Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØE
přednesené dne 24. ledna 2019 [1]

Věc C-689/17

Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“
proti
Land Niedersachsen

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht München I (zemský soud pro Mnichov I, Německo)]

„Řízení o předběžné otázce – Životní prostředí – Basilejská úmluva – Nařízení (ES) č. 1013/2006 – Přeprava odpadů – Zbytky z havárie na volném moři – Článek 1 odst. 3 písm. b) – Vyloučení z rozsahu působnosti – Odpad vzniklý na palubě lodí“

1. Soudní dvůr ještě neměl příležitost provést výklad článku 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů [2], takže projednávaná věc, jakož i věc ReFood (C-634/17) [3] mu dávají příležitost, aby zásadním způsobem upřesnil rozsah působnosti tohoto nařízení.

2. V projednávaném případě požádal v souvislosti s havárií na volném moři [4] Landgericht München I (zemský soud pro Mnichov I, Německo) Soudní dvůr, aby rozhodl, zda zbytky z této havárie v podobě kovového šrotu a hasicí vody kontaminované kaly a zbytky nákladu nacházejícího se na palubě lodi spadají do působnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, podle něhož je „odpad vzniklý v motorových vozidlech a vlacích a na palubě letadel a lodí, dokud tento odpad není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění“ vyloučen z působnosti tohoto nařízení.

3. Otázka výkladu článku 1 nařízení č. 1013/2006 nebyla zatím nikdy řešena a zároveň se jedná o otázku citlivou. Je totiž nesporné, že zacházení s odpadem a jeho přeprava takovou otázku v současnosti představuje, zejména s ohledem na problematiku související s ochranou životního prostředí v oblasti odpadů.

4. Problémy, které předestírá tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, jsou o to větší, že se havárie stala na volném moři, jehož zachování je zásadní pro ochranu životního prostředí a zejména ochranu a zachování živých mořských zdrojů.

1 – Původní jazyk: francouzština.

2 – Úř. věst. 2006, L 190, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42.

3 – Viz mé stanovisko z téhož dne.

4 – Ve smyslu článku 86 Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu, podepsané v Montego Bay dne 10. prosince 1982, která vstoupila v platnost dne 16. listopadu 1994, byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 98/392/ES ze dne 23. března 1998 (Úř. věst. 1998, L 179, s. 1, dále jen „úmluva z Montego Bay“). Podle tohoto článku volné moře zahrnuje všechny části moře, kromě teritoriální vody, výlučné ekonomické zóny, vnitrozemských a souostrovních vod.

5. V tomto stanovisku nejprve uvedu, že vzhledem ke znění čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, systematice a cíli tohoto nařízení se takové zbytky, jako jsou zbytky dotčené ve věci v původním řízení, považují za „odpad vzniklý na palubě […] lodí“ ve smyslu tohoto ustanovení, pro které je použití uvedeného nařízení tedy vyloučeno.

6. Vzhledem k tomu, že Soudní dvůr byl požádán na jednání, aby rozhodl, zda je čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 použitelný v případě, kdy loď s odpadem připlula do přístavu v členském státě Evropské unie, podpůrně navrhnu Soudnímu dvoru, aby na takovouto otázku, kterou mu předkládající soud nepoložil, neodpovídal či aby na ni odpověděl záporně v zájmu respektování velmi jednoznačného znění tohoto ustanovení.

I. Právní rámec

A. Mezinárodní právo

7. Článek 1 Úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování podepsané v Basileji dne 22. března 1989, která byla schválena jménem Společenství rozhodnutím Rady 93/98/EHS dne 1. února 1993[5], definuje rozsah působnosti této úmluvy. Za tímto účelem článek 1 odst. 1 a 4 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.

[…]

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

8. Článek 2 bod 3 uvedené úmluvy stanoví:

[…]

3) ‚pohybem přes hranice států‘ [se] rozumí jakýkoli pohyb nebezpečných odpadů nebo jiných odpadů z oblasti pod vnitrostátní jurisdikcí jednoho státu do oblasti nebo přes oblast pod vnitrostátní jurisdikcí jiného státu, nebo do oblasti nebo přes oblast, která nepodléhá pod vnitrostátní jurisdikci žádného státu, za předpokladu, že se pohyb týká alespoň dvou států.“

9. Článek 4 odst. 1 a odst. 2 písm. d) Basilejské úmluvy stanoví:

„1. a) Smluvní strany, které uplatní svoje právo zakázat dovoz nebezpečných odpadů nebo jiných odpadů za účelem zneškodnění, o tom informují ostatní smluvní strany podle článku 13.;

5 – Úř. věst. 1993, L 39, s. 1, dále jen „Basilejská úmluva“.

b) Smluvní strany zakáží nebo nepovolí vývoz nebezpečných odpadů a jiných odpadů do smluvních stran, které zakázaly dovoz těchto odpadů, pokud byl tento zákaz oznámen podle bodu a).;

c) Smluvní strany zakáží nebo nepovolí vývoz nebezpečných odpadů a jiných odpadů, pokud stát dovozu nedá písemný souhlas k dovozu těchto odpadů, v případě, že tento stát dovozu nezakázal dovoz těchto odpadů.

2. Každá smluvní strana přijme vhodná opatření, aby:

[…]

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.“

B. Unijní právo

10. V bodech 1, 3, 7 až 9, 14 a 31 odůvodnění nařízení č. 1013/2006 se uvádí:

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

[…]

(3) […] Nařízením (EHS) č. 259/93[6], stanovila Rada pravidla pro omezení a kontrolu tohoto pohybu, aby byl zejména uveden dosavadní systém 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.

(9) Dále je důležité mít na paměti právo každé strany Basilejské úmluvy v souladu s jejím čl. 4 odst. 1 zakázat dovoz nebezpečných odpadů nebo odpadů uvedených v příloze II této úmluvy.

[…]

(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

6 – Nařízení Rady 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).

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.

[…]

(31) Toto nařízení by se mělo používat v souladu s mezinárodním mořským právem."

11. Článek 1 odst. 1 a 3 písm. a) a b) 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 z roku 1973, ve znění protokolu k této úmluvě z roku 1978 (Marpol 73/78) [7], 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."

12. Článek 2 odst. 1 a 2 tohoto nařízení definuje pro jeho účely „odpad" a „nebezpečný odpad" následovně:

„1. ‚odpad' [se] definuje v čl. 1 odst. 1 písm. a) směrnice 2006/12/ES[8];

2) „nebezpečný odpad" [se] definuje v čl. 1 odst. 4 směrnice Rady[…] 91/689/EHS ze dne 12. prosince 1991[…] o nebezpečných odpadech[9]"

13. Podle článku 2 bodu 33 uvedeného nařízení se „přepravou" rozumí „převoz odpadů po silnici, železnici, letecky, po moři a po vnitrozemských vodních cestách".

14. Článek 2 bod 34 nařízení č. 1013/2006 definuje pro jeho účely „přepravu" jako dopravu odpadů určených k využití nebo odstranění, která je plánována nebo se uskutečňuje zejména mezi zemí a jinou zemí nebo do země ze zeměpisné oblasti, která nespadá pod jurisdikci žádné země.

7 – Podepsaná v Londýně dne 2. listopadu 1973 a doplněná protokolem ze dne 17. února 1978. Dále jen „úmluva Marpol".

8 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 5. dubna 2006 o odpadech (Úř. věst. 2006, L 114, s. 9). Podle tohoto článku je „odpad" definován jako „jakákoliv látka nebo předmět spadající do kategorií uvedených v příloze I, kterých se držitel zbavuje nebo se od něho požaduje, aby se jich zbavil."

9 – Úř. věst. 1991, L 377, s. 20; Zvl. vyd. 19/04, s. 42. Seznam nebezpečného odpadu se nachází v rozhodnutí Komise 2000/532/ES ze dne 3. května 2000, kterým se nahrazuje rozhodnutí 94/3/ES, kterým se stanoví seznam odpadů podle čl. 1 písm. a) směrnice Rady 75/442/EHS o odpadech, a rozhodnutí Rady 94/904/ES, kterým se stanoví seznam nebezpečných odpadů ve smyslu čl. 1 odst. 4 směrnice Rady 91/689/EHS o nebezpečných odpadech (Úř. věst. 2000, L 226, s. 3).

15. Podle čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení přeprava odpadu určeného k odstranění a odpadu určeného k využití – v případě posledně uvedeného, pokud se jedná o odpad nacházející se na oranžovém seznamu [10] – musí dodržet postup předchozího písemného oznámení a souhlasu podle tohoto nařízení. Podle článku 3 odst. 2 nařízení č. 1013/2006 se použijí obecné požadavky na informace podle článku 18, jestliže se přeprava týká množství překračujícího 20 kg směsi určitého odpadu či určitého znečištěného odpadu.

II. Skutkové okolnosti sporu v původním řízení a předběžné otázky

16. Loď MSC Flaminia je kontejnerová loď plující v rozhodné době pod německou vlajkou a patřící společnosti Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“ [11], žalobkyni v původním řízení.

17. Během plavby této kontejnerové lodi, na které bylo naloženo 4 808 kontejnerů, z nichž 151 tzv. „s nebezpečnými látkami“, z Charlestonu (Spojené státy) do Antverp (Belgie), došlo dne 14. července 2012 k požáru spojeného s výbuchy na palubě.

18. Dne 21. srpna 2012 obdržela Conti povolení k odvlečení kontejnerové lodě do německých vod. Podle zápisu Havariekommando (středisko pro námořní pohotovost, Německo) ze dne 25. srpna 2012 byla Conti povinna vypracovat plán pro další postup a určit případné smluvní partnery pro příslušná opatření.

19. Dne 8. září 2012 se loď dostala na místo, které jí určilo středisko pro námořní pohotovost a které se nacházelo ve vodách západně od souostroví Helgoland (Německo) a dne 9. září 2012 byla odvlečena do Wilhelmshavenu (Německo). Po jednání s německými orgány se Conti rovněž zavázala, že zajistí bezpečnou přepravu MSC Flaminia do opravárenské loděnice nacházející se v Mangalii (Rumunsko) a zajistí řádné nakládání s látkami, které se nachází na palubě lodi.

20. Dopisem ze dne 30. listopadu 2012 oznámilo Niedersächsisches Umweltministerium (ministerstvo životního prostředí spolkové země Dolní Sasko, Německo) společnosti Conti, že loď samotná, „resp. použitá hasicí voda nacházející se na její palubě, jakož i kaly a ocelový šrot, je třeba kvalifikovat jako ‚odpad‘ “ a že je tedy třeba použít postup oznámení. Společnost Conti vyjádřila v dopise ze dne 3. prosince 2012 nesouhlas s tímto posouzením.

21. Rozhodnutím ze dne 4. prosince 2012 uložil Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (inspektorát práce v Oldenburgu) společnosti Conti povinnost použít v souvislosti s kovovým šrotem nacházejícím se na palubě vody a hasicí vodou kontaminovanou kaly a zbytky nákladu postup oznámení. Společnosti Conti byl kromě toho uložen zákaz přemístit loď z místa jejího stávajícího kotviště do ukončení postupu oznámení a předložení přezkoumatelného plánu na odstranění odpadu v německém jazyce.

22. Poté, co byl dne 18. února 2013 ukončen postup oznámení pro přepravu vody použité na hašení do Dánska, bylo zahájeno odčerpávání této vody. Poté, co bylo možné zjistit množství vody použité k hašení, kterou nebylo možné odčerpat, byl dne 26. února 2013 zahájen další postup oznámení ve vztahu k Rumunsku.

10 – Seznam vychází z pravidel Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) a Basilejské úmluvy. Zařazení odpadu do dvou seznamů, zeleného a oranžového, závisí na nebezpečnosti odpadu a postupů stanovených pro jejich přepravu. Ohledně klasifikace a s ní spojených důsledků viz Sadeleer, N., *Droit des déchets de l'UE, De l'élimination à l'économie circulaire*, Bruylant, Brusel, 2016, s. 360, 364, a 378 až 382.

11 – Dále jen „Conti“.

23. Proti rozhodnutí ze dne 4. prosince 2012 podala Conti dne 4. ledna 2013 správní stížnost. Společnost Conti se za účelem zamezení dalších průtahů podřídila oznamovacímu postupu, avšak učinila tak s výhradou a aniž uznala, že tímto splnila své právní povinnosti. Dopisem ze dne 3. dubna 2013 prohlásil inspektorát práce v Oldenburgu, že řízení o správní stížnosti se stalo bezpředmětné.

24. Druhy újmy, které Conti uplatnila před předkládajícím soudem, se týkají zejména nákladů na postup oznámení, které musela vynaložit. V tomto ohledu se Conti domnívá, že kvalifikace látek nacházejících se uvnitř lodi jako „odpadu" a z toho vyplývající uložení povinnosti provést postup oznámení, byla protiprávní.

25. Předkládající soud zdůrazňuje, že v rozsahu, v němž újma uplatněná společností Conti zahrnuje náklady na použití postupu oznámení, nárok na náhradu by vznikl pouze tehdy, pokud by nařízení č. 1013/2006 nebylo použitelné na zbytky z havárie v projednávaném případě a tyto náklady vznikly pouze z toho důvodu, že inspektorát práce v Oldenbourgu vyžadoval provést tento postup.

26. Tento soud se táže, zda se čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení použije na zbytky z havárie, takže přeprava zbytků dotčených v původním řízení by byla vyloučena z působnosti uvedeného nařízení. Podle uvedeného soudu nevyplývá ani ze znění čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, z přípravných prací, ani z bodů odůvodnění, či ze systematiky tohoto nařízení, že odpad/zbytky z havárií musí spadat pod toto ustanovení.

27. Za těchto podmínek se Landgericht München I (zemský soud pro Mnichov I, Německo) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Považují se zbytky z havárie v podobě kovového šrotu a zbytků hasicí vody kontaminované kaly a zbytky naloženého nákladu na palubě lodi za „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?"

III. Analýza

28. Svou předběžnou otázkou se předkládající soud táže Soudního dvora, zda je čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 použitelný na dotčený odpad, a to na zbytky z havárie ve formě kovového šrotu a vody použité k hašení kontaminované kaly a zbytky naloženého nákladu.

29. Z toho vyplývá, že tato otázka se týká věcné působnosti výjimky stanovené v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 na takový odpad, jako je odpad dotčený v původním řízení.

30. Uvádím rovněž, že předkládající soud jasně a výslovně uvedl v předkládacím rozhodnutí, že „otázka, zda je čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení [č. 1013/2006] z časového hlediska použitelný ještě tehdy, když loď doplula do bezpečného přístavu a již vyložila část odpadu, nebyla [Soudnímu dvoru] předložena. V důsledku toho je nesporné, že touto žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce předkládající soud položil Soudnímu dvoru otázku týkající se výhradně věcné působnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 v rámci posouzení použitelnosti nařízení mezi místem havárie a Německem.

31. Komise přitom požádala Soudní dvůr ve svých vyjádřeních a na jednání, ba jej dokonce vyzvala k tomu, aby se vyjádřil i k použitelnosti tohoto ustanovení na následnou přepravu odpadu.

32. V tomto ohledu je sice pravda, že jelikož přeprava dotčeného odpadu byla rozdělena do více fází, mohla by i v tomto ohledu vzniknout otázka výkladu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 [12]. Domnívám se však z důvodů, které uvádím podrobněji v bodech 75 až 77 tohoto stanoviska, že Soudnímu dvoru nepřísluší odpovídat na otázku, která mu nebyla položena a kterou předkládající soud výslovně vyloučil z působnosti žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.

33. V důsledku toho nejprve odpovím na předběžnou otázku, kterou formuloval předkládající soud a budu se držet v mantinelech žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce nastavených tímto soudem. Následně, avšak pouze podpůrně, prozkoumám problematiku související s přepravou odpadu následně po připlutí MSC Flaminia do Německa. Kromě otázky položené předkládajícím soudem tedy určím, zda je čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 použitelný na následnou přepravu odpadu dotčeného v původním řízení.

A. Primárně

34. Co se týče otázky tak, jak ji položil předkládající soud v rámci, který sám vymezil, je odpověď podle mě jasná.

35. Úvodem podotýkám, že kvalifikace zbytků určených k odstranění, které se nacházejí na palubě lodi MSC Flaminia, jako odpadu, nebyla před Soudním dvorem projednávána [13] a podle všeho není ve skutečnosti předmětem diskuze. Podle čl. 2 bodu 1 nařízení č. 1013/2006 totiž musí být považovány pro účely tohoto nařízení za odpad předměty, které splňují definici stanovenou v čl. 1 odst. 1 písm. a) směrnice 2006/12 [14]. Jak Komise správně uvedla, dotčené zbytky jsou určeny k odstranění nebo využití.

36. Co se týče použitelnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, je třeba za účelem odpovědi předkládajícímu soudu připomenout pravidla, která upravují výklad unijního práva.

37. Podle ustálené judikatury Soudního dvora v tomto ohledu platí, že pro výklad ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí [15]. Kromě toho, vzhledem k tomu, že čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 stanoví výjimku z použití ustanovení tohoto nařízení, musí být v zásadě vykládán striktně.

38. I když Land Niedersachsen (Dolní Sasko, Německo) a Komise uvedly, že znění čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 neumožňuje samo o sobě odpovědět na otázku předkládajícího soudu, domnívám se naopak, že toto znění nevede k pochybnostem.

39. Je totiž třeba konstatovat, že unijní normotvůrce pouze uvedl, že z působnosti nařízení č. 1013/2006 je vyloučen „odpad vzniklý […] na palubě […] lodí, dokud tento odpad není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění“.

40. Smysl jednotlivých výrazů je podle mě jednoznačný.

12 – Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že odpad vzniklý v případě havárie byl nejprve přepraven z místa havárie do Německa. Následně byla část vody použité k hašení odčerpána a přepravena do Dánska a z předkládacího rozhodnutí jasně vyplývá, že tato přeprava se neuskutečnila na palubě MSC Flaminia. Konečně, dne 15. března 2013 loď vyplula do Rumunska, kde jednak měla být opravena a jednak měl být zpracován odpad, který zůstal na palubě lodi.

13 – Ačkoli není možné určit, v jakém rozsahu žalobkyně v původním řízení uplatnila před německými orgány a soudy, že předměty nemají být kvalifikovány jako „odpad“, je třeba konstatovat, že se před Soudním dvorem pouze vyjádřila k významu a použitelnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 v projednávaném případě, přičemž zjevně vycházela z toho, že dotčené zbytky je třeba kvalifikovat jako „odpad“.

14 – Směrnice 2006/12 byla zrušena a nahrazena 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). Podle čl. 3 bodu 1) této směrnice se odpadem rozumí „jakákoli látka nebo předmět, kterých se držitel zbavuje nebo má v úmyslu se zbavit nebo se od něho požaduje, aby se jich zbavil“; nová směrnice tedy téměř nezměnila definici a pouze zrušila odkaz na přílohu I (viz poznámka pod čarou 8 tohoto stanoviska).

15 – Viz rozsudek ze dne 17. října 2018, Günter Hartmann Tabakvertrieb, (C-425/17, EU:C:2018:830, bod 18 a citovaná judikatura).

41. Pojem „odpad“ musí být chápán v souvislosti s definicí tohoto pojmu v unijní právní úpravě v oblasti nakládání s odpady. Tento pojem použitý v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 zahrnuje nezbytně všechny typy odpadu, pokud jsou určeny využití nebo odstranění.

42. Pokud jde o skutečnost, že zbytky dotčené v projednávaném případě vznikly při havárii, poznamenávám, že jediným požadavkem unijního zákonodárce pro uplatnění výjimky je skutečnost, že odpad „vznikl na palubě […] [lodi]“. V projednávaném případě je nesporné, že jelikož k havárii a následkům došlo na palubě MSC Flaminia, tyto zbytky vznikly na palubě této lodi.

43. Dále v souvislosti s tím, že předkládající soud má zjevně pochybnosti o tom, že výraz „odpad vzniklý na palubě“ zahrnuje odpad vzniklý náhodně nebo mimo běžný provoz lodi, účastníci původního řízení a Komise diskutovaly o významu skutečnosti, pro účely výkladu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, že dotčený odpad nevznikl při „běžném“ provozu lodi, nýbrž „náhodně“ během havárie.

44. V tomto ohledu země Dolní Sasko zejména uvedla, že vznik odpadu při havárii je natolik neobvyklou situací, že by měla být k odůvodnění výjimky z použití nařízení č. 1013/2006 zvlášť uvedena.

45. Takovou argumentaci nepovažuji za přesvědčivou.

46. Pojmy použité ve španělském, dánském, německém, anglickém, francouzském a švédském znění čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, a to „generados“, „opstået“, „anfallen“, „generated“, „produits“ nebo „uppkommit“ nepotvrzují tuto argumentaci. Žádný z těchto výrazů neimplikuje, že odpad musel vzniknout při běžném provozu lodí. Naopak, výraz „opstået“ použitý v dánském znění naznačuje, že odpad nevznikl běžným způsobem, nýbrž nepředvídatelně.

47. Kromě toho, unijní normotvůrce pouze uvedl místo, kde musí odpad vzniknout, aniž stanovil zvláštní podmínky, pokud jde o okolnosti, při nichž tento odpad musel vzniknout. Běžný smysl výrazů „odpad vzniklý na palubě“ tedy nelze chápat jako podmínku, že odpad vznikne při běžném provozu lodi.

48. Tento závěr platí tím spíše, že nelze argumentovat, že unijní normotvůrce nepočítal s případem, kdy odpad vznikne mimo běžný provoz lodí, když uvedl takovéto upřesnění v čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení č. 1013/2006.

49. Pokud jde o okolnost uvedenou Komisí, že v projednávaném případě odpad neexistoval na začátku plavby, není to podle mého názoru relevantní. Výraz „vzniklý na palubě“ totiž předpokládá, že odpad vznikl během cesty. Ostatně uvádím, že pojem „přeprava“ definovaný v čl. 2 bodě 34) nařízení č. 1013/2006 nevyžaduje, aby se odpad na palubě lodi nacházel před zahájením plavby, a znamená tedy, že se vztahuje rovněž na neplánovanou přepravu, jakož i na odpad, který vznikl náhodně.

50. Z toho vyplývá, že jelikož unijní normotvůrce neprovedl rozlišení podle povahy odpadu nebo okolností, za nichž vznikl, vyplývá z čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, že toto ustanovení se použije na zbytky z havárie ve formě kovového šrotu a vody použité k hašení kontaminované kaly a zbytky nákladu.

51. Tento výklad je v souladu s přípravnými pracemi, cílem a systematikou nařízení č. 1013/2006.

52. Zaprvé, i když analýza přípravných prací na tomto nařízení není sama o sobě rozhodující, pokud jde o výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení, není v tomto ohledu irelevantní.

53. Vzhledem k tomu, že čl. 1 odst. 3 písm. b) návrhu Komise, který vedl k přijetí nařízení č. 1013/2006 [16], stanovil, že z působnosti nařízení je vyloučena „přeprava odpadu vzniklého na palubě letících civilních letadel, během celého letu do přistání“ [17], Parlament navrhl ve druhém čtení rozšířit tuto výjimku na odpad vzniklý na palubě vozidel, vlaků a lodí, jelikož „[v]výjimka, která se vztahuje na odpad vzniklý na palubě letadel, musí být rozšířena na všechny druhy přepravy, jinak by ustanovení nařízení byla nepřiměřená, pokud se jedná o odpad vzniklý na palubě jiných dopravních prostředků, než jsou letadla“ [18].

54. Ani původní návrh Komise, ani změny navržené Parlamentem či vysvětlení týkající se těchto návrhů nevyjadřují jakýkoli úmysl unijního normotvůrce vyloučit určité odpady z působnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 a omezit toto ustanovení na odpad vzniklý při běžném fungování stanovených dopravních prostředků.

55. Jak uvedla země Dolní Sasko, výjimka týkající se civilní dopravy tak, jak je stanovena v nařízení č. 259/93, se sice mohla vztahovat na všechny druhy odpadu vzniklého na palubě letadel a během letu. Konstatuji však, že unijní normotvůrce nijak neupřesnil povahu dotčených odpadů, ani ostatně okolnosti, za nichž by měly vzniknout.

56. Kromě toho, uvádím, že rozsah výjimky byl značně rozšířen, jelikož se již nevztahuje nejen na civilní letectví, nýbrž i na odpad vzniklý na palubě různých dopravních prostředků, včetně letadel. Zdá se mi tedy, že unijní normotvůrce tím, že se rozhodl rozšířit rozsah výjimky stanovené v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 na další dopravní prostředky, nezbytně zahrnul odpad, který může vzniknout konkrétně na každém z těchto dopravních prostředků. Okolnost, kterou zdůraznil předkládající soud, že havárie jsou v letecké dopravě vzácné, a proto se na ně toto nařízení nevztahuje, nemůže ovlivnit výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, který vyplývá ze znění tohoto ustanovení.

57. Zadruhé, systematický výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 podporuje výklad vyplývající ze znění tohoto ustanovení.

58. Domnívám se, stejně jako Conti, že ze srovnání výjimek uvedených v čl. 1 odst. 3 písm. a) a b) nařízení č. 1013/2006 vyplývá, že co se týče druhé výjimky, unijní normotvůrce neměl v úmyslu zavést omezení týkající se způsobu, jak odpad vznikl.

59. Dále souhlasím s analýzou Komise, která uvádí, že tato výjimka nemá vliv na výklad požadovaný předkládajícím soudem, jelikož cílem čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení č. 1013/2006 je zamezit překryvům mezi právní úpravou týkající se přepravy odpadu a směrnicí 2000/59/ES [19].

60. Působnost čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení č. 1013/2006 je totiž definována s ohledem na úmluvu Marpol. Směrnice 2000/59 použitelná na odpad vzniklý běžným provozem lodí [20] upravený touto úmluvou ukládá členským státům povinnost zpřístupnit a využívat přístavní sběrná zařízení určená pro příjem lodního odpadu. Znění čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení č. 1013/2006 tak zaručuje, že odpad vzniklý z běžného provozu lodi ve smyslu úmluvy Marpol výhradně upravuje směrnice 2000/59.

16 – Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o přepravě odpadů [COM(2003) 379 final].

17 – Uvádím, že toto ustanovení v podstatě zopakovalo výjimku stanovenou v čl. 1 odst. 2 písm. b) nařízení č. 259/93.

18 – Doporučení pro druhé čtení ze dne 10. října 2005 ohledně společného postoje Rady k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o přepravě odpadů [15311/4/2004 – C6–0223/2005 – 2003/0139(COD)].

19 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu (Úř. věst. 2000, L 332, s. 81, Zvl. vyd. 07/05, s. 358).

20 – V souladu s čl. 2 písm. c) této směrnice ve spojení s úmluvou Marpol.

61. Zatřetí, zohlednění cílů nařízení č. 1013/2006 a zejména cíle ochrany životního prostředí [21] nemůže změnit výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto nařízení, který vyplývá z jeho znění.

62. V tomto ohledu jsou podle mého názoru skutečnosti předložené Komisí obzvláště přesvědčivé.

63. Domnívám se tak, stejně jako Komise, že kvůli náhlé a nepředvídatelné povaze havárie, by bylo v praxi velmi obtížné, či dokonce nemožné, aby kapitán lodě měl k dispozici před zakotvením v přístavu informace nezbytné pro oznámení stanovené nařízením č. 1013/2006 [22].

64. Kromě toho, cíl výjimky stanovený v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 předpokládá, že toto ustanovení musí být vykládáno tak, aby se omezila doba, kdy se odpad vzniklý při havárii nachází na palubě lodi.

65. Není totiž neodůvodněné stanovit, že použití tohoto nařízení na takový odpad, jako je odpad dotčený v původním řízení, by mohl opozdit vplutí lodě, která přepravuje takový odpad, do nejbližšího přístavu, a *de facto* zvýšit riziko, že odpad zůstane na moři. Taková okolnost by byla, jak správně uvedla Komise, v rozporu s cílem ochrany životního prostředí sledovaným nařízením č. 1013/2006.

66. Naproti tomu riziko, na které poukazuje země Dolní Sasko, je podle mého názoru hypotetické.

67. S odvoláním na účel tohoto nařízení a zásadu striktního výkladu výjimek země Dolní Sasko zejména tvrdila, že pokud by členský stát nevěděl o tomto odpadu, nemohl by vyhodnotit rizika, která tento odpad představuje zejména pro životní prostředí. Je tedy nezbytné zamezit tomu, aby kapitán lodi sám rozhodl o způsobu zacházení s odpadem, jelikož by to vedlo k nebezpečí, že lodě, na nichž se nachází odpad, budou pokračovat v plavbě, aby tento odpad odstranily na jiném místě levněji či protiprávně.

68. V tomto ohledu připomínám, že postup oznámení podle nařízení č. 1013/2006 nechrání žádným způsobem před rizikem, že lodě naložené odpadem budou pokračovat ve své plavbě, aby jej na jiném místě odstranily levněji či protiprávně. Použití tohoto postupu tedy nemůže odradit kapitána lodi, aby protiprávně odstranil odpad nebo aby se jej pokusil odstranit levněji než v rámci Unie. Naopak není vyloučeno, že náklady na uvedený postup k takovému jednání motivují.

69. Vzhledem k povinnostem, které jsou uloženy jak státům, tak i soukromým subjektům v námořní oblasti podle mezinárodního práva a které byly tu a tam převzaty do aktů unijního práva [23], nesmí být rizika způsobená nepoužitím nařízení č. 1013/2006 [24] podle mého názoru přeceňována.

70. Co se týče nejprve úmyslného uvolňování odpadů, Londýnská úmluva ze dne 29. prosince 1972 o předcházení znečišťování moří ukládáním odpadů a jiných látek ve znění Londýnského protokolu z roku 1996 má za cíl zavést účinnou kontrolu jednotlivých zdrojů znečišťování moří, jakož i opatření k prevenci znečištění moří způsobeného shazováním odpadu, které se považuje za úmyslné uvolňování

21 – Viz body 1 a 7 odůvodnění nařízení č. 1013/2006.

22 – V souladu s článkem 4 tohoto nařízení musí být oznámení provedeno pomocí formuláře nacházejícího se v příloze I A a I B uvedeného nařízení. Tyto formuláře vyžadují několik informací týkajících se zejména dotčeného odpadu.

23 – V tomto ohledu viz Bissuel, J-L., « L'Union européenne et l'application des normes adoptées par l'OMI », *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne Cohabitation, Confrontation, Coopération*?, vydání Pedone, Paris, 2014, s. 115 až 141, zejména s. 121 a 122, jakož i Langlais, P., *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruylant, Brusel, 2018, s. 189 až 196.

24 – V tomto ohledu je rovněž důležité zdůraznit, že Basilejská úmluva se nepoužije na počáteční úsek plavby MSC Flaminia. Kromě toho za předpokladu, že by odpad dotčený v původním řízení byl kvalifikován jako „nebezpečný odpad", což není zřejmě neopodstatněné ve světle spisu předloženého Soudnímu dvoru a vyjádření účastníků řízení, by se tato úmluva nepoužila na přepravu nebezpečného odpadu mezi volným mořem a členským státem Unie. Podle článku 1 a 2 uvedené úmluvy se totiž tato úmluva použije pouze na pohyby odpadu mezi územím spadajícím do jurisdikce členských států, zatímco v projednávaném případě byla přeprava zahájena v důsledku havárie na volném moři. Podle dokumentů nazvaných „Spolupráce mezi Basilejskou úmluvou a Mezinárodní námořní organizací" (UNEP/CHW.11/17) a „Právní analýza použití Basilejské úmluvy na nebezpečné a jiné odpady vzniklé na palubách lodí" (UNEP/CHW.11/INF/22), k dispozici pouze v anglickém jazyce), které byly vydány na 11. konferenci smluvních států Basilejské úmluvy, která se konala v Ženevě od 28. dubna do 10. května 2013, účelem čl. 1 odst. 4 této úmluvy je vyloučit odpad vzniklý mimo takový běžný provoz z rozsahu působnosti úmluvy.

odpadu. V rámci této úmluvy je shazování odpadu v zásadě zakázáno, avšak může být výjimečně povoleno. Ustanovení uvedené úmluvy musí dodržet zejména stát vlajky, který je v každém případě povinen uložit sankce v případě porušení ustanovení této úmluvy [25]. V unijním právu ukládá směrnice 2005/35/ES [26] členským státům povinnost zajistit, aby vypouštění znečišťujících látek prováděné loděmi v jedné z oblastí upravených touto směrnicí, zejména na volném moři, bylo považováno za trestný čin, jestliže bylo spácháno úmyslně, v důsledku nedbalosti nebo hrubé nedbalosti, a tak zajišťuje, aby takové vypouštění nezůstalo bez sankce [27].

71. Dále povinnosti, které mezinárodní právo, a zejména článek 94 úmluvy z Montego Bay, ukládá členským státům, umožňují rovněž snížit riziko uplatněné zemí Dolní Sasko [28]. Kromě přijetí opatření nezbytných k zajištění bezpečnosti na moři prostřednictvím opatření kontroly a monitorování lodí, ukládá totiž toto ustanovení státu vlajky povinnost zahájit vyšetřování každé havárie na moři nebo jiné nehody na volném moři, které se týkají lodi plující pod jeho vlajkou a které způsobily závažné škody v mořském prostředí. V unijním právu se účinnost povinností uložených státu vlajky podle mezinárodního práva a zejména v rámci Mezinárodní mořské organizace zvýšila na základě směrnice 2009/21/ES [29], jejímž cílem je podle čl. 1 odst. 1 zajistit, aby členské státy účinně a důsledně plnily své povinnosti coby státy vlajky, prohloubit bezpečnost a zabránit znečišťování způsobenému plavidly plujícími pod jejich vlajkou.

72. Konečně, další právní předpisy, jako je Mezinárodní předpis o námořní přepravě nebezpečných věcí a Mezinárodní předpis pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění [30], umožňují rovněž snížit riziko znečištění tím, že stanoví pravidla námořním společnostem nebo kapitánům lodí.

73. Vzhledem k výše uvedenému navrhuji Soudnímu dvoru, aby odpověděl na otázku Landgericht München I (zemský soud pro Mnichov I, Německo), že zbytky z havárie v podobě kovového šrotu a zbytků vody použité k hašení kontaminované kaly a zbytky naloženého nákladu na palubě lodi představují „odpad vzniklý v motorových vozidlech a vlacích a na palubě letadel a lodí“ podle čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006.

74. Podpůrně se budu v následující části zabývat výkladem tohoto ustanovení, pokud jde o druhou část přepravy odpadu dotčeného v původním řízení.

B. Podpůrně

75. Co se týče přepravy odčerpané havarijní vody do Dánska a přepravy odpadu, který nebyl vyložen v Německu, do Rumunska, připomínám, že předkládající soud vyloučil tuto část problematiky, která vyplývá ze skutkového stavu v původním řízení, z rozsahu žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.

25 – K této úmluvě viz Vincent, P., *Droit de la mer*, Larcier, Brusel, 2008, s. 179 až 181, jakož i Rothwell, D. R., a Stephens, T., *The International Law of the Sea*, 2. vydání, Hart Publishing, Oxford, 2016, s. 402 až 406.

26 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES ze dne 7. září 2005 o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání (Úř. věst. 2005, L 255, s. 11). S ohledem na cíl sledovaný touto směrnicí, rámcové rozhodnutí Rady 2005/667/JAI ze dne 12. července 2005 k posílení trestního rámce pro boj proti znečištění z lodí (Úř. věst. 2005, L 255, s. 164) stanoví, že členské státy přijmou několik trestněprávních opatření.

27 – Viz článek 4 této směrnice.

28 – Dodávám, že část XII nadepsaná „Ochrana a uchování mořského prostředí“ úmluvy z Montego Bay ukládá obecně členským státům povinnost zachovat a chránit mořské prostředí. Zejména, články 217, 218 a 220 stanoví v tomto ohledu pravomoci a povinnosti státu vlajky, státu přístavu a pobřežního státu.

29 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky (Úř. věst. 2009, L 131, s. 132).

30 – Ustanovení tohoto předpisu kromě toho platí obecně pro všechny lodi plující pod vlajkou členského státu Unie podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006 ze dne 15. února 2006 o provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti ve Společenství a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 3051/95 (Úř. věst. 2006, L 64, s. 1). Toto nařízení rovněž ukládá členským státům povinnost vytvořit a uplatňovat systém účinných, přiměřených a odrazujících sankcí.

76. Z ustálené judikatury vyplývá, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen tím, že z odůvodnění předkládacího rozhodnutí si udělá úsudek o těch bodech unijního práva, které s ohledem na předmět sporu vyžadují jeho výklad, a případně přeformuloval otázky, které jsou mu položeny [31].

77. S ohledem na předmět sporu v původním řízení je legitimní si položit otázku, zda je v projednávaném případě skutečně užitečné pro předkládající soud, aby Soudní dvůr provedl výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 za účelem určení, zda se toto ustanovení použije na přepravu dotčeného odpadu poté, co loď opustila německý přístav. Z popisu tohoto sporu zjevně vyplývá, že Conti se domáhá u německých soudů náhrady různých škod, včetně škody způsobené postupem oznámení, který vyžadovaly německé orgány. Naproti tomu, co se týče přepravy mezi Německem a Rumunskem, otázka, zda se použije postup oznámení, se týká pouze rumunských orgánů.

78. Pokud se Soudní dvůr domnívá, že bude muset i tak provést výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 v rámci přepravy odpadu z německého přístavu do Dánska a Rumunska za účelem určení, zda se toto ustanovení použije na následnou přepravu, uvádím, že znění tohoto ustanovení je velmi jednoznačné.

79. Výjimka stanovená v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 se použije, „dokud tento odpad není vyložen za účelem jeho využití nebo odstranění“. S ohledem na výraz „vyložit“ [32], toto ustanovení nezbytně předpokládá, že odpad opustil loď a byl vyložen na pevninu za účelem jeho využití nebo odstranění [33].

80. V důsledku toho nelze přijmout výklad podporovaný Komisí, podle něhož výraz „vyložen“ musí být vykládán tak, že znamená „do prvního domovského přístavu“, jelikož nařízení č. 1013/2006 musí být vykládáno v souladu s Basilejskou úmluvou.

81. Z ustálené judikatury sice vyplývá, že přednost mezinárodních smluv uzavřených Unií před ustanoveními sekundárního práva vyžaduje, aby tato ustanovení byla vykládána v souladu s těmito smlouvami [34], takový výklad v souladu s těmito smlouvami je však nezbytný pouze „v co největším možném rozsahu“.

82. V projednávaném případ není podle mého názoru možné vykládat čl. 1 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1013/2006 tak, aby znění tohoto ustanovení bylo v souladu s Basilejskou úmluvou.

83. Z článku 1 a čl. 2 bodu 3 této úmluvy totiž vyplývá, že se použije v případě, že odpad je přepravován z oblasti pod vnitrostátní jurisdikcí jednoho státu do oblasti pod vnitrostátní jurisdikcí jiného smluvního státu, což je v projednávaném případě případ přepravy z Německa do Dánska [35] a Rumunska.

31 – Viz zejména rozsudky ze dne 13. února 2014, Crono Service a další (C-419/12 a C-420/12, EU:C:2014:81, bod 28 a citovaná judikatura) a ze dne 21. prosince 2016, Ucar a Kilic (C-508/15 a C-509/15, EU:C:2016:986, bod 51).

32 – Podle Petit Robert sloveso „débarquer“ znamená „vyložit (osoby, věci) z lodě na pevninu“. Uvádím, že ostatní jazyková znění čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 potvrzují tuto analýzu, jelikož pojmy použité v tomto ustanovení jsou ještě konkrétnější. Pojmy „descargado“, „losses“, „Abladens“, „offloaded“ a „lastas“ použité ve španělském, dánském, německém, anglickém a švédském znění vyjadřují myšlenku, že odpad, který tvořil náklad této lodě, z ní byl vyložen.

33 – Poznamenávám ostatně, že předkládající soud provedl stejný výklad těchto pojmů, jelikož uvedl, že „[p]odle těchto jednoznačných pojmů tohoto ustanovení o výjimce, je toto ustanovení použitelné „dokud není náklad vyložen“, a nikoli tedy do vyložení jakéhokoli odpadu či možnosti vyložit odpad.“

34 – Viz zejména rozsudek ze dne 18. března 2014, Z (C-363/12, EU:C:2014:159, bod 72 a citovaná judikatura).

35 – Voda použitá k hašení přepravená do Dánska byla odčerpána, a tedy vyložena z lodi.

84. Naproti tomu z výkladu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 v souladu s jeho zněním vyplývá, že se tento článek nepoužije na přepravu odpadu, který zůstal na palubě MSC Flaminia, jelikož tento odpad byl vyložen teprve při připlutí lodě do Rumunska [36].

85. Výklad čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 v souladu s Basilejskou úmluvou by tedy zásadním způsobem změnil smysl tohoto ustanovení, byl by v rozporu se zněním zvoleným unijním normotvůrcem [37] a kromě toho by vedl ke skutečnému problému souvisejícímu s právní jistotou [38].

86. Kromě toho se domnívám, že Komise tím, že ve svém písemném vyjádření uvádí, že „vzhledem k tomuto jednoznačnému znění se zdá, že je těžko slučitelné považovat vstup do přístavu za ‚vyložení' ", připouští, že takový výklad v souladu s Basilejskou úmluvou nepřichází v úvahu.

87. Vzhledem k výše uvedenému by mohla vzniknout otázka souladu čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 s ustanoveními Basilejské úmluvy.

88. Nenavrhuji však, aby Soudní dvůr provedl i bez návrhu přezkum platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 s ohledem na Basilejskou úmluvu.

89. Zaprvé, konstatuji, že pokud otázka platnosti ustanovení unijního práva vyplývá zjevně nebo implicitně z předkládacího rozhodnutí, členské státy a dotčené subjekty se mohou rozhodnout, že předloží svá vyjádření, aby mezi zúčastněnými byla tato otázka nejen projednána [39], nýbrž aby byl účastníkem řízení i autor unijního aktu a mohl v tomto ohledu předložit své vyjádření [40]. Tato žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se přitom týká výlučně výkladu výjimky stanovené v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 a otázka platnosti tohoto ustanovení nevyplývá zjevně ani implicitně z předkládacího rozhodnutí, takže nebyla mezi zúčastněnými projednána [41], a ani Parlament, ani Rada, které jsou autory tohoto nařízení, se neúčastnily řízení před Soudním dvorem.

90. Zadruhé, platnost uvedeného ustanovení je relevantní pouze s ohledem na přepravu odpadu z Německa do Rumunska. Jak jsem zdůraznil v bodě 77 tohoto stanoviska, Conti se domáhá náhrady škody vyplývající z nákladů na postup oznámení, jehož použití jí uložily německé orgány. Bez ohledu na to, že Conti nemá zájem na tom, aby Soudní dvůr konstatoval neplatnost čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006 a nezbytnost provést postup oznámení pro odpad přepravený do Rumunska, takový závěr by nebyl nijak užitečný v rámci sporu v původním řízení [42].

91. Za těchto podmínek se mi jeví, že rozhodnutí i bez návrhu o platnosti tohoto ustanovení je v rozporu s úlohou svěřenou Soudnímu dvoru podle článku 267 SFEU.

36 – Zdůrazňuji, že v bodě 44 svého vyjádření Komise sama uznala, že odpad „nelze jistě považovat za „vyložený v běžném slova smyslu před zahájením této druhé plavby."

37 – Jak tedy správně zdůraznila Conti na jednání, unijní zákonodárce použil výraz „vyložit" a nikoli „další přístav", což představuje velký rozdíl při uplatnění výjimky.

38 – Na tomto místě je podle mého názoru třeba uvést jako paralelu povinnost vnitrostátních soudů provést výklad v souladu s unijním právem, která je „omezena obecnými právními zásadami a nemůže sloužit jako základ pro výklad vnitrostátního práva *contra legem*" [viz zejména rozsudek ze dne 13. července 2016, Pöpperl (C-187/15, EU:C:2016:550, bod 44)].

39 – Naômé, C., *Le renvoi préjudiciel en droit européen – Guide pratique*, 2. vydání, Larcier, Brusel, 2010, s. 272

40 – Jako tomu bylo ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 6. října 2015, Schrems (C-362/14, EU:C:2015:650), kdy Komise, která akt vydala, byla účastníkem řízení. V tomto ohledu připomínám povinnost Soudního dvora, zajistit, aby byla členským státům a dotčeným účastníkům řízení poskytnuta příležitost předložit vyjádření podle článku 23 Statutu Soudního dvora Evropské unie, jelikož zúčastněným stranám jsou oznamována pouze předkládací rozhodnutí (viz rozsudek ze dne 14. dubna 2011, Vlaamse Dierenartsenvereniging a Janssens, C-42/10, C-45/10 a C-57/10, EU:C:2011:253, bod 44 a citovaná judikatura).

41 – Na jednání byla tato otázka ve stručnosti nadnesena, aniž o ní zúčastnění diskutovali.

42 – V judikatuře je posouzení z úřední povinnosti platnosti ustanovení unijního práva možné pouze tehdy, kdy je užitečné pro předkládající soud. Jak poznamenává Caroline Naômé, Soudní dvůr tak učiní, pokud se otázka týká formálního hlediska výkladu ustanovení unijního práva, avšak vyjde najevo, že se předkládající soud ve skutečnosti táže na platnost tohoto ustanovení (viz Naômé, C., *op. cit.*, s. 272).

92. Jsem ostatně toho názoru, že vzhledem k povaze, systematice a skutečnosti, že jednotlivcům z Basilejské úmluvy v zásadě nevyplývají autonomní práva a svobody, ustanovení této úmluvy nemohou sloužit jako základ pro přezkum platnosti čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006[43].

93. Vzhledem k tomu, že odpad přepravený na palubě lodi MSC Flaminia z Německa do Rumunska nebyl vyložen, výjimka stanovená v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 1013/2006, se nadále použije, takže toto nařízení se na tuto přepravu nepoužije.

IV. Závěry

94. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji Soudnímu dvoru, aby na předběžnou otázku položenou Landgericht München I (zemský soud pro Mnichov I, Německo) odpověděl následovně:

„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 zbytky z havárie v podobě kovového šrotu a zbytků vody použité k hašení kontaminované kaly a zbytky naloženého nákladu na palubě lodi představují „odpad vzniklý v motorových vozidlech a vlacích a na palubě letadel a lodí“ ve smyslu tohoto ustanovení.“

43 – Viz podmínky, za nichž mohou být ustanovení mezinárodní dohody, jíž je Unie smluvní stranou, uplatněna na podporu žaloby na zrušení aktu sekundárního unijního práva nebo na podporu výjimky vycházející z protiprávnosti takového aktu tak, jak jsou připomenuty v rozsudku ze dne 13. ledna 2015, Rada a další v. Vereniging Milieudefensie a Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht (C-401/12 P až C-403/12 P, EU:C:2015:4, bod 54 a citovaná judikatura).