Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

21. ledna 2025 *

„Řízení o předběžné otázce – Životní prostředí – Přeprava odpadů – Směrnice 2006/12/ES – Směrnice 2008/98/ES – Pojem ‚odpad' – Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování – Článek 1 odst. 4 – Nařízení (ES) č. 1013/2006 – Odpad, který podléhá postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu – Přeprava odpadu v rámci Evropské unie – Článek 1 odst. 3 písm. b) – Platnost – Výklad, který je v souladu s Basilejskou úmluvou – Odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři – Pojem ‚vykládka odpadu' – Vykládka části odpadu v bezpečném přístavu"

Ve věci C-188/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Oberlandesgericht München (Vrchní zemský soud v Mnichově, Německo) ze dne 14. března 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 23. března 2023, v řízení

Land Niedersachsen

proti

Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia",

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení: K. Lenaerts, předseda, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos, I. Jarukaitis, M. L. Arastey Sahún, S. Rodin, A. Kumin, N. Jääskinen a D. Gratsias, předsedové senátů, E. Regan, I. Ziemele (zpravodajka) a J. Passer, soudci,

generální advokátka: T. Ćapeta,

za soudní kancelář: A. Juhász-Tóth, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 27. února 2024,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

– za Land Niedersachsen: H. Jacobj, R. van der Hout a S. Walter, Rechtsanwälte,

– za společnost Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia": J.-E. Pötschke a W. Steingröver, Rechtsanwälte,

* Jednací jazyk: němčina.

– za francouzskou vládu: B. Fodda, B. Herbaut a M. Raux, jako zmocněnci,

– za Evropský parlament: G. C. Bartram a W. D. Kuzmienko, jako zmocněnci,

– za Radu Evropské unie: T. Haas a A. Maceroni, jako zmocněnkyně,

– za Evropskou komisi: M. Escobar Gomez, M. Bruti Liberati, L. Haasbeek a M. Noll-Ehlers, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 16. května 2024,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká platnosti a výkladu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů (Úř. věst. 2006, L 190, s. 1).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Land Niedersachsen (spolková země Dolní Sasko, Německo) a společností Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“ (dále jen „společnost Conti“) ohledně náhrady škody, která uvedené společnosti údajně vznikla v důsledku toho, že jí spolková země Dolní Sasko uložila povinnost provést postup předchozího písemného oznámení a souhlasu v souvislosti s přepravou odpadu nacházejícího se na palubě lodi MSC *Flaminia* (dále jen „*Flaminia*“) v důsledku její havárie na volném moři.

Právní rámec

Mezinárodní právo

Vídeňská úmluva o smluvním právu

3 Článek 31 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, sv. 1155, s. 331), nadepsaný „Obecné pravidlo výkladu“, stanoví:

„1. Smlouva musí být vykládána v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům ve smlouvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu smlouvy.

2. Pro účely výkladu smlouvy se kromě textu, včetně preambule a příloh, celkovou souvislostí rozumí:

a) každá dohoda vztahující se ke smlouvě, k níž došlo mezi všemi stranami v souvislosti s uzavřením smlouvy;

b) každá listina vyhotovená jednou nebo více stranami v souvislosti s uzavřením smlouvy a přijatá ostatními stranami jakožto listina vztahující se ke smlouvě.

[…]“

Basilejská úmluva

4 V prvním, třetím až pátém, desátém, jedenáctém a patnáctém bodě preambule Úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování, podepsané v Basileji dne 22. března 1989, schválené jménem Evropského hospodářského společenství rozhodnutím Rady 93/98/EHS ze dne 1. února 1993 (Úř. věst. 1993, L 39, s. 1; Zvl. vyd. 11/18, s. 301), ve znění použitelném na spor v původním řízení (dále jen „Basilejská úmluva“), je uvedeno:

„[Smluvní strany Úmluvy] vědomy si nebezpečí poškození lidského zdraví a životního prostředí způsobeného nebezpečnými odpady a jinými odpady a jejich pohybem přes hranice států,

[…]

[…] nejúčinnějším způsobem ochrany lidského zdraví a životního prostředí před nebezpečím, které představují tyto odpady, je snížení jejich produkce na minimum z hlediska jejich množství nebo možného nebezpečí,

[…] státy by měly přijmout nezbytná opatření, aby zajistily, že nakládání s nebezpečnými odpady a jinými odpady, včetně jejich pohybu přes hranice států a jejich zneškodňování, je v souladu s ochranou lidského zdraví a životního prostředí, ať je místo jejich zneškodňování jakékoli,

[…] státy by měly zajistit, aby producent odpadů plnil povinnosti spojené s přepravou a zneškodňováním nebezpečných odpadů a jiných odpadů způsobem, který je v souladu s ochranou životního prostředí, ať je místo zneškodňování jakékoli,

[…]

[…] zvýšená kontrola pohybu nebezpečných odpadů a jiných odpadů přes hranice států podnítí nakládání s nimi způsobem šetrným k životnímu prostředí a sníží množství odpadů přepravovaných přes hranice států,

[…] státy by měly přijmout opatření, aby zajistily patřičnou výměnu informací a účinnou kontrolu pohybu nebezpečných odpadů a jiných odpadů přes hranice států z a do těchto států,

[…]

[…] státy odpovídají za plnění svých mezinárodních závazků týkajících se ochrany lidského zdraví a ochrany a zachování životního prostředí a […] jsou v tomto ohledu odpovědné v souladu s mezinárodním právem“.

5 Článek 1 této úmluvy, nadepsaný „Oblast působnosti úmluvy“, stanoví:

„1. Pro účely této úmluvy se ‚nebezpečnými odpady‘ rozumějí následující odpady, které jsou přepravovány přes hranice států:

a) odpady, které patří do jakékoli kategorie uvedené v příloze I s výjimkou těch, které nemají žádnou z vlastností uvedených v příloze III; a

b) odpady, na které se nevztahuje odstavec a), ale jsou definovány nebo považovány za nebezpečné odpady vnitrostátními právními předpisy smluvní strany, jež je státem vývozu, dovozu nebo tranzitu.

2. Pro účely této úmluvy se ‚jinými odpady' rozumějí odpady, které patří do jakékoli kategorie uvedené v příloze II a které jsou přepravovány přes hranice států.

[…]

4. Odpady, které pocházejí z běžného provozu lodí a jejichž vypouštění je upraveno v jiné mezinárodní listině, jsou vyňaty z oblasti působnosti této úmluvy."

6 Článek 4 Basilejské úmluvy, nadepsaný „Obecné povinnosti", stanoví:

„[…]

2. Každá smluvní strana přijme vhodná opatření, aby:

a) zajistila, aby produkce nebezpečných odpadů a jiných odpadů na jejím území byla snížena na minimum při zvážení sociálních, technických a hospodářských hledisek;

b) zajistila dostupnost odpovídajících zařízení na zneškodňování odpadu, která by měla být umístěna, je-li to možné, na jejím území vzhledem k nakládání s nebezpečnými odpady a jinými odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí, ať je místo jejich zneškodnění jakékoli;

[…]

d) zajistila, aby pohyb nebezpečných odpadů a jiných odpadů přes hranice států byl snížen na minimum v souladu s nakládáním s těmito odpady způsobem účinným a šetrným k životnímu prostředí a aby byl prováděn způsobem chránícím lidské zdraví a životní prostředí před škodlivými účinky, které mohou být způsobeny tímto pohybem;

[…]

f) vyžadovala, aby informace o navrhovaných pohybech nebezpečných odpadů a jiných odpadů přes hranice států byly poskytnuty zúčastněným státům v souladu s přílohou V A, aby mohly vyhodnotit následky zamýšlených pohybů na lidské zdraví a životní prostředí;

[…]

h) spolupracovala na činnostech s jinými smluvními stranami a zúčastněnými organizacemi přímo nebo prostřednictvím sekretariátu, včetně šíření informací o pohybu nebezpečných odpadů a jiných odpadů přes hranice států, s cílem zlepšit nakládání s těmito odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí a zamezit nedovolené přepravě.

[…]"

7 Článek 6 této úmluvy, nadepsaný „Pohyb přes hranice států mezi smluvními stranami“, stanoví:

„1. Stát vývozu oznámí, nebo bude požadovat od producenta nebo vývozce, aby písemně a prostřednictvím příslušného orgánu státu vývozu oznámil příslušným orgánům zúčastněných států jakýkoli navrhovaný pohyb nebezpečných odpadů nebo jiných odpadů přes hranice států. Toto oznámení musí obsahovat prohlášení a informace specifikované v příloze V A a musí být sepsané v jazyce, který je pro stát dovozu přijatelný. Každému zúčastněnému státu se zasílá pouze jedno oznámení.

2. Stát dovozu písemně odpoví oznamovateli, přičemž udělí souhlas s pohybem s podmínkami nebo bez podmínek, odmítne udělit souhlas s pohybem nebo si vyžádá dodatečné informace. Opis konečné odpovědi státu dovozu se zašle příslušným orgánům zúčastněných států, jež jsou smluvními stranami.

3. Stát vývozu nepovolí producentu nebo vývozci zahájit pohyb přes hranice států, dokud neobdrží písemné potvrzení, že:

a) oznamovatel obdržel písemný souhlas státu dovozu a

b) oznamovatel obdržel od státu dovozu potvrzení o existenci smlouvy mezi vývozcem a zneškodňovatelem, která specifikuje nakládání s dotyčnými odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí.

[…]“

8 Článek 10 odst. 1 uvedené úmluvy zní:

„Smluvní strany mezi sebou spolupracují, aby zlepšily a zajistily nakládání s nebezpečnými odpady a jinými odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí.“

9 Příloha I této úmluvy obsahuje seznam kategorií odpadů, které mají být kontrolovány podle uvedené úmluvy.

10 V příloze II Basilejské úmluvy jsou uvedeny kategorie odpadů vyžadujících zvláštní pozornost.

11 V příloze VIII této úmluvy je uveden seznam odpadů, které jsou považovány za nebezpečné podle čl. 1 odst. 1 písm. a) uvedené úmluvy.

Unijní právo

Směrnice 2006/12/ES

12 Článek 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/12/ES ze dne 5. dubna 2006 o odpadech (Úř. věst. 2006, L 114, s. 9) v odstavci 1 písm. a) stanovil:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

a) ‚odpadem‘ jakákoli látka nebo předmět spadající do kategorií uvedených v příloze I, kterých se držitel zbavuje nebo má v úmyslu se zbavit nebo se od něho požaduje, aby se jich zbavil;

[…]“

13 Směrnice 2006/12 byla zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. 2008, L 312, s. 3). Článek 1 odst. 1 písm. a) směrnice 2006/12 byl v podstatě převzat do čl. 3 bodu 1 směrnice 2008/98.

Nařízení č. 1013/2006

14 V bodech 1, 3, 7, 8, 14, 18, 35 a 36 odůvodnění nařízení č. 1013/2006 je uvedeno:

„(1) Hlavním a rozhodujícím cílem a předmětem tohoto nařízení je ochrana životního prostředí, přičemž jeho dopady na mezinárodní obchod jsou podružné.

[…]

(3) Na základě rozhodnutí [93/98] byla jménem Společenství uzavřena Basilejská úmluva […], jíž je Společenství stranou od roku 1994. Nařízením [Rady (EHS) č. 259/93 ze dne 1. února 1993 o dozoru nad přepravou odpadů v rámci Evropského společenství, do něj a z něj a o její kontrole (Úř. věst. 1993, L 30, s. 1; Zvl. vyd. 15/02, s. 176)] stanovila Rada [Evropské unie] pravidla pro omezení a kontrolu tohoto pohybu, navržená kromě jiného k uvedení dosavadního systému Společenství pro dozor nad přepravou odpadů a její kontrolu do souladu s požadavky Basilejské úmluvy.

[…]

(7) Je důležité organizovat a upravovat dozor nad přepravou odpadů a její kontrolu způsobem, který zohledňuje potřebu zachovávat, chránit a zlepšovat kvalitu životního prostředí a lidského zdraví a který přispívá k jednotnějšímu uplatňování nařízení v celém Společenství.

(8) Je rovněž důležité mít na paměti požadavek stanovený v čl. 4 odst. 2 písm. d) Basilejské úmluvy, že přeprava nebezpečných odpadů se má snížit na minimum slučitelné s účinným nakládáním s takovými odpady, které je šetrné k životnímu prostředí.

[…]

(14) V případě přepravy odpadů určených k odstranění a odpadů neuvedených v příloze III, IIIA nebo IIIB, určených k využití, je vhodné zajistit optimální dozor a kontrolu tím, že se pro tuto přepravu vyžaduje udělení předchozího písemného souhlasu. Takový postup by měl v sobě zahrnovat předchozí oznámení, na jehož základě budou příslušné orgány řádně informovány tak, aby mohly učinit veškerá potřebná opatření pro ochranu lidského zdraví a životního prostředí. Toto oznámení by rovněž mělo uvedeným orgánům umožnit vznést proti takové přepravě odůvodněné námitky.

[…]

(18) S ohledem na odpovědnost původců odpadů za nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí by formulář oznámení a průvodní doklady pro přepravu odpadů měli vyplňovat, je-li to možné, původci odpadů.

[…]

(35) V zájmu ochrany lidského zdraví a životního prostředí je nutné zajistit bezpečnou demontáž lodí šetrnou k životnímu prostředí. […]

(36) Účinná mezinárodní spolupráce při kontrole přepravy odpadů má zásadní význam pro zajištění kontroly přepravy nebezpečných odpadů. Pro zajištění nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí by měla být podporována výměna informací, společná odpovědnost a snaha o spolupráci mezi Společenstvím a jeho členskými státy a třetími zeměmi.“

15 Článek 1 tohoto nařízení stanoví:

„1. Toto nařízení stanoví postupy a kontrolní režimy pro přepravu odpadů v závislosti na původu, určení a trase přepravy, druhu přepravovaných odpadů a způsobu nakládání s odpady v místě určení.

[…]

3. Z oblasti působnosti tohoto nařízení jsou vyloučeny:

a) vykládka na pobřeží odpadů, včetně odpadních vod a zbytků, vzniklých běžným provozem lodí a těžebních plošin na širém moři, pokud se na tyto odpady vztahuje Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí [podepsaná v Londýně dne 2. listopadu 1973 a doplněná protokolem ze dne 17. února 1978] (Marpol 73/78), nebo jiné závazné nástroje mezinárodního práva;

b) odpad vzniklý v motorových vozidlech a vlacích a na palubě letadel a lodí, dokud tento odpad není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění;

[…]“

16 Článek 2 uvedeného nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

1. ‚odpad‘ definuje v čl. 1 odst. 1 písm. a) směrnice [2006/12];

2. ‚nebezpečný odpad‘ definuje v čl. 1 odst. 4 směrnice Rady 91/689/EHS ze dne 12. prosince 1991 o nebezpečných odpadech [(Úř. věst. 1991, L 377, s. 20; Zvl. vyd. 15/02, s. 78), ve znění směrnice 94/31/ES ze dne 27. června 1994 (Úř. věst. 1994, L 168, p. 28; Zvl. vyd. 15/02, s. 376)];

[…]

8. ‚nakládáním způsobem šetrným k životnímu prostředí‘ rozumí provedení všech praktických kroků k zajištění toho, že se s odpady nakládá způsobem chránícím lidské zdraví a životní prostředí před škodlivými účinky, které by mohly být těmito odpady způsobeny;

[…]

34. ‚přepravou' rozumí doprava odpadů určených k využití nebo odstranění, která je plánována nebo se uskutečňuje:
    a) mezi zemí a jinou zemí nebo
    b) mezi zemí a zámořskými zeměmi a územími nebo jinými oblastmi pod ochranou dané země nebo
    c) mezi zemí a územím, které podle mezinárodního práva není součástí žádné země, nebo
    d) mezi zemí a Antarktidou nebo
    e) z jedné země přes některou z výše uvedených oblastí nebo
    f) v rámci země přes některou z výše uvedených oblastí a která začíná i končí ve stejné zemi nebo
    g) do země ze zeměpisné oblasti, která nespadá pod jurisdikci žádné země;

[…]"

17 Článek 3 odst. 1 tohoto nařízení, který je součástí hlavy II uvedeného nařízení, nadepsané „Přeprava odpadů v rámci Společenství tranzitem nebo bez tranzitu přes třetí země", stanoví:

„Přeprava těchto odpadů podléhá postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu podle ustanovení této hlavy:

a) je-li odpad určen k odstranění:

   veškeré odpady;

b) je-li odpad určen k využití:
   i) odpady uvedené v příloze IV, které mimo jiné zahrnují odpady uvedené v přílohách II a VIII Basilejské úmluvy,
   ii) odpady uvedené v příloze IVA,
   iii) odpady nezařazené pod jednu položku v příloze III, III B, IV nebo IV A,
   iv) směsi odpadů nezařazených pod jednu položku v příloze III, III B, IV nebo IV A, pokud nejsou uvedeny v příloze III A."

18 V kapitole 1 hlavy II nařízení č. 1013/2006, která obsahuje články 4 až 17, je popsán postup předchozího písemného oznámení a souhlasu.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

19 *Flaminia* je kontejnerová loď náležející společnosti Conti, která během období, o něž jde ve věci v původním řízení, plula pod německou vlajkou.

20 Dne 14. července 2012 během plavby z Charlestonu (Spojené státy) do Antverp (Belgie) vypukl na palubě této lodi požár a došlo k výbuchům; tato loď převážela 4 808 kontejnerů, z nich 151 s tzv. „nebezpečnými látkami". Po uhašení požáru obdržela společnost Conti dne 21. srpna 2012 povolení k odvlečení lodi do německých teritoriálních vod. Podle zápisu Havariekommando (středisko pro námořní pohotovost, Německo) ze dne 25. srpna 2012 byla společnosti Conti uložena povinnost vypracovat plán pro další postup a určit případné smluvní partnery k provedení příslušných opatření.

21 Dne 9. září 2012 byla loď odvlečena do Wilhelmshavenu (Německo).

22 Společnost Conti se před německými orgány zavázala, že zajistí bezpečnou přepravu lodi do opravárenské loděnice nacházející se v Mangalii (Rumunsko) a řádné nakládání s látkami nacházejícími se na palubě lodi.

23 Dopisem ze dne 30. listopadu 2012 oznámilo Niedersächsisches Umweltministerium (Ministerstvo životního prostředí spolkové země Dolní Sasko, Německo) společnosti Conti, že loď samotnou, „resp. hasicí vodu nacházející se na palubě, jakož i kaly a kovový šrot je třeba kvalifikovat jako odpad“, a tedy jejich přeprava podléhá postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu. Společnost Conti vyjádřila v dopise ze dne 3. prosince 2012 s tímto posouzením nesouhlas.

24 Rozhodnutím ze dne 4. prosince 2012 uložil Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (inspektorát práce v Oldenburgu, Německo) společnosti Conti povinnost uplatnit tento postup kvůli tomu, že se na palubě *Flaminie* vyskytoval kovový šrot a hasicí voda kontaminovaná kaly a zbytky lodního nákladu. Společnosti Conti byl kromě toho uložen zákaz loď přemístit, a to až do doby, než bude uvedený postup ukončen a než bude předložen přezkoumatelný plán na odstranění tohoto odpadu v německém jazyce.

25 Dne 21. prosince 2012 byl neporušený náklad vyložen a byla potvrzena způsobilost lodě pro námořní plavbu do výše vln 6 metrů.

26 Byl zahájen a ukončen postup předchozího písemného oznámení a souhlasu pro přepravu hasicí vody do přístavu v Odense (Dánsko). Odčerpávání hasicí vody bylo zahájeno dne 18. února 2013. Poté, co bylo možné zjistit množství hasebního kalu, který nebylo možno odčerpat, bylo dne 26. února 2013 pokračováno v tomto postupu s rumunskými orgány.

27 Povolení k opuštění přístavu požadované na 4. března 2013 bylo uděleno dne 1. března 2013. Nicméně před tím, než *Flaminia* mohla přístav opustit, bylo nutné provést vykládku 30 kontejnerů s odpadem, přičemž tato vykládka probíhala až do 7. března 2013. Po ukončení postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu zahájeného s rumunskými orgány se mohla loď vezoucí 24 000 tun odpadu vydat dne 15. března 2013 na cestu.

28 Poté, co společnost Conti podala u Landgericht München I (Zemský soud Mnichov I, Německo) žalobu, kterou se domáhala, aby byla spolkové zemi Dolní Sasko uložena náhrada škody odpovídající především nákladům vzniklým v důsledku postupů oznámení, které musela nést, podal uvedený soud k Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, na jejímž základě mělo být zjištěno, zda zbytky v podobě kovového šrotu a hasicí vody kontaminované kaly a zbytky lodního nákladu, které jsou důsledkem havárie lodi, musí být kvalifikovány jako „odpad vzniklý v motorových vozidlech a vlacích a na palubě letadel a lodí“ ve smyslu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006.

29 V rozsudku ze dne 16. května 2019, Conti 11. Container Schiffahrt (C-689/17, dále jen „rozsudek Conti 11“, EU:C:2019:420), Soudní dvůr rozhodl, že takové zbytky musí být považovány za odpad vzniklý na palubě lodí ve smyslu tohoto ustanovení, který je vyloučen z rozsahu působnosti tohoto nařízení, dokud není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění.

30 V návaznosti na zmíněný rozsudek Landgericht München I (Zemský soud Mnichov I) žalobě společnosti Conti na náhradu škody částečně vyhověl.

31 Spolková země Dolní Sasko podala proti uvedenému rozhodnutí odvolání k Oberlandesgericht München (Vrchní zemský soud v Mnichově, Německo), který je předkládajícím soudem a má pochybnosti o platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 s ohledem na čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy, jestliže je na základě tohoto ustanovení nařízení č. 1013/2006 z povinnosti podrobit se postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu vyňat i nebezpečný odpad, který nevznikl při běžném provozu lodi, zatím nebyl vyložen a má být přepraven z jednoho členského státu do jiného členského státu.

32 Předkládající soud má za to, že čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy vylučuje z oblasti působnosti této úmluvy pouze odpady ve smyslu přílohy I této úmluvy, které vznikají při „běžném“ provozu lodi. Odpad vzniklý na palubě lodi kvůli její havárii na volném moři ovšem důsledkem „běžného“ provozu této lodi není.

33 Z rozsudku Conti 11 nicméně vyplývá, že čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 stanoví z postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu výjimku, která je širší než výjimka upravená v Basilejské úmluvě, neboť podle tohoto ustanovení do oblasti působnosti zmíněného nařízení nespadá odpad, který nevznikl při „běžném“ provozu lodi ve smyslu čl. 1 odst. 4 této úmluvy, zatím nebyl vyložen a má být přepraven z jednoho členského státu do jiného členského státu.

34 Předkládající soud přitom připomíná, že Evropská unie je smluvní stranou této úmluvy a jako taková je vázána povinnostmi, které z ní vyplývají.

35 Za těchto podmínek se Oberlandesgericht München (Vrchní zemský soud v Mnichově) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je výjimka z oznamovací povinnosti stanovená v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení [č. 1013/2006] kvůli rozporu s ustanoveními Basilejské úmluvy […] neplatná v rozsahu, v němž z oznamovací povinnosti vylučuje i nebezpečný odpad, který vznikl v důsledku havárie na palubě lodi a musí být podle rozsudku [Conti 11] považován za odpad ve smyslu tohoto ustanovení o výjimce?

2) Je-li odpověď na [první otázku] záporná, musí být výjimka stanovená v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení [č. 1013/2006] s ohledem na Basilejskou úmluvu […] vykládána restriktivně v tom smyslu, že za odpad vzniklý na palubě lodí ve smyslu tohoto ustanovení nelze považovat takové zbytky v podobě kovového šrotu a hasicí vody kontaminované kaly a zbytky lodního nákladu, o jaké se jedná ve věci v původním řízení, které jsou důsledkem havárie na palubě lodí?“

K předběžným otázkám

K první otázce

K přípustnosti

36 Společnost Conti, která přímo nenamítá nepřípustnost první otázky, má za to, že platnost čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 s ohledem na čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy potvrdil přinejmenším nepřímo Soudní dvůr v rozsudku Conti 11. Zejména v bodě 30 zmíněného rozsudku Soudní dvůr zdůvodnil své rozhodnutí nevyhovět žádosti spolkové země Dolní Sasko

o znovuotevření ústní části řízení po přednesení stanoviska generálního advokáta ve věci, v níž byl vydán zmíněný rozsudek, tím, že nebyla uvedena žádná nová skutečnost, která by nastala po ukončení ústní části řízení, čímž naznačil, že se ztotožňuje s úvahami uvedenými v tomto stanovisku, které se týkají platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 z hlediska čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy.

37 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je v rámci spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy zavedené článkem 267 SFEU věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade. Z toho plyne, že na předběžnou otázku týkající se unijního práva se vztahuje domněnka relevance. Odmítnutí rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora je možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad nebo posouzení platnosti normy unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také pokud Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. října 2024, Confédération paysanne (Melouny a rajčata ze Západní Sahary), C-399/22, EU:C:2024:839, body 60 a 61, jakož i citovaná judikatura].

38 V projednávané věci odůvodňuje předkládající soud nezbytnost odpovědi na první otázku tím, že v rozsudku Conti 11 nebylo rozhodnuto o platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 s ohledem na čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy. Odpověď Soudního dvora na tuto otázku je přitom dle názoru předkládajícího soudu pro vyřešení sporu v původním řízení rozhodující. Vzhledem k tomu, že se žaloba společnosti Conti podaná ve sporu v původním řízení týká náhrady škody vzniklé v důsledku toho, že jí spolková země Dolní Sasko uložila povinnost dodržet postup předchozího písemného oznámení a souhlasu, je otázka platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, který se má dle společnosti Conti uplatnit na přepravu odpadu dotčeného ve věci v původním řízení, pro rozhodnutí o opodstatněnosti této žaloby rozhodující.

39 Za takových podmínek není pochyb o tom, že položená otázka je pro řešení sporu v původním řízení relevantní a jsou splněny podmínky přípustnosti připomenuté v bodě 37 tohoto rozsudku.

40 Je třeba ostatně uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Conti, nelze rozsudek Conti 11 chápat v tom smyslu, že Soudní dvůr v něm platnost čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 s ohledem na čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy implicitně potvrdil. V bodě 30 zmíněného rozsudku totiž Soudní dvůr výslovně uvedl, že předkládající soud tuto otázku platnosti nevznesl, takže mu nepřísluší na ni odpovědět.

41 Z toho plyne, že první otázka je přípustná.

K věci samé

42 V rámci první otázky předkládající soud Soudní dvůr žádá, aby s ohledem na čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy posoudil platnost čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, jak jej vyložil Soudní dvůr v rozsudku Conti 11, podle kterého se vyloučení z oblasti působnosti tohoto nařízení, s nímž počítá toto ustanovení, vztahuje i na odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři, dokud není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění.

43 Ve snaze poskytnout předkládajícímu soudu užitečnou odpověď je třeba v prvé řadě posoudit, zda se toto vyloučení z oblasti působnosti nařízení č. 1013/2006 uplatní v případě, kdy odpad vzniklý na palubě této lodi v důsledku takové havárie na uvedené lodi zůstal, aby byl společně s touto lodí přepraven za účelem jeho využití nebo odstranění, a to poté, co byla část tohoto odpadu vyložena za účelem jeho využití nebo odstranění.

44 Podle čl. 216 odst. 2 SFEU platí, že pokud Unie uzavře mezinárodní dohody, jejich ustanovení jsou nedílnou součástí unijního právního řádu, takže takové dohody jsou pro unijní orgány závazné. Soudní dvůr má pravomoc vykládat ustanovení těchto dohod, které mají přednost před akty unijního sekundárního práva, jež musí být vykládány v co největším možném rozsahu v souladu s těmito dohodami (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2024, EUIPO v. The KaiKai Company Jaeger Wichmann, C-382/21 P, EU:C:2024:172, bod 70 a citovaná judikatura).

45 V projednávaném případě se přitom Evropské hospodářské společenství stalo smluvní stranou Basilejské úmluvy na základě rozhodnutí 93/98, takže tato úmluva je od roku 1994 nedílnou součástí unijního právního řádu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. května 2020, Interseroh, C-654/18, EU:C:2020:398, bod 44 a citovaná judikatura).

46 Jak je uvedeno v bodě 3 odůvodnění nařízení č. 1013/2006, nařízením č. 259/93, které bylo zrušeno a nahrazeno nařízením č. 1013/2006, stanovil unijní normotvůrce pravidla pro omezení a kontrolu přepravy odpadu, navržená kromě jiného k uvedení dosavadního systému Společenství pro dozor nad přepravou odpadů a její kontrolu do souladu s požadavky Basilejské úmluvy. Z bodu 8 odůvodnění nařízení č. 1013/2006 kromě toho vyplývá, že unijní normotvůrce sledoval tento cíl spočívající v dosažení souladu unijního práva s uvedenou úmluvou i při přijímání tohoto nařízení.

47 Je proto třeba určit, jakou působnost mají relevantní ustanovení Basilejské úmluvy. Jak v tomto ohledu stanoví čl. 31 odst. 1 Vídeňské úmluvy o smluvním právu, tato ustanovení je třeba vykládat v dobré víře, v souladu s obvyklým významem, který je dáván výrazům v Basilejské úmluvě v jejich celkové souvislosti, a rovněž s přihlédnutím k předmětu a účelu této úmluvy.

48 Článek 1 uvedené úmluvy, nadepsaný „Oblast působnosti úmluvy“, obsahuje odstavec 1, v němž je vysvětleno, co se rozumí „nebezpečnými odpady“ ve smyslu této úmluvy.

49 Článek 4 odst. 2 Basilejské úmluvy ohledně těchto odpadů zaprvé stanoví, že smluvní strany této úmluvy přijmou vhodná opatření, aby byla na minimum snížena produkce nebezpečných odpadů při zvážení sociálních, technických a hospodářských hledisek a aby se podpořilo nakládání s těmito odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí, ať je místo jejich zneškodnění jakékoli [viz zejména písmena a) a b)]. Zadruhé zmíněné smluvní strany podle tohoto ustanovení přijmou vhodná opatření, aby se omezil pohyb nebezpečných odpadů přes hranice států, a to s výjimkou případů, kdy se má za to, že odpovídá zásadám nakládání s těmito odpady způsobem účinným a šetrným k životnímu prostředí, a kdy je prováděn způsobem chránícím lidské zdraví a životní prostředí před škodlivými účinky, které mohou být způsobeny tímto pohybem [viz zejména písmeno d)]. Zatřetí smluvní strany podle tohoto ustanovení vyžadují, aby informace o navrhovaných pohybech nebezpečných odpadů přes hranice států byly poskytnuty zúčastněným státům, aby mohly vyhodnotit následky takových pohybů na lidské zdraví a životní prostředí, a spolupracují při šíření informací o uvedených pohybech, s cílem zlepšit nakládání s těmito odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí a zamezit nedovolené přepravě [viz zejména písmena f) a h)].

50 V článku 6 této úmluvy je pak popsán postup předchozího písemného oznámení a souhlasu, který se vztahuje na veškerou přepravu odpadů spadajících do oblasti působnosti uvedené úmluvy.

51 Článek 1 odst. 4 Basilejské úmluvy nicméně stanoví, že z oblasti působnosti této úmluvy jsou vyňaty – a tudíž se na ně nevztahuje postup předchozího písemného oznámení a souhlasu podle článku 6 této úmluvy – odpady, které pocházejí z „běžného provozu“ lodí a jejichž vypouštění je upraveno v jiné mezinárodní listině.

52 V tomto ohledu je třeba uvést, že podle prvního bodu preambule této úmluvy mohou nebezpečné odpady a jiné odpady a jejich pohyb přes hranice států způsobit nebezpečí poškození lidského zdraví a životního prostředí a podle čtvrtého bodu této preambule by státy měly přijmout nezbytná opatření, aby zajistily, že nakládání s nebezpečnými odpady a jinými odpady, včetně jejich pohybu přes hranice států a jejich zneškodňování, je v souladu s ochranou lidského zdraví a životního prostředí, ať je místo jejich zneškodňování jakékoli. V desátém bodu preambule je dále uvedeno, že zvýšená kontrola pohybu nebezpečných odpadů a jiných odpadů přes hranice států podnítí nakládání s nimi způsobem šetrným k životnímu prostředí a sníží množství odpadů přepravovaných přes hranice států.

53 Vzhledem k tomu, že čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy představuje výjimku z použití postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu na přepravu nebezpečných odpadů nebo jiných odpadů, jak je upraven v této úmluvě, nelze toto ustanovení vykládat způsobem, který by ohrožoval dosažení cílů uvedené úmluvy, a sice ochrany lidského zdraví a životního prostředí.

54 V bodě 53 rozsudku Conti 11, na který poukazuje předkládající soud, Soudní dvůr rozhodl, že podle čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 je odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie vyloučen z rozsahu působnosti tohoto nařízení, „dokud [tento odpad] není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění“.

55 Je přitom třeba zdůraznit, že v bodě 48 uvedeného rozsudku Soudní dvůr mimo jiné vysvětlil, co je důvodem vyloučení podle tohoto ustanovení, pokud jde o odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři – je to náhlá a nepředvídatelná povaha vzniku tohoto druhu odpadu, v jejímž důsledku je v praxi nemožné nebo značně obtížné, aby osoba odpovědná za dotyčnou loď měla včas znalost informací nezbytných pro správné uplatnění pravidel tohoto nařízení týkajících se postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu, která jsou určena k zajištění dozoru nad přepravou uvedeného odpadu a její účinné kontroly ve smyslu uvedeného nařízení.

56 V bodě 42 rozsudku Conti 11 pak Soudní dvůr uvedl, že jelikož se vyloučení z oblasti působnosti podle čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení uplatní jen „dokud tento odpad není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění“, toto ustanovení se použije pouze, dokud dotyčný odpad neopustí loď, aby byl přepraven za účelem jeho využití nebo odstranění.

57 Je-li však – jako je tomu ve sporu v původním řízení – část odpadu vzniklého v důsledku havárie lodi na volném moři vyložena v bezpečném přístavu, a to případně za účelem přepravy, která sama podléhá postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu, vyvstává otázka, zda vyloučení z oblasti působnosti podle čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 platí i nadále pro následnou přepravu části odpadu, která z této lodi vyložena nebyla.

58 V tomto ohledu je třeba připomenout, že při výkladu ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí [rozsudek ze dne 4. října 2024, Lindenapotheke, C-21/23, EU:C:2024:846, bod 52 a citovaná judikatura].

59 Pokud jde o kontext čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, je třeba uvést, že podle čl. 1 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví toto nařízení postupy a kontrolní režimy pro přepravu odpadů. Z toho vyplývá, že se v uvedeném nařízení zavádí systém, v jehož rámci se postup předchozího písemného oznámení a souhlasu použije v zásadě na jakoukoliv přepravu odpadů spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, a to na základě podrobných pravidel upravených v kapitole 1 hlavy II uvedeného nařízení.

60 Pojem „odpad“ ve smyslu čl. 2 bodu 1 tohoto nařízení, který zahrnuje specifičtější pojem „nebezpečný odpad“, definovaný v čl. 2 bodu 2 nařízení č. 1013/2006, odkazuje na čl. 1 odst. 1 písm. a) směrnice 2006/12, jehož znění bylo převzato do čl. 3 bodu 1 směrnice 2008/98. Článek 1 odst. 1 písm. a) směrnice 2006/12 ve spojení s přílohou I této směrnice obsahuje obzvláště širokou definici pojmu „odpad“ – jedná se o jakoukoli látku nebo předmět, kterých se držitel zbavuje nebo má v úmyslu se zbavit nebo se od něho požaduje, aby se jich zbavil, a které spadají do kategorií uvedených v této příloze. Článek 2 bod 34 tohoto nařízení pak definuje pojem „přeprava“ jako „doprava odpadů určených k využití nebo odstranění“. Tyto definice tedy svědčí o tom, že unijní normotvůrce měl v úmyslu přiznat postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu, který je upraven v nařízení č. 1013/2006, velmi širokou působnost.

61 Zároveň platí, že čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení má povahu výjimky ze zásady co možná nejširšího uplatňování tohoto postupu, a musí být proto vykládán restriktivně.

62 Co se týče cílů nařízení č. 1013/2006, je třeba připomenout, že v bodě 1 odůvodnění tohoto nařízení je uvedeno, že jeho hlavním cílem je ochrana životního prostředí. Tento cíl vyplývá i ze čtvrtého bodu preambule Basilejské úmluvy, v němž je uvedeno, že státy, které jsou stranami této úmluvy, by měly přijmout nezbytná opatření, aby zajistily, že nakládání s nebezpečnými odpady a jinými odpady, včetně jejich pohybu přes hranice států a jejich zneškodňování, je v souladu s ochranou lidského zdraví a životního prostředí, ať je místo jejich zneškodňování jakékoli.

63 V bodě 7 odůvodnění tohoto nařízení je za tímto účelem zdůrazněno, že je důležité organizovat a upravovat dozor nad přepravou odpadů a její kontrolu způsobem, který zohledňuje potřebu zachovávat, chránit a zlepšovat kvalitu životního prostředí a lidského zdraví. Stejně tak je v bodě 8 odůvodnění uvedeného nařízení, v němž je připomenut požadavek stanovený v čl. 4 odst. 2 písm. d) Basilejské úmluvy, uvedeno, že je důležité snížit přepravu nebezpečných odpadů na minimum slučitelné s účinným nakládáním s takovými odpady, které je šetrné k životnímu prostředí.

64 V bodě 14 odůvodnění téhož nařízení je dále uvedeno, že povinnost předchozího písemného oznámení a souhlasu v případě přepravy odpadů má zajistit optimální dozor a kontrolu u odpadů neuvedených v příloze III, III A nebo III B nařízení č. 1013/2006, které jsou určeny k využití. Jak v podstatě vyplývá z bodu 36 odůvodnění tohoto nařízení, účinnost kontroly přepravy nebezpečných odpadů vyžaduje účinnou mezinárodní spolupráci a výměnu informací, což vyplývá i z jedenáctého bodu preambule Basilejské úmluvy, jakož i z jejího čl. 10 odst. 1.

65 Má-li být těchto cílů dosaženo, je nutné mít za to, že pokud byla část odpadu vzniklého v důsledku havárie lodi na volném moři vyložena v bezpečném přístavu za účelem jeho využití nebo odstranění, na ostatní odpad vzniklý v důsledku této havárie, který na lodi zůstal, aby byl společně s touto lodí přepraven do jiného přístavu za účelem jeho odstranění nebo využití, se již výjimka, která vyplývá z použití čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, ve vztahu k posledně uvedené přepravě nevztahuje.

66 Předně je třeba konstatovat, že za účelem provedení závazků, které pro Unii vyplývají z Basilejské úmluvy, zavádí toto nařízení postup předchozího písemného oznámení a souhlasu jakožto ústřední prvek dozoru nad přepravou odpadů a její kontroly. Tento postup umožňuje zjistit informace o samotné existenci těchto odpadů a jejich nebezpečnosti, jak vyplývá z článku 4 uvedeného nařízení, který oznamovateli ukládá povinnost poskytnout informace týkající se mimo jiné množství, označení, složení a místa určení odpadů. Jak vyplývá z bodu 14 odůvodnění téhož nařízení, uvedený postup mimoto umožňuje, aby byly příslušné vnitrostátní orgány o přepravě odpadů řádně informovány tak, aby mohly učinit veškerá potřebná opatření pro ochranu lidského zdraví a životního prostředí; toto oznámení by rovněž mělo uvedeným orgánům umožnit vznést proti takové přepravě odůvodněné námitky. Kdyby se na odpad, který zůstal na dotyčné lodi – a to za okolností, kdy je osoba odpovědná za loď přiměřeně schopna získat informace nezbytné pro správné uplatnění postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu podle tohoto nařízení – i nadále vztahovala výjimka, která vyplývá z použití čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, nejenže by vznikla mezera v dozoru a kontrole, které toto nařízení vyžaduje, ale hrozilo by i to, že tento postup bude zbaven veškerého užitečného účinku.

67 S ohledem na specifickou odpovědnost původců odpadů, která je připomenuta v bodě 18 odůvodnění nařízení č. 1013/2006, se lze totiž důvodně domnívat, že jakmile tato loď zakotví v bezpečném přístavu, aby tam vyložila část odpadu, osoba odpovědná za loď má k dispozici informace nezbytné pro správné uplatnění pravidel stanovených v tomto nařízení.

68 Kdyby ostatně osoba odpovědná za dotyčnou loď, na jejíž palubě vznikl odpad v důsledku havárie této lodi na volném moři, měla po vykládce části tohoto odpadu v bezpečném přístavu prostor pro uvážení, zda zahájí postup předchozího písemného oznámení a souhlasu, pokud jde o následnou přepravu odpadu, který na této lodi zůstal, bylo by ohroženo naplňování cíle spočívajícího v zajištění toho, aby bylo s odpady nakládáno šetrným způsobem, a ve snížení jejich přepravy na minimum slučitelné s účinným nakládáním s takovými odpady, které je šetrné k životnímu prostředí, jenž je uveden v bodě 8 odůvodnění tohoto nařízení, ve kterém je výslovně odkázáno na čl. 4 odst. 2 písm. d) Basilejské úmluvy. Nařízení č. 1013/2006 je třeba vykládat takovým způsobem, který zajistí, aby zmíněná odpovědná osoba nemohla mít na zřeteli jiné okolnosti než ty, které souvisejí s ochranou životního prostředí a lidského zdraví, a provádět zbytečný převoz odpadu, který je neslučitelný s cílem spočívajícím ve snížení přepravy odpadů na minimum slučitelné s účinným nakládáním s takovými odpady, které je šetrné k životnímu prostředí.

69 V článcích 4 až 17 nařízení č. 1013/2006 jsou dále přesně definovány podmínky, za nichž musí být zahájen a ukončen postup předchozího písemného oznámení a souhlasu. Tento rámec přispívá k zajištění právní jistoty hospodářských subjektů tím, že umožňuje původcům a dopravcům přepravovaných odpadů seznámit se s rozsahem jejich povinností. Uvedený rámec rovněž umožňuje příslušným vnitrostátním orgánům vykonávat jejich pravomoci dozoru a kontroly. Výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení, podle kterého za situace, kdy byla část odpadu vzniklého v důsledku havárie lodi na volném moři vyložena v bezpečném přístavu za účelem jeho

využití nebo odstranění, platí, že se na následnou přepravu odpadu, který na této lodi zůstal, přestává vztahovat výjimka vyplývající z uplatnění tohoto ustanovení, přitom veškeré pochybnosti o tom, zda je v souvislosti s touto přepravou nutné zahájit uvedený postup, rozptyluje.

70 Uplatnění postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu na přepravu odpadu, který na dotyčné lodi zůstal, konečně přispívá k dosažení cíle spočívajícího v založení odpovědnosti původců odpadu při nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí, jak je v podstatě připomenut v bodě 18 odůvodnění nařízení č. 1013/2006. Osoba odpovědná za loď, která část odpadu vyložila, totiž bude muset přepravit odpad, jenž na této lodi zůstal, způsobem, který co možná nejlépe odpovídá požadavkům ochrany životního prostředí a lidského zdraví stanoveným v tomto nařízení.

71 Výklad uvedený v bodech 65 až 70 tohoto rozsudku je třeba volit tím spíše, když se odpad v důsledku požáru spojil s lodí, takže je obzvlášť obtížné, ne-li nemožné, jej přesně oddělit. Za této situace je v rámci uplatnění postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu na samotnou loď třeba, aby osoba odpovědná za tuto loď provedla přepravu umožňující demontáž lodi, která bude bezpečná a šetrná k životnímu prostředí, jak je uvedeno v bodě 35 odůvodnění tohoto nařízení.

72 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři, který poté, co byla část tohoto odpadu vyložena v bezpečném přístavu za účelem jeho využití nebo odstranění, na lodi zůstal, aby byl společně s touto lodí přepraven za účelem jeho využití nebo odstranění, nemůže být vyloučen z oblasti působnosti nařízení č. 1013/2006 na základě čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení.

73 Výklad tohoto ustanovení v tom smyslu, že se v něm stanovená výjimka použije jen do doby, než je veškerý odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku havárie na volném moři nebo jeho část vyložena v bezpečném přístavu, je v souladu s tím, co je stanoveno v čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy, jelikož nemaří naplňování cíle ochrany lidského zdraví a životního prostředí, který sleduje tato úmluva.

74 Vzhledem k tomu, že čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 lze vyložit v souladu s Basilejskou úmluvou, je třeba ve druhé řadě konstatovat, že není nutné posuzovat, zda povaha a systematika této úmluvy brání tomu, aby Soudní dvůr přezkoumal platnost aktu unijního práva z hlediska uvedené úmluvy, a dále zda jsou ustanovení této úmluvy, na která je pro účely tohoto přezkumu poukazováno, z hlediska svého obsahu bezpodmínečná a dostatečně přesná [rozsudky ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, body 53 a 54, jakož i citovaná judikatura, a ze dne 4. října 2024, Litva a další v. Parlament a Rada (Balíček mobility), C-541/20 až C-555/20, EU:C:2024:818, bod 1036].

75 Z předkládacího rozhodnutí v projednávaném případě vyplývá, že část odpadu vzniklého na palubě *Flaminie* v důsledku její havárie na volném moři, u něhož není zpochybňováno, že se jedná o nebezpečný odpad ve smyslu čl. 2 bodu 2 nařízení č. 1013/2006, byla vyložena po zakotvení této lodi v přístavu ve Wilhelmshavenu. Předkládající soud uvádí, že tuto část odpadu tvoří voda, kterou se hasil požár, jenž na této lodi vypukl, a kterou bylo možno odčerpat a přepravit do přístavu v Odense za účelem jejího využití nebo odstranění, jakož i část hasebního kalu.

76 Z předkládacího rozhodnutí rovněž vyplývá, že ostatní odpad vzniklý v důsledku tohoto požáru, který nebylo možné odčerpat ani vyložit – a to zejména zbytky v podobě kovového šrotu, kalů a zbytků lodního nákladu – zůstal na palubě *Flaminie*, aby byl společně s touto lodí přepraven do přístavu v Mangalii za účelem jeho využití nebo odstranění.

77 Z toho plyne, že odpad přepravený z přístavu ve Wilhelmshavenu do přístavu v Mangalii do oblasti působnosti nařízení č. 1013/2006 spadal, takže tato přeprava měla podléhat postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu upraveného v tomto nařízení.

78 Na rozdíl od okolností uvedených v bodě 48 rozsudku Conti 11 lze předpokládat, že po vykládce části veškerého odpadu vzniklého na *Flaminii* byla osoba odpovědná za tuto loď přiměřeně schopna mít k dispozici informace o množství a povaze odpadu, který na této lodi zůstal, aby mohla zařídit nakládání s tímto odpadem, které bude šetrné k životnímu prostředí, a zajistit, že jeho přeprava bude snížena na minimum slučitelné s takovým nakládáním.

79 S ohledem na všechny výše uvedené důvody je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že vyloučení z oblasti působnosti tohoto nařízení upravené v tomto ustanovení, které se vztahuje na odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři, dokud není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění, neplatí pro odpad, který na palubě této lodi zůstal, aby byl společně s touto lodí přepraven za účelem jeho využití nebo odstranění, a to poté, co byla část tohoto odpadu vyložena v bezpečném přístavu za účelem jeho využití nebo odstranění; tento výklad je v souladu s čl. 1 odst. 4 Basilejské úmluvy.

Ke druhé otázce

80 Odpověď na druhou otázku vyplývá z odpovědi na první otázku.

K nákladům řízení

81 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

Článek 1 odst. 3 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů musí být vykládán v tom smyslu, že vyloučení z oblasti působnosti tohoto nařízení upravené v tomto ustanovení, které se vztahuje na odpad vzniklý na palubě lodi v důsledku její havárie na volném moři, dokud není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění, neplatí pro odpad, který na palubě této lodi zůstal, aby byl společně s touto lodí přepraven za účelem jeho využití nebo odstranění, a to poté, co byla část tohoto odpadu vyložena v bezpečném přístavu za účelem jeho využití nebo odstranění; tento výklad je v souladu s čl. 1 odst. 4 Úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování, podepsané v Basileji dne 22. března 1989, schválené jménem Evropského hospodářského společenství rozhodnutím Rady 93/98/EHS ze dne 1. února 1993.

Podpisy