TIESAS PRIEKŠSĒDĒTĀJA VIETNIEKA RĪKOJUMS

2022. gada 3. jūnijā *

Pagaidu noregulējums – LESD 263. pants – Prasība par Savienības tiesību akta atcelšanu – LESD 278. pants – Pieteikums par šā tiesību akta piemērošanas apturēšanu – Transports – Regula (ES) 2020/1055 – Uzņēmuma pienākums nodrošināt tā transportlīdzekļu atgriešanos dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību – Steidzamība – Dalībvalsts ekonomiskā un sociālā stāvokļa pasliktināšanās – Vides apdraudējums

Lietā C-547/20 R

par pieteikumu apturēt tiesību akta piemērošanu saskaņā ar LESD 278. pantu, kas iesniegts 2022. gada 5. janvārī,

Rumānija, ko pārstāv *L.-E. Baţagoi*, *E. Gane*, *R. I. Haţieganu*, *L. Liţu* un *A. Rotăreanu*, pārstāves,

prasītāja,

ko atbalsta:

Igaunijas Republika, ko pārstāv *N. Grünberg* un *M. Kriisa*, pārstāves,

Latvijas Republika, ko pārstāv J. Davidoviča, K. Pommere un I. Romanovska, pārstāves,

Lietuvas Republika, ko pārstāv *K. Dieninis*, *R. Dzikovič* un *V. Kazlauskaitė-Švenčionienė*, pārstāvji,

Maltas Republika, ko pārstāv *A. Buhagiar*, pārstāvis, kam palīdz *D. Sarmiento Ramírez-Escudero*, *abogado*,

Polijas Republika, ko pārstāv *B. Majczyna*, pārstāvis,

personas, kas iestājušās lietā,

pret

Eiropas Parlamentu, ko pārstāv *I. Anagnostopoulou*, *C. Ionescu Dima* un *R. van de Westelaken*, pārstāvji,

Eiropas Savienības Padomi, ko pārstāv *A. Norberg*, *A. Vârnav* un *L. Vétillard*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – rumāņu.

atbildētāji,

ko atbalsta:

Dānijas Karaliste, ko pārstāv *V. Pasternak Jørgensen*, *M. Søndahl Wolff* un *L. Teilgård*, pārstāves,

Vācijas Federatīvā Republika, ko pārstāv *J. Möller* un *D. Klebs*, pārstāvji,

Grieķijas Republika, ko pārstāv *S. Chala*, pārstāve,

Francijas Republika, ko pārstāv *A.-L. Desjonquères*, *A. Ferrand* un *N. Vincent*, pārstāvji,

Itālijas Republika, ko pārstāv *G. Palmieri*, pārstāve, kam palīdz *A. Lipari*, *procuratore dello Stato*, un *G. Santini*, *avvocato dello Stato*,

Luksemburgas Lielhercogiste, ko pārstāv *A. Germeaux*, pārstāvis,

Nīderlandes Karaliste, ko pārstāv *M. K. Bultermann* un *J. Langer*, pārstāvji,

Austrijas Republika, ko pārstāv *A. Posch* un *J. Schmoll*, pārstāvji,

Zviedrijas Karaliste, ko pārstāv *H. Eklinder*, *C. Meyer-Seitz*, *A. Runeskjöld*, *M. Salborn Hodgson*, *R. Shahsavan Eriksson*, *H. Shev* un *O. Simonsson*, pārstāvji,

personas, kas iestājušās lietā,

TIESAS PRIEKŠSĒDĒTĀJA VIETNIEKS

pēc ģenerāladvokāta M. Špunara [*M. Szpunar*] uzklausīšanas

izdod šo rīkojumu.

Rīkojums

1 Pieteikumā par pagaidu noregulējumu Rumānija lūdz Tiesu uzdot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1055 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē (OV 2020, L 249, 17. lpp.), 1. panta 3. punkta piemērošanas apturēšanu, ciktāl ar to tiek ieviests Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1071/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK (OV 2009, L 300, 51. lpp.), 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts.

2 Šis lūgums tika iesniegts pēc tam, kad šī dalībvalsts 2020. gada 23. oktobrī saskaņā ar LESD 263. pantu cēla prasību par Regulas 2020/1055 daļēju vai – attiecīgā gadījumā – pilnīgu atcelšanu.

Atbilstošās tiesību normas

3 Regulas 2020/1055 1. panta 3. punktā ir noteikts:

"[Regulas Nr. 1071/2009] 5. pantu aizstāj ar šādu:

[..]

1. Lai izpildītu 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā izvirzīto prasību, uzņēmumam dalībvalstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, ir jāatbilst šādiem nosacījumiem:

[..]

b) tas organizē sava autoparka darbību tā, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kas ir uzņēmuma rīcībā un tiek izmantoti starptautiskos pārvadājumos, atgrieztos vienā no saimnieciskās darbības centriem, kas atrodas minētajā dalībvalstī, vismaz astoņu nedēļu laikā pēc izbraukšanas no tā;

[..]."

Tiesvedība Tiesā un lietas dalībnieku prasījumi

4 Ar Tiesas priekšsēdētāja vietnieka 2022. gada 1. februāra lēmumiem Maltas Republikai un Polijas Republikai tika atļauts iestāties lietā Rumānijas prasījumu atbalstam.

5 Rumānijas prasījumi Tiesai ir šādi:

– uzdot Regulas 2020/1055 1. panta 3. punkta, ciktāl ar to tiek ieviests Regulas Nr. 1071/2009 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts, piemērošanas apturēšanu un

– piespriest Eiropas Parlamentam un Eiropas Savienības Padomei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

6 Parlaments un Padome lūdz Tiesu noraidīt pieteikumu par pagaidu noregulējumu un piespriest Rumānijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Par pagaidu noregulējuma pieteikumu

7 Tiesas Reglamenta 160. panta 3. punktā ir noteikts, ka pieteikumos par pagaidu noregulējumu norāda "strīda priekšmetu, apstākļus, kas nosaka steidzamību, kā arī faktiskos un tiesību pamatus, kuri sākotnēji šķietami pamato prasītos pagaidu pasākumus".

8 Tādējādi pagaidu noregulējuma tiesnesis var noteikt pagaidu pasākumu tikai tad, ja tiek konstatēts, ka pastāv faktiskie un tiesību apstākļi, kas pirmšķietami pamato tā noteikšanu (*fumus boni juris*), un ka tas ir steidzams tādā nozīmē, ka, lai nepieļautu būtisku un neatgriezenisku kaitējumu pieteikuma iesniedzēja interesēm, tas ir jānosaka un tā sekām jāiestājas, pirms tiek pieņemts nolēmums par lietas būtību. Pagaidu noregulējuma tiesnesis vajadzības gadījumā arī

izsver iesaistītās intereses. Šie nosacījumi ir kumulatīvi, tādēļ lūgums noteikt pagaidu pasākumus ir jānoraida, ja nav izpildīts kāds no šiem nosacījumiem (rīkojums, 2020. gada 8. aprīlis, Komisija/Polija, C-791/19 R, EU:C:2020:277, 51. punkts un tajā minētā judikatūra).

9 Pārbaudot minētos nosacījumus, pagaidu noregulējuma tiesnesim ir plaša novērtējuma brīvība un viņš, ņemot vērā lietas īpatnības, var brīvi noteikt, kādā veidā ir jāpārbauda šie dažādie nosacījumi, kā arī šīs pārbaudes secību, jo neviena Savienības tiesību norma neliek viņam izmantot iepriekš noteiktu vērtēšanas shēmu, lai novērtētu nepieciešamību pieņemt pagaidu nolēmumu (Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojums, 2021. gada 16. jūlijs, *ACER/Aquind*, C-46/21 P-R, nav publicēts, EU:C:2021:633, 16. punkts).

10 Šajā gadījumā vispirms ir jāpārbauda nosacījums par steidzamību.

Argumenti

11 Rumānija apgalvo, ka Regulas Nr. 1071/2009, kas grozīta ar Regulu 2020/1055, 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā (turpmāk tekstā – "strīdīgais pasākums") paredzētā pienākuma uzņēmumam nodrošināt savu transportlīdzekļu atgriešanos valstī, kurā tas veic uzņēmējdarbību, piemērošana radīs būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

12 Pirmkārt, Rumānija apgalvo, ka strīdīgā pasākuma piemērošana izraisīs vairāk nekā puses šajā dalībvalstī reģistrēto preču pārvadātāju likvidāciju.

13 Šādas ekonomiskas attīstības paredzamību pierādot pēc Rumānijas autotransporta darbinieku apvienības pasūtījuma 2020. gada oktobrī sniegts ziņojums (turpmāk tekstā – "pirmais ziņojums").

14 Lielākā daļa Rumānijā reģistrēto preču autopārvadātāju esot mazie un vidējie uzņēmumi. Tie esot mazaizsargāti finansiālās situācijas dēļ, it īpaši tādēļ, ka Rumānijas preču autopārvadājumu nozari raksturojot neliela peļņa.

15 Strīdīgā pasākuma piemērošana izraisītu Rumānijas starptautiskajiem preču pārvadājumiem izmantoto transportlīdzekļu veikto distanču palielināšanos vidēji par 9800 kilometriem gadā. Tā kā šie papildu reisi tiktu veikti ar kravas automašīnām bez kravas (turpmāk tekstā – "reisi bez kravas"), tie ik gadu Rumānijā radītu 524 miljonus EUR negūtās peļņas, kā arī papildu izmaksas: 197 miljonus EUR degvielas iegādei un 150 miljonus EUR ceļa nodokļa nomaksai. Citas papildu izmaksas radītu pārslodze robežšķērsošanas punktos ārpus Šengenas zonas, jo strīdīgā pasākuma piemērošanas dēļ palielinātos Rumānijas pārvadātāju veikto reisu skaits.

16 Turklāt būtu jāņem vērā izmaksas, kas Rumānijas transporta nozarei lēstas 1233 miljonu EUR apmērā gadā, kuras rada citi jaunie noteikumi transporta nozarē, bet kuru piemērošanas apturēšanu Rumānija nav lūgusi.

17 Visbeidzot, gatavojot pirmo ziņojumu, 55 % aptaujāto uzņēmumu lēsa, ka tiem būs jāizbeidz darbība Rumānijā, un tas radītu Rumānijas ekonomikai zaudējumus 3 miljardu EUR apmērā gadā un 26 000 darbavietu likvidāciju šajā dalībvalstī.

18 Otrkārt, reisu bez kravas skaita palielināšanās, ko izraisītu strīdīgā pasākuma piemērošana, radītu apdraudējumu videi un netieši cilvēku veselībai.

19 Pirmām kārtām, pirmais ziņojums parādot, ka aplēstās Rumānijas pārvadātāju papildu emisijas ir 456 886 tonnas oglekļa dioksīda (CO_2), proti, par 7,7 % palielinot Rumānijas transporta nozares emisijas un par 2,4 % palielinot šīs dalībvalsts emisijas kopumā.

20 Otrām kārtām, pēc Eiropas Komisijas pasūtījuma 2021. gada februārī sniegtajā ziņojumā (turpmāk tekstā – "otrais ziņojums") ir minēts, ka visas Eiropas Savienības mērogā strīdīgā pasākuma piemērošana radīs 2,9 miljonus tonnu CO_2 emisiju, 107 līdz 619 tonnu slāpekļa dioksīda (NO_x) emisiju un 38 līdz 221 tonnas sīko daļiņu ($PM_{2,5}$) emisiju. Šā piesārņojuma izmaksas esot novērtētas 25,9 miljonu EUR apmērā.

21 Igaunijas Republika, Maltas Republika un Polijas Republika atbalsta Rumānijas argumentus attiecībā uz vides, ekonomiskā un sociālā kaitējuma rašanās risku. Šajā ziņā Maltas Republika atsaucas uz 2020. gada novembrī sniegtu ziņojumu par šīs dalībvalsts stāvokli.

22 Parlaments un Padome apgalvo, ka Rumānija nav pierādījusi, ka tad, ja strīdīgais pasākums tiks piemērots, pastāv būtiska un neatgriezeniska kaitējuma rašanās risks pirms galīgā sprieduma pasludināšanas lietā C-547/20.

23 Pirmkārt, strīdīgā pasākuma piemērošanas radītās izmaksas neesot neatgriezeniskas un esot pārvērtētas, jo neesot ņemts vērā spēkā esošajos Savienības tiesību aktos noteiktais pienākums izveidot saimnieciskās darbības centru dalībvalstī, kurā veic uzņēmējdarbību.

24 Turklāt Rumānija neesot spējusi pierādīt, ka iespējamā Rumānijas uzņēmumu tirgus daļu zaudēšana būtu ilgstoša, ņemot vērā transporta nozares raksturojumu, kas izriet no otrā ziņojuma. Pie tam esot maz ticams, ka smago kravu pārvadātāji palikšot bez darba, jo Savienībā pastāvot ievērojams šādu vadītāju trūkums.

25 Otrkārt, Parlaments un Padome kritizē izvēlēto metodoloģiju, kas izmantota, izstrādājot pirmo un otro Rumānijas minēto ziņojumu, ciktāl tie tostarp balstās uz nereāliem pieņēmumiem, it īpaši attiecībā uz reisu bez kravas apjomu, kā arī izmaksām, kas jāsedz uzņēmumiem, kuri sniedz dažādus pakalpojumus preču starptautisko pārvadājumu jomā, un ietver ekstrapolāciju, kas veikta, balstoties uz datiem no nereprezentatīviem piemēriem. Turklāt Rumānija esot kļūdaini interpretējusi vairākus šajos ziņojumos veiktus aprēķinus.

26 Treškārt, aplēses par apgalvoto kaitējumu videi esot neuzticamas un daļēji pretrunīgas, savukārt minētās izmaksas esot nenozīmīgas. Turklāt Rumānija neesot ņēmusi vērā, ka dalībvalstīm ir pienākumi CO_2 emisiju jomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV 2018, L 156, 26. lpp.), kā arī NO_x un $PM_{2,5}$ koncentrācijas gaisā jomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/50/EK (2008. gada 21. maijs) par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai (OV 2008, L 152, 1. lpp.).

27 Parlaments piebilst, ka, tā kā Regula 2020/1055 pieņemta jau pirms gandrīz diviem gadiem, attiecīgie uzņēmumi jau esot sākuši pielāgoties un šis pieteikums par pagaidu noregulējumu līdz ar to esot iesniegts novēloti, lai izvairītos no strīdīgā pasākuma radītajām sekām.

Vērtējums

28 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru pagaidu noregulējuma tiesvedības mērķis ir nodrošināt topošā galīgā nolēmuma pilnīgu iedarbību, lai izvairītos no nepilnībām Tiesas nodrošinātajā tiesību aizsardzībā. Tieši šī mērķa sasniegšanai ir jāizvērtē steidzamība attiecībā pret nepieciešamību pieņemt pagaidu lēmumu, lai izvairītos no tā, ka lietas dalībniekam, kas lūdz pagaidu noregulējumu, rodas būtisks un neatgriezenisks kaitējums. Šim lietas dalībniekam ir jāpierāda, ka tas nevar gaidīt tiesvedības iznākumu par prasību pēc būtības, neciešot būtisku un neatgriezenisku kaitējumu. Lai noteiktu šāda būtiska un neatgriezeniska kaitējuma esamību, nav nepieciešams, lai kaitējuma rašanās tiktu pilnīgi droši pierādīta. Ir pietiekami, ja tā ir paredzama ar pietiekamu iespējamību (rīkojums, 2018. gada 17. decembris, Komisija/Polija, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, 60. punkts un tajā minētā judikatūra).

29 Saskaņā ar šo judikatūru tai tiesvedības pusei, kas lūdz pagaidu noregulējumu, vienmēr ir jānorāda un jāpierāda iespējama būtiska un neatgriezeniska kaitējuma rašanās. Šajā nolūkā pagaidu noregulējuma tiesneša rīcībā jābūt konkrētām un precīzām norādēm, kas pamatotas ar detalizētiem dokumentiem, kuri ļauj izvērtēt precīzas sekas, ko acīmredzami radītu lūgto pasākumu trūkums (šajā nozīmē skat. Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojumu, 2021. gada 13. aprīlis, Lietuva/Parlaments un Padome, C-541/20 R, nav publicēts, EU:C:2021:264, 19. un 20. punkts).

30 Tātad šajā gadījumā Rumānijai jāpierāda, ka strīdīgā pasākuma piemērošana laikposmā no šā rīkojuma parakstīšanas brīža līdz galīgā sprieduma pasludināšanai lietā C-547/20 ar pietiekamu iespējamību var radīt paredzamu būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

31 No pieteikuma par pagaidu noregulējumu izriet, ka šī dalībvalsts atsaucas uz kaitējumu, kas izriet no strīdīgā pasākuma ietekmes uz Rumānijas ekonomisko un sociālo stāvokli, kā arī uz vidi.

32 Rumānija var pamatoti atsaukties uz šo dažāda veida kaitējumu, lai panāktu pagaidu pasākumu noteikšanu, jo dalībvalstis ir atbildīgas par interesēm, kuras valsts līmenī tiek uzskatītas par vispārīgām, un var nodrošināt to aizsardzību pagaidu noregulējuma tiesvedībā (Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojums, 2021. gada 13. aprīlis, Lietuva/Parlaments un Padome, C-541/20 R, nav publicēts, EU:C:2021:264, 21. punkts).

33 Tādēļ ir jānosaka, vai Rumānijas sniegtie pierādījumi ļauj konstatēt, pirmām kārtām, ka viena vai vairāku minēto kaitējuma veidu rašanās ir paredzama ar pietiekamu iespējamību un, otrām kārtām, ka šiem kaitējuma veidiem piemīt būtisks un neatgriezenisks raksturs.

34 Šajā ziņā jāatgādina, ka pagaidu noregulējuma tiesvedība nav paredzēta tam, lai noskaidrotu sarežģītu un ļoti pretrunīgu faktu patiesumu. Pagaidu noregulējuma tiesneša rīcībā nav nepieciešamo līdzekļu, lai veiktu vajadzīgās pārbaudes, un daudzos gadījumos to pat būtu ļoti grūti paveikt savlaicīgi (rīkojums, 2017. gada 20. novembris, Komisija/Polija, C-441/17 R, EU:C:2017:877, 54. punkts).

Par strīdīgā pasākuma ekonomiskajām un sociālajām sekām

35 Iesākumā jākonstatē, ka ar strīdīgā pasākuma ekonomiskajām un sociālajām sekām citās dalībvalstīs, nevis Rumānijā, uz ko atsaucas dalībvalstis, kas iestājušās lietā prasītājas prasījumu atbalstam, šajā gadījumā nepietiek, lai pierādītu būtiska un neatgriezeniska kaitējuma rašanās paredzamību.

36 Pirmām kārtām, lai gan Igaunijas Republika un Polijas Republika apgalvo, ka strīdīgajam pasākumam ir ekonomiska un sociāla ietekme to attiecīgajā teritorijā, tās nesniedz nevienu pierādījumu, ka šī ietekme faktiski pastāv.

37 Otrām kārtām, Maltas Republikas sniegtais ziņojums parāda, ka šajā ziņojumā minēto pasākumu piemērošana var dažādi ietekmēt transporta nozari: no 51 jaunas darbavietas izveides līdz 96 darbavietu likvidēšanai. Turklāt šī piemērošana nozīmētu vēl 43 kravas automašīnu ekspluatācijas pārtraukšanu.

38 Taču šādas ietekmes apmērs, ja to uzskatītu par pierādītu, nav pietiekams, lai to uzskatītu par būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

39 Attiecībā uz Rumānijas ekonomisko un sociālo stāvokli jānorāda, ka izmaksu pieaugums, ar ko šīs dalībvalsts pārvadātāji saskartos strīdīgā pasākuma piemērošanas dēļ, pats par sevi nav būtisks un neatgriezenisks kaitējums.

40 Proti, šādi radušās izmaksas ir finansiālas dabas zaudējumi, ko, izņemot ārkārtas gadījumus, nevar uzskatīt par neatgriezeniskiem, jo finansiāla kompensācija parasti spēj atgriezt cietušo personu situācijā, kāda tā bija pirms kaitējuma rašanās (Tiesas priekšsēdētāja vietnieces rīkojums, 2021. gada 13. aprīlis, Lietuva/Parlaments un Padome, C-541/20 R, nav publicēts, EU:C:2021:264, 29. punkts).

41 Turpretī šīm izmaksām būtu nozīme šajā lietā, ja tiktu pierādīts, ka tās ir tāda apmēra, ka nenovēršami izraisītu transporta nozares restrukturizāciju Rumānijā, radot minētajā dalībvalstī ievērojamu bruto iekšzemes kopprodukta samazināšanos vai jūtamu bezdarba līmeņa paaugstināšanos.

42 Šajā ziņā, pirmkārt, jānorāda, ka, izņemot aplēses par robežšķērsošanas punktu pārslodzi, Rumānijas minētie dati nolūkā pierādīt Rumānijas pārvadātāju izmaksu pieauguma un Rumānijas transporta nozares restrukturizācijas paredzamību izriet no pirmā ziņojuma.

43 Šajā ziņojumā veiktais izmaksu un restrukturizācijas vērtējums ir balstīts uz atbilžu, ko snieguši 127 Rumānijas uzņēmumi, ekstrapolāciju, lai gan no minētā ziņojuma izriet, ka šīs dalībvalsts preču autopārvadājumu nozarē strādā 33 655 uzņēmumu, un šajā pašā ziņojumā nekādi nav apgalvots, ka aptaujā piedalījušies uzņēmumi veidotu šo nozari reprezentējošu piemēru.

44 Otrkārt, runājot konkrētāk par papildu izmaksām, kas radīsies Rumānijas pārvadātājiem, no pirmā ziņojuma izriet, ka šajā ziņojumā veiktais minēto papildu izmaksu aprēķins ir balstīts uz pieņēmumu, ka visi Rumānijas pārvadātāju veiktie reisi, lai izpildītu strīdīgo pasākumu, tiktu veikti bez kravas.

45 Šis pieņēmums, kurš ir noteicošs gan, lai novērtētu šā pasākuma piemērošanas dēļ negūto peļņu, gan arī, lai noteiktu papildu izmaksas, ko rada šī piemērošana, tomēr nav nekādā veidā pamatots, bet ir zināms, ka tikai daļa no Rumānijas pārvadātāju šobrīd veiktajiem reisiem uz Rumāniju tiek veikti bez kravas.

46 Attiecībā uz izmaksām, ko rada robežšķērsošanas punktu pārslodze, jākonstatē, pirmām kārtām, ka Rumānija nav precīzi aprēķinājusi šīs izmaksas, un, otrām kārtām, ka nav apstrīdēts, ka apgalvotais gaidīšanas laika pieaugums šajos šķērsošanas punktos veidotu tikai ierobežotu laika sprīdi kopējā reisa ilgumā starp Rumāniju un dalībvalstīm, kurās Rumānijas pārvadātāji veic darbību.

47 Treškārt, ar to vien, ka daudzi Rumānijas transporta nozares uzņēmumi ir nelieli un tiem ir ierobežota rentabilitāte, nepietiek, lai pierādītu, ka tie nespēs tikt galā ar izmaksām, kas izrietēs no strīdīgā pasākuma piemērošanas, un tāpēc būs spiesti pārtraukt darbību, pārorientēt to uz citām darbības jomām vai arī reģistrēties citās dalībvalstīs.

48 Faktiski no šā rīkojuma 42.–46. punkta izriet, ka Rumānijas sniegtie pierādījumi neļauj noteikt to papildu izmaksu apmēru, ar ko Rumānijas pārvadātāji saskartos strīdīgā pasākuma piemērošanas dēļ.

49 Turklāt Rumānija nav apstrīdējusi otrajā ziņojumā minēto apgalvojumu, ka, pat iekļaujot šīs papildu izmaksas, dalībvalstu no Austrumeiropas uzņēmumi saglabātu konkurences priekšrocību preču autopārvadājumu nozarē.

50 Ceturtkārt, Rumānijas sniegtie skaitliskie aprēķini par Rumānijas pārvadātāju darbības pārtraukšanas risku ir balstīti vienīgi uz pirmo ziņojumu.

51 Šajā ziņā papildus šā rīkojuma 43. punktā minētajiem apsvērumiem vispirms ir jānorāda, ka Rumānija ir kļūdaini izlasījusi šo ziņojumu, apgalvojot, ka 55 % šā ziņojuma vajadzībām aptaujāto uzņēmumu uzskata, ka tiem būs jāizbeidz darbība minētajā dalībvalstī. Patiesībā no šā ziņojuma izriet, ka aprēķini skar 55 % Rumānijas uzņēmumu, kas sniedz kabotāžas un transporta pakalpojumus klientiem citās dalībvalstīs, un tie veido 39 % Rumānijas preču starptautisko sauszemes pārvadājumu, uz kuriem attiecas minētā aptauja.

52 Pēc tam ir jānorāda, ka pirmais ziņojums sniegts konkrēti, lai izvērtētu tādu tiesību normu virknes kombinētas piemērošanas ietekmi, kas skar tostarp vadītāju regulāru atgriešanos reģistrācijas valstī, darba un atpūtas nosacījumus, kā arī kabotāžas veikšanu. Šo iemeslu dēļ minētais ziņojums neļauj noteikt, cik lielā mērā var uzskatīt, ka tajā aprakstītā ekonomiskā un sociālā dinamika izriet no strīdīgā pasākuma piemērošanas, un kā to varētu novērst šā viena pasākuma apturēšanas gadījumā.

53 Visbeidzot, lai arī taisnība, ka minētais ziņojums parāda, ka tajā aplūkotie pasākumi izraisīs apjomīgu Rumānijas transporta nozares restrukturizāciju, tajā nav norādīts, kādā termiņā šai restrukturizācijai būtu jānotiek.

54 Piektkārt, jāuzsver, ka no otrā ziņojuma izriet, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas paredzamā ietekme uz vadītāju piekļuvi darbavietām būs neizbēgami ierobežota, jo Savienībā trūkst pieejamu autovadītāju.

55 No iepriekš minētajiem elementiem izriet, ka ar Rumānijas sniegtajiem pierādījumiem nepietiek, lai pierādītu, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas ekonomiskā un sociālā ietekme var paredzami radīt būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

Par strīdīgā pasākuma ietekmi uz vidi

56 Šķiet, ka, lai pierādītu vides kaitējuma rašanās risku, Rumānija apgalvo, ka pastāv noteiktu gāzu emisiju pieauguma risks, ko šajā dalībvalstī parādot pirmajā ziņojumā minētie fakti, bet visā Savienībā kopumā – otrajā ziņojumā minētie dati.

57 Runājot par pirmajā ziņojumā minētajiem skaitļiem, lai pierādītu Rumānijas pārvadātāju radīto vides apdraudējumu, jānorāda, ka tie attiecas tikai uz CO_2 emisijām.

58 Turklāt šā rīkojuma 45. un 52. punktā minētie ziņojuma metodoloģiskie ierobežojumi neļauj uz to balstīties, lai novērtētu strīdīgā pasākuma iespējamo ietekmi uz šīm emisijām.

59 Proti, pirmām kārtām, minētais ziņojums neietver nevienu precizējumu par katra tajā aplūkotā pasākuma paredzamo ietekmi uz apgalvoto CO_2 emisiju pieaugumu. Otrām kārtām, attiecībā uz strīdīgā pasākuma ietekmi tiek uzskatīts, ka šis pieaugums izriet no liela skaita reisu izpildīšanas bez kravas. Taču šis pieaugums ir aprēķināts, bez pietiekama pamatojuma apgalvojot, ka visi Rumānijas pārvadātāju veiktie reisi, lai izpildītu strīdīgo pasākumu, tiktu veikti bez kravas.

60 Attiecībā uz skaitļiem, ko Rumānija min, lai pierādītu visas Savienības pārvadātāju radītu vides apdraudējuma risku, jākonstatē, ka šī dalībvalsts lielākoties balstās uz vienu no otrajā ziņojumā aplūkotajām iespējām, atbilstoši kurai transporta nozares uzņēmumi pielāgosies strīdīgajam pasākumam, nerestrukturizējot šo nozari.

61 Taču daži Rumānijas izvirzītie argumenti nepieļauj, ka īstenosies šī iespēja, kuru Parlaments un Padome turklāt uzskata par tīri teorētisku. It īpaši, lai pierādītu ekonomisku un sociālu kaitējumu, uz ko tā atsaucas, šī dalībvalsts apgalvo, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas gadījumā transporta nozare piedzīvos apjomīgu restrukturizāciju.

62 Vēl jānorāda, ka transportlīdzekļu, kuri iesaistīti pārvadājumu ciklos, kas garāki par astoņām nedēļām, skaita aplēses, kas ir noteicošas, lai aprēķinātu papildu emisijas, kuras var izrietēt no strīdīgā pasākuma piemērošanas, izriet no to paziņojumu ekstrapolācijas, kas iegūti atlasītu pārvadātāju aptaujā, un šis aptaujāto skaits otrajā ziņojumā aprakstīts kā nepietiekams attiecībā pret starptautisko autopārvadājumu tirgus lielumu.

63 Šādos apstākļos, lai arī nevar izslēgt, ka strīdīgā pasākuma piemērošana varētu palielināt noteiktu gāzu emisijas, Rumānijas sniegtie dokumenti neļauj precīzi novērtēt šā pieauguma apmēru.

64 Attiecībā uz minētā pieauguma būtisko un neatgriezenisko raksturu svarīgi norādīt, ka CO_2, NO_x un $PM_{2,5}$ emisijas – kā uzsver Parlaments un Padome – ir īpaša Savienības tiesiskā regulējuma priekšmets.

65 Piemēram, Regulā 2018/842 katrai dalībvalstij ir noteikti pienākumi siltumnīcefekta gāzu, tostarp CO_2, emisiju ierobežojuma jomā, savukārt Direktīvā 2008/50 paredzēti valstu $PM_{2,5}$ ekspozīcijas samazināšanas mērķi, kā arī NO_x un $PM_{2,5}$ robežlielumi.

66 No tā izriet, ka, pat balstoties uz vislielākajiem Rumānijas minētajiem skaitļiem, strīdīgā pasākuma piemērošana izraisīs tikai nelielu CO_2, NO_x un $PM_{2,5}$ emisiju pieaugumu, un nav pierādīts, ka tas varētu vidējā termiņā apdraudēt gaisa kvalitātes aizsardzību un cīņu pret globālo sasilšanu (pēc analoģijas skat. Tiesas priekšsēdētāja rīkojumu, 2003. gada 2. oktobris, Komisija/Austrija, C-320/03 R, EU:C:2003:543, 98. punkts).

67 Attiecībā uz pārējo jānorāda, ka Rumānijas minētās izmaksas, ko rada NO_x un $PM_{2,5}$ emisiju pieaugums, ņemot vērā to lielumu visā Savienībā, neļauj pierādīt Rumānijas apgalvotā kaitējuma būtisko raksturu.

68 Tādēļ jāsecina, ka Rumānijas sniegtie pierādījumi nav pietiekami, lai pierādītu, ka strīdīgā pasākuma piemērošanas radītā ietekme uz vidi varētu paredzami radīt būtisku un neatgriezenisku kaitējumu.

69 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, ir jākonstatē, ka Rumānija nav pierādījusi, ka strīdīgā pasākuma piemērošana laikposmā no šā rīkojuma parakstīšanas brīža līdz galīgā sprieduma pasludināšanai lietā C-547/20 var paredzami ar pietiekamu iespējamību radīt būtisku un neatgriezenisku kaitējumu un līdz ar to – ka ir izpildīts steidzamības nosacījums.

70 Ņemot vērā nosacījumu pagaidu pasākuma noteikšanai kumulatīvo raksturu, ir jānoraida pieteikums par pagaidu noregulējumu un nav nepieciešams pārbaudīt nosacījumus par *fumus boni juris* un interešu izsvēršanu.

71 Saskaņā ar Reglamenta 137. pantu lēmumu par tiesāšanās izdevumiem ietver spriedumā vai rīkojumā par tiesvedības izbeigšanu.

Ar šādu pamatojumu Tiesas priekšsēdētāja vietnieks izdod rīkojumu:

1) Pieteikumu par pagaidu noregulējumu noraidīt.

2) Lēmuma par tiesāšanās izdevumiem pieņemšanu atlikt.

[Paraksti]