Coletânea da Jurisprudência

DESPACHO DO VICE-PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

3 de junho de 2022 *

«Processo de medidas provisórias — Artigo 263.º TFUE — Recurso de anulação de um ato da União — Artigo 278.º TFUE — Pedido de suspensão da execução desse ato — Transporte — Regulamento (UE) 2020/1055 — Obrigação que recai sobre as empresas de assegurar o regresso dos seus veículos ao seu Estado-Membro de estabelecimento — Urgência — Deterioração da situação económica e social de um Estado-Membro — Danos ambientais»

No processo C-547/20 R,

que tem por objeto um pedido de suspensão da execução nos termos do artigo 278.º TFUE, apresentado em 5 de janeiro de 2022,

Roménia, representada por L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Lițu e A. Rotăreanu, na qualidade de agentes,

recorrente,

apoiada por:

República da Estónia, representada por N. Grünberg e M. Kriisa, na qualidade de agentes,

República da Letónia, representada por J. Davidoviča, K. Pommere e I. Romanovska, na qualidade de agentes,

República da Lituânia, representada por K. Dieninis, R. Dzikovič e V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, na qualidade de agentes,

República de Malta, representada por A. Buhagiar, na qualidade de agente, assistido por D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

República da Polónia, representada por B. Majczyna, na qualidade de agente,

intervenientes,

contra

Parlamento Europeu, representado por I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima e R. van de Westelaken, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: romeno.

Conselho da União Europeia, representado por A. Norberg, A. Vârnav e L. Vétillard, na qualidade de agentes,

recorridos,

apoiados por:

Reino da Dinamarca, representado por V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff e L. Teilgård, na qualidade de agentes,

República Federal da Alemanha, representada por J. Möller e D. Klebs, na qualidade de agentes,

República Helénica, representada por S. Chala, na qualidade de agente,

República Francesa, representada por A.-L. Desjonquères, A. Ferrand e N. Vincent, na qualidade de agentes,

República Italiana, representada por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por A. Lipari, procuratore dello Stato, e de G. Santini, avvocato dello Stato,

Grão-Ducado do Luxemburgo, representado por A. Germeaux, na qualidade de agente,

Reino dos Países Baixos, representado por M. K. Bultermann e J. Langer, na qualidade de agentes,

República da Áustria, representada por A. Posch e J. Schmoll, na qualidade de agentes,

Reino da Suécia, representado por H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev e O. Simonsson, na qualidade de agentes,

intervenientes,

O VICE-PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

ouvido o advogado-geral, M. Szpunar,

profere o presente

Despacho

1 Com o seu pedido de medidas provisórias, a Roménia pede ao Tribunal de Justiça que ordene a suspensão da execução do artigo 1.º, ponto 3, do Regulamento (UE) 2020/1055 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012, com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários (JO 2020, L 249, p. 17), na parte em que adota o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO 2009, L 300, p. 51).

2 Este pedido foi apresentado na sequência de um recurso interposto por este Estado-Membro, em 23 de outubro de 2020, nos termos do artigo 263.º TFUE, destinado a obter a anulação parcial ou, eventualmente, total do Regulamento 2020/1055.

Quadro jurídico

3 O artigo 1.º, ponto 3, do Regulamento n.º 2020/1055, dispõe:

«O artigo 5.º [do Regulamento n.º 1071/2009] passa a ter a seguinte redação:

[…]

1. Para preencher o requisito previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), no Estado-Membro de estabelecimento a empresa deve:

[…]

b) Organizar a atividade da sua frota de veículos de forma a assegurar que os veículos à disposição da empresa, e que são utilizados no transporte internacional, regressem a um dos centros operacionais situados nesse Estado-Membro o mais tardar oito semanas após terem saído;

[…]»

Tramitação do processo no Tribunal de Justiça e pedidos das partes

4 Por Decisões do vice-presidente do Tribunal de Justiça, de 1 de fevereiro de 2022, a República de Malta e a República da Polónia foram admitidas a intervir em apoio dos pedidos da Roménia.

5 A Roménia pede ao Tribunal de Justiça que se digne:

– ordenar a suspensão da execução do artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento n.º 2020/1055, na parte em que adota o artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 1071/2009; e

– condenar o Parlamento e o Conselho nas despesas.

6 O Parlamento e o Conselho pedem ao Tribunal de Justiça que se digne indeferir o pedido de medidas provisórias e a condenar a Roménia nas despesas.

Quanto ao pedido de medidas provisórias

7 O artigo 160.º, n.º 3, do Regulamento de Processo dispõe que os pedidos de medidas provisórias devem especificar «o objeto do litígio, as razões da urgência, bem como os fundamentos de facto e de direito que, à primeira vista, justificam a adoção da medida provisória requerida».

8 Assim, uma medida provisória só pode ser concedida pelo juiz das medidas provisórias se se demonstrar que a sua adoção se justifica, à primeira vista, de facto e de direito (*fumus boni juris*), e se a mesma for urgente, no sentido de que é necessário, para evitar que os interesses do requerente sejam prejudicados de forma grave e irreparável, que a medida provisória em causa

seja decretada e produza os seus efeitos ainda antes da decisão sobre o mérito. O juiz das medidas provisórias procede igualmente, sendo caso disso, à ponderação dos interesses em presença. Estes requisitos são cumulativos, pelo que o pedido de medidas provisórias deve ser indeferido se um destes requisitos não estiver preenchido (Despacho de 8 de abril de 2020, Comissão/Polónia, C-791/19 R, EU:C:2020:277, n.º 51 e jurisprudência referida).

9 No âmbito da análise dos mencionados requisitos, o juiz das medidas provisórias dispõe de um amplo poder de apreciação, podendo determinar livremente, à luz das particularidades do caso concreto, a forma como estes diferentes requisitos devem ser verificados, bem como a ordem pela qual vai proceder a essa verificação, visto que não existe nenhuma norma de direito da União que lhe imponha um esquema de análise preestabelecido para apreciar a necessidade de decidir provisoriamente (Despacho da vice-presidente do Tribunal de Justiça de 16 de julho de 2021, ACER/Aquind, C-46/21 P-R, não publicado, EU:C:2021:633, n.º 16).

10 No caso em apreço, há que começar por analisar o requisito relativo à urgência.

Argumentação

11 A Roménia sustenta que a aplicação da obrigação, que recai sobre uma empresa, de assegurar que os seus veículos regressem ao seu Estado-Membro de estabelecimento, prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 1071/2009, conforme alterado pelo Regulamento n.º 2020/1055 (a seguir «medida controvertida»), implicará um prejuízo grave e irreparável.

12 A Roménia alega, em primeiro lugar, que a aplicação da medida controvertida implicará o desaparecimento de mais de metade das transportadoras rodoviárias de mercadorias estabelecidas nesse Estado-Membro.

13 A previsibilidade de tal evolução da situação económica é demonstrada num relatório elaborado em outubro de 2020 a pedido de uma associação romena de profissionais do transporte rodoviário (a seguir «primeiro relatório»).

14 A maioria das transportadoras rodoviárias de mercadorias estabelecidas na Roménia são pequenas e médias empresas. Estas são, do ponto de vista da sua situação financeira, empresas vulneráveis, devido, nomeadamente, às reduzidas margens de lucro que caracterizam o setor do transporte rodoviário de mercadorias na Roménia.

15 Ora, a aplicação da medida controvertida implicaria um aumento da distância percorrida pelos veículos romenos que operam o transporte internacional de mercadorias, em média, até 9 800 quilómetros por ano. Na medida em que estas viagens adicionais seriam operadas por camiões sem carga (a seguir «viagens sem carga»), estas resultariam, por ano, na Roménia, numa perda da receita estimada em 524 milhões de euros, bem como em custos adicionais no valor de 197 milhões de euros para a aquisição de combustível e de 150 milhões de euros para o pagamento de taxas rodoviárias. Outros custos adicionais proviriam de um aumento do congestionamento nos pontos de passagem fronteiriços situados fora do espaço Schengen, provocado pelo aumento do número de viagens efetuadas pelas transportadoras romenas que resulta da aplicação da medida controvertida.

16 Por outro lado, há que ter em conta os custos, estimados em 1 233 milhões de euros por ano para o setor do transporte romeno, resultantes da aplicação de outras novas regras relativas ao setor dos transportes, cuja suspensão da execução não é requerida pela Roménia.

17 Por último, 55 % das empresas inquiridas para efeitos da elaboração do primeiro relatório consideram que terão de cessar as suas atividades na Roménia, o que acarretaria perdas de 3 mil milhões de euros por ano para a economia romena, assim como a extinção de 26 000 postos de trabalho neste Estado-Membro.

18 Em segundo lugar, a multiplicação das viagens sem carga que resultaria da aplicação da medida controvertida poderia causar um dano ambiental e, indiretamente, ser nocivo para a saúde humana.

19 Por um lado, o primeiro relatório demonstra que as emissões adicionais das transportadoras romenas estão avaliadas em 456 886 toneladas de dióxido de carbono (CO_2), isto é, um aumento de 7,7 % das emissões no setor romeno dos transportes e de 2,4 % das emissões totais deste Estado-Membro.

20 Um relatório elaborado em fevereiro de 2021 a pedido da Comissão Europeia (a seguir «segundo relatório») estabeleceu, por outro lado, que, ao nível da União Europeia, a aplicação da medida controvertida conduzirá à emissão de 2,9 milhões de toneladas de CO_2, de 107 toneladas a 619 toneladas de óxido de azoto (NO_x) e de 38 toneladas a 221 toneladas de partículas finas ($PM_{2,5}$). Os custos associados a tal poluição do ar estão avaliados em 25,9 milhões de euros.

21 A República da Estónia, a República de Malta e a República da Polónia apoiam a argumentação da Roménia relativa ao risco de ocorrência de prejuízos de ordem ambiental, económica e social. A este respeito, a República de Malta invoca um relatório relativo à situação deste Estado-Membro, elaborado em novembro de 2020.

22 O Parlamento e o Conselho alegam que a Roménia não demonstrou a probabilidade de, em caso de aplicação da medida controvertida, ocorrer um prejuízo grave e irreparável antes da prolação do acórdão que põe termo ao processo C-547/20.

23 Em primeiro lugar, alegam que os custos gerados pela aplicação da medida controvertida não são irreparáveis e foram sobreavaliados, uma vez que não foi tida em consideração a existência, ao abrigo da legislação da União em vigor, de uma obrigação de instalar o centro de exploração no Estado-Membro de estabelecimento.

24 Além disso, segundo o Parlamento e o Conselho, tendo em conta as características do setor dos transportes que resultam do segundo relatório, a Roménia não foi capaz de demonstrar que as eventuais perdas de quota de mercado pelas empresas romenas seriam duradouras. Alegam igualmente que, visto que existe uma elevada escassez deste tipo de condutores na União, é improvável que os condutores de veículos pesados permaneçam numa situação de desemprego.

25 Em segundo lugar, o Parlamento e o Conselho criticam a metodologia seguida na elaboração do primeiro e segundo relatórios invocados pela Roménia, nomeadamente por tais relatórios se basearem em hipóteses irrealistas, particularmente no que se refere ao número de viagens sem carga, bem como aos custos a suportar pelas empresas envolvidas nos diferentes tipos de prestações de transporte internacional rodoviário de mercadorias, e na medida em que implicam extrapolações com base em dados provenientes de amostras pouco representativas. Além disso, a Roménia interpretou erradamente várias das previsões apresentadas nesses relatórios.

26 Em terceiro lugar, as previsões relativas ao alegado dano ambiental são pouco fiáveis e em parte contraditórias, ao passo que os custos apresentados não são significativos. Consideram além disso que a Roménia não teve em conta o facto de os Estados-Membros estarem sujeitos a obrigações relativas à emissão de CO_2, por força do Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO 2018, L 156, p. 26), e à concentração de NO_x e $PM_{2,5}$ no ar, conforme a Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO 2008, L 152, p. 1).

27 O Parlamento acrescenta que, na medida em que o Regulamento 2020/1055 foi adotado há quase dois anos, as empresas em causa já se começaram a adaptar e que o presente pedido de medidas provisórias foi apresentado demasiado tarde para evitar que a medida controvertida produza os seus efeitos.

Apreciação

28 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o processo de medidas provisórias tem por finalidade garantir a plena eficácia da futura decisão definitiva para evitar uma lacuna na proteção jurídica assegurada pelo Tribunal de Justiça. Com vista a alcançar este objetivo, a urgência deve ser apreciada face à necessidade de decidir provisoriamente, de modo a evitar que a parte que requer a proteção provisória sofra um prejuízo grave e irreparável. Cabe a esta parte provar que, se aguardar pelo desfecho do processo principal, sofrerá um prejuízo dessa natureza. Para provar a existência de tal prejuízo grave e irreparável, não é necessário exigir que a ocorrência do prejuízo seja demonstrada com absoluta certeza. Basta que este seja previsível com um grau de probabilidade suficiente (Despacho de 17 de dezembro de 2018, Comissão/Polónia, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, n.º 60 e jurisprudência referida).

29 Em conformidade com esta jurisprudência, cabe sempre à parte que requer a adoção de uma medida provisória explicar e provar a probabilidade de ocorrência de um prejuízo grave e irreparável. A este respeito, o juiz das medidas provisórias deve dispor de indicações concretas e precisas, baseadas em provas documentais pormenorizadas que permitam analisar as consequências precisas que provavelmente resultariam da falta de medidas requeridas (v., neste sentido, Despacho da vice-presidente do Tribunal de Justiça de 13 de abril de 2021, Lituânia/Parlamento e Conselho, C-541/20 R, não publicado, EU:C:2021:264, n.ºs 19 e 20).

30 Por conseguinte, no caso em apreço, incumbe à Roménia provar que a aplicação da medida controvertida no período compreendido entre a assinatura do presente despacho e a prolação do acórdão que põe termo ao processo C-547/20 é suscetível de causar, de forma previsível e com um grau de probabilidade suficiente, um prejuízo grave e irreparável.

31 Resulta do pedido de medidas provisórias que este Estado-Membro invoca prejuízos decorrentes dos efeitos que a medida controvertida teria na situação económica e social na Roménia e no ambiente.

32 Tais prejuízos podem ser validamente invocados pela Roménia de modo que sejam decretadas medidas provisórias, visto que os Estados-Membros são responsáveis pelos interesses considerados gerais no plano nacional e podem garantir a sua defesa no âmbito de um processo de medidas provisórias (Despacho da vice-presidente do Tribunal de Justiça de 13 de abril de 2021, Lituânia/Parlamento e Conselho, C-541/20 R, não publicado, EU:C:2021:264, n.º 21).

33 Por conseguinte, há que determinar se as provas apresentadas pela Roménia permitem demonstrar, por um lado, que a ocorrência de um ou vários dos referidos prejuízos é previsível com um grau de probabilidade suficiente e, por outro, que esses prejuízos têm caráter grave e irreparável.

34 A este respeito, importa recordar que o processo de medidas provisórias não está concebido para comprovar a realidade de factos complexos e altamente controversos. O juiz das medidas provisórias não dispõe dos meios necessários para proceder a tais verificações e, em muitos casos, dificilmente conseguiria fazê-lo em tempo útil (Despacho de 20 de novembro de 2017, Comissão/Polónia, C-441/17 R, EU:C:2017:877, n.º 54).

Quanto aos efeitos económicos e sociais da medida controvertida

35 A título preliminar, há que constatar que os efeitos económicos e sociais da medida controvertida noutros Estados-Membros que não a Roménia, invocados pelos Estados-Membros que intervieram em apoio dos pedidos da recorrente, não bastam, no caso em apreço, para demonstrar o caráter previsível da ocorrência de um prejuízo grave e irreparável.

36 Por um lado, embora a República da Estónia e a República da Polónia invoquem os efeitos económicos e sociais da medida controvertida nos seus respetivos territórios, não apresentaram, no entanto, nenhum elemento de prova destinado a demonstrar a realidade desses efeitos.

37 Por outro lado, relativamente à República de Malta, o relatório apresentado por este Estado-Membro indica que a aplicação das medidas analisadas nesse relatório é suscetível de produzir efeitos no setor dos transportes que vão desde a criação de 51 novos postos de trabalho à extinção de 96 postos de trabalho. Do mesmo modo, a aplicação desta medida implicaria, no máximo, a cessação das atividades de 43 camiões.

38 Ora, estes efeitos, admitindo-os provados, não apresentam uma dimensão suficiente para que possam ser considerados um prejuízo grave e irreparável.

39 No que respeita à situação económica e social da Roménia, o aumento dos custos a que as transportadoras deste Estado-Membro estariam expostas em razão da aplicação da medida controvertida não constitui, enquanto tal, um prejuízo grave e irreparável.

40 Com efeito, os custos gerados constituem um prejuízo de ordem pecuniária que, salvo circunstâncias excecionais, não pode ser considerado irreparável, uma vez que, regra geral, a pessoa lesada pode ver restabelecida a situação anterior à ocorrência do prejuízo mediante compensação pecuniária (Despacho da vice-presidente do Tribunal de Justiça de 13 de abril de 2021, Lituânia/Parlamento e Conselho, C-541/20 R, não publicado, EU:C:2021:264, n.º 29).

41 Em contrapartida, para efeitos do presente processo, estes custos poderão ser considerados relevantes se se provar que revestem uma dimensão tal que implicariam necessariamente uma reestruturação do setor dos transportes na Roménia suscetível de causar, nesse Estado-Membro, um decréscimo significativo do produto interno bruto ou um aumento significativo da taxa de desemprego.

42 A este respeito, há que salientar, em primeiro lugar, que, com exceção das previsões relativas ao congestionamento dos pontos de passagem fronteiriços, os dados invocados pela Roménia para provar o caráter previsível do aumento dos custos a suportar pelas transportadoras romenas e da reestruturação do setor romeno dos transportes provêm do primeiro relatório.

43 Ora, a avaliação feita nesse relatório a respeito desses custos e dessa reestruturação baseia-se numa extrapolação com base em respostas a um inquérito fornecidas por 127 empresas romenas, sendo, no entanto, possível depreender do referido relatório que o setor do transporte rodoviário de mercadorias neste Estado-Membro é composto por 33 655 empresas, e que não se afirmou de modo algum no referido relatório que as empresas participantes no inquérito constituem uma amostra representativa deste setor.

44 Em segundo lugar, no que se refere, mais especificamente, aos custos adicionais a suportar pelas transportadoras romenas, resulta do primeiro relatório que o cálculo desses custos adicionais elaborado ao abrigo desse relatório assenta na hipótese de que todas as viagens realizadas pelas transportadoras romenas de forma a dar cumprimento à medida controvertida serão viagens sem carga.

45 Esta hipótese, que é determinante tanto para avaliar a perda de receita gerada com a aplicação desta medida, como para determinar os custos adicionais decorrentes dessa aplicação, não é, no entanto, justificada, uma vez que é pacífico que apenas parte das atuais viagens operadas pelas transportadoras romenas para a Roménia são efetivamente viagens sem carga.

46 Quanto aos custos decorrentes do congestionamento dos pontos de passagem fronteiriços, há que constatar, por um lado, que esses custos não foram avaliados com precisão pela Roménia e, por outro, que não é contestado que o alegado aumento do tempo de espera nesses pontos de passagem representaria, quando muito, uma fração limitada do tempo total do trajeto entre a Roménia e os Estados-Membros nos quais as transportadoras romenas realizam as suas atividades.

47 Em terceiro lugar, o mero facto de várias empresas do setor dos transportes romeno terem uma dimensão reduzida e uma rentabilidade limitada não basta para demonstrar que estas não estariam em condições de suportar aos custos associados à aplicação da medida controvertida e que seriam, por conseguinte, obrigadas a cessar a sua atividade, a dirigi-la para outros setores de atividade, ou ainda a estabelecer-se noutros Estados-Membros.

48 Com efeito, resulta dos n.os 42 a 46 do presente despacho que as provas apresentadas pela Roménia não permitem determinar a dimensão dos custos adicionais a que estariam expostas as transportadoras romenas devido à aplicação da medida controvertida.

49 Além disso, a Roménia não contestou a afirmação que consta do segundo relatório segundo a qual, mesmo integrando esses custos adicionais, as empresas dos Estados-Membros da Europa Oriental conservarão uma vantagem concorrencial no setor do transporte rodoviário de mercadorias.

50 Em quarto lugar, as previsões quantificadas apresentadas pela Roménia relativamente ao risco de cessação de atividades por parte das transportadoras romenas baseiam-se exclusivamente no primeiro relatório.

51 A este respeito, além das considerações que figuram no n.º 43 do presente despacho, importa, antes de mais, salientar que a Roménia fez uma leitura errada deste relatório ao afirmar que 55 % das empresas inquiridas para efeitos da elaboração do referido relatório consideram que terão de cessar as suas atividades nesse Estado-Membro. Com efeito, resulta do mesmo relatório que esta previsão se refere, na realidade, a 55 % das empresas romenas que oferecem serviços de cabotagem rodoviária e de tráfego terceiro noutros Estados-Membros, as quais representam 39 % do setor romeno do transporte internacional rodoviário de mercadorias sobre o qual incide o inquérito em causa.

52 Seguidamente, o primeiro relatório é expressamente apresentado como tendo por objetivo avaliar os efeitos da aplicação conjunta de uma série de normas relativas, nomeadamente, ao regresso regular dos condutores ao Estado-Membro de estabelecimento, às condições de trabalho e de descanso dos condutores, bem como ao exercício da cabotagem rodoviária. Assim, este relatório não permite determinar em que medida a evolução económica e social que descreve resulta da aplicação da medida controvertida e poderia ser evitada mediante a suspensão desta única medida.

53 Por último, embora o referido relatório demonstre que a aplicação das medidas analisadas conduzirá a uma profunda reestruturação do setor dos transportes romeno, o mesmo não indica o prazo no qual esta reestruturação terá lugar.

54 Em quinto lugar, importa sublinhar que resulta do segundo relatório que as consequências previsíveis da aplicação da medida controvertida no acesso ao emprego por parte dos condutores serão necessariamente limitadas, e tal devido à insuficiência do número de condutores disponíveis na União.

55 Decorre dos elementos acima expostos que as provas apresentadas pela Roménia não são suficientes para provar que os efeitos económicos e sociais da aplicação da medida controvertida são suscetíveis de causar, de forma previsível, um prejuízo grave e irreparável.

Quanto aos efeitos ambientais da medida controvertida

56 Afigura-se que, para provar a existência de um risco de ocorrência de um prejuízo de ordem ambiental, a Roménia alega a existência de um risco de aumento das emissões de certos gases que é demonstrado, relativamente a este Estado-Membro, por elementos que figuram no primeiro relatório e, relativamente a toda a União, pelos dados expostos no segundo relatório.

57 Quanto aos valores apresentados no primeiro relatório para provar o risco de ocorrência de um dano ambiental provocado pelas transportadoras romenas, há que salientar que estes apenas se referem às emissões de CO_2.

58 Além disso, as limitações metodológicas desse relatório, mencionadas nos n.º 45 e 52 do presente despacho, não permitem invocá-lo como fundamento na apreciação dos eventuais efeitos da medida controvertida sobre essas emissões.

59 Com efeito, por um lado, o referido relatório não contém nenhuma precisão quanto à contribuição previsível de cada uma das medidas analisadas para o aumento das emissões de CO_2 a que se refere. Por outro lado, relativamente aos efeitos da medida controvertida, este aumento resultaria da realização de um grande número de viagens sem carga. Ora, o referido aumento é calculado com base no pressuposto, sem justificação suficiente, de que todas as viagens realizadas pelas transportadoras romenas para dar cumprimento à medida controvertida serão viagens sem carga.

60 Quanto aos valores invocados pela Roménia para provar a existência do risco de ocorrência de um dano ambiental provocado pelas transportadoras de toda a União, há que constatar que este Estado-Membro se baseia, em larga medida, numa das situações previstas no segundo relatório, segundo a qual as empresas do setor dos transportes darão cumprimento à medida controvertida sem que haja uma reestruturação do setor.

61 Ora, vários dos elementos apresentados pela Roménia são contrários a uma concretização desta hipótese, que o Parlamento e o Conselho consideram, aliás, puramente teórica. Assim, de modo a provar o prejuízo de ordem económica e social que invoca, este Estado-Membro sustenta que o setor dos transportes deverá, caso a medida controvertida seja aplicada, ser objeto uma reestruturação profunda.

62 Importa ainda salientar que a avaliação do número de veículos que operam ciclos de transporte superiores a oito semanas, que é determinante para calcular as emissões adicionais que poderão decorrer da aplicação da medida controvertida, deriva de uma extrapolação feita com base nas declarações recolhidas no âmbito de um inquérito submetido a uma amostra de transportadoras, descrita no segundo relatório como insuficiente face à dimensão do mercado de transporte rodoviário internacional.

63 Nestas condições, embora não se possa excluir que a aplicação da medida controvertida é suscetível de causar um aumento das emissões de certos gases, os documentos apresentados pela Roménia não permitem avaliar com precisão o volume desse aumento.

64 No que respeita ao caráter grave e irreparável que o referido aumento poderia revestir, importa salientar que, como sublinham o Parlamento e o Conselho, as emissões de CO_2, de NO_x e de $PM_{2,5}$ são objeto de regulamentação específica do direito da União.

65 Assim, o Regulamento 2018/842 estabelece obrigações, que incumbem a cada Estado-Membro, relativas à limitação das emissões de gases com efeito de estufa, entre os quais figura o CO_2, ao passo que a Diretiva 2008/50 estabelece objetivos nacionais de redução da exposição às $PM_{2,5}$, bem como valores-limite de NO_x e $PM_{2,5}$.

66 Daqui resulta que, mesmo com base nos valores mais elevados avançados pela Roménia, a aplicação da medida controvertida apenas implicaria um aumento moderado das emissões de CO_2, NO_x e $PM_{2,5}$, cuja suscetibilidade de pôr em causa, a médio prazo, a salvaguarda da qualidade do ar e o combate ao aquecimento global não ficou demonstrada (v., por analogia, Despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 2 de outubro de 2003, Comissão/Áustria, C-320/03 R, EU:C:2003:543, n.º 98)

67 Quanto ao resto, os custos associados ao aumento das emissões de NO_x e de $PM_{2,5}$ a que se refere a Roménia não são suscetíveis de demonstrar, tendo em conta o seu montante em toda a União, o caráter grave do prejuízo alegado pela Roménia.

68 Por conseguinte, há que concluir que as provas apresentadas pela Roménia não são suficientes para demonstrar que os efeitos ambientais da aplicação da medida controvertida são suscetíveis de causar, de forma previsível, um prejuízo grave e irreparável.

69 Tendo em conta o acima exposto, afigura-se que a Roménia não demonstrou que a aplicação da medida controvertida no período compreendido entre a assinatura do presente despacho e a prolação do acórdão que põe termo ao processo C-547/20 é suscetível de causar, de forma previsível com um grau de probabilidade suficiente, um prejuízo grave e irreparável e, por conseguinte, que o requisito relativo à urgência está preenchido.

70 Tendo em conta o caráter cumulativo dos requisitos das medidas provisórias, há, por conseguinte, que indeferir o pedido de medidas provisórias, sem que seja necessário examinar os requisitos relativos ao *fumus boni juris* e à ponderação de interesses.

71 Em conformidade com o artigo 137.º do Regulamento de Processo, o Tribunal decidirá sobre as despesas no acórdão ou despacho que porá termo à instância.

Pelos fundamentos expostos, o vice-presidente do Tribunal de Justiça decide:

1) O pedido de medidas provisórias é indeferido.

2) Reserva-se para final a decisão quanto às despesas.

Assinaturas