elnökhelyettesének 2013. július 16-i ACER kontra Aquind ítélete, C-46/21 P-R, nem tették közzé, EU:C:2013:221, 16. pont).

10 A jelen ügyben mindenekelőtt a sürgősségre vonatkozó feltételt kell megvizsgálni.

Érvelés

11 Románia azt állítja, hogy a 2020/1055 rendelettel módosított 1071/2009 rendelet (a továbbiakban: vitatott intézkedés) 5. cikke (1) bekezdésének b) pontjában előírt azon kötelezettség alkalmazása, amely szerint a vállalkozásoknak gondoskodniuk kell arról, hogy járműveik visszatérjenek a székhelyük szerinti tagállamba, súlyos és helyrehozhatatlan kárt okoz.

12 Románia először is arra hivatkozik, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása azt eredményezi, hogy az e tagállamban letelepedett közúti árufuvarozást végző fuvarozók több mint fele eltűnik.

13 E gazdasági változás előreláthatóságát egy román fuvarozói szövetség megrendelésére 2020 októberében készített jelentés (a továbbiakban: első jelentés) bizonyítja.

14 A Romániában letelepedett közúti árufuvarozók többsége kis- és középvállalkozás. Ezek pénzügyi helyzetük szempontjából sérülékenyek, többek között a romániai közúti árufuvarozási ágazatot jellemző alacsony haszonkulcs miatt.

15 Márpedig a vitatott intézkedés alkalmazása a nemzetközi árufuvarozást végző román járművek által megtett távolság átlagosan 9800 kilométeres éves növekedését vonná maga után. Mivel e többletutakat a tehergépkocsik rakomány nélkül teszik meg (a továbbiakban: üres járművel megtett utak), azok Romániában minden évben 524 millió euró elmaradt hasznot, valamint az üzemanyag megvásárlásához kapcsolódó 197 millió eurós többletköltséget és az útdíjakhoz kapcsolódó 150 millió eurós többletköltséget termelnek. További többletköltség származik a román fuvarozók által megtett utak számának a vitatott intézkedés alkalmazása miatti növekedéséből eredően a schengeni térségen kívül található határátkelőhelyeken fokozott torlódásokból is.

16 Ezenkívül figyelembe kell venni azokat a költségeket, amelyek a román közlekedési ágazat számára évi 1,233 milliárd euróra becsülhetők, és amelyek a közlekedési ágazatra vonatkozó egyéb új szabályok alkalmazásából erednek, amelyek felfüggesztését Románia nem kéri.

17 Végül az első jelentés elkészítése céljából megkérdezett vállalkozások 55%-a úgy véli, hogy fel kell hagyniuk tevékenységükkel Romániában, ami a román gazdaság számára évente 3 milliárd euróra értékelt veszteségeket és e tagállamban 26 000 munkahely megszüntetését eredményezné.

18 Másodszor, az üres járművel megtett utaknak a vitatott intézkedés alkalmazásából eredő megsokszorozódása veszélyeztetheti a környezetet és közvetetten az emberi egészséget.

19 Egyrészt az első jelentés azt bizonyítja, hogy a román fuvarozók becsült többletkibocsátása 45 886 tonna szén-dioxid (CO_2), ami a román közlekedési ágazat kibocsátásának 7,7%-os, e tagállam teljes kibocsátásának 2,4%-os növekedését jelenti.

20 Az Európai Bizottság kérésére 2021 februárjában készített jelentés (a továbbiakban: második jelentés) megállapítja másrészt, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása az Európai Unió egész szintjén 2,9 millió tonna CO_2, 107–619 tonna nitrogén-oxid (NO_x) és 38–221 tonna finom szálló por ($PM_{2,5}$) kibocsátásával jár. E légszennyezés becsült költsége 25,9 millió euró.

21 Az Észt Köztársaság, a Máltai Köztársaság és a Lengyel Köztársaság támogatja Romániának a környezeti, gazdasági és társadalmi károk bekövetkezésével kapcsolatos érvelését. A Máltai Köztársaság e tekintetben az e tagállam helyzetére vonatkozó, 2020 novemberében közzétett jelentésre hivatkozik.

22 A Parlament és a Tanács előadja, hogy Románia nem bizonyította, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása esetén fennáll a C-547/20. sz. ügyben az eljárást befejező ítélet kihirdetését megelőzően súlyos és helyrehozhatatlan kár bekövetkezésének veszélye.

23 Először, a vitatott intézkedés alkalmazásából eredő költségek nem jóvátehetetlenek, és azokat túlbecsülték, mivel nem vették figyelembe a hatályos uniós jogszabályok szerint fennálló azon kötelezettséget, hogy a letelepedési hely szerinti tagállamban működési központot kell létesíteni.

24 Ezenkívül Romániának nem sikerült bizonyítania, hogy a román vállalkozások által esetlegesen elvesztett piaci részesedések tartós veszteségek lennének, tekintettel a közlekedési ágazatnak a második jelentésből kitűnő jellemzőire. Ráadásul valószínűtlen, hogy a tehergépjármű-vezetőket megfosztják a munkájuktól, mivel az Unióban jelentős hiány van az ilyen járművezetőkből.

25 Másodszor, a Parlament és a Tanács többek között a Románia által hivatkozott első és második jelentés kidolgozása során követett módszert kifogásolja, mivel e jelentések – különösen az üres járművel megtett utak mennyiségét, valamint a nemzetközi közúti árufuvarozási szolgáltatások különböző fajtáiban részt vevő vállalkozásokat terhelő költségeket illetően – irreális feltételezéseken nyugszanak, és azok alapját kevéssé reprezentatív mintákból képzett adatbázisok kivetítése képezi. Románia ráadásul tévesen értelmezett több, e jelentésekben előadott becslést is.

26 Harmadszor, a környezet állítólagos veszélyeztetésére vonatkozó becslések kevéssé megbízhatóak, részben pedig ellentmondásosak, míg a hivatkozott költségek nem jelentősek. Ezenkívül Románia nem vette figyelembe azt a tényt, hogy a tagállamokat a CO_2-kibocsátások tekintetében a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2018. L156., 26. o.) alapján, valamint a NO_x és a $PM_{2,5}$ levegőben lévő koncentrációja tekintetében a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2008. L 152., 1. o.) alapján kötelezettségek terhelik.

27 A Parlament hozzáteszi, hogy mivel a 2020/1055 rendeletet közel két évvel ezelőtt fogadták el, az érintett vállalkozások már elkezdtek alkalmazkodni, valamint hogy a jelen ideiglenes intézkedés iránti kérelmet túl későn terjesztették elő annak elkerüléséhez, hogy a vitatott intézkedés kifejtse hatásait.

Értékelés

28 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint az ideiglenes intézkedés iránti eljárás célja a jövőbeli végleges határozat teljes érvényesülésének biztosítása annak elkerülése érdekében, hogy a Bíróság által nyújtott jogvédelemben hézag keletkezhessen. E cél elérése érdekében kell a sürgősséget annak alapján megítélni, hogy az ideiglenes döntés meghozatala szükséges-e azért, hogy elkerülhető legyen, hogy az ideiglenes védelmet kérő félnek súlyos és helyrehozhatatlan kára keletkezzen. Ezt a felet terheli annak bizonyítása, hogy az érdemi eljárás befejezését nem tudná kivárni, anélkül hogy ilyen jellegű kár ne érné. Az ilyen súlyos és helyrehozhatatlan kár megállapításához nem szükséges megkövetelni a kár bekövetkezésének teljes bizonyossággal történő bizonyítását. Elegendő, ha a kár kellő valószínűséggel előre látható (2018. december 17-i Bizottság kontra Lengyelország végzés, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, 60. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

29 Ezen ítélkezési gyakorlatnak megfelelően mindig az ideiglenes intézkedést kérő félnek kell előadni és bizonyítani a súlyos és helyrehozhatatlan kár bekövetkezésének valószínűségét. E tekintetben az ideiglenes intézkedésről döntő bírónak olyan konkrét és pontos, részletes dokumentumokkal alátámasztott adatokkal kell rendelkeznie, amelyek lehetővé teszik a kért intézkedések elmaradásából várhatóan eredő pontos következmények vizsgálatát (lásd ebben az értelemben: a Bíróság elnökhelyettesének 2021. április 13-i Litvánia kontra Parlament és Tanács ítélete, C-541/20 R, nem tették közzé, EU:C:2021:264, 19. és 20. pont).

30 A jelen ügyben tehát Románia feladata annak bizonyítása, hogy a vitatott intézkedésnek a jelen végzés aláírása és a C-547/20. sz. ügyben az eljárást befejező ítélet kihirdetése közötti időszakban történő alkalmazása kellő valószínűséggel súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhat.

31 Az ideiglenes intézkedés iránti kérelemből kitűnik, hogy e tagállam a vitatott intézkedés által Románia gazdasági és szociális helyzetére, valamint a környezetre gyakorolt hatásokból eredő károkra hivatkozik.

32 Románia érvényesen hivatkozhat ideiglenes intézkedések elrendelése érdekében ezekre a különféle károkra, mivel a tagállamok felelősek az általános nemzeti érdekek védelméért, és azt ideiglenes intézkedés iránti eljárás keretében is biztosíthatják (a Bíróság elnökhelyettesének 2021. április 13-i Litvánia kontra Parlament és Tanács végzése, C-541/20 R, nem tették közzé, EU:C:2021:264, 21. pont).

33 Következésképpen meg kell határozni, hogy a Románia által előterjesztett bizonyítékok lehetővé teszik-e egyrészt annak bizonyítását, hogy egy vagy több említett kár bekövetkezése kellő valószínűséggel előre látható, másrészt pedig, hogy ugyanezen károk súlyosak és helyrehozhatatlan jellegűek.

34 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ideiglenes intézkedés iránti eljárás célja nem az összetett és rendkívül vitatott tények valódiságának megállapítása. Az ideiglenes intézkedésről határozó bíró nem rendelkezik a szükséges vizsgálatok elvégzéséhez szükséges eszközökkel, és számos esetben csak nehezen lenne képes azokat megfelelő időben elvégezni (2017. november 20-i Bizottság kontra Lengyelország végzés, C-441/17 R, EU:C:2017:877, 54. pont).

A vitatott intézkedés gazdasági és szociális hatásairól

35 Előzetesen meg kell állapítani, hogy a vitatott intézkedés Romániától eltérő más tagállamokban kifejtett gazdasági és szociális hatásai, amelyekre mind e tagállam, mind pedig a kérelmeinek támogatása végett beavatkozó tagállamok hivatkoznak, a jelen ügyben nem elegendőek a súlyos és helyrehozhatatlan kár bekövetkezése előre látható jellegének megállapításához.

36 Egyrészt, noha az Észt Köztársaság és a Lengyel Köztársaság a vitatott intézkedésnek a területükön kifejtett gazdasági és szociális hatásaira hivatkozik, semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatnak e hatások valódiságának alátámasztására.

37 Másrészt, ami a Máltai Köztársaságot illeti, az e tagállam által benyújtott jelentés rámutat, hogy az e jelentésben említett intézkedések alkalmazásának a közlekedési ágazatra gyakorolt lehetséges hatása 51 új munkahely létrehozásától 96 munkahely megszüntetéséig terjedhet. Ráadásul ezen intézkedések alkalmazása ezenfelül 43 tehergépjárművet érintő tevékenységbeszüntetéssel jár.

38 Márpedig az ilyen hatások, még ha bizonyítást is nyernének, nem elég széles körűek ahhoz, hogy azt súlyos és helyrehozhatatlan kárnak lehessen tekinteni.

39 Ami Románia gazdasági és szociális helyzetét illeti, azon költségnövekedés, amellyel e tagállam fuvarozóinak a vitatott intézkedés alkalmazása miatt szembe kell nézniük, önmagában nem minősül súlyos és helyrehozhatatlan kárnak.

40 Az így okozott költségek ugyanis vagyoni jellegű kárnak minősülnek, amely – kivételes körülményektől eltekintve – nem tekinthető helyrehozhatatlannak, mivel a vagyoni ellentételezés főszabály szerint még arra is alkalmas, hogy a károsult személy számára helyreállítsa a kár bekövetkezése előtti helyzetet (a Bíróság elnökhelyettesének 2021. április 13-i Litvánia kontra Parlament és Tanács végzése, C-541/20 R, nem tették közzé, EU:C:2021:264, 29. pont).

41 Ezzel szemben e költségek akkor bírnának jelentőséggel a jelen eljárás szempontjából, ha megállapítást nyerne, hogy azok olyan mértékűek, hogy szükségszerűen a román közlekedési ágazat olyan mértékű szerkezetátalakításával járnának, ami e tagállamban a bruttó hazai termék jelentős visszaesését vagy a munkanélküliségi ráta érezhető növekedését eredményezné.

42 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a határátkelőhelyeken kialakuló torlódásokra vonatkozó becslések kivételével a Románia által a román fuvarozók költségei emelkedése és a román közlekedési ágazat szerkezetátalakítása előre látható jellegének megállapítása érdekében hivatkozott adatok az első jelentésből származnak.

43 Márpedig az e költségek és ezen átszervezés e jelentésben elvégzett értékelése azon válaszok kivetítésén alapul, amelyeket 127 román vállalkozás egy felmérés keretében adott, míg az említett jelentésből kitűnik, hogy e tagállamban a közúti árufuvarozási ágazatban 33 655 vállalkozás működik, és hogy ugyanezen jelentés egyáltalán nem állítja, hogy a felmérésben részt vevő vállalkozások ezen ágazat reprezentatív mintáját alkotnák.

44 Másodszor, ami konkrétabban a román fuvarozók által viselt többletköltségeket illeti, az első jelentésből kitűnik, hogy e többletköltségek e jelentésben szereplő számítása azon a feltevésen alapul, hogy a román fuvarozók által a vitatott intézkedésnek való megfelelés érdekében teljesített valamennyi utat üres járművel teszik meg.

45 Ezt az esetet, amely meghatározó mind az ezen intézkedés alkalmazásából eredő elmaradt haszon értékelése, mind pedig az ezen alkalmazásból eredő többletköltségek meghatározása szempontjából, semmilyen igazolás nem támasztja alá, noha nem vitatott, hogy a román fuvarozók által jelenleg Románia felé indított utaknak csak egy részét teszik meg üres járművel.

46 Ami a határátkelőhelyeken kialakuló torlódásokból eredő költségeket illeti, meg kell állapítani egyrészt, hogy e költségeket Románia nem méri fel pontosan, másrészt pedig nem vitatott, hogy a várakozási időnek e határátkelőhelyeken történő állítólagos növekedése legfeljebb korlátozott hányadát jelenti a Románia és azon tagállamok közötti teljes menetidőnek, amelyekben a román fuvarozók a tevékenységüket végzik.

47 Harmadszor, önmagában az a körülmény, hogy a román közlekedési ágazat számos vállalkozása kisebb méretű, e vállalkozások pénzügyi helyzetére vonatkozó pontosabb adatok hiányában nem elegendő annak bizonyítására, hogy e vállalkozások nem lennének képesek a vitatott intézkedés alkalmazásából eredő költségek viselésére, és így kénytelenek lennének tevékenységüket megszüntetni, azt más tevékenységi ágazatok felé irányítani, vagy akár más tagállamokban letelepedni.

48 A jelen végzés 42-46. pontjából ugyanis az következik, hogy a Románia által előterjesztett bizonyítékok nem teszik lehetővé azon többletköltségek mértékének meghatározását, amelyek a román fuvarozókat a vitatott intézkedés alkalmazása miatt terhelik.

49 Románia ezenkívül nem vitatta a második jelentésben szereplő azon állítást, hogy a kelet-európai tagállamok vállalkozásai – még a vitatott intézkedés alkalmazásával járó többletköltségekkel együtt is – továbbra is versenyelőnyt fognak élvezni a közúti árufuvarozás ágazatában.

50 Negyedszer, a román fuvarozók tevékenysége megszüntetésének veszélyére vonatkozóan Románia által bemutatott számszerű becslések kizárólag az első jelentésen alapulnak.

51 E tekintetben a jelen végzés 43. pontjában szereplő megfontolásokon kívül mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy Románia tévesen értelmezi e jelentést, amikor azt állítja, hogy az említett jelentés elkészítése céljából megkérdezett vállalkozások 55%-a úgy véli, hogy fel kell hagyniuk tevékenységükkel e tagállamban. Ugyanezen jelentésből ugyanis kitűnik, hogy ez a becslés valójában azon román vállalkozások 55%-át érinti, amelyek kabotázs- és átmenő forgalmi szolgáltatásokat nyújtanak más tagállamokban, és ezek a szóban forgó vizsgálat tárgyát képező nemzetközi közúti árufuvarozási ágazat 39%-át teszik ki.

52 Ezt követően ez a jelentés kifejezetten úgy került bemutatásra, hogy az egy sor olyan szabály együttes alkalmazása hatásainak értékelésére irányul, amelyek többek között a járművezetők letelepedési helye szerinti tagállamba történő rendszeres visszatérésére, a járművezetők munkafeltételeire és pihenőidejére, valamint a kabotázstevékenység végzésére vonatkoznak. Ennélfogva e jelentés nem teszi lehetővé annak meghatározását, hogy az abban leírt gazdasági és szociális változások milyen mértékben következhetnek a vitatott intézkedés alkalmazából, és hogy elkerülhetők-e kizárólag ezen intézkedés felfüggesztése esetén.

53 Végül, bár igaz, hogy az említett jelentés kifejti, hogy az általa érintett intézkedések alkalmazása a román közlekedési ágazat mélyreható átrendeződését eredményezi, nem jelöli meg, hogy e szerkezetátalakításnak milyen határidőn belül kell megtörténnie.

54 Ötödször hangsúlyozni kell, hogy a második jelentésből az következik, hogy a vitatott intézkedés alkalmazásának a járművezetők foglalkoztatására gyakorolt előrelátható következményei szükségszerűen korlátozottak lesznek, mivel az Unióban nem áll rendelkezésre elegendő számú járművezető.

55 A fenti körülményekből következik, hogy a Románia által előterjesztett bizonyítékok nem elegendőek annak alátámasztására, hogy a vitatott intézkedés alkalmazásának gazdasági és szociális hatásai jellegüknél fogva előre láthatóan súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhatnak.

A vitatott intézkedés környezeti hatásairól

56 Megállapítható, hogy a környezeti kár bekövetkezésére vonatkozó kockázat megállapítása érdekében Románia bizonyos gázok kibocsátásnövekedésének kockázatára hivatkozik, amelyet e tagállam tekintetében az első jelentésben szereplő körülmények, az egész Unióra való tekintettel pedig a második jelentésben ismertetett adatok bizonyítanak.

57 Ami az első jelentésben a román fuvarozók által a környezet veszélyeztetésének megállapítása érdekében előadott számadatokat illeti, meg kell állapítani, hogy azok csak a CO_2-kibocsátásra vonatkoznak.

58 Ezenkívül e jelentésnek a jelen végzés 45. és 52. pontjában említett módszertani korlátai nem teszik lehetővé, hogy a vitatott intézkedés által e kibocsátásokra gyakorolt esetleges hatások értékelése során e jelentésre támaszkodjanak.

59 Egyrészt ugyanis az említett jelentés nem tartalmaz semmilyen pontosítást azt illetően, hogy az általa hivatkozott egyes intézkedések előreláthatóan milyen mértékben járulnak hozzá a CO_2-kibocsátás általa említett növekedéséhez. Másrészt, ami a vitatott intézkedés hatásait illeti, ez a növekedés feltételezhetően a nagyszámú, üres járművel megtett út megtételéből ered. Márpedig az említett növekedésre vonatkozó számítás megfelelő igazolás nélkül azt feltételezi, hogy a román fuvarozók által a vitatott intézkedésnek való megfelelés érdekében megtett valamennyi utat üres járművel teszik meg.

60 Ami a Románia által azon kockázat bizonyítása érdekében hivatkozott számadatokat illeti, hogy az egész Unió fuvarozói veszélyeztetik a környezetet, meg kell állapítani, hogy e tagállam nagyban támaszkodik a második jelentésben szereplő azon esetek egyikére, amely szerint a közlekedési ágazat vállalkozásai úgy fognak megfelelni a vitatott intézkedésnek, hogy ezen ágazatban nem kerül sor szerkezetátalakításra.

61 Márpedig a Románia által előadott több tény is ellentmond ezen eset megvalósulásának, amelyet a Parlament és a Tanács egyébként tisztán elméletinek tart. E tagállam különösen az általa hivatkozott gazdasági és szociális jellegű kár bizonyítása érdekében azt állítja, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása esetén a fuvarozási ágazat jelentős szerkezetátalakítására van szükség.

62 Meg kell továbbá jegyezni, hogy a nyolc hétnél hosszabb fuvarozási ciklusokban használt járművek számának felmérése, amely döntő jelentőséggel bír a vitatott intézkedés alkalmazásából esetlegesen eredő további kibocsátások kiszámítása tekintetében, a fuvarozók egy adott mintáján végzett felmérés során tett kijelentések kivetítésén alapul, amely mintát a második jelentés a nemzetközi közúti fuvarozási piac méretére tekintettel elégtelennek minősített.

63 E körülmények között, noha nem zárható ki, hogy a vitatott intézkedés alkalmazása növelheti bizonyos gázok kibocsátását, a Románia által benyújtott dokumentumok nem teszik lehetővé e növekedés mennyiségének pontos értékelését.

64 Az említett növekedés súlyos és helyrehozhatatlan jellegét illetően meg kell állapítani, hogy – amint azt a Parlament és a Tanács hangsúlyozza – a CO_2, a NO_x és a $PM_{2,5}$ kibocsátása különös uniós jogi szabályozás tárgyát képezi.

65 Így a 2018/842 rendelet minden egyes tagállamra kötelezettségeket állapít meg az üvegházhatást okozó gázok – köztük a CO_2 – kibocsátásának korlátozására vonatkozóan, míg a 2008/50 irányelv a $PM_{2,5}$-nek való kitettség, valamint a NO_x és a $PM_{2,5}$ határértékének csökkentésére vonatkozó nemzeti célkitűzéseket ír elő.

66 Ebből következik, hogy a vitatott intézkedés – még a Románia által előadott legmagasabb számokat alapul véve is – csak a CO_2, a NO_x és a $PM_{2,5}$ kibocsátásának mérsékelt növekedését eredményezné, és ezt illetően nem bizonyított, hogy jellegénél fogva középtávon veszélyeztetné a levegő minőségének megőrzését és a globális felmelegedés elleni küzdelmet (lásd analógia útján: a Bíróság elnökének 2003. október 2-i Bizottság kontra Ausztria végzése, C-320/03 R, EU:C:2003:543, 98. pont).

67 Ennélfogva a NO_x és a $PM_{2,5}$ kibocsátásának Románia által hivatkozott növekedéséből eredő költségek – az Unió egészére vetített összegükre tekintettel – nem alkalmasak a Románia által hivatkozott kár súlyos jellegének bizonyítására.

68 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Románia által benyújtott bizonyítékok nem elegendőek annak bizonyításához, hogy a vitatott intézkedés alkalmazásának környezeti hatásai előre látható módon súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhatnak.

69 A fentiek összességére tekintettel megállapítható, hogy Románia nem bizonyította, hogy a vitatott intézkedésnek a jelen végzés aláírása és a C-547/20. sz. ügyben az eljárást befejező ítélet kihirdetése közötti időszakban történő alkalmazása megfelelő szintű valószínűséggel előre látható módon súlyos és helyrehozhatatlan kárt okozhat, és hogy ennélfogva teljesülne a sürgősségre vonatkozó feltétel.

70 Az ideiglenes intézkedések elrendeléséhez szükséges feltételek kumulatív jellegére tekintettel tehát el kell utasítani az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet anélkül, hogy meg kellene vizsgálni a *fumus boni iurisra* és érdekek egymással szembeni mérlegelésére vonatkozó feltételeket.

71 Az eljárási szabályzat 137. cikke értelmében a költségekről az eljárást befejező ítéletben vagy végzésben kell határozni.

A fenti indokok alapján a Bíróság elnökhelyettese a következőképpen határozott:

1) A Bíróság elnökhelyettese az ideiglenes intézkedés iránti kérelmet elutasítja.

2) A Bíróság elnökhelyettese a költségekről jelenleg nem határoz.

Aláírások