Zbierka súdnych rozhodnutí

UZNESENIE PODPREDSEDU SÚDNEHO DVORA

z 3. júna 2022 *

„Konanie o nariadení predbežného opatrenia – Článok 263 ZFEÚ – Žaloba o neplatnosť aktu Únie – Článok 278 ZFEÚ – Návrh na odklad výkonu tohto aktu – Doprava – Nariadenie (EÚ) 2020/1055 – Povinnosť podniku vrátiť vozidlá do členského štátu usadenia sa – Naliehavosť – Zhoršenie ekonomickej a sociálnej situácie členského štátu – Poškodenie životného prostredia“

Vo veci C-547/20 R,

ktorej predmetom je návrh na odklad výkonu podľa článku 278 ZFEÚ, podaný 5. januára 2022,

Rumunsko, v zastúpení: L.-E. Baţagoi, E. Gane, R. I. Haţieganu, L. Liţu a A. Rotăreanu, splnomocnené zástupkyne,

žalobca,

ktoré v konaní podporuje:

Estónska republika, v zastúpení: N. Grünberg a M. Kriisa, splnomocnené zástupkyne,

Lotyšská republika, v zastúpení: J. Davidoviča, K. Pommere a I. Romanovska, splnomocnené zástupkyne,

Litovská republika, v zastúpení: K. Dieninis, R. Dzikovič a V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, splnomocnení zástupcovia,

Maltská republika, v zastúpení: A. Buhagiar, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci D. Sarmiento Ramírez-Escudero, abogado,

Poľská republika, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

vedľajší účastníci konania,

proti

Európskemu parlamentu, v zastúpení: I. Anagnostopoulou,, C. Ionescu Dima a R. van de Westelaken, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: rumunčina.

Rade Európskej únie, v zastúpení: A. Norberg, A. Vârnav a L. Vétillard, splnomocnení zástupcovia,

žalovaným,

ktorých v konaní podporuje:

Dánske kráľovstvo, v zastúpení: V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff a L. Teilgård, splnomocnené zástupkyne,

Spolková republika Nemecko, v zastúpení: J. Möller a D. Klebs, splnomocnení zástupcovia,

Helénska republika, v zastúpení: S. Chala, splnomocnená zástupkyňa,

Francúzska republika, v zastúpení: A.-L. Desjonquères, A. Ferrand a N. Vincent, splnomocnení zástupcovia,

Talianska republika, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci A. Lipari, procuratore dello Stato, a G. Santini, avvocato dello Stato,

Luxemburské veľkovojvodstvo, v zastúpení: A. Germeaux, splnomocnený zástupca,

Holandské kráľovstvo, v zastúpení: M. K. Bultermann a J. Langer, splnomocnení zástupcovia,

Rakúska republika, v zastúpení: A. Posch a J. Schmoll, splnomocnení zástupcovia,

Švédske kráľovstvo, v zastúpení: H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev a O. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

vedľajší účastníci konania,

PODPREDSEDA SÚDNEHO DVORA,

po vypočutí generálneho advokáta M. Szpunara,

vydal toto

Uznesenie

1 Rumunsko svojím návrhom na nariadenie predbežného opatrenia navrhuje, aby Súdny dvor nariadil odklad výkonu článku 1 bodu 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 17) v rozsahu, v akom prijal článok 5 ods. 1 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 51).

2 Tento návrh bol podaný po tom, čo tento členský štát 23. októbra 2020 podal podľa článku 263 ZFEÚ žalobu o čiastočnú alebo prípadne úplnú neplatnosť nariadenia 2020/1055.

Právny rámec

3 Článok 1 bod 3 nariadenia 2020/1055 stanovuje:

„Článok 5 [nariadenia č. 1071/2009] sa nahrádza takto:

…

1. Na splnenie požiadavky stanovenej v článku 3 ods. 1 písm. a) musí podnik v členskom štáte usadenia:

…

b) organizovať činnosť svojho vozidlového parku tak, aby zabezpečil návrat vozidiel, ktorými podnik disponuje a ktoré sa používajú v medzinárodnej preprave, do jedného z operačných centier v tomto členskom štáte aspoň každých osem týždňov odvtedy, čo ho opustia;

…“

Konanie na Súdnom dvore a návrhy účastníkov konania

4 Rozhodnutiami podpredsedu Súdneho dvora z 1. februára 2022 boli Maltská republika a Poľská republika pripustené do konania ako vedľajší účastníci na podporu návrhov Rumunska.

5 Rumunsko navrhuje, aby Súdny dvor:

– nariadil odklad výkonu článku 1 bodu 3 nariadenia 2020/1055 v rozsahu, v akom prijal článok 5 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 1071/2009, a

– zaviazal Európsky parlament a Radu Európskej únie na náhradu trov konania.

6 Parlament a Rada navrhujú, aby Súdny dvor zamietol návrh na nariadenie predbežného opatrenia a zaviazal Rumunsko na náhradu trov konania.

O návrhu na vydanie predbežného opatrenia

7 Článok 160 ods. 3 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora stanovuje, že návrhy na nariadenie predbežných opatrení musia uvádzať „predmet konania, okolnosti preukazujúce naliehavosť, ako aj skutkové a právne dôvody, ktoré na prvý pohľad odôvodňujú nariadenie navrhovaných predbežných opatrení“.

8 Predbežné opatrenie tak môže sudca rozhodujúci o návrhu na nariadenie predbežného opatrenia nariadiť iba vtedy, ak je preukázané, že jeho nariadenie je na prvý pohľad skutkovo a právne odôvodnené *(fumus boni iuris*) a že je naliehavé v tom zmysle, že na účely zabránenia vážnej a nenapraviteľnej ujme na záujmoch navrhovateľa je nevyhnutné, aby bolo vydané a malo účinky

už pred rozhodnutím vo veci samej. Súd rozhodujúci o predbežnom opatrení v prípade potreby tiež pristúpi k zváženiu dotknutých záujmov. Tieto podmienky sú kumulatívne, takže návrh na nariadenie predbežných opatrení musí byť zamietnutý, ak jedna z týchto podmienok nie je splnená (uznesenie z 8. apríla 2020, Komisia/Poľsko, C-791/19 R, EU:C:2020:277, bod 51 a citovaná judikatúra).

9 V rámci preskúmania uvedených podmienok má sudca rozhodujúci o návrhu na nariadenie predbežného opatrenia širokú mieru voľnej úvahy a vzhľadom na osobitosti prejednávanej veci môže slobodne určiť spôsob, akým sa majú tieto jednotlivé podmienky overiť, ako aj poradie tohto preskúmania, keďže žiadne pravidlo práva Únie mu neukladá vopred stanovenú schému analýzy pri posudzovaní nevyhnutnosti predbežne rozhodnúť (uznesenie podpredsedu Súdneho dvora zo 16. júla 2021, ACER/Aquind, C-46/21 P-R, neuverejnené, EU:C:2021:633, bod 16).

10 V prejednávanej veci je potrebné najprv preskúmať podmienku týkajúcu sa naliehavosti.

Argumentácia

11 Rumunsko tvrdí, že uplatnenie povinnosti podniku vrátiť svoje vozidlá do svojho členského štátu usadenia, stanovenej v článku 5 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 1071/2009, zmeneného nariadením 2020/1055 (ďalej len „sporné opatrenie“), spôsobí vážnu a nenapraviteľnú ujmu.

12 Rumunsko po prvé tvrdí, že uplatňovanie sporného opatrenia bude mať za následok zánik viac ako polovice cestných dopravcov usadených v tomto členskom štáte.

13 Predvídateľnosť tohto hospodárskeho vývoja dokazuje správa vydaná v októbri 2020 na základe objednávky rumunského združenia podnikateľov v cestnej doprave (ďalej len „prvá správa“).

14 Väčšina cestných dopravcov so sídlom v Rumunsku sú malé a stredné podniky. Tieto spoločnosti by boli zraniteľné, pokiaľ ide o ich finančnú situáciu, najmä z dôvodu nízkych marží, ktoré sú charakteristické pre sektor cestnej nákladnej dopravy v Rumunsku.

15 Uplatnenie sporného opatrenia bude znamenať zvýšenie vzdialenosti, ktorú prejdú rumunské vozidlá určené na medzinárodnú prepravu tovaru, a to v priemere o 9 800 kilometrov ročne. Pokiaľ tieto dodatočné jazdy vykonávajú nákladné vozidlá bez nákladu (ďalej len „prázdne jazdy“), budú viesť v Rumunsku každoročne k strate príjmov vo výške 524 miliónov eur, ako aj k dodatočným nákladom vo výške 197 miliónov eur na nákup pohonných hmôt a 150 miliónov eur na zaplatenie cestnej dane. Ďalšie dodatočné náklady vzniknú z dôvodu zvýšenej preťaženosti hraničných priechodov mimo schengenského priestoru v dôsledku zvýšenia počtu jázd rumunských dopravcov vyplývajúceho z uplatňovania sporného opatrenia.

16 Okrem toho treba zohľadniť náklady, ktorých výška sa odhaduje na 1 233 miliónov eur ročne pre rumunské odvetvie dopravy, vyplývajúce z uplatňovania ďalších nových pravidiel v oblasti odvetví dopravy, ktorých odklad výkonu Rumunsko nepožaduje.

17 V konečnom dôsledku 55 % spoločností oslovených v rámci prípravy prvej správy odhadlo, že budú musieť ukončiť svoju činnosť v Rumunsku, čo by pre rumunské hospodárstvo znamenalo straty vo výške 3 miliárd eur ročne a stratu 26 000 pracovných miest v tomto členskom štáte.

18 Po druhé zvýšenie počtu prázdnych jázd, ktoré by vyplynulo z uplatňovania sporného opatrenia, by mohlo poškodiť životné prostredie a nepriamo aj ľudské zdravie.

19 Z prvej správy na jednej strane vyplýva, že dodatočné emisie rumunských dopravcov sa odhadujú na 456 886 ton oxidu uhličitého (CO_2), čo predstavuje nárast emisií rumunského dopravného odvetvia o 7,7 % a nárast celkových emisií tohto členského štátu o 2,4 %.

20 Správa predložená vo februári 2021 na žiadosť Európskej komisie (ďalej len „druhá správa“) na druhej strane stanovuje, že na úrovni Európskej únie ako celku povedie uplatňovanie sporného opatrenia k emisiám 2,9 milióna ton CO_2, 107 ton až 619 ton oxidu dusíka (NO_x) a 38 ton až 221 ton jemných častíc ($PM_{2,5}$). Náklady na toto znečistenie ovzdušia sa odhadujú na 25,9 milióna eur.

21 Argumentáciu Rumunska týkajúcu sa rizika vzniku ujmy na životnom prostrední, hospodárskej ujmy a sociálnej ujmy podporujú Estónska republika, Maltská republika a Poľská republika. Maltská republika v tejto súvislosti odkazuje na správu o situácii v tomto členskom štáte, ktorá bola predložená v novembri 2020.

22 Parlament a Rada uvádzajú, že Rumunsko nepreukázalo, že v prípade uplatnenia sporného opatrenia hrozí vznik vážnej a nenapraviteľnej ujmy pred vyhlásením rozsudku, ktorým sa ukončuje konanie vo veci C-547/20.

23 Po prvé náklady vzniknuté na základe uplatnenia sporného opatrenia nie sú nenapraviteľné a sú nadhodnotené, lebo platná právna úprava Únie nezohľadňuje povinnosť umiestniť prevádzkareň v členskom štáte usadenia.

24 Rumunsko okrem toho nepreukázalo, že by akákoľvek strata podielu rumunských podnikov na trhu bola trvalá vzhľadom na charakteristiky odvetvia dopravy uvedené v druhej správe. Okrem toho je nepravdepodobné, že by vodiči nákladných vozidiel prišli o zamestnanie, keďže v Únii je ich značný nedostatok.

25 Po druhé Parlament a Rada kritizujú metodiku použitú pri vypracovaní prvej a druhej správy, na ktoré sa odvoláva Rumunsko, najmä v rozsahu, v akom spočívajú na nereálnych predpokladoch, najmä pokiaľ ide o počet prázdnych jázd a náklady podnikov vykonávajúcich rôzne druhy služieb medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, a že obsahujú zovšeobecňujúce závery vyvodené na základe údajov z nereprezentatívnych vzoriek. Okrem toho Rumunsko údajne nesprávne interpretovalo viaceré odhady uvedené v týchto správach.

26 Po tretie odhady údajného poškodenia životného prostredia sú nespoľahlivé a čiastočne rozporuplné, pričom uvádzané náklady nie sú významné. Rumunsko okrem toho nezohľadnilo skutočnosť, že na členské štáty sa vzťahujú povinnosti týkajúce sa emisií CO_2 podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842 z 30. mája 2018 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody, a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 156, 2018, s. 26) a v oblasti koncentrácie NO_x a $PM_{2,5}$ v ovzduší podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 2008, s. 1).

27 Parlament dodáva, že keďže nariadenie 2020/1055 bolo prijaté takmer pred dvoma rokmi, dotknuté podniky sa už začali prispôsobovať, a preto bol tento návrh na nariadenie predbežného opatrenia podaný príliš neskoro na to, aby sa zabránilo účinkom sporného opatrenia.

Posúdenie

28 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora účelom konania o nariadení predbežného opatrenia je zaručiť plnú účinnosť budúceho konečného rozhodnutia, aby sa zabránilo vzniku medzery v právnej ochrane poskytovanej Súdnym dvorom. Na dosiahnutie tohto cieľa sa naliehavosť musí posudzovať so zreteľom na potrebu predbežne rozhodnúť, aby sa zabránilo spôsobeniu vážnej a nenapraviteľnej ujmy účastníkovi konania, ktorý o túto predbežnú ochranu žiada. Tomuto účastníkovi konania prislúcha predložiť dôkaz o tom, že nemôže čakať do skončenia konania vo veci samej, lebo by utrpel ujmu tejto povahy. Na účely preukázania existencie takejto vážnej a nenapraviteľnej ujmy sa nevyžaduje, aby bol vznik ujmy preukázaný s absolútnou istotou. Stačí, aby bol predvídateľný s dostatočným stupňom pravdepodobnosti (uznesenie zo 17. decembra 2018, Komisia/Poľsko, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, bod 60 a citovaná judikatúra).

29 V súlade s touto judikatúrou je vždy na účastníkovi konania, ktorý žiada o prijatie predbežného opatrenia, aby uviedol a preukázal pravdepodobný vznik vážnej a nenapraviteľnej ujmy. V tejto súvislosti musí mať sudca rozhodujúci o návrhu na nariadenie predbežného opatrenia k dispozícii konkrétne a presné údaje podložené podrobnými listinnými dôkazmi, ktoré umožnia preskúmať presné dôsledky, ktoré by pravdepodobne nastali v prípade neprijatia požadovaných opatrení (pozri v tomto zmysle uznesenie podpredsedníčky Súdneho dvora z 13. apríla 2021, Litva/Parlament a Rada, C-541/20 R, neuverejnené, EU:C:2021:264, body 19 a 20).

30 V prejednávanej veci je preto na Rumunsku, aby preukázalo, že uplatnenie sporného opatrenia v období od podpísania tohto uznesenia do vyhlásenia rozsudku, ktorým sa ukončuje konanie vo veci C-547/20, môže spôsobiť vážnu a nenapraviteľnú ujmu, ktorá je s dostatočnou pravdepodobnosťou predvídateľná.

31 Z návrhu na nariadenie predbežného opatrenia vyplýva, že tento členský štát sa dovoláva ujmy vyplývajúcej z účinkov sporného opatrenia na hospodársku a sociálnu situáciu v Rumunsku, ako aj na životné prostredie.

32 Rumunsko sa môže platne dovolávať týchto rôznych druhov ujmy s cieľom dosiahnuť prijatie predbežného opatrenia, lebo členské štáty sú zodpovedné za záujmy, ktoré sú na vnútroštátnej úrovni považované za všeobecné a v rámci konania o nariadení predbežného opatrenia môžu zaisťovať ich ochranu (uznesenie podpredsedníčky Súdneho dvora z 13. apríla 2021, Litva/Parlament a Rada, C-541/20 R, neuverejnené, EU:C:2021:264, bod 21).

33 Je preto potrebné zistiť, či dôkazy predložené Rumunskom preukazujú po prvé, že vznik jednej alebo viacerých z týchto druhov ujmy je s dostatočnou mierou pravdepodobnosti predvídateľný, a po druhé, že táto ujma je vážna a nenapraviteľná.

34 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že konanie o nariadení predbežného opatrenia neslúži na preukázanie existencie komplexných a vysoko sporných skutkových okolností. Sudca rozhodujúci o návrhu na nariadenie predbežného opatrenia nedisponuje prostriedkami potrebnými na požadované overenia a v mnohých prípadoch by ich mohol len ťažko vykonať včas (uznesenie z 20. novembra 2017, Komisia/Poľsko, C-441/17 R, EU:C:2017:877, bod 54).

O vplyvoch sporného opatrenia na preťaženie hraničných priechodov

35 Na úvod je potrebné uviesť, že hospodárske a sociálne vplyvy sporného opatrenia v iných členských štátoch ako v Rumunsku, ktorých sa dovolávajú členské štáty, ktoré vstúpili do konania ako vedľajší účastníci na podporu návrhov žalobkyne, nie sú v prejednávanej veci dostatočné na preukázanie predvídateľnej povahy vzniku vážnej a nenapraviteľnej ujmy.

36 Na jednej strane, hoci Estónska republika a Poľská republika poukazujú na hospodárske a sociálne účinky sporného opatrenia na svojich územiach, nepredkladajú žiadne dôkazy, ktoré by preukazovali reálnosť týchto účinkov.

37 Na druhej strane, pokiaľ ide o Maltskú republiku, v správe vypracovanej týmto členským štátom sa uvádza, že uplatňovanie opatrení uvedených v tejto správe bude mať pravdepodobne vplyv na odvetvie dopravy, a to v rozsahu od vytvorenia 51 nových pracovných miest až po stratu 96 pracovných miest. Okrem toho by toto uplatnenie znamenalo nanajvýš ukončenie prevádzky 43 nákladných vozidiel.

38 Aj keby sa takéto účinky preukázali, neboli by dostatočne závažné na to, aby sa považovali za vážnu a nenapraviteľnú ujmu.

39 Pokiaľ ide o hospodársku a sociálnu situáciu v Rumunsku, zvýšenie nákladov, ktorému by boli vystavení dopravcovia v tomto členskom štáte v dôsledku uplatnenia sporného opatrenia, nepredstavuje samo osebe vážnu a nenapraviteľnú ujmu.

40 Takto vzniknuté náklady však predstavujú majetkovú ujmu, ktorú nemožno, s výnimkou výnimočných okolností, považovať za nenapraviteľnú, keďže peňažná náhrada je spravidla spôsobilá vrátiť poškodenú osobu do stavu pred vznikom ujmy (uznesenie podpredsedníčky Súdneho dvora z 13. apríla 2021, Litva/Parlament a Rada, C-541/20 R, neuverejnené, EU:C:2021:264, bod 29).

41 Naopak by tieto náklady boli relevantné na účely tohto konania, ak by sa preukázalo, že sú takého rozsahu, že by nevyhnutne viedli k reštrukturalizácii odvetvia dopravy v Rumunsku, čo by v tomto členskom štáte viedlo k výraznému poklesu hrubého domáceho produktu alebo k výraznému zvýšeniu miery nezamestnanosti.

42 V tejto súvislosti treba v prvom rade poznamenať, že s výnimkou odhadov týkajúcich sa preťaženosti hraničných priechodov sú údaje, ktoré Rumunsko uviedlo na účely stanovenia predvídateľnosti zvýšenia nákladov rumunských dopravcov a reštrukturalizácie rumunského dopravného sektora, prevzaté z prvej správy.

43 Posúdenie týchto nákladov a reštrukturalizácie v tejto správe však vychádza zo zovšeobecnenia odpovedí na prieskum, ktoré poskytlo 127 rumunských podnikov, pričom zo správy vyplýva, že sektor cestnej nákladnej dopravy v tomto členskom štáte zahŕňa 33 655 podnikov a že správa v žiadnom prípade netvrdí, že podniky, ktoré sa zúčastnili na prieskume, predstavujú reprezentatívnu vzorku tohto odvetvia.

44 V druhom rade, pokiaľ ide konkrétne o dodatočné náklady, ktorým sú vystavení rumunskí dopravcovia, z prvej správy vyplýva, že výpočet týchto dodatočných nákladov uvedený v tejto správe vychádza z predpokladu, že všetky jazdy rumunských dopravcov s cieľom dodržať sporné opatrenie budú prázdnymi jazdami.

45 Tento predpoklad, ktorý je rozhodujúci pre posúdenie straty príjmov spôsobenej uplatňovaním tohto opatrenia, ako aj pre stanovenie dodatočných nákladov vyplývajúcich z jeho uplatňovania, však nie je opodstatnený, keďže je všeobecne známe, že len časť súčasných jázd rumunských dopravcov do Rumunska sú v súčasnosti prázdne jazdy.

46 Pokiaľ ide o náklady vyplývajúce z preťaženosti hraničných priechodov, treba na jednej strane poznamenať, že Rumunsko tieto náklady presne nevyčíslilo, a na druhej strane nie je spochybnené, že uvádzané predĺženie čakacej doby na týchto priechodoch predstavuje nanajvýš obmedzenú časť celkového času cesty medzi Rumunskom a členskými štátmi, v ktorých rumunskí dopravcovia vykonávajú svoju činnosť.

47 V treťom rade samotná skutočnosť, že mnohé podniky v rumunskom odvetví dopravy sú malé a majú obmedzenú ziskovosť, nemôže stačiť na preukázanie toho, že by neboli schopné pokryť náklady vyplývajúce z uplatňovania sporného opatrenia, a preto by boli nútené ukončiť svoju činnosť, preorientovať ju na iné odvetvia činnosti alebo sa usadiť v iných členských štátoch.

48 Z bodov 42 až 46 tohto uznesenia vyplýva, že dôkazy predložené Rumunskom neumožňujú určiť rozsah dodatočných nákladov, ktorým by boli rumunskí dopravcovia vystavení v dôsledku uplatnenia sporného opatrenia.

49 Okrem toho Rumunsko nespochybnilo tvrdenie v druhej správe, že aj po zahrnutí týchto dodatočných nákladov by podniky vo východoeurópskych členských štátoch mali v sektore cestnej nákladnej dopravy konkurenčnú výhodu.

50 V štvrtom rade číselné odhady rizika ukončenia činnosti rumunských dopravcov, ktoré Rumunsko predložilo, vychádzajú výlučne z prvej správy.

51 V tejto súvislosti treba okrem úvah uvedených v bode 43 tohto uznesenia po prvé uviesť, že Rumunsko nesprávne interpretuje správu, keď uvádza, že 55 % podnikov oslovených na účely vypracovania správy sa domnieva, že budú musieť ukončiť svoju činnosť v tomto členskom štáte. Z tej istej správy vyplýva, že tento odhad sa v skutočnosti týka 55 % rumunských podnikov ponúkajúcich kabotážne služby a služby prepravy medzi tretími osobami v iných členských štátoch, ktoré predstavujú 39 % rumunského odvetvia medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, ktorý je predmetom predmetného prieskumu.

52 Po druhé prvá správa je výslovne prezentovaná ako správa zameraná na posúdenie účinkov kombinovaného uplatňovania viacerých pravidiel týkajúcich sa najmä pravidelného návratu vodičov do členského štátu usadenia, pracovných podmienok a podmienok odpočinku vodičov a vykonávania kabotáže. Zo správy preto nie je možné určiť, do akej miery je hospodársky a sociálny vývoj, ktorý je v nej opísaný, dôsledkom uplatňovania sporného opatrenia a do akej miery by sa mu dalo zabrániť, ak by sa toto opatrenie pozastavilo.

53 Hoci sa v správe uvádza, že uplatňovanie opatrení, ktoré obsahuje, povedie k dôkladnej reštrukturalizácii rumunského dopravného sektora, neuvádza sa v nej časový rámec, v ktorom by sa táto reštrukturalizácia mala uskutočniť.

54 V piatom rade je dôležité zdôrazniť, že z druhej správy vyplýva, že predvídateľné dôsledky uplatňovania sporného opatrenia na prístup vodičov k zamestnaniu budú nevyhnutne obmedzené vzhľadom na nedostatočný počet vodičov v Únii.

55 Z uvedeného vyplýva, že dôkazy predložené Rumunskom nepostačujú na preukázanie, že hospodárske a sociálne účinky uplatňovania sporného opatrenia sú také, že môžu predvídateľne spôsobiť vážnu a nenapraviteľnú ujmu.

O vplyvoch sporného opatrenia na životné prostredie

56 Zdá sa, že na účely preukázania rizika poškodenia životného prostredia Rumunsko poukazuje na riziko zvýšenia emisií určitých plynov, ktoré v tomto členskom štáte preukazujú informácie uvedené v prvej správe a v Únii ako celku údaje uvedené v druhej správe.

57 Pokiaľ ide o číselné údaje uvedené v prvej správe, na preukázanie rizika poškodenia životného prostredia rumunskými dopravcami, je potrebné poznamenať, že sa týkajú len emisií CO_2.

58 Okrem toho metodologické obmedzenia tejto správy uvedené v bodoch 45 a 52 tohto uznesenia neumožňujú, aby sa na ňu spoliehalo pri posudzovaní možných účinkov sporného opatrenia na tieto emisie.

59 Po prvé správa neobsahuje žiadne podrobnosti o predpokladanom príspevku každého z opatrení, o ktorých sa zmieňuje, k zvýšeniu emisií CO_2, ktoré uvádza. Na druhej strane, pokiaľ ide o účinky sporného opatrenia, predpokladá sa, že toto zvýšenie je dôsledkom realizácie veľkého počtu prázdnych jázd. Toto zvýšenie je vypočítané na základe predpokladu, ktorý nie je dostatočne odôvodnený, že všetky jazdy rumunských dopravcov s cieľom dodržať sporné opatrenie budú prázdnymi jazdami.

60 Pokiaľ ide o údaje, ktorých sa dovoláva Rumunsko, aby preukázalo riziko poškodenia životného prostredia zo strany dopravcov z celej Únie, treba uviesť, že tento členský štát sa vo veľkej miere opiera o jeden z predpokladov uvedených v druhej správe, podľa ktorého podniky v odvetví dopravy budú dodržiavať sporné opatrenie bez toho, aby toto odvetvie prešlo reštrukturalizáciou.

61 Viaceré dôkazy predložené Rumunskom bránia dosiahnutiu tohto predpokladu, ktorý Parlament a Rada považujú za čisto teoretický. Tento členský štát teda na preukázanie ním uvádzanej hospodárskej a sociálnej ujmy tvrdí, že v prípade uplatnenia sporného opatrenia by odvetvie dopravy malo prejsť rozsiahlou reštrukturalizáciou.

62 Treba tiež zdôrazniť, že odhad počtu vozidiel zapojených do prepravných cyklov dlhších ako osem týždňov, ktorý je rozhodujúci pre výpočet dodatočných emisií, ktoré môžu vzniknúť v dôsledku uplatňovania sporného opatrenia, je založený na zovšeobecnení tvrdení, ktoré boli poskytnuté v rámci prieskumu vzorky dopravcov, ktorý bol v druhej správe označený za nedostatočný vzhľadom na veľkosť trhu medzinárodnej cestnej dopravy.

63 Za týchto okolností, hoci nemožno vylúčiť, že uplatňovanie sporného opatrenia môže zvýšiť emisie určitých plynov, pričom dokumenty poskytnuté Rumunskom neumožňujú posúdiť presnú mieru tohto zvýšenia.

64 Pokiaľ ide o závažný a nenapraviteľný charakter tohto zvýšenia, je dôležité poznamenať, že ako Parlament a Rada zdôrazňujú, emisie CO_2, NO_x a $PM_{2,5}$ podliehajú osobitným pravidlám práva Únie.

65 Nariadenie 2018/842 stanovuje povinnosť každého členského štátu obmedziť emisie skleníkových plynov vrátane CO_2, zatiaľ čo národné ciele v oblasti znižovania expozície $PM_{2,5}$ a limitné hodnoty pre NO_x a $PM_{2,5}$ stanovuje smernica 2008/50.

66 Z toho vyplýva, že aj na základe najvyšších hodnôt uvedených Rumunskom by uplatňovanie sporného opatrenia znamenalo len mierne zvýšenie emisií CO_2, NO_x a $PM_{2,5}$, čo by podľa zistení neohrozilo v strednodobom horizonte zachovanie kvality ovzdušia a boj proti globálnemu otepľovaniu (pozri analogicky uznesenie predsedu Súdneho dvora z 2. októbra 2003, Komisia/Rakúsko, C-320/03 R, EU:C:2003:543, bod 98).

67 V ostatných prípadoch náklady vyplývajúce zo zvýšenia emisií NO_x a $PM_{2,5}$, ktorých sa dovoláva Rumunsko, nemôžu vzhľadom na ich výšku pre Úniu ako celok preukázať vážnosť ujmy, ktorú uvádza Rumunsko.

68 Je preto potrebné konštatovať, že dôkazy predložené Rumunskom nie sú dostatočné na preukázanie toho, že vplyvy uplatňovania sporného opatrenia na životné prostredie sú také, že môžu predvídateľne spôsobiť vážnu a nenapraviteľnú ujmu.

69 Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti sa zdá, že Rumunsko nepreukázalo, že uplatnenie sporného opatrenia v období medzi podpísaním tohto uznesenia a vyhlásením rozsudku, ktorým sa končí konanie vo veci C-547/20, môže s dostatočnou pravdepodobnosťou predvídateľne spôsobiť vážnu a nenapraviteľnú ujmu, a teda že je splnená podmienka naliehavosti.

70 Vzhľadom na kumulatívnu povahu podmienok potrebných na vydanie predbežného opatrenia by sa preto mal návrh na nariadenie predbežného opatrenia zamietnuť bez toho, aby bolo potrebné preskúmať podmienky týkajúce sa *fumus boni iuris* a vyváženia záujmov.

71 Podľa článku 137 rokovacieho poriadku sa o trovách konania rozhodne v rozsudku alebo uznesení, ktorým sa konanie končí.

Z týchto dôvodov podpredseda Súdneho dvora rozhodol:

1. Návrh na nariadenie predbežného opatrenia sa zamieta.

2. O trovách konania sa rozhodne neskôr.

Podpisy