BESCHIKKING VAN DE VICEPRESIDENT VAN HET HOF

3 juni 2022 *

„Kort geding – Artikel 263 VWEU – Beroep tot nietigverklaring van een Uniehandeling – Artikel 278 VWEU – Verzoek tot opschorting van de tenuitvoerlegging van die handeling – Vervoer – Verordening (EU) 2020/1055 – Verplichting voor een onderneming om haar voertuigen te doen terugkeren naar haar lidstaat van vestiging – Spoedeisendheid – Verslechtering van de sociaal-economische situatie in een lidstaat – Milieuschade”

In zaak C-547/20 R,

betreffende een verzoek tot opschorting van de tenuitvoerlegging krachtens artikel 278 VWEU, ingediend op 5 januari 2022,

Roemenië, vertegenwoordigd door L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Lițu en A. Rotăreanu als gemachtigden,

verzoeker,

ondersteund door:

Republiek Estland, vertegenwoordigd door N. Grünberg en M. Kriisa als gemachtigden,

Republiek Letland, vertegenwoordigd door J. Davidoviča, K. Pommere en I. Romanovska als gemachtigden,

Republiek Litouwen, vertegenwoordigd door K. Dieninis, R. Dzikovič en V. Kazlauskaitė-Švenčionienė als gemachtigden,

Republiek Malta, vertegenwoordigd door A. Buhagiar als gemachtigde, bijgestaan door D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

Republiek Polen, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,

interveniënten,

tegen

Europees Parlement, vertegenwoordigd door I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima en R. van de Westelaken als gemachtigden,

* Procestaal: Roemeens.

Raad van de Europese Unie, vertegenwoordigd door A. Norberg, A. Vârnav en L. Vétillard als gemachtigden,

verweerders,

ondersteund door:

Koninkrijk Denemarken, vertegenwoordigd door V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff en L. Teilgård als gemachtigden,

Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door J. Möller en D. Klebs als gemachtigden,

Helleense Republiek, vertegenwoordigd door S. Chala als gemachtigde,

Franse Republiek, vertegenwoordigd door A.-L. Desjonquères, A. Ferrand en N. Vincent als gemachtigden,

Italiaanse Republiek, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door A. Lipari, procuratore dello Stato, en G. Santini, avvocato dello Stato,

Groothertogdom Luxemburg, vertegenwoordigd door A. Germeaux als gemachtigde,

Koninkrijk der Nederlanden, vertegenwoordigd door M. K. Bultermann en J. Langer als gemachtigden,

Republiek Oostenrijk, vertegenwoordigd door A. Posch en J. Schmoll als gemachtigden,

Koninkrijk Zweden, vertegenwoordigd door H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev en O. Simonsson als gemachtigden,

interveniënten,

geeft

DE VICEPRESIDENT VAN HET HOF,

advocaat-generaal M. Szpunar gehoord,

de navolgende

Beschikking

1 Met zijn verzoek in kort geding verzoekt Roemenië het Hof om opschorting van de tenuitvoerlegging van artikel 1, punt 3, van verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PB 2020, L 249, blz. 17), voor zover daarbij artikel 5, lid 1, onder b), van verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van

21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB 2009, L 300, blz. 51) is vastgesteld.

2 Dit verzoek is ingediend nadat deze lidstaat op 23 oktober 2020 een beroep krachtens artikel 263 VWEU had ingesteld tot gedeeltelijke of, in voorkomend geval, volledige nietigverklaring van verordening 2020/1055.

Toepasselijke bepalingen

3 Artikel 1, punt 3, van verordening 2020/1055 bepaalt:

„Artikel 5 [van verordening nr. 1071/2009] wordt vervangen door:

[...]

1. Om aan het vereiste in artikel 3, lid 1, onder a), te voldoen, moet een onderneming in de lidstaat van vestiging:

[...]

b) de activiteit van haar voertuigenpark zodanig organiseren dat de voertuigen waarover de onderneming beschikt en die voor internationaal vervoer worden gebruikt, ten minste binnen acht weken na vertrek uit de lidstaat terugkeren naar een van de exploitatievestigingen in die lidstaat;

[...]”

Procedure bij het Hof en conclusies van partijen

4 Bij beslissingen van de vicepresident van het Hof van 1 februari 2022 zijn de Republiek Malta en de Republiek Polen toegelaten tot interventie aan de zijde van Roemenië.

5 Roemenië verzoekt het Hof:

– te gelasten dat de tenuitvoerlegging van artikel 1, punt 3, van verordening 2020/1055, voor zover daarbij artikel 5, lid 1, onder b), van verordening nr. 1071/2009 is vastgesteld, wordt opgeschort, en

– het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie te verwijzen in de kosten.

6 Het Parlement en de Raad verzoeken het Hof om het verzoek in kort geding af te wijzen en Roemenië te verwijzen in de kosten.

Verzoek in kort geding

7 Artikel 160, lid 3, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof bepaalt dat verzoeken in kort geding een duidelijke omschrijving moeten bevatten van „het voorwerp van het geding en van de omstandigheden waaruit de spoedeisendheid van het verzoek blijkt, alsmede de middelen, zowel feitelijk als rechtens, op grond waarvan de voorlopige maatregel waartoe wordt geconcludeerd, aanvankelijk gerechtvaardigd voorkomt".

8 Voorlopige maatregelen kunnen door de rechter in kort geding dus slechts worden toegekend indien wordt aangetoond dat zij op het eerste gezicht feitelijk en juridisch gerechtvaardigd zijn (fumus boni juris) en spoedeisend zijn in die zin dat het ter voorkoming van ernstige en onherstelbare schade aan de belangen van de verzoeker noodzakelijk is dat zij reeds vóór de beslissing in de hoofdzaak worden gelast en effect sorteren. De kortgedingrechter weegt in voorkomend geval ook de betrokken belangen tegen elkaar af. Deze voorwaarden zijn cumulatief, zodat een verzoek om voorlopige maatregelen moet worden afgewezen wanneer aan een van deze voorwaarden niet wordt voldaan (beschikking van 8 april 2020, Commissie/Polen, C-791/19 R, EU:C:2020:277, punt 51 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

9 In het kader van het onderzoek of aan die voorwaarden is voldaan, beschikt de kortgedingrechter over een ruime beoordelingsbevoegdheid en kan hij, met inachtneming van de bijzonderheden van de zaak, vrij bepalen hoe en in welke volgorde deze verschillende voorwaarden worden onderzocht, aangezien geen enkele regel van Unierecht hem een vooraf vastgesteld onderzoeksschema voor de beoordeling van de noodzaak van voorlopige maatregelen voorschrijft (beschikking van de vicepresident van het Hof van 16 juli 2021, ACER/Aquind, C-46/21 P-R, niet gepubliceerd, EU:C:2021:633, punt 16).

10 In casu moet meteen de voorwaarde van spoedeisendheid worden onderzocht.

Argumenten

11 Roemenië betoogt dat de toepassing van de verplichting voor een onderneming om haar voertuigen te doen terugkeren naar haar lidstaat van vestiging, welke verplichting is vastgelegd in artikel 5, lid 1, onder b), van verordening nr. 1071/2009, zoals gewijzigd bij verordening 2020/1055 (hierna: „litigieuze maatregel"), zal leiden tot ernstige en onherstelbare schade.

12 Roemenië betoogt in de eerste plaats dat toepassing van de litigieuze maatregel zal leiden tot het verdwijnen van meer dan de helft van de in die lidstaat gevestigde ondernemingen voor goederenvervoer over de weg.

13 Dat deze economische ontwikkeling voorzienbaar is, blijkt uit een rapport dat in oktober 2020 is opgesteld, na opdracht daartoe van een Roemeense beroepsvereniging voor de wegvervoersector (hierna: „eerste rapport").

14 De meeste in Roemenië gevestigde ondernemingen voor goederenvervoer over de weg zijn kleine en middelgrote ondernemingen. Deze zijn kwetsbaar vanuit het oogpunt van hun financiële situatie, met name vanwege de geringe marges die kenmerkend zijn voor de sector van goederenvervoer over de weg in Roemenië.

15 Toepassing van de litigieuze maatregel zal de afstand die wordt afgelegd door Roemeense voertuigen die internationaal goederenvervoer verrichten, doen toenemen met gemiddeld 9 800 km per jaar. Aangezien deze extra ritten zullen worden uitgevoerd door vrachtwagens zonder lading (hierna: „lege ritten"), zullen zij in Roemenië leiden tot een gederfde winst van 524 miljoen EUR alsmede extra kosten van 197 miljoen EUR voor de aankoop van brandstof en 150 miljoen EUR voor de betaling van wegenbelasting. Verder zullen er extra kosten ontstaan door de grotere congestie aan de grensdoorlaatposten buiten het Schengengebied als gevolg van de door toepassing van de litigieuze maatregel veroorzaakte toename van het aantal ritten door Roemeense vervoerders.

16 Voorts dient rekening te worden gehouden met de kosten, die voor de Roemeense vervoersector worden geraamd op 1 233 miljoen EUR per jaar, ten gevolge van de toepassing van andere nieuwe regels voor de vervoersector, waarvan Roemenië niet om opschorting van de tenuitvoerlegging heeft verzocht.

17 Uiteindelijk maakt 55 % van de voor het eerste rapport ondervraagde ondernemingen de inschatting dat zij hun activiteiten in Roemenië zullen moeten beëindigen, wat zal leiden tot een verlies voor de Roemeense economie dat wordt geraamd op 3 miljard EUR per jaar en tot het verlies van 26 000 banen in die lidstaat.

18 In de tweede plaats kan de uit de toepassing van de litigieuze maatregel voortvloeiende toename van lege ritten het milieu en, indirect, de menselijke gezondheid schaden.

19 Ten eerste wordt de extra uitstoot door Roemeense vervoerders in het eerste rapport geraamd op 456 886 ton koolstofdioxide (CO_2), dat wil zeggen een toename van 7,7 % van de uitstoot van de Roemeense vervoersector en een toename van 2,4 % van de totale uitstoot in die lidstaat.

20 Voorts blijkt uit een rapport dat in februari 2021 op verzoek van de Europese Commissie is opgesteld (hierna: „tweede rapport") ten eerste dat toepassing van de litigieuze maatregel voor de gehele Europese Unie zal leiden tot de uitstoot van 2,9 miljoen ton CO_2, 107 tot 619 ton stikstofoxide (NO_x) en 38 tot 221 ton fijnstof ($PM_{2,5}$). De kosten van deze luchtverontreiniging worden geraamd op 25,9 miljoen EUR.

21 De Republiek Estland, de Republiek Malta en de Republiek Polen ondersteunen het betoog van Roemenië met betrekking tot het risico van sociaal-economische en milieuschade. De Republiek Malta verwijst in dit verband naar een rapport uit november 2020 over de situatie in deze lidstaat.

22 Het Parlement en de Raad betogen dat Roemenië niet heeft aangetoond dat er vóór de uitspraak van het eindarrest in zaak C-547/20 ernstige en onherstelbare schade dreigt te ontstaan indien de litigieuze maatregel wordt toegepast.

23 Ten eerste zijn de door de toepassing van de litigieuze maatregel veroorzaakte kosten niet onherstelbaar en zijn deze te hoog geraamd, aangezien geen rekening is gehouden met het feit dat de geldende Uniewetgeving een verplichting bevat om het exploitatiecentrum te vestigen in de lidstaat van vestiging.

24 Voorts heeft Roemenië niet aangetoond dat een eventueel verlies van marktaandeel door Roemeense bedrijven duurzaam zou zijn, gelet op de in het tweede rapport uiteengezette kenmerken van de vervoersector. Bovendien is het onwaarschijnlijk dat vrachtwagenchauffeurs hun baan zullen verliezen, aangezien er in de Unie een groot tekort aan dergelijke chauffeurs bestaat.

25 Ten tweede bekritiseren het Parlement en de Raad de methodologie die is gevolgd bij het opstellen van het eerste en het tweede rapport waarop Roemenië zich beroept, met name omdat deze berusten op onrealistische hypothesen, in het bijzonder betreffende het aantal lege ritten en de kosten van de ondernemingen die betrokken zijn bij verschillende soorten diensten op het gebied van goederenvervoer over de weg, en omdat zij extrapolaties bevatten op basis van gegevens die voortkomen uit weinig representatieve steekproeven. Bovendien heeft Roemenië verschillende van de in die rapporten opgenomen ramingen onjuist uitgelegd.

26 Ten derde zijn de ramingen van de gestelde milieuschade onbetrouwbaar en deels tegenstrijdig, en zijn de aangevoerde kosten niet significant. Voorts heeft Roemenië geen rekening gehouden met het feit dat de lidstaten onderworpen zijn aan verplichtingen op het gebied van CO_2-uitstoot, krachtens verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van verordening (EU) nr. 525/2013 (PB 2018, L 156, blz. 26), en op het gebied van NO_x- en $PM_{2,5}$-concentraties in de lucht, overeenkomstig richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB 2008, L 152, blz. 1).

27 Het Parlement voegt hieraan toe dat, aangezien verordening 2020/1055 bijna twee jaar geleden is vastgesteld, de betrokken ondernemingen reeds zijn begonnen zich hieraan aan te passen en dat het onderhavige verzoek in kort geding dus te laat is ingediend om te voorkomen dat de litigieuze maatregel effect sorteert.

Beoordeling

28 Volgens vaste rechtspraak van het Hof heeft de kortgedingprocedure tot doel de volle werking van de toekomstige einduitspraak te waarborgen, teneinde een lacune in de door het Hof gewaarborgde rechtsbescherming te voorkomen. Om dit doel te bereiken, moet de spoedeisendheid worden beoordeeld aan de hand van de vraag of een voorlopige beslissing noodzakelijk is om te voorkomen dat de partij die om de voorlopige bescherming verzoekt ernstige en onherstelbare schade lijdt. Het staat aan deze partij om te bewijzen dat zij een dergelijke schade zal lijden indien zij de uitkomst van de procedure in de hoofdzaak moet afwachten. Om het bestaan van dergelijke ernstige en onherstelbare schade aan te tonen, hoeft niet met absolute zekerheid te worden aangetoond dat er schade zal intreden. Het volstaat dat deze schade met een voldoende mate van waarschijnlijkheid valt te voorzien (beschikking van 17 december 2018, Commissie/Polen, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, punt 60 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

29 Volgens deze rechtspraak staat het altijd aan de partij die om een voorlopige maatregel verzoekt om uiteen te zetten en aan te tonen dat er waarschijnlijk ernstige en onherstelbare schade zal ontstaan. In dit verband moet de kortgedingrechter beschikken over concrete en nauwkeurige aanwijzingen, ondersteund door gedetailleerde documenten op grond waarvan kan worden beoordeeld wat waarschijnlijk de concrete gevolgen zullen zijn indien de gevorderde maatregelen

niet worden toegekend (zie in die zin beschikking van de vicepresident van het Hof van 13 april 2021, Litouwen/Parlement en Raad, C-541/20 R, niet gepubliceerd, EU:C:2021:264, punten 19 en 20).

30 Het staat in casu dus aan Roemenië om aan te tonen dat met een voldoende mate van waarschijnlijkheid valt te voorzien dat de toepassing van de litigieuze maatregel in de periode tussen de ondertekening van de onderhavige beschikking en de uitspraak van het eindarrest in zaak C-547/20 tot ernstige en onherstelbare schade zal leiden.

31 Blijkens het verzoek in kort geding beroept deze lidstaat zich op schade die voortvloeit uit de gevolgen van de litigieuze maatregel voor de sociaal-economische situatie in Roemenië en voor het milieu.

32 Roemenië kan zich met het oog op het verkrijgen van voorlopige maatregelen geldig beroepen op deze verschillende vormen van schade, aangezien de lidstaten de belangen behartigen die op nationaal niveau als algemene belangen gelden en die zij in een kortgedingprocedure kunnen verdedigen (beschikking van de vicepresident van het Hof van 13 april 2021, Litouwen/Parlement en Raad, C-541/20 R, niet gepubliceerd, EU:C:2021:264, punt 21).

33 Bijgevolg moet worden bepaald of het door Roemenië overgelegde bewijs aantoont, ten eerste, dat het ontstaan van een of meer van deze vormen van schade met een voldoende mate van waarschijnlijkheid valt te voorzien, en, ten tweede, dat het daarbij om ernstige en onherstelbare schade gaat.

34 In dit verband dient in herinnering te worden gebracht dat de kortgedingprocedure er niet toe strekt na te gaan of complexe en zeer controversiële feiten reëel zijn. De kortgedingrechter beschikt niet over de nodige middelen om de vereiste verificaties uit te voeren en in veel gevallen zou het moeilijk zijn om dit tijdig te doen (beschikking van 20 november 2017, Commissie/Polen, C-441/17 R, EU:C:2017:877, punt 54).

Sociaal-economische gevolgen van de litigieuze maatregel

35 Vooraf moet worden vastgesteld dat de sociaal-economische gevolgen van de litigieuze maatregel in andere lidstaten dan Roemenië, waarop de aan de zijde van verzoeker interveniërende lidstaten zich beroepen, in casu niet volstaan om aan te tonen dat het ontstaan van ernstige en onherstelbare schade voorzienbaar is.

36 Ten eerste hebben de Republiek Estland en de Republiek Polen weliswaar melding gemaakt van de sociaal-economische gevolgen van de litigieuze maatregel op hun respectieve grondgebieden, maar hebben zij geen enkel bewijs overgelegd om deze gevolgen aan te tonen.

37 Wat ten tweede de Republiek Malta betreft, vermeldt het door deze lidstaat overgelegde rapport dat de toepassing van de in dat rapport bedoelde maatregelen gevolgen kan hebben voor de vervoersector, gaande van het scheppen van 51 nieuwe banen tot het verlies van 96 banen. Voorts zou deze toepassing leiden tot hooguit een beëindiging van de activiteiten van 43 vrachtwagens.

38 Dergelijke gevolgen, gesteld al dat zij zijn aangetoond, zijn niet omvangrijk genoeg om als ernstige en onherstelbare schade te worden beschouwd.

39 Wat de sociaal-economische situatie van Roemenië betreft, vormt de kostenstijging waaraan de vervoerders van deze lidstaat als gevolg van de toepassing van de litigieuze maatregel zouden worden blootgesteld, als zodanig geen ernstige en onherstelbare schade.

40 De aldus veroorzaakte kosten vormen namelijk schade van financiële aard, die behoudens uitzonderlijke omstandigheden niet als onherstelbaar kan worden beschouwd, aangezien de benadeelde persoon over het algemeen door een financiële vergoeding kan worden teruggebracht in de situatie waarin hij zich vóór het ontstaan van de schade bevond (beschikking van de vicepresident van het Hof van 13 april 2021, Litouwen/Parlement en Raad, C-541/20 R, niet gepubliceerd, EU:C:2021:264, punt 29).

41 Deze kosten zouden echter wel relevant zijn voor de onderhavige procedure indien wordt aangetoond dat zij van een zodanige omvang zijn dat zij noodzakelijkerwijs zullen leiden tot een herstructurering van de vervoersector in Roemenië die in deze lidstaat tot een aanzienlijke daling van het bruto binnenlands product of een aanmerkelijke stijging van het werkloosheidspercentage zou leiden.

42 In dit verband moet in de eerste plaats worden opgemerkt dat, afgezien van de ramingen inzake de congestie aan grensdoorlaatposten, de gegevens die Roemenië heeft aangevoerd om de voorzienbaarheid aan te tonen van de stijging van de kosten van Roemeense vervoerders en de herstructurering van de Roemeense vervoersector, afkomstig zijn uit het eerste rapport.

43 De evaluatie in dat rapport van deze kosten en van deze herstructurering is echter gebaseerd op een extrapolatie van de antwoorden van 127 Roemeense ondernemingen op een enquête, terwijl uit dat rapport blijkt dat de sector van goederenvervoer over de weg in deze lidstaat bestaat uit 33 655 ondernemingen en nergens in dit rapport wordt gesteld dat de ondernemingen die aan de enquête hebben deelgenomen een representatieve doorsnede van deze sector vormen.

44 Wat in de tweede plaats meer in het bijzonder de extra kosten voor Roemeense vervoerders betreft, blijkt uit het eerste rapport dat de berekening van deze extra kosten in dat rapport berust op de veronderstelling dat alle ritten die de Roemeense vervoerders zullen moeten afleggen om aan de litigieuze maatregel te voldoen, lege ritten zullen zijn.

45 Deze hypothese, die bepalend is zowel voor de raming van de door toepassing van deze maatregel veroorzaakte winstderving als voor het bepalen van de uit die toepassing voortvloeiende extra kosten, wordt echter op generlei wijze gerechtvaardigd, terwijl vaststaat dat slechts een deel van de huidige ritten van Roemeense vervoerders naar Roemenië lege ritten zijn.

46 Wat de kosten als gevolg van de congestie aan grensdoorlaatposten betreft, moet worden vastgesteld dat, ten eerste, Roemenië deze kosten niet nauwkeurig heeft geraamd en, ten tweede, niet wordt betwist dat de gestelde toename van de wachttijd aan deze doorlaatposten hooguit een beperkt deel zou uitmaken van de totale reistijd tussen Roemenië en de lidstaten waar de Roemeense vervoerders hun activiteiten verrichten.

47 In de derde plaats volstaat de enkele omstandigheid dat veel van de ondernemingen in de Roemeense vervoersector van beperkte omvang en weinig winstgevend zijn niet om aan te tonen dat zij niet in staat zouden zijn om de uit de toepassing van de litigieuze maatregel voortvloeiende kosten te dragen en dat zij zich bijgevolg genoodzaakt zouden zien om hun activiteit te beëindigen, om deze naar andere sectoren te verschuiven of om zich in andere lidstaten te vestigen.

48 Uit de punten 42 tot en met 46 van de onderhavige beschikking volgt immers dat op basis van het door Roemenië overgelegde bewijs niet kan worden bepaald hoe hoog de extra kosten zijn die de Roemeense vervoerders als gevolg van toepassing van de litigieuze maatregel zouden moeten dragen.

49 Bovendien heeft Roemenië zich niet verzet tegen de stelling in het tweede rapport dat, zelfs rekening houdend met deze extra kosten, de ondernemingen uit Oost-Europese lidstaten een concurrentievoordeel in de sector van goederenvervoer over de weg zullen behouden.

50 In de vierde plaats zijn de door Roemenië overgelegde ramingen van het risico dat Roemeense vervoerders hun activiteiten zullen beëindigen uitsluitend gebaseerd op het eerste rapport.

51 In dit verband moet, naast de overwegingen in punt 43 van de onderhavige beschikking, allereerst worden opgemerkt dat Roemenië dit rapport onjuist interpreteert door te stellen dat 55 % van de bedrijven die voor dit rapport zijn ondervraagd, inschatten dat zij hun activiteiten in die lidstaat zullen moeten beëindigen. Uit dat rapport blijkt namelijk dat deze raming in werkelijkheid betrekking heeft op 55 % van de Roemeense ondernemingen die cabotage en derdelandenvervoer aanbieden in andere lidstaten, die goed zijn voor 39 % van de Roemeense sector van internationaal goederenvervoer over de weg waarop de betrokken enquête betrekking heeft.

52 Verder wordt het eerste rapport uitdrukkelijk gepresenteerd als een evaluatie van de gevolgen van de gecombineerde toepassing van een reeks regels betreffende met name de regelmatige terugkeer van bestuurders naar de lidstaat van vestiging, de arbeidsvoorwaarden en rusttijden van bestuurders en het verrichten van cabotage. Bijgevolg kan uit dit rapport niet worden opgemaakt in hoeverre de daarin beschreven sociaal-economische ontwikkelingen worden geacht voort te vloeien uit de toepassing van de litigieuze maatregel en in hoeverre deze ontwikkelingen zouden kunnen worden vermeden door alleen die maatregel op te schorten.

53 Ten slotte wordt in dat rapport weliswaar uiteengezet dat de toepassing van de daarin bedoelde maatregelen zal leiden tot een ingrijpende herstructurering van de Roemeense vervoersector, maar wordt niet aangeduid binnen welk tijdsbestek deze herstructurering zou moeten plaatsvinden.

54 In de vijfde plaats moet worden benadrukt dat uit het tweede verslag volgt dat de voorzienbare gevolgen van de toepassing van de litigieuze maatregel voor de werkgelegenheid van chauffeurs noodzakelijkerwijs beperkt zijn, aangezien er in de Unie een ontoereikend aantal chauffeurs beschikbaar is.

55 Uit het voorgaande volgt dat het door Roemenië overgelegde bewijs niet volstaat om aan te tonen dat valt te voorzien dat de sociaal-economische gevolgen van de toepassing van de litigieuze maatregel ernstige en onherstelbare schade zullen veroorzaken.

Milieugevolgen van de litigieuze maatregel

56 Met het oog op de vaststelling van een risico van milieuschade wijst Roemenië op een risico van verhoogde uitstoot van bepaalde gassen, dat voor die lidstaat blijkt uit de informatie in het eerste rapport en voor de Unie in haar geheel uit de informatie in het tweede rapport.

57 Wat de cijfers betreft die in het eerste rapport zijn aangevoerd om aan te tonen dat er een risico bestaat dat de Roemeense vervoerders milieuschade zullen veroorzaken, moet worden opgemerkt dat deze alleen betrekking hebben op CO_2-uitstoot.

58 Bovendien kunnen de in de punten 45 en 52 van de onderhavige beschikking vermelde methodologische beperkingen van dit rapport niet als basis dienen voor de beoordeling van de eventuele gevolgen van de litigieuze maatregel voor die uitstoot.

59 Ten eerste bevat dit rapport namelijk geen details over de voorzienbare bijdrage van elk van de daarin overwogen maatregelen tot de daarin genoemde toename van de CO_2-uitstoot. Wat ten tweede de gevolgen van de litigieuze maatregel betreft, wordt aangenomen dat deze toename het gevolg is van een groot aantal lege ritten. De berekening van die toename berust echter op de onvoldoende gerechtvaardigde veronderstelling dat alle ritten die Roemeense vervoerders zullen moeten verrichten om aan de litigieuze maatregel te voldoen, lege ritten zullen zijn.

60 Met betrekking tot de cijfers die Roemenië aanvoert om aan te tonen dat er een risico bestaat dat de vervoerders van de gehele Unie milieuschade zullen veroorzaken, moet worden vastgesteld dat deze lidstaat zich grotendeels baseert op een van de in het tweede rapport vermelde hypothesen, volgens welke de ondernemingen in de vervoersector zich naar de litigieuze maatregel zullen voegen zonder dat deze sector wordt geherstructureerd.

61 Bepaalde door Roemenië aangevoerde factoren weerspreken evenwel dat deze hypothese werkelijkheid zal worden, welke hypothese het Parlement en de Raad overigens als zuiver theoretisch beschouwen. In het bijzonder betoogt deze lidstaat, om de door hem aangevoerde sociaal-economische schade aan te tonen, dat de vervoersector in geval van toepassing van de litigieuze maatregel een aanzienlijke herstructurering zal ondergaan.

62 Voorts moet nog worden opgemerkt dat de raming van het aantal voertuigen dat wordt gebruikt in transportcycli van meer dan acht weken, die bepalend is voor de berekening van de extra uitstoot die de toepassing van de litigieuze maatregel kan veroorzaken, is gebaseerd op een extrapolatie van de verklaringen die zijn verzameld in het kader van een enquête van een steekproef van vervoerders die volgens het tweede rapport ontoereikend is, gelet op de omvang van de markt van internationaal wegvervoer.

63 In deze omstandigheden kan weliswaar niet worden uitgesloten dat de toepassing van de litigieuze maatregel de uitstoot van bepaalde gassen kan verhogen, maar kan aan de hand van de door Roemenië verstrekte documenten niet nauwkeurig worden beoordeeld wat de omvang van deze verhoging is.

64 Wat de vraag betreft of die verhoging ernstig en onherstelbaar is, moet worden opgemerkt dat, zoals het Parlement en de Raad benadrukken, de CO_2-, de NO_x- en de $PM_{2,5}$-uitstoot onder specifieke Unierechtelijke regelingen valt.

65 Zo bevat verordening 2018/842 verplichtingen voor elke lidstaat op het gebied van de beperking van de uitstoot van broeikasgassen, waaronder CO_2, terwijl richtlijn 2008/50 een nationale streefwaarde inzake vermindering van de blootstelling aan $PM_{2,5}$ vaststelt, alsmede grenswaarden voor NO_x en $PM_{2,5}$.

66 Hieruit volgt dat, zelfs indien wordt uitgegaan van de hoogste door Roemenië aangevoerde cijfers, de toepassing van de litigieuze maatregel slechts een bescheiden toename van de CO_2-, NO_x- en $PM_{2,5}$-uitstoot met zich meebrengt, waarvan niet is aangetoond dat zij op middellange termijn afbreuk zou doen aan het behoud van de luchtkwaliteit en aan de strijd tegen de opwarming van de aarde (zie naar analogie beschikking van de president van het Hof van 2 oktober 2003, Commissie/Oostenrijk, C-320/03 R, EU:C:2003:543, punt 98).

67 Voor het overige kunnen de kosten die voortvloeien uit de door Roemenië aangevoerde toename van de uitstoot van NO_x en $PM_{2,5}$, gelet op de omvang van die kosten voor de Unie als geheel, niet aantonen dat de door Roemenië gestelde schade ernstig is.

68 Bijgevolg moet worden vastgesteld dat het door Roemenië overgelegde bewijs niet volstaat om aan te tonen dat valt te voorzien dat de milieueffecten van de toepassing van de litigieuze maatregel ernstige en onherstelbare schade zullen veroorzaken.

69 Gelet op al het voorgaande heeft Roemenië niet aangetoond dat met een voldoende mate van waarschijnlijkheid valt te voorzien dat de toepassing van de litigieuze maatregel in de periode tussen de ondertekening van de onderhavige beschikking en de uitspraak van het eindarrest in zaak C-547/20 tot ernstige en onherstelbare schade zal leiden, noch, derhalve, dat is voldaan aan de voorwaarde van spoedeisendheid.

70 Gelet op het cumulatieve karakter van de voorwaarden voor toekenning van voorlopige maatregelen, moet het verzoek in kort geding dus worden afgewezen, zonder dat de voorwaarden betreffende fumus boni juris en de belangenafweging hoeven te worden onderzocht.

71 Overeenkomstig artikel 137 van het Reglement voor de procesvoering wordt ten aanzien van de proceskosten beslist in het arrest of de beschikking waardoor een einde komt aan het geding.

De vicepresident van het Hof beschikt:

1) Het verzoek in kort geding wordt afgewezen.

2) De beslissing omtrent de kosten wordt aangehouden.

ondertekeningen