Sammlung der Rechtsprechung

BESCHLUSS DES VIZEPRÄSIDENTEN DES GERICHTSHOFS

3. Juni 2022 *

„Vorläufiger Rechtsschutz – Art. 263 AEUV – Klage auf Nichtigerklärung einer Handlung der Union – Art. 278 AEUV – Antrag auf Aussetzung der Durchführung dieser Handlung – Verkehr – Verordnung (EU) 2020/1055 – Verpflichtung eines Unternehmens, seine Fahrzeuge in den Mitgliedstaat seiner Niederlassung zurückkehren zu lassen – Dringlichkeit – Verschlechterung der wirtschaftlichen und sozialen Lage eines Mitgliedstaats – Umweltschädigung“

In der Rechtssache C-547/20 R

betreffend einen Antrag auf Aussetzung der Durchführung gemäß Art. 278 AEUV, eingereicht am 5. Januar 2022,

Rumänien, vertreten durch L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Lițu und A. Rotăreanu als Bevollmächtigte,

Antragsteller,

unterstützt durch

Republik Estland, vertreten durch N. Grünberg und M. Kriisa als Bevollmächtigte,

Republik Lettland, vertreten durch J. Davidoviča, K. Pommere und I. Romanovska als Bevollmächtigte,

Republik Litauen, vertreten durch K. Dieninis, R. Dzikovič und V. Kazlauskaitė-Švenčionienė als Bevollmächtigte,

Republik Malta, vertreten durch A. Buhagiar als Bevollmächtigten im Beistand von D. Sarmiento Ramírez-Escudero, Abogado,

Republik Polen, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,

Streithelferinnen,

gegen

Europäisches Parlament, vertreten durch I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima und R. van de Westelaken als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Rumänisch.

Rat der Europäischen Union, vertreten durch A. Norberg, A. Vârnav und L. Vétillard als Bevollmächtigte,

Antragsgegner,

unterstützt durch

Königreich Dänemark, vertreten durch V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff und L. Teilgård als Bevollmächtigte,

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch J. Möller und D. Klebs als Bevollmächtigte,

Hellenische Republik, vertreten durch S. Chala als Bevollmächtigte,

Französische Republik, vertreten durch A.-L. Desjonquères, A. Ferrand und N. Vincent als Bevollmächtigte,

Italienische Republik, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von A. Lipari, Procuratore dello Stato, und von G. Santini, Avvocato dello Stato,

Großherzogtum Luxemburg, vertreten durch A. Germeaux als Bevollmächtigten,

Königreich der Niederlande, vertreten durch K. Bultermann und J. Langer als Bevollmächtigte,

Republik Österreich, vertreten durch A. Posch und J. Schmoll als Bevollmächtigte,

Königreich Schweden, vertreten durch H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev und O. Simonsson als Bevollmächtigte,

Streithelfer,

erlässt

DER VIZEPRÄSIDENT DES GERICHTSHOFS

nach Anhörung des Generalanwalts M. Szpunar

folgenden

Beschluss

1 Mit seinem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz begehrt Rumänien die Aussetzung der Durchführung von Art. 1 Nr. 3 der Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor (ABl. 2020, L 249, S. 17), soweit er Art. 5 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. 2009, L 300, S. 51) erlässt.

2 Dieser Antrag wurde gestellt, nachdem dieser Mitgliedstaat am 23. Oktober 2020 eine Klage nach Art. 263 AEUV auf teilweise oder gegebenenfalls vollständige Nichtigerklärung der Verordnung 2020/1055 erhoben hatte.

Rechtlicher Rahmen

3 Art. 1 Nr. 3 der Verordnung 2020/1055 bestimmt:

„Artikel 5 [der Verordnung Nr. 1071/2009] erhält folgende Fassung:

…

(1) Um die Anforderung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a zu erfüllen, muss ein Unternehmen im Niederlassungsmitgliedstaat

…

b) die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen und in der grenzüberschreitenden Beförderung eingesetzt werden, spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zu einer der Betriebsstätten in diesem Mitgliedstaat zurückkehren;

…“

Verfahren vor dem Gerichtshof und Anträge der Parteien

4 Mit Entscheidungen vom 1. Februar 2022 hat der Vizepräsident des Gerichtshofs die Republik Malta und die Republik Polen als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge Rumäniens zugelassen.

5 Rumänien beantragt,

– die Durchführung von Art. 1 Nr. 3 der Verordnung 2020/1055 auszusetzen, soweit er Art. 5 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 erlässt, sowie

– dem Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union die Kosten aufzuerlegen.

6 Das Parlament und der Rat beantragen, den Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz zurückzuweisen und Rumänien die Kosten aufzuerlegen.

Zum Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz

7 Nach Art. 160 Abs. 3 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs müssen Anträge auf vorläufigen Rechtsschutz „den Streitgegenstand bezeichnen und die Umstände, aus denen sich die Dringlichkeit ergibt, sowie die den Erlass der beantragten einstweiligen Anordnung dem ersten Anschein nach rechtfertigenden Sach- und Rechtsgründe anführen“.

8 Eine einstweilige Anordnung kann folglich von dem für die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zuständigen Richter nur getroffen werden, wenn die Notwendigkeit der Anordnung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht glaubhaft gemacht wurde *(fumus boni iuris)* und wenn sie in dem Sinne dringend ist, dass sie zur Verhinderung eines schweren und nicht wiedergutzumachenden Schadens für die Interessen des Antragstellers bereits vor der Entscheidung zur Hauptsache erlassen werden und ihre Wirkungen entfalten muss. Der für die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zuständige Richter nimmt gegebenenfalls auch eine Abwägung der widerstreitenden Interessen vor. Diese Voraussetzungen bestehen kumulativ, so dass der Antrag auf einstweilige Anordnungen zurückzuweisen ist, sofern es an einer von ihnen fehlt (Beschluss vom 8. April 2020, Kommission/Polen, C-791/19 R, EU:C:2020:277, Rn. 51 und die dort angeführte Rechtsprechung).

9 Bei der Prüfung dieser Voraussetzungen verfügt der für die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zuständige Richter über ein weites Ermessen; er kann im Hinblick auf die Besonderheiten des Einzelfalls die Art und Weise, in der diese verschiedenen Voraussetzungen zu prüfen sind, sowie die Reihenfolge dieser Prüfung frei bestimmen, da keine Vorschrift des Unionsrechts ihm ein feststehendes Prüfungsschema für die Beurteilung der Erforderlichkeit einer vorläufigen Entscheidung vorschreibt (Beschluss der Vizepräsidentin des Gerichtshofs vom 16. Juli 2021, ACER/Aquind, C-46/21 P-R, nicht veröffentlicht, EU:C:2021:633, Rn. 16).

10 Im vorliegenden Fall ist zunächst die Voraussetzung der Dringlichkeit zu prüfen.

Vorbringen

11 Rumänien macht geltend, die Anwendung der in Art. 5 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 1071/2009 in der durch die Verordnung 2020/1055 geänderten Fassung vorgesehenen Verpflichtung eines Unternehmens, seine Fahrzeuge in den Mitgliedstaat seiner Niederlassung zurückkehren zu lassen (im Folgenden: streitige Maßnahme), werde einen schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden verursachen.

12 Erstens würde die Anwendung der streitigen Maßnahme dazu führen, dass mehr als die Hälfte der in diesem Mitgliedstaat ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen verschwänden.

13 Die Vorhersehbarkeit dieser wirtschaftlichen Entwicklung werde durch einen Bericht belegt, der im Oktober 2020 im Auftrag eines rumänischen Berufsverbandes der Kraftverkehrsunternehmer erstellt worden sei (im Folgenden: erster Bericht).

14 Die meisten in Rumänien ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen seien kleine und mittlere Unternehmen. Diese seien in Anbetracht ihrer finanziellen Situation insbesondere aufgrund der geringen Gewinnspannen, die für den Güterkraftverkehrssektor in Rumänien charakteristisch seien, gefährdet.

15 Die Anwendung der streitigen Maßnahme würde bedeuten, dass die von rumänischen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Güterverkehr zurückgelegten Strecken um durchschnittlich 9 800 Kilometer pro Jahr zunähmen. Da diese zusätzlichen Fahrten von Lastkraftwagen ohne Ladung (im Folgenden: Leerfahrten) durchgeführt würden, würden sie in Rumänien jährlich zu Einnahmeausfällen in Höhe von 524 Mio. Euro sowie zu zusätzlichen Kosten in Höhe von 197 Mio. Euro für den Erwerb von Kraftstoff und 150 Mio. Euro für die Entrichtung von Straßenbenutzungsgebühren führen. Weitere zusätzliche Kosten würden sich aus der durch

die Zunahme der Fahrten rumänischer Transportunternehmen infolge der Anwendung der streitigen Maßnahme bedingten verstärkten Überlastung der Grenzübergangsstellen außerhalb des Schengen-Raums ergeben.

16 Darüber hinaus müssten die auf 1,233 Mrd. Euro pro Jahr geschätzten Kosten für den rumänischen Transportsektor berücksichtigt werden, die sich aus der Anwendung anderer neuer Vorschriften für diesen Sektor ergäben, für die Rumänien keinen Antrag auf Aussetzung der Durchführung gestellt habe.

17 Schließlich nähmen 55 % der für den ersten Bericht befragten Unternehmen an, dass sie ihre Geschäftstätigkeit in Rumänien einstellen müssten, was für die rumänische Wirtschaft Verluste von schätzungsweise drei Mrd. Euro pro Jahr und den Abbau von 26 000 Arbeitsplätzen in diesem Mitgliedstaat zur Folge hätte.

18 Zweitens wäre die Zunahme von Leerfahrten, die sich aus der Anwendung der streitigen Maßnahme ergeben würde, geeignet, die Umwelt und mittelbar die menschliche Gesundheit zu schädigen.

19 Zum einen zeige der erste Bericht, dass sich die zusätzlichen Emissionen der rumänischen Transportunternehmen auf schätzungsweise 456 886 Tonnen Kohlendioxid (CO_2) beliefen, was einem Anstieg der Emissionen des rumänischen Transportsektors um 7,7 % und der Gesamtemissionen dieses Mitgliedstaats um 2,4 % entspräche.

20 Zum anderen zeige ein im Februar 2021 auf Ersuchen der Europäischen Kommission vorgelegter Bericht (im Folgenden: zweiter Bericht), dass die Anwendung der streitigen Maßnahme auf Ebene der gesamten Europäischen Union zu Emissionen von 2,9 Mio. Tonnen CO_2, 107 bis 619 Tonnen Stickoxiden (NO_x) und 38 bis 221 Tonnen Feinstaub ($PM_{2,5}$) führen würde. Die Kosten dieser Luftverschmutzung würden auf 25,9 Mio. Euro geschätzt.

21 Die Republik Estland, die Republik Malta und die Republik Polen unterstützen das Vorbringen Rumäniens zur Gefahr des Eintretens von Schäden in den Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Soziales. Die Republik Malta bezieht sich in diesem Zusammenhang auf einen im November 2020 vorgelegten Bericht über die Situation in diesem Mitgliedstaat.

22 Das Parlament und der Rat tragen vor, Rumänien habe nicht nachgewiesen, dass bei Anwendung der streitigen Maßnahme vor der Verkündung des das Verfahren beendenden Urteils in der Rechtssache C-547/20 ein schwerer und nicht wiedergutzumachender Schaden drohe.

23 Erstens seien die durch die Anwendung der streitigen Maßnahme verursachten Kosten nicht irreparabel und seien zu hoch bemessen, da nicht berücksichtigt worden sei, dass das geltende Unionsrecht eine Verpflichtung zur Einrichtung der Hauptbetriebsstätte im Niederlassungsmitgliedstaat vorsehe.

24 Darüber hinaus habe Rumänien nicht nachweisen können, dass die etwaigen Marktanteilsverluste der rumänischen Unternehmen angesichts der sich aus dem zweiten Bericht ergebenden Merkmale des Transportsektors von Dauer wären. Zudem sei es unwahrscheinlich, dass Lkw-Fahrer ihren Arbeitsplatz verlören, da in der Union ein erheblicher Mangel an solchen Fahrern bestehe.

25 Zweitens beanstanden das Parlament und der Rat die bei der Ausarbeitung des von Rumänien angeführten ersten und zweiten Berichts angewandte Methodik, unter anderem weil diese Berichte auf unrealistischen Annahmen beruhten, insbesondere in Bezug auf das Volumen der Leerfahrten und die den Unternehmen, die verschiedene Arten von Dienstleistungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr erbrächten, entstehenden Kosten, und weil sie Extrapolationen auf der Grundlage von Daten enthielten, die aus wenig repräsentativen Stichproben gewonnen worden seien. Darüber hinaus habe Rumänien mehrere der in den Berichten enthaltenen Schätzungen falsch interpretiert.

26 Drittens seien die Schätzungen hinsichtlich der angeblichen Umweltschädigung unzuverlässig und teilweise widersprüchlich, und die geltend gemachten Kosten seien nicht signifikant. Außerdem habe Rumänien nicht berücksichtigt, dass die Mitgliedstaaten Verpflichtungen in Bezug auf CO_2-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. 2018, L 156, S. 26) und in Bezug auf Konzentrationen von NO_x und von $PM_{2,5}$ in der Luft gemäß der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. 2008, L 152, S. 1) unterlägen.

27 Das Parlament fügt hinzu, dass die betroffenen Unternehmen bereits mit der Anpassung begonnen hätten, da die Verordnung 2020/1055 vor fast zwei Jahren verabschiedet worden sei, und dass der vorliegende Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz daher zu spät eingereicht worden sei, um zu verhindern, dass die streitige Maßnahme ihre Wirkung entfalte.

Würdigung

28 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs besteht der Zweck des Verfahrens des vorläufigen Rechtsschutzes darin, die volle Wirksamkeit der künftigen Endentscheidung zu gewährleisten, um eine Lücke in dem vom Gerichtshof gewährten Rechtsschutz zu verhindern. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Dringlichkeit im Hinblick darauf zu beurteilen, ob eine einstweilige Anordnung erforderlich ist, um den Eintritt eines schweren und nicht wiedergutzumachenden Schadens bei der Partei, die den vorläufigen Rechtsschutz beantragt, zu verhindern. Dieser Partei obliegt der Nachweis, dass sie den Ausgang des Verfahrens zur Hauptsache nicht abwarten kann, ohne dass ihr derartiger Schaden entstünde. Für den Nachweis des Bestehens eines solchen schweren und nicht wiedergutzumachenden Schadens braucht sein Eintritt nicht mit absoluter Sicherheit nachgewiesen zu werden. Es genügt, dass seine Entstehung mit einem hinreichenden Grad von Wahrscheinlichkeit vorhersehbar ist (Beschluss vom 17. Dezember 2018, Kommission/Polen, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, Rn. 60 und die dort angeführte Rechtsprechung).

29 Nach dieser Rechtsprechung obliegt es immer der Partei, die den Erlass einer einstweiligen Anordnung beantragt, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines schweren und nicht wiedergutzumachenden Schadens darzulegen und zu beweisen. Insoweit muss der für die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zuständige Richter über konkrete und genaue Angaben verfügen, die durch detaillierte Unterlagen belegt sind, die die genauen Auswirkungen zu prüfen erlauben, die ohne die beantragten Maßnahmen wahrscheinlich einträten (vgl. in diesem Sinne Beschluss der Vizepräsidentin des Gerichtshofs vom 13. April 2021, Litauen/Parlament und Rat, C-541/20 R, nicht veröffentlicht, EU:C:2021:264, Rn. 19 und 20).

30 Im vorliegenden Fall obliegt es daher Rumänien, nachzuweisen, dass die Anwendung der streitigen Maßnahme in dem Zeitraum zwischen der Unterzeichnung des vorliegenden Beschlusses und der Verkündung des das Verfahren beendenden Urteils in der Rechtssache C-547/20 geeignet ist, in einer mit hinreichender Wahrscheinlichkeit vorhersehbaren Weise einen schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden zu verursachen.

31 Aus dem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz geht hervor, dass dieser Mitgliedstaat Schäden geltend macht, die sich aus den Auswirkungen der streitigen Maßnahme auf die wirtschaftliche und soziale Lage in Rumänien sowie auf die Umwelt ergäben.

32 Rumänien kann sich auf diese verschiedenen Beeinträchtigungen berufen, um den Erlass einstweiliger Anordnungen zu erwirken, da die Mitgliedstaaten die Interessen zu vertreten haben, die auf nationaler Ebene als allgemeine Interessen gelten, und deren Verteidigung sie im Rahmen eines Verfahrens des vorläufigen Rechtsschutzes sicherstellen können (Beschluss der Vizepräsidentin des Gerichtshofs vom 13. April 2021, Litauen/Parlament und Rat, C-541/20 R, nicht veröffentlicht, EU:C:2021:264, Rn. 21).

33 Daher ist zu prüfen, ob die von Rumänien vorgelegten Beweise den Nachweis ermöglichen, dass zum einen der Eintritt eines oder mehrerer dieser Schäden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit vorhersehbar ist und dass es sich zum anderen dabei um schwere und nicht wiedergutzumachende Schäden handelt.

34 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass das Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nicht dafür geschaffen ist, das tatsächliche Vorliegen von komplexen und in hohem Maß kontroversen Tatumständen nachzuweisen. Der für die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zuständige Richter verfügt nicht über die Mittel, die notwendig sind, um die erforderlichen Überprüfungen vorzunehmen, und wäre in einer Vielzahl von Fällen nur unter Schwierigkeiten in der Lage, dies in angemessener Zeit zu tun (Beschluss vom 20. November 2017, Kommission/Polen, C-441/17 R, EU:C:2017:877, Rn. 54).

Zu den wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der streitigen Maßnahme

35 Zunächst ist festzustellen, dass die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der streitigen Maßnahme in anderen Mitgliedstaaten als Rumänien, auf die sich die zur Unterstützung der Anträge des Antragstellers beigetretenen Mitgliedstaaten berufen haben, im vorliegenden Fall nicht ausreichen können, um die Vorhersehbarkeit des Eintritts eines schweren und nicht wiedergutzumachenden Schadens zu belegen.

36 Zum einen verweisen die Republik Estland und die Republik Polen zwar auf die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der streitigen Maßnahme in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet, legen aber keine Beweise vor, die das tatsächliche Vorliegen dieser Auswirkungen belegen könnten.

37 Was zum anderen die Republik Malta betrifft, so ist dem von diesem Mitgliedstaat vorgelegten Bericht zu entnehmen, dass die Anwendung der in diesem Bericht genannten Maßnahmen möglicherweise Auswirkungen auf den Transportsektor haben wird, die von der Schaffung von 51 neuen Arbeitsplätzen bis zum Abbau von 96 Arbeitsplätzen reichen. Darüber hinaus würde diese Anwendung höchstens eine Einstellung von Tätigkeiten betreffend 43 Lastkraftwagen bedeuten.

38 Solche Auswirkungen – unterstellt, sie wären erwiesen – hätten jedoch nicht das erforderliche Ausmaß, um als schwerer und nicht wiedergutzumachender Schaden angesehen zu werden.

39 Was die wirtschaftliche und soziale Lage Rumäniens betrifft, so stellt der Kostenanstieg, dem die Transportunternehmen dieses Mitgliedstaats aufgrund der Anwendung der streitigen Maßnahme ausgesetzt wären, als solcher keinen schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden dar.

40 Die so entstehenden Kosten würden nämlich einen finanziellen Schaden darstellen, der, abgesehen von außergewöhnlichen Situationen, nicht als irreparabel anzusehen ist, da in der Regel ein Ersatz in Geld den Geschädigten wieder in die Lage versetzen kann, in der er sich vor Eintritt des Schadens befand (Beschluss der Vizepräsidentin des Gerichtshofs vom 13. April 2021, Litauen/Parlament und Rat, C-541/20 R, nicht veröffentlicht, EU:C:2021:264, Rn. 29).

41 Dagegen wären diese Kosten für die Zwecke des vorliegenden Verfahrens relevant, wenn nachgewiesen würde, dass sie so hoch sind, dass sie zwangsläufig eine Umstrukturierung des Transportsektors in Rumänien nach sich ziehen würden, die in diesem Mitgliedstaat zu einem erheblichen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts oder einem spürbaren Anstieg der Arbeitslosenquote führen würde.

42 Insoweit ist erstens festzustellen, dass mit Ausnahme der Schätzungen zur Überlastung der Grenzübergangsstellen die Daten, die Rumänien zur Feststellung der Vorhersehbarkeit des Kostenanstiegs für die rumänischen Transportunternehmen und der Umstrukturierung des rumänischen Transportsektors anführt, dem ersten Bericht entnommen sind.

43 Die in diesem Bericht vorgenommene Bewertung dieser Kosten und dieser Umstrukturierung beruht auf einer Extrapolation der Antworten von 127 rumänischen Unternehmen auf eine Umfrage, während aus dem Bericht hervorgeht, dass der Güterkraftverkehrssektor in diesem Mitgliedstaat 33 655 Unternehmen umfasst, und in dem Bericht in keiner Weise vorgebracht wird, dass die an der Umfrage beteiligten Unternehmen eine für diesen Sektor repräsentative Stichprobe darstellten.

44 Zweitens ergibt sich, was speziell die Mehrkosten für die rumänischen Transportunternehmen angeht, aus dem ersten Bericht, dass die darin vorgenommene Berechnung dieser Mehrkosten auf der Annahme beruht, dass alle Fahrten, die von den rumänischen Transportunternehmen durchgeführt würden, um der streitigen Maßnahme nachzukommen, Leerfahrten sind.

45 Diese Annahme, die sowohl für die Bewertung des durch die Anwendung dieser Maßnahme verursachten Gewinnausfalls als auch für die Ermittlung der durch diese Anwendung entstehenden zusätzlichen Kosten ausschlaggebend ist, wird jedoch nicht begründet, obwohl feststeht, dass nur ein Teil der derzeitigen Fahrten rumänischer Transportunternehmen nach Rumänien tatsächlich Leerfahrten sind.

46 Zu den Kosten, die sich aus der Überlastung der Grenzübergangsstellen ergeben, ist festzustellen, dass zum einen diese Kosten von Rumänien nicht genau bemessen werden und zum anderen nicht bestritten wird, dass die behauptete Erhöhung der Wartezeit an diesen Grenzübergangsstellen allenfalls einen geringen Bruchteil der gesamten Fahrzeit zwischen Rumänien und den Mitgliedstaaten, in denen die rumänischen Transportunternehmen ihre Tätigkeiten ausüben, ausmachen würde.

47 Drittens reicht der bloße Umstand, dass es sich bei vielen Unternehmen des rumänischen Transportsektors um kleine Unternehmen handelt, und sie eine geringe Rentabilität aufweisen, nicht aus, um zu belegen, dass sie nicht in der Lage wären, die mit der Anwendung der streitigen Maßnahme verbundenen Kosten zu tragen, und sie daher gezwungen wären, ihre Tätigkeit einzustellen, sie auf andere Geschäftsbereiche auszurichten oder sich in anderen Mitgliedstaaten niederzulassen.

48 Aus den Rn. 42 bis 46 des vorliegenden Beschlusses geht nämlich hervor, dass die von Rumänien vorgelegten Beweise es nicht erlauben, das Ausmaß der Mehrkosten zu bestimmen, denen die rumänischen Transportunternehmen aufgrund der Anwendung der streitigen Maßnahme ausgesetzt wären.

49 Darüber hinaus hat Rumänien der im zweiten Bericht enthaltenen Aussage nicht widersprochen, dass die Unternehmen in den osteuropäischen Mitgliedstaaten auch unter Einbeziehung dieser Mehrkosten weiterhin einen Wettbewerbsvorteil im Güterkraftverkehrssektor haben würden.

50 Viertens basieren die von Rumänien vorgelegten bezifferten Schätzungen des Risikos der Einstellung der Geschäftstätigkeiten rumänischer Transportunternehmen ausschließlich auf dem ersten Bericht.

51 Insoweit ist über die in Rn. 43 des vorliegenden Beschlusses angestellten Erwägungen hinaus zunächst darauf hinzuweisen, dass Rumänien diesen Bericht falsch interpretiert, wenn es ausführt, 55 % der für die Erstellung dieses Berichts befragten Unternehmen schätzten, dass sie ihre Tätigkeiten in diesem Mitgliedstaat einstellen müssten. Aus dem Bericht geht vielmehr hervor, dass diese Schätzung in Wirklichkeit 55 % der rumänischen Unternehmen betrifft, die Kabotagedienste und Dienste im Dreiländerverkehr (Crosstrade) in anderen Mitgliedstaaten anbieten, die 39 % des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrssektors Rumäniens ausmachen, auf den sich die fragliche Untersuchung bezieht.

52 Sodann wird der erste Bericht ausdrücklich dahin präsentiert, dass er die Auswirkungen der kombinierten Anwendung einer Reihe von Vorschriften bewertet, die namentlich die regelmäßige Rückkehr der Fahrer in den Niederlassungsmitgliedstaat, die Arbeits- und Ruhebedingungen der Fahrer sowie die Durchführung der Kabotage betreffen. Daher lässt sich anhand dieses Berichts nicht feststellen, inwieweit davon ausgegangen wird, dass die in ihm beschriebenen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen auf die Anwendung der streitigen Maßnahme zurückzuführen sind und im Falle der Aussetzung allein dieser Maßnahme vermieden werden könnten.

53 Schließlich wird in diesem Bericht zwar dargelegt, dass die Anwendung der in ihm angesprochenen Maßnahmen zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung des rumänischen Transportsektors führen wird, doch wird nicht angegeben, in welchem Zeitraum diese Umstrukturierung stattfinden soll.

54 Fünftens ist hervorzuheben, dass ausweislich des zweiten Berichts die vorhersehbaren Folgen der Anwendung der streitigen Maßnahme für die Beschäftigungsmöglichkeiten für Fahrer zwangsläufig gering sein werden, da in der Union nicht genügend Fahrer zur Verfügung stehen.

55 Nach alledem reichen die von Rumänien vorgelegten Beweise nicht aus, um zu belegen, dass die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Anwendung der streitigen Maßnahme in vorhersehbarer Weise zu einem schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden führen können.

Zu den Umweltauswirkungen der streitigen Maßnahme

56 Um die Gefahr des Eintretens eines Umweltschadens nachzuweisen, macht Rumänien offenkundig die Gefahr einer Zunahme der Emissionen bestimmter Gase geltend, die für diesen Mitgliedstaat durch die im ersten Bericht enthaltenen Angaben und für die gesamte Union durch die im zweiten Bericht aufgeführten Daten belegt werde.

57 Hinsichtlich der Zahlen, die im ersten Bericht angeführt werden, um die Gefahr einer Umweltschädigung durch die rumänischen Transportunternehmen zu belegen, ist darauf hinzuweisen, dass sich diese nur auf CO_2-Emissionen beziehen.

58 Darüber hinaus erlauben es die in den Rn. 45 und 52 des vorliegenden Beschlusses genannten methodologischen Grenzen dieses Berichts nicht, sich auf diesen Bericht zu stützen, um die möglichen Auswirkungen der streitigen Maßnahme auf diese Emissionen zu beurteilen.

59 Zum einen enthält der Bericht nämlich keine näheren Angaben zum voraussichtlichen Beitrag der einzelnen in ihm aufgeführten Maßnahmen zum Anstieg der CO_2-Emissionen, auf den er sich bezieht. Zum anderen wird in Bezug auf die Auswirkungen der streitigen Maßnahme davon ausgegangen, dass sich dieser Anstieg aus der Durchführung einer großen Zahl von Leerfahrten ergibt. Dieser Anstieg wird jedoch berechnet, indem ohne ausreichende Begründung angenommen wird, dass alle Fahrten, die von den rumänischen Transportunternehmen durchgeführt werden, um die streitige Maßnahme einzuhalten, Leerfahrten sind.

60 Was die Zahlen betrifft, die Rumänien anführt, um die Gefahr einer Umweltschädigung durch die Transportunternehmen der gesamten Union zu belegen, ist festzustellen, dass sich dieser Mitgliedstaat weitgehend auf eine der im zweiten Bericht aufgestellten Hypothesen stützt, wonach die Unternehmen des Transportsektors die streitige Maßnahme einhalten werden, ohne dass es in diesem Sektor zu einer Umstrukturierung kommt.

61 Einige der von Rumänien vorgebrachten Gesichtspunkte sprechen jedoch gegen die Verwirklichung dieser Hypothese, die im Übrigen vom Parlament und vom Rat als rein theoretisch betrachtet wird. Insbesondere trägt dieser Mitgliedstaat, um den von ihm geltend gemachten Schaden wirtschaftlicher und sozialer Art nachzuweisen, vor, dass der Transportsektor im Fall der Anwendung der streitigen Maßnahme eine erhebliche Umstrukturierung erfahren werde.

62 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die für die Berechnung der zusätzlichen Emissionen, die sich aus der Anwendung der streitigen Maßnahme ergeben können, ausschlaggebende Einschätzung der Zahl der in Transportzyklen von mehr als acht Wochen eingesetzten Fahrzeuge von einer Extrapolation von Aussagen herrührt, die im Rahmen einer Umfrage unter einer Stichprobe von Transportunternehmen gesammelt wurden, die im zweiten Bericht als im Hinblick auf die Größe des Marktes für grenzüberschreitenden Kraftverkehr unzureichend beschrieben wurde.

63 Unter diesen Umständen ist zwar nicht auszuschließen, dass die Anwendung der streitigen Maßnahme die Emissionen bestimmter Gase erhöhen könnte, doch lassen die von Rumänien vorgelegten Dokumente keine genaue Einschätzung des Umfangs dieser Erhöhung zu.

64 Hinsichtlich des schweren und nicht wiedergutzumachenden Charakters, den die genannte Erhöhung haben könnte, ist darauf hinzuweisen, dass, wie das Parlament und der Rat betonen, die Emissionen von CO_2, NO_x und $PM_{2,5}$ Gegenstand spezifischer Unionsregelungen sind.

65 So stellt die Verordnung 2018/842 Verpflichtungen für jeden Mitgliedstaat zur Begrenzung der Emissionen von Treibhausgasen, zu denen auch CO_2 gehört, auf; die Richtlinie 2008/50 sieht nationale Ziele für die Verringerung der $PM_{2,5}$-Exposition sowie Grenzwerte für NO_x und $PM_{2,5}$ vor.

66 Daraus folgt, dass die Anwendung der streitigen Maßnahme, selbst wenn man die höchsten von Rumänien vorgelegten Zahlen zugrunde legt, nur einen mäßigen Anstieg der Emissionen von CO_2, NO_x und $PM_{2,5}$ bedeuten würde, für den nicht nachgewiesen ist, dass er geeignet wäre, auf mittlere Sicht den Schutz der Luftqualität und die Bekämpfung der globalen Erwärmung in Frage zu stellen (vgl. entsprechend Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofs vom 2. Oktober 2003, Kommission/Österreich, C-320/03 R, EU:C:2003:543, Rn. 98).

67 Im Übrigen können die von Rumänien angeführten, sich aus dem Anstieg der NO_x- und $PM_{2,5}$-Emissionen ergebenden Kosten angesichts ihrer Höhe für die gesamte Union nicht die Schwere des von Rumänien geltend gemachten Schadens belegen.

68 Daher ist festzustellen, dass die von Rumänien vorgelegten Beweise nicht ausreichen, um nachzuweisen, dass die Umweltauswirkungen der Anwendung der streitigen Maßnahme in vorhersehbarer Weise zu einem schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden führen können.

69 Nach alledem hat Rumänien offenkundig nicht nachgewiesen, dass die Anwendung der streitigen Maßnahme in dem Zeitraum zwischen der Unterzeichnung des vorliegenden Beschlusses und der Verkündung des das Verfahren beendenden Urteils in der Rechtssache C-547/20 geeignet ist, in einer mit hinreichender Wahrscheinlichkeit vorhersehbaren Weise einen schweren und nicht wiedergutzumachenden Schaden zu verursachen, und dass daher die Voraussetzung der Dringlichkeit erfüllt ist.

70 Angesichts des kumulativen Charakters der Voraussetzungen für den Erlass einstweiliger Anordnungen ist daher der Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz zurückzuweisen, ohne dass die Voraussetzungen betreffend den *fumus boni iuris* und die Interessenabwägung zu prüfen wären.

71 Nach Art. 137 der Verfahrensordnung wird über die Kosten im Endurteil oder in dem das Verfahren beendenden Beschluss entschieden.

Aus diesen Gründen hat der Vizepräsident des Gerichtshofs beschlossen:

1. Der Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz wird zurückgewiesen.

2. Die Kostenentscheidung bleibt vorbehalten.

Unterschriften