Rättsfallssamlingen

BESLUT MEDDELAT AV DOMSTOLENS VICE ORDFÖRANDE

den 3 juni 2022*

”Interimistiskt förfarande – Artikel 263 FEUF – Talan om ogiltigförklaring av en unionsrättsakt – Artikel 278 FEUF – Ansökan om uppskov med verkställigheten av denna rättsakt – Transport – Förordning (EU) 2020/1055 – Skyldighet för ett företag att se till att dess fordon återvänder till etableringsmedlemsstaten – Situation som ställer krav på skyndsamhet – Försämring av en medlemsstats ekonomiska och sociala situation – Skada på miljön”

I mål C-547/20 R,

angående en ansökan om uppskov med verkställigheten enligt artikel 278 FEUF, som ingavs den 5 januari 2022,

Rumänien, företrädd av L.-E. Baţagoi, E. Gane, R.I. Haţieganu, L. Liţu och A. Rotăreanu, samtliga i egenskap av ombud,

sökande,

generaladvokat:

Republiken Estland, företrädd av N. Grünberg och M. Kriisa, båda i egenskap av ombud,

Republiken Lettland, företrädd av J. Davidoviča, K. Pommere och I. Romanovska, samtliga i egenskap av ombud,

Republiken Litauen, företrädd av K. Dieninis, R. Dzikovič och V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, samtliga i egenskap av ombud,

Republiken Malta, företrädd av A. Buhagiar, i egenskap av ombud, biträdd av D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

Republiken Polen, företrädd av B. Majczyna, i egenskap av ombud,

intervenienter,

mot

Europaparlamentet, företrätt av I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima och R. van de Westelaken, samtliga i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: rumänska.

Europeiska unionens råd, företrätt av A. Norberg, A. Vârnav och L. Vétillard, samtliga i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

Konungariket Danmark, företrätt av V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff och L. Teilgård, samtliga i egenskap av ombud,

Förbundsrepubliken Tyskland, företrädd av J. Möller och D. Klebs, båda i egenskap av ombud,

Republiken Grekland, företrädd av S. Chala, i egenskap av ombud,

Republiken Frankrike, företrädd av A.-L. Desjonquères, A. Ferrand och N. Vincent, samtliga i egenskap av ombud,

Republiken Italien, företrädd av G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av A. Lipari, procuratore dello Stato, och de G. Santini, avvocato dello Stato,

Storhertigdömet Luxemburg, företrätt av A. Germeaux, i egenskap av ombud,

Konungariket Nederländerna, företrätt av M.K. Bultermann och J. Langer, båda i egenskap av ombud,

Republiken Österrike, företrädd av A. Posch och J. Schmoll, båda i egenskap av ombud,

Konungariket Sverige, företrätt av H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev och O. Simonsson, samtliga i egenskap av ombud,

intervenienter,

meddelar

DOMSTOLENS VICE ORDFÖRANDE

efter att ha hört generaladvokaten M. Szpunar,

följande

Beslut

1 Rumänien har genom sin ansökan om interimistiska åtgärder yrkat att domstolen ska förordna om uppskov med verkställigheten av artikel 1 led 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn (EUT L 249, 2020, s. 17), i den del denna bestämmelse avser artikel 5.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 2009, s. 51).

2 Begäran har framställts efter det att denna medlemsstat den 23 oktober 2020, med stöd av artikel 263 FEUF, väckt talan om att förordning 2020/1055 delvis ska ogiltigförklaras, eller, i förekommande fall, helt ogiltigförklaras.

Tillämpliga bestämmelser

3 I artikel 1 led 3 i förordning 2020/1055 föreskrivs följande:

”Artikel 5 [i förordning nr 1071/2009] ska ersättas med följande:

…

1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 a ska företaget i etableringsmedlemsstaten

…

b) organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att fordon som företaget förfogar över och som används vid internationella transporter återvänder till ett av driftscentrumen i den medlemsstaten senast inom åtta veckor efter avfärden,

…”

Förfarandet vid domstolen och parternas yrkanden

4 Genom beslut av domstolens vice ordförande av den 1 februari 2022 tilläts Republiken Malta och Republiken Polen att intervenera till stöd för Rumäniens yrkanden.

5 Rumänien har yrkat att domstolen ska

– förordna om uppskov med verkställigheten av artikel 1 led 3 i förordning 2020/1055, i den del den avser artikel 5.1 b i förordning nr 1071/2009, och

– förplikta Europaparlamentet och Europeiska unionens råd att ersätta rättegångskostnaderna.

6 Parlamentet och rådet har yrkat att domstolen ska avslå ansökan om interimistiska åtgärder och förplikta Rumänien att ersätta rättegångskostnaderna.

Ansökan om interimistiska åtgärder

7 I artikel 160.3 i rättegångsreglerna föreskrivs att en ansökan om interimistiska åtgärder ska innehålla uppgifter om ”saken, de omständigheter som ställer krav på skyndsamhet och de grunder avseende faktiska och rättsliga omständigheter på vilka den begärda åtgärden omedelbart framstår som befogad”.

8 Interimistiska åtgärder kan således endast beviljas av domstolen om det har fastställts att beviljandet vid första påseende framstår som faktiskt och rättsligt befogat (*fumus boni juris*) och att åtgärderna ställer krav på skyndsamhet på så sätt att de – för att förhindra att den som ansöker om de interimistiska åtgärderna orsakas allvarlig och irreparabel skada – måste beviljas

och ha verkan redan innan målet har avgjorts i sak. Domstolen ska även i förekommande fall göra en avvägning mellan de föreliggande intressena. Dessa villkor är kumulativa, vilket innebär att det inte kan förordnas om interimistiska åtgärder när något av villkoren inte är uppfyllt (beslut av den 8 april 2020, kommissionen/Polen, C-791/19 R, EU:C:2020:277, punkt 51 och där angiven rättspraxis).

9 Vid prövningen av dessa villkor har domaren med behörighet att besluta om interimistiska åtgärder ett stort utrymme för skönsmässig bedömning och är fri att med hänsyn till de särskilda omständigheterna i det enskilda fallet avgöra på vilket sätt dessa olika villkor ska prövas samt i vilken ordning denna prövning ska ske, eftersom det inte finns någon bestämmelse i unionsrätten som föreskriver ett i förväg upprättat analysschema för bedömningen av om det är nödvändigt att fatta ett interimistiskt beslut (beslut av domstolens vice ordförande av den 16 juli 2021, Acer/Aquind, C-46/21 P-R, ej publicerat, EU:C:2021:633, punkt 16).

10 I förevarande fall ska kravet på skyndsamhet prövas först.

Argument

11 Rumänien har hävdat att tillämpningen av skyldigheten för ett företag att se till att dess fordon återvänder till etableringsmedlemsstaten, vilken föreskrivs i artikel 5.1 b i förordning nr 1071/2009, i dess lydelse enligt förordning 2020/1055 (nedan kallad den omtvistade åtgärden), kommer att medföra en allvarlig och irreparabel skada.

12 Rumänien har för det första gjort gällande att tillämpningen av den omtvistade åtgärden kommer att medföra att mer än hälften av de godstransportörer som är etablerade i denna medlemsstat försvinner.

13 Att denna ekonomiska utveckling var förutsebar framgår av en rapport som upprättades i oktober 2020 på begäran av en rumänsk branschorganisation inom vägtransport (nedan kallad den första rapporten).

14 De flesta godstransportörer som är etablerade i Rumänien är små och medelstora företag. Dessa är sårbara med hänsyn till deras ekonomiska situation, bland annat på grund av de små marginaler som kännetecknar sektorn för godstransporter på väg i Rumänien.

15 Tillämpningen av den omtvistade bestämmelsen skulle emellertid innebära en ökning av den sträcka som tillryggaläggs av rumänska fordon som är avsedda för internationell godstransport med i genomsnitt 9 800 km/år. Eftersom dessa ytterligare kilometer utförs av lastbilar utan last (nedan kallade tomkörningar), leder de varje år i Rumänien till en utebliven vinst på 524 miljoner euro samt ytterligare kostnader på 197 miljoner euro för inköp av bränsle och 150 miljoner euro för att betala vägavgifter. Andra ytterligare kostnader härrör från den ökade trafikbelastningen vid gränsövergångar utanför Schengenområdet, på grund av att antalet transporter som utförs av de rumänska transportföretagen ökar till följd av tillämpningen av den omtvistade åtgärden.

16 Hänsyn måste också tas till de kostnader, uppskattade till 1 233 miljoner euro per år för den rumänska transportsektorn, som uppstår till följd av tillämpningen av andra nya bestämmelser som gäller för transportsektorn, för vilka Rumänien inte har ansökt om uppskov med verkställigheten.

17 Slutligen uppskattade 55 procent av de företag som tillfrågades inför upprättandet av den första rapporten att de skulle bli tvungna att upphöra med sin verksamhet i Rumänien, vilket medför förluster för den rumänska ekonomin, vilka uppskattades till 3 miljarder euro per år, samt att 26 000 arbetstillfällen går förlorade i denna medlemsstat.

18 För det andra skulle den ökning av tomkörningar som skulle följa av tillämpningen av den omtvistade åtgärden kunna skada miljön och indirekt människors hälsa negativt.

19 Den första rapporten visar att de rumänska transportörernas ytterligare utsläpp uppskattas till 456 886 ton koldioxid (CO_2), det vill säga en ökning med 7,7 procent av utsläppen från den rumänska transportsektorn och en ökning med 2,4 procent av medlemsstatens totala utsläpp.

20 I en rapport som upprättades i februari 2021 på Europeiska kommissionens begäran (nedan kallad den andra rapporten) fastställdes vidare att tillämpningen av den omtvistade åtgärden, på unionsnivå, kommer att leda till utsläpp av ytterligare 2,9 miljoner ton koldioxid, mellan 107 och 619 ton kväveoxid (NO_x) och mellan 38 och 221 ton fina partiklar ($PM_{2,5}$). Kostnaderna för denna luftförorening uppskattas till 25,9 miljoner euro.

21 Republiken Estland, Republiken Malta och Republiken Polen har anslutit sig till Rumäniens argument avseende risken för miljöskador, ekonomiska skador och sociala skador. Republiken Malta har i detta avseende hänvisat till en rapport om situationen i denna medlemsstat som upprättades i november 2020.

22 Parlamentet och rådet har anfört att Rumänien inte har visat att en allvarlig och irreparabel skada riskerar att inträffa innan den slutliga domen i mål C-547/20 meddelas, för det fall att den omtvistade åtgärden fortsätter att tillämpas.

23 För det första är de kostnader som uppkommer till följd av tillämpningen av den omtvistade åtgärden inte irreparabla, och de är övervärderade på grund av att ingen hänsyn tas till att gällande unionslagstiftning föreskriver en skyldighet att installera driftscentrumet i etableringsmedlemsstaten.

24 Rumänien har dessutom inte visat att de rumänska företagens eventuella förluster av marknadsandelar är varaktiga, med hänsyn till transportsektorns särdrag som framgår av den andra rapporten. Det är dessutom osannolikt att lastbilsförare skulle förlora sin anställning, eftersom det finns en stor brist på sådana förare i unionen.

25 Parlamentet och rådet har för det andra kritiserat den metod som tillämpades vid utarbetandet av den första och den andra rapporten, som Rumänien har åberopat, bland annat på grund av att dessa rapporter grundar sig på orealistiska antaganden, särskilt vad gäller tomkörningarnas omfattning, och hävdat att rapporterna bygger på extrapoleringar på grundval av uppgifter från föga representativa stickprov. Rumänien har dessutom gjort en felaktig tolkning av flera av de uppskattningar som presenterats i dessa rapporter.

26 För det tredje är uppskattningarna av den påstådda skadan på miljön föga tillförlitliga och delvis motsägelsefulla, samtidigt som de kostnader som görs gällande inte är betydande. Rumänien har dessutom inte beaktat den omständigheten att medlemsstaterna har skyldigheter i fråga om utsläpp av koldioxid enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av

förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 156, 2018, s. 26) och koncentrationer av kväveoxid och fina partiklar i luften, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EUT L 152, 2008, s. 1).

27 Parlamentet har tillagt att eftersom förordning 2020/1055 antogs för nästan två år sedan, har de berörda företagen redan börjat anpassa sig. Parlamentet menar att förevarande ansökan om interimistiska åtgärder således ingavs för sent för att göra det möjligt att undvika att den omtvistade åtgärden får verkningar.

Bedömning

28 Av domstolens fasta praxis följer att ändamålet med ett interimistiskt förfarande är att säkerställa att det kommande slutliga avgörandet får full verkan, i syfte att undvika luckor i det rättsskydd som domstolen ska tillhandahålla. För att uppnå detta mål ska frågan huruvida omständigheterna ställer krav på skyndsamhet bedömas mot bakgrund av om det är nödvändigt att fatta ett interimistiskt beslut för att undvika att den som ansöker om den interimistiska åtgärden orsakas allvarlig och irreparabel skada. Det ankommer på denna part att styrka att denne inte kan avvakta utgången av målet rörande huvudsaken utan att lida sådan skada. För att styrka en sådan allvarlig och irreparabel skada krävs det inte att det styrks att skadan kommer att inträffa med full säkerhet, utan det räcker att skadan kan förutses med en tillräcklig grad av sannolikhet (beslut av den 17 december 2018, kommissionen/Polen, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, punkt 60 och där angiven rättspraxis).

29 Enligt denna rättspraxis ankommer det alltid på den part som ansöker om en interimistisk åtgärd att förklara och visa att det är sannolikt att en allvarlig och irreparabel skada skulle uppkomma. Domaren med behörighet att besluta om interimistiska åtgärder måste härvidlag ha tillgång till konkreta och precisa uppgifter, vilka stöds av detaljerade handlingar som gör det möjligt att undersöka exakt vilka konsekvenser som sannolikt skulle bli följden av att de begärda åtgärderna inte vidtas (se, för ett liknande resonemang, beslut av domstolens vice ordförande av den 13 april 2021, Litauen/parlamentet och rådet, C-541/20 R, ej publicerat, EU:C:2021:264, punkterna 19 och 20).

30 Det ankommer således i förevarande fall på Rumänien att visa att tillämpningen av den omtvistade åtgärden under perioden mellan undertecknandet av förevarande beslut och avkunnandet av den slutliga domen i mål C-547/20, på ett sätt som är förutsebart och med en tillräcklig grad av sannolikhet, kan medföra en allvarlig och irreparabel skada.

31 Det framgår av ansökan om interimistiska åtgärder att denna medlemsstat har åberopat skador till följd av den omtvistade åtgärdens inverkan på den ekonomiska och sociala situationen i Rumänien och på miljön.

32 Rumänien kan med giltig verkan åberopa dessa olika skador som motiv för interimistiska åtgärder, eftersom medlemsstaterna är ansvariga för intressen som anses vara allmänna på det nationella planet och de kan försvara dem i ett interimistiskt förfarande (beslut av domstolens vice ordförande av den 13 april 2021, Litauen/parlamentet och rådet, C-541/20 R, ej publicerat, EU:C:2021:264, punkt 21).

33 Det ska följaktligen fastställas huruvida den bevisning som Rumänien har lagt fram gör det möjligt att fastställa dels att uppkomsten av en eller flera av dessa skador är förutsebar med en tillräcklig grad av sannolikhet, dels att fastställa att samma skada är allvarlig och irreparabel.

34 Det ska i detta hänseende erinras om att förfarandet för interimistiska åtgärder inte är utformat för att fastställa komplicerade och mycket kontroversiella omständigheter. Domaren med behörighet att besluta om interimistiska åtgärder förfogar inte över nödvändiga medel för att utföra de nödvändiga kontrollerna, och i många fall är det svårt att genomföra dem i tid (beslut av den 20 november 2017, kommissionen/Polen, C-441/17 R, EU:C:2017:877, punkt 54).

De ekonomiska och sociala effekterna av den omtvistade bestämmelsen

35 Det konstateras inledningsvis att de ekonomiska och sociala effekterna av den omtvistade åtgärden i andra medlemsstater än Rumänien, vilka har åberopats av såväl denna medlemsstat som av de medlemsstater som intervenerat till stöd för Rumäniens yrkanden, i förevarande fall inte räcker för att styrka att det föreligger en förutsebar risk för en allvarlig och irreparabel skada.

36 Även om Republiken Estland och Republiken Polen har hänvisat till de ekonomiska och sociala verkningarna av den omtvistade åtgärden på deras respektive territorier, har de inte lagt fram någon bevisning för att styrka dessa effekter.

37 Vad vidare gäller Republiken Malta, framgår det av den rapport som denna medlemsstat har ingett att tillämpningen av de åtgärder som avses i rapporten kan påverka transportsektorn på så sätt att 96 arbetstillfällen går förlorade i stället för att 51 nya arbetstillfällen skapas. En sådan tillämpning skulle dessutom på sin höjd innebära att verksamheten upphör vad avser 43 lastbilar.

38 Sådana verkningar, om de antas vara bevisade, är emellertid inte tillräckligt omfattande för att de ska anses utgöra en allvarlig och irreparabel skada.

39 När det gäller Rumäniens ekonomiska och sociala situation utgör den kostnadsökning som transportföretagen i denna medlemsstat skulle drabbas av till följd av tillämpningen av den omtvistade åtgärden inte i sig en allvarlig och irreparabel skada.

40 Dessa kostnader utgör nämligen en ekonomisk skada som, förutom i undantagsfall, inte kan anses vara irreparabel, eftersom en ekonomisk ersättning i regel kan medföra att den skadelidande åter försätts i den situation som rådde innan skadan uppkom (beslut av domstolens vice ordförande av den 13 april 2021, Litauen/parlamentet och rådet, C-541/20 R, ej publicerat, EU:C:2021:264, punkt 29).

41 Däremot skulle dessa kostnader vara relevanta för förevarande förfarande om det hade fastställts att de är av sådan omfattning att de med nödvändighet framtvingar en omstrukturering av transportsektorn i Rumänien som i denna medlemsstat kan medföra en betydande minskning av bruttonationalprodukten eller en avsevärd ökning av arbetslösheten.

42 Det ska i detta hänseende för det första påpekas att med undantag för uppskattningarna rörande trafikbelastningen vid gränsövergångarna så kommer de uppgifter som Rumänien har angett för att visa att de rumänska transportföretagens kostnadsökningar och omstruktureringen av den rumänska transportsektorn var förutsebara från den första rapporten.

43 Bedömningen i denna rapport av dessa kostnader och denna omstrukturering grundar sig emellertid på en extrapolering av de svar som 127 rumänska företag lämnat i en undersökning, trots att det framgår av nämnda rapport att sektorn för godstransport på väg i denna medlemsstat omfattar 33 655 företag och att det inte på något sätt har gjorts gällande i samma rapport att de företag som deltog i undersökningen utgör ett representativt urval inom denna sektor.

44 Vad för det andra mer specifikt gäller de merkostnader som de rumänska transportörerna kommer att drabbas av, framgår det av den första rapporten att beräkningen av dessa merkostnader i denna rapport grundar sig på antagandet att samtliga transporter som genomförs av de rumänska transportföretagen för att rätta sig efter den omtvistade åtgärden är tomkörningar.

45 Detta antagande, som är avgörande för bedömningen av såväl den uteblivna vinst som tillämpningen av denna åtgärd ger upphov till som för att fastställa de ytterligare kostnader som följer av denna tillämpning, är emellertid inte motiverat, trots att det är ostridigt att endast en del av de rumänska transportföretagens resor till Rumänien för närvarande är tomkörningar.

46 När det gäller de kostnader som följer av trafikbelastningen vid gränsövergångar konstateras dels att Rumänien inte har uppskattat dessa kostnader exakt, dels att det inte har bestritts att den påstådda ökningen av väntetiden vid dessa gränsövergångar på sin höjd motsvarar en begränsad del av den sammanlagda tiden för resan mellan Rumänien och de medlemsstater där de rumänska transportföretagen genomför sina uppdrag.

47 För det tredje räcker enbart den omständigheten att många företag i den rumänska transportsektorn är av mindre storlek inte för att visa att dessa företag inte skulle kunna bära de kostnader som följer av tillämpningen av den omtvistade åtgärden och att de således skulle tvingas att upphöra med sin verksamhet, att omdirigera den till andra verksamhetsområden eller etablera sig i andra medlemsstater.

48 Det framgår nämligen av punkterna 42–46 i förevarande beslut att den bevisning som Rumänien har lagt fram inte gör det möjligt att fastställa omfattningen av de merkostnader som de rumänska transportföretagen skulle drabbas av till följd av tillämpningen av den omtvistade åtgärden.

49 Rumänien har dessutom inte bestritt påståendet i den andra rapporten att företagen i Östeuropa, även om dessa merkostnader inbegrips, kommer att behålla en konkurrensfördel inom sektorn för godstransporter på väg.

50 För det fjärde grundar sig Rumäniens beräkningar av risken för att rumänska transportörer upphör med sin verksamhet uteslutande på den första rapporten.

51 I detta hänseende ska det, utöver övervägandena i punkt 43 i förevarande beslut, till att börja med påpekas att Rumänien har gjort en felaktig tolkning av nämnda rapport genom att hävda att 55 procent av de företag som tillfrågades i samband med upprättandet av rapporten anser att de måste upphöra med sin verksamhet i denna medlemsstat. Det framgår nämligen av samma rapport att denna uppskattning i själva verket avser 55 procent av de rumänska företag som erbjuder cabotagetjänster och gränsöverskridande trafik i andra medlemsstater, vilka motsvarar 39 procent av den rumänska sektorn för internationell godstransport på väg som omfattas av den aktuella undersökningen.

52 Vidare presenteras denna rapport uttryckligen som en bedömning av effekterna av en kombinerad tillämpning av en rad regler om bland annat hur förare regelbundet måste återvända till etableringsmedlemsstaten, förarnas arbets- och viloförhållanden samt utövandet av cabotagetrafik. Av denna anledning är det inte möjligt att utifrån nämnda rapport avgöra i vilken utsträckning den ekonomiska och sociala utveckling som beskrivs däri kan anses ha samband med tillämpningen av den omtvistade åtgärden och huruvida denna utveckling skulle kunna undvikas redan genom att denna enda åtgärd suspenderas.

53 Även om det är riktigt att det i nämnda rapport anges att tillämpningen av de åtgärder som avses i rapporten kommer att leda till en djupgående omstrukturering av den rumänska transportsektorn, anges det inte i rapporten inom vilken tidsram denna omstrukturering kan antas äga rum.

54 För det femte ska det understrykas att det framgår av den andra rapporten att de förutsebara negativa konsekvenserna för förarnas möjlighet att behålla sina anställningar till följd av tillämpningen av den omtvistade åtgärden med nödvändighet kommer att vara begränsade, eftersom det finns ett otillräckligt antal förare inom unionen.

55 Av det ovan anförda följer att den bevisning som Rumänien har lagt fram inte är tillräcklig för att styrka att de ekonomiska och sociala effekterna av tillämpningen av den omtvistade åtgärden, på ett förutsebart sätt, kan medföra en allvarlig och irreparabel skada.

Den omtvistade åtgärdens miljöeffekter

56 Rumänien har, i syfte att visa att det föreligger en risk för att en miljöskada uppkommer, gjort gällande att det föreligger en risk för att utsläppen av vissa gaser ökar, vilket framgår av uppgifter i den första rapporten och, i hela unionen, vilket påstås framgå av de uppgifter som anges i den andra rapporten.

57 När det gäller de sifferuppgifter som lagts fram i den första rapporten för att visa att det finns en risk för att de rumänska transportföretagen kommer att skada miljön, ska det påpekas att dessa endast avser utsläppen av koldioxid.

58 De metodbegränsningar som kringgärdar denna rapport, och som nämns i punkterna 45 och 52 i förevarande beslut, gör att det inte heller är möjligt att grunda sig på denna rapport för att bedöma de eventuella effekterna av den omtvistade åtgärden på dessa utsläpp.

59 Rapporten innehåller nämligen inga närmare uppgifter om hur var och en av de åtgärder som avses i rapporten kan förväntas bidra till den ökning av utsläppen av koldioxid som nämns i rapporten. Vad vidare rör verkningarna av den omtvistade åtgärden förutsätts denna ökning följa av att man tvingas göra ett stort antal tomkörningar. Nämnda höjning beräknas emellertid genom att det utan tillräcklig motivering förutsätts att samtliga transporter som genomförs av de rumänska transportföretagen för att rätta sig efter den omtvistade åtgärden är tomkörningar.

60 Vad gäller de siffror som Rumänien har åberopat för att visa att det finns en risk för att transportföretagen i hela unionen kommer att skada miljön, konstateras att denna medlemsstat till stor del stöder sig på ett av de antaganden som anges i den andra rapporten, nämligen att företagen inom transportsektorn kommer att rätta sig efter den omtvistade åtgärden utan att denna sektor omstruktureras.

61 Vissa av de omständigheter som Rumänien har anfört talar emot att denna hypotes kommer att förverkligas, vilket parlamentet och rådet för övrigt anser vara en rent teoretisk utveckling. Denna medlemsstat har, för att styrka den ekonomiska och sociala skada som den har hävdat, särskilt gjort gällande att transportsektorn kommer att bli föremål för en betydande omstrukturering om den omtvistade åtgärden tillämpas.

62 Det ska vidare påpekas att bedömningen av antalet fordon som används för transportuppdrag som överstiger åtta veckor, vilken är avgörande för att beräkna de ytterligare utsläpp som kan bli följden av att den omtvistade åtgärden tillämpas, bygger på en extrapolering av de uppgifter som inhämtats inom ramen för en undersökning hos ett urval av transportörer som i den andra rapporten beskrivs som otillräckligt med hänsyn till storleken på marknaden för internationell vägtransport.

63 Även om det inte kan uteslutas att tillämpningen av den omtvistade åtgärden kan öka utsläppen av vissa gaser, är det under dessa omständigheter inte möjligt att utifrån de handlingar som Rumänien har ingett exakt uppskatta omfattningen av denna ökning.

64 Vad gäller den allvarliga och irreparabla karaktären av nämnda ökning ska det påpekas, såsom parlamentet och rådet har understrukit, att utsläppen av koldioxid, kväveoxid och fina partiklar är föremål för särskilda unionsrättsliga bestämmelser.

65 I förordning 2018/842 fastställs skyldigheter för varje medlemsstat vad gäller begränsning av utsläpp av växthusgaser, däribland koldioxid, medan direktiv 2008/50 föreskriver nationella mål för begränsning av exponering för fina partiklar samt gränsvärden för kväveoxid och fina partiklar.

66 Av detta följer att även om man utgår från de högsta siffror som Rumänien har lagt fram, innebär tillämpningen av den omtvistade åtgärden endast en måttlig ökning av utsläppen av koldioxid, kväveoxid och fina partiklar. Det har inte visats att denna ökning på medellång sikt skulle kunna äventyra bevarandet av luftkvaliteten och kampen mot den globala uppvärmningen (se, analogt, beslut av domstolens ordförande av den 2 oktober 2003, kommissionen/Österrike, C-320/03 R, EU:C:2003:543, punkt 98).

67 För övrigt kan de kostnader som följer av den ökning av utsläppen av kväveoxid och fina partiklar som Rumänien har hänvisat till, med avseende på deras belopp för hela unionen, inte visa att den skada som Rumänien påstår sig ha lidit är allvarlig.

68 Det kan följaktligen konstateras att den bevisning som Rumänien har lagt fram inte är tillräcklig för att styrka att de miljömässiga effekterna av tillämpningen av den omtvistade åtgärden på ett förutsebart sätt kan medföra en allvarlig och irreparabel skada.

69 Mot bakgrund av det ovan anförda framgår att Rumänien inte har styrkt att tillämpningen av den omtvistade åtgärden, under perioden mellan undertecknandet av förevarande beslut och avkunnandet av den slutliga domen i mål C-547/20, kan medföra en allvarlig och irreparabel skada som är förutsebar med en tillräcklig grad av sannolikhet och att kravet på skyndsamhet således är uppfyllt.

70 Med hänsyn till att villkoren för att bevilja interimistiska åtgärder är kumulativa ska ansökan om interimistiska åtgärder avslås utan att det är nödvändigt att ta ställning till huruvida villkoren avseende *fumus boni juris* och avseende intresseavvägningen är uppfyllda.

71 Enligt artikel 137 i rättegångsreglerna ska beslut om rättegångskostnader meddelas i den slutliga domen eller i det beslut genom vilket förfarandet avslutas.

Mot denna bakgrund beslutar domstolens vice ordförande följande:

1) Ansökan om interimistiska åtgärder avslås.

2) Frågan om rättegångskostnader anstår.

Underskrifter