ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-ЖА J. КОКОТТ
13 март 2008 година [1]

I — Въведение

1. Преюдициалното запитване на Cour de Cassation е свързано с корабокрушението на нефтения танкер „Erika“ през 1999 г. край бретонския бряг. Възникналият поради това разлив на мазут замърсява и браговете на Commune de Mesquer (община Меские, наричана по-нататък „Mesquer“), която понастоящем предявява иск за обезщетение за вреди срещу предприятия от групата Total.

2. Във връзка с това пред Съда са поставени въпроси относно тълкуването на Директива 75/442/ЕИО на Съвета от 15 юли 1975 година относно отпадъците [2], наричана по-нататък „Рамкова директива за отпадъците“. Първоначално трябва да бъде изяснено дали мазутът сам по себе си следва да бъде разглеждан като отпадък или се е превърнал в такъв в резултат на инцидента. По-нататък се пита дали предприятията от групата Total трябва да понесат разходите за обезвреждане на нефтеното замърсяване, тъй като те са произвели изтеклия мазут и са възложили транспортирането му с танкера.

3. Във връзка с това следва да се има предвид, че Франция е страна по Международната конвенция от 29 ноември 1969 г. за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт [3], в редакцията ѝ съгласно Протокола от 1992 г. [4] (наричана по-нататък „Конвенция за отговорността“) и Международната конвенция от 1971 г. за създаване на Международен фонд за обезщетяване при щети, причинени от замърсяване с нефт, в редакцията ѝ съгласно Протокола от 1992 г. [5] (наричана по-нататък „Конвенцията FUND 92“).

1 — Език на оригиналния текст: немски.

2 — ОВ L 194, стр. 39, към момента на настъпването на обстоятелствата по настоящото дело последно изменена с Решение 96/350/ЕО на Комисията от 24 май 1996 година (ОВ L 135, стр. 32), понастоящем консолидирана с Директива 2006/12/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 5 април 2006 година относно отпадъците (ОВ L 114, стр. 9; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 16, стр. 45).

3 — На български език обнародвана в Държавен вестник, бр. 105 от 30 ноември 2004 г.

4 — Протоколът е публикуван в ОВ L 78, 2004 г., стр. 32; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 34, стр. 190. Пълният текст на Конвенцията е публикуван например на http://www.iopcfunds.org/npdf/Conventions%20English.pdf.

5 — Протоколът е публикуван в ОВ L 78, 2004 г., стр. 40; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 34, стр. 198. Пълният текст на Конвенцията е публикуван например на http://www.iopcfunds.org/npdf/Conventions%20English.pdf.

II — Правна уредба

A — *Приложимо международно право*

4. Сред международноправните актове от най-голямо значение за настоящото дело е Конвенцията за отговорността. Тази конвенция е ратифицирана от 24 държави-членки, но не и от Общността [6].

5. Член III от Конвенцията за отговорността съдържа разпоредби относно отговорността за щети от замърсяване с нефт по море:

„1. С изключение на предвиденото в алинеи 2 и 3 на този член, по време на инцидент или когато инцидентът се състои от поредица произшествия, по време на първото произшествие корабособственикът носи отговорност за всяка щета от замърсяване, причинена от кораба в резултат на инцидента.

2. Корабособственикът не носи отговорност за щети от замърсяване, ако докаже, че щетите:

a) са в резултат на война, враждебни действия, гражданска война, бунт или природно явление от изключителен, неизбежен и непредотвратим характер, или

b) са изцяло причинени от действие или бездействие на трета страна с намерение да причини щета, или

c) са изцяло предизвикани от небрежност или друго неоправдано действие от страна на правителствен или друг орган, отговорен за поддръжка на светлините или другите навигационни средства при изпълнение на тези функции.

3. Ако корабособственикът докаже, че щетите от замърсяването са резултат изцяло или частично от действие или бездействие, извършени преднамерено от потърпевшото лице с цел да причинят щета, или от груба небрежност на същото лице, той може изцяло или частично да бъде освободен от отговорност към такова лице.

4. Не може да се предявява друг иск за обезщетение за щети от замърсяване срещу корабособственика освен съгласно тази конвенция. При спазване на условията на алинея 5 на този член не може да

6 — Съгласно уебстраницата http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=693/status.xls, посетена на 15 януари 2008 г., страни по Конвенцията са Белгия, България, Дания, Германия, Естония, Гърция, Испания, Франция, Ирландия, Италия, Кипър, Латвия, Литва, Люксембург, Унгария, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Румъния, Словения, Финландия, Швеция и Обединеното кралство, но не и Чешката република, Австрия и Словакия.

се предяви никакъв иск за обезщетяване за щета от замърсяване на основание на тази конвенция или на други основания срещу:

a) служители или агенти на корабособственика или членове на екипажа;

b) пилот или друго лице, което не е член на екипажа, но предоставя услуги за кораба;

c) всеки наемател (какъвто и да е, включително наемател по беарбоут чартър), управител или оператор на кораба;

d) всяко лице, изпълняващо операция по спасяване на имущество, със съгласието на корабособственика или по указание на компетентните органи;

e) всяко лице, което предприема превантивни мерки;

f) всички служители или агенти на лицата, посочени в букви „c“, „d“ и „e“;

освен ако щетата не е в резултат на тяхно действие или бездействие, извършено с намерение да се причини щета, или поради неблагоразумие и със съзнанието, че може да се причини такава щета.

5. Нищо в тази конвенция не ограничава правото на регрес на корабособственика срещу трети страни.“

6. Отговорността на корабособственика е ограничена съгласно член V от Конвенцията за отговорността, но само ако не е доказано, че щетата е в резултат на негово действие или бездействие, извършено с намерение да се причини щета, или поради неблагоразумие и със съзнанието, че може да се причини такава щета.

7. Към въпросния момент горната граница на отговорността съгласно член V, алинея 1 е между 3 милиона и 59,7 милиона разчетни единици в зависимост от тонажа на кораба. Съгласно член V, алинея 9 една разчетна единица съответства на единица „специални права на тираж“, както е определена от Международния валутен фонд, т.е. на 13 декември 1999 г., непосредствено след корабокрушението, тя е съответствала на 1,357120 EUR [7]. В случая с „Erika“ отговорността на

7 — По данни на Международния валутен фонд, http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=1999-12-31&reportType=CVSDR. Една единица „специални права на тираж“ съответства на валутна кошница, състояща се от 0,41 EUR, 18,4 YEN, 0,0903 GBP и 0,632 USD.

корабособственика е била ограничена на около 13 милиона евро [8].

8. Конвенцията за отговорността се допълва от Конвенцията FUND 92. Последната е ратифицирана от 23 държави-членки, но не и от Общността [9].

9. Съгласно член 2 от Конвенцията FUND 92 създаденият с нея Международен фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт, наричан по-нататък „Фонда“, покрива щетите от замърсяване с нефт, доколкото закрилата, произтичаща от Конвенцията за отговорността, е недостатъчна. Размерът, до който е отговарял Фондът към съответния момент, е бил ограничен до 135 милиона разчетни единици. В случая с „Erika“ това се е равнявало на около 185 милиона евро [10].

10. Съгласно член 28, алинея 2 Конвенцията FUND 92 е открита само за онези държави, които са ратифицирали, приели, одобрили или са се присъединили към Конвенцията за отговорността.

11. Впрочем член 235, алинея 3 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право, подписана на 10 декември 1982 г. в Монтего Бей [11], наричана по-нататък „Конвенцията по морско право“, изисква от държавите да си сътрудничат по въпросите на отговорността за замърсяването на морската среда:

„С цел да се осигури бързото и адекватно възмездяване по отношение на всички щети, причинени от замърсяването на морската среда, държавите си сътрудничат при прилагането на съществуващото международно право, и за по-нататъшното развитие на международното право относно отговорността за оценката и възмездяването на щети, и за уреждането на свързаните с това спорове, а също така, когато това е уместно, за разработването на критерии и процедура за изплащане на адекватната компенсация, предвиждащи например задължителна застраховка или компенсационни фондове.“

Б — *Общностна правна уредба*

1. Рамкова директива за отпадъците

12. Член 1 от Рамковата директива за отпадъците дефинира между другото понятията „отпадък“, „производител на отпадък“ и „притежател на отпадък“:

8 — Записка 92FUND/EXC.28/4 от 15 февруари 2005 г. на директора на Фонда за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт, http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc28-4_e.pdf, стр. 2. Вж. и Съобщение на Комисията до Европейския парламент и до Съвета за втори пакет мерки на Общността относно сигурността на морското корабоплаване във връзка с потъването на нефтения танкер „Erika“, COM(2000) 802 окончателен, стр. 59.

9 — Съгласно уебстраницата http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=693/status.xls, посетена на 15 март 2008 г., страни по Конвенцията са Белгия, България, Дания, Германия, Естония, Гърция, Испания, Франция, Ирландия, Италия, Кипър, Латвия, Литва, Люксембург, Унгария, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Словения, Финландия, Швеция и Обединеното кралство, но не и Чешката република, Австрия, Румъния и Словакия.

10 — Записка 92FUND/EXC.28/4 (цитирана в бележка под линия 8, стр. 2).

11 — Трета конференция на Организацията на обединените нации по морско право, Official Documents, том XVII, 1984 г., Doc. A/Conf.62/122, стр. 157—231.

„1. По смисъла на настоящата директива:

а) „отпадък“ означава всяко вещество или предмет от категориите, установени в приложение I, които притежателят изхвърля, възнамерява или се изисква да изхвърли;

[…]

б) „производител“ означава всяко лице, чиито дейности генерират отпадъци („първоначален производител“) и/или всяко лице, което осъществява предпреработка, смесване или други операции, водещи до промяна в естеството или състава на този отпадък;

в) „притежател“ означава производителят на отпадъци или физическото или юридическо лице, което ги притежава;

[…]“ [неофициален превод]

13. Приложение I дефинира различни категории отпадъци, в това число следните две:

„Q4 Материали, които са били разлети, разпилени, изгубени или са претърпели друга злополука, включително материали, оборудване и други, замърсени в резултат на злополуката“ и

„Q15 Замърсени материали, вещества или продукти, получени в резултат на дейности по възстановяване на земната повърхност“. [неофициален превод]

14. Член 15 от Рамковата директива за отпадъците определя кой понася разходите за обезвреждане на отпадъците:

„В съответствие с принципа „замърсителят плаща“ разходите за обезвреждане на отпадъците следва да бъдат понесени от:

— притежателя, който има отпадъци, които се обработват от събирач на отпадъци или от предприятие, както е предвидено в член 9; и/или

— предишните притежатели или производителя на продукта от който са произлезли отпадъците.“ [неофициален превод]

2. Директива 68/414/ЕИО относно налагането на задължение на държавите-членки на ЕИО да поддържат минимални запаси от суров нефт и/или нефтопродукти

15. С член 1 от Директива 68/414/ЕИО на Съвета от 20 декември 1968 година относно налагането на задължение на държавите-членки на ЕИО да поддържат минимални запаси от суров нефт и/или нефтопродукти [12], се въвежда задължение за държавите-членки постоянно да поддържат запаси от нефтопродукти в размер на местното потребление за 90 дни. Съгласно член 2, трето тире това задължение включва мазутите („fuel oil" в текста на други езици).

3. Решение 2004/246/ЕО за Конвенцията FUND 92

16. Позицията на Общността относно Конвенцията за отговорността е изяснена в съображение 4 и член 4 от Решение 2004/246/ЕО на Съвета от 2 март 2004 година за упълномощаване на държавите-членки да подпишат, ратифицират и да се присъединят към Протокола от 2003 г. на Международната конвенция от 1992 година за създаване на Международен фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт, в интерес на Европейската общност и за упълномощаване на Австрия и Люксембург, в интерес на Европейската общност, да се присъединят към основните документи [13].

17. Член 1 от Решението упълномощава държавите-членки да сключат допълнителния протокол към Конвенцията FUND 92. Във връзка с това на няколко държави-членки се разрешава да се присъединят към Конвенцията FUND 92 и Конвенцията за отговорността:

„1. С настоящото решение държавите-членки се упълномощават да подписват, ратифицират и да се присъединяват в интерес на Европейската общност към Протокола от 2003 г. към Международната конвенция от 1992 г. за създаване на Международен фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт (Протокол за допълнителния фонд), при условията, определени в следните членове.

2. В допълнение, Чешката република, Естония, Люксембург, Унгария, Австрия и Словакия с настоящото са упълномощени да се присъединят към основните инструменти.

3. Текстът на Протокола за допълнителния фонд е приложен в приложение I към настоящото решение. Текстът на основните документи е приложен в приложения II и III към настоящото решение.

4. Терминът „основни документи" в настоящото решение означава Протоколът

12 — ОВ L 308, стр. 4, в редакцията на Директива 98/93/ЕО на Съвета от 14 декември 1998 година, ОВ L 358, стр. 100.

13 — ОВ L 78, стр. 99; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 34, стр. 180, в редакцията съгласно Решение 2004/664/ЕО на Съвета от 24 септември 2004 година за изменение на Решение 2004/246/ЕО на основание присъединяването на Чешката република, Естония, Кипър, Латвия, Литва, Унгария, Малта, Полша, Словения и Словакия (ОВ L 303, стр. 28; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 36, стр. 162).

от 1992 г. за изменение и допълнение на Международната конвенция от 1969 г. за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт и Протоколът от 1992 г. за изменение и допълнение на Международната конвенция от 1971 г. за създаване на Международен фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт.

5. „Държавите-членки“ в настоящото решение означава всички държави-членки с изключение на Дания.“

18. Член 2 задължава държавите-членки да се присъединят във възможно най-кратък срок към Протокола за допълнителния фонд, а посочените в член 1, параграф 2 държави — съответно да се присъединят към Протокола и основните споразумения.

19. Съображение 4 гласи:

„Съгласно Протокола за допълнителния фонд страни по него могат да бъдат само суверенни държави; по тази причина не е възможно Общността да ратифицира или да се присъедини към Протокола, нито има перспектива да бъде в състояние да направи това в близко бъдеще.“

20. Член 4 изисква държавите-членки да полагат усилия, така че да се даде възможност за присъединяване на Общността:

„При първа възможност държавите-членки полагат всички усилия, за да осигурят изменението и допълнението на Протокола за допълнителния фонд и основните документи, така че да се даде възможност на Общността да стане договаряща страна по тях.“

21. Съгласно съображения 2 и 3 от това решение на Съвета то е необходимо, тъй като някои разпоредби на Протокола за допълнителния фонд засягат Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела [14] и съответно попадат в рамките на изключителната компетентност на Общността.

III — Фактически обстоятелства, главно производство и преюдициални въпроси

22. Италианското дружество за производство на електроенергия ENEL сключва договор с Total International Ltd за

14 — ОВ L 12, 2001 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 19, том 3, стр. 74.

доставка на мазут за Италия. Мазутът е предназначен за гориво при производството на електроенергия.

23. Мазутът се добива при рафиниране на нефт. По-летливите фракции на нефта, които при ниски температури преминават в газообразно агрегатно състояние, се преработват например в бензин или газьол. От своя страна мазутът при нормална температура представлява лепкава, гъста маса и трябва да бъде загрят, за да се втечни.

24. За да изпълни договора с ENEL, Total raffinage distribution, понастоящем Total France, продава определено количество мазут на Total International Ltd, което наема нефтения танкер „Erika“, за да го превози до пристанище Милацо, Сицилия. На 11 и 12 декември 1999 г. този кораб претърпява корабокрушение. Товарът му частично се излива в морето и замърсява френското атлантическо крайбрежие, в това число и територията на Mesquer.

25. Първоначално с разпореждане общината изисква от дружествата Total да обезвредят изтеклите от кораба отпадъци. Тя обаче също прави разходи във връзка с дейностите по почистване и отстраняване на замърсяването на нейна територия. Общината предявява иск срещу Total France и Total International Ltd, наричани по-нататък „Total“, за възстановяване на тези разходи.

26. Понастоящем производството е висящо пред Cour de cassation, който поставя на Съда следните преюдициални въпроси:

„1. Може ли мазутът — продукт, получен при рафиниране и отговарящ на спецификациите на потребителя — предназначен от производителя за продажба като гориво и упоменат в Директива 68/414/ЕИО от 20 декември 1968 година относно поддържането на задължителни запаси от стратегически суровини, изменена с Директива 98/93/ЕО от 14 декември 1998 година, да бъде квалифициран като отпадък по смисъла на член 1 от Директива 75/442/ЕИО от 15 юли 1975 година в редакцията и съгласно Директива 91/156/ЕИО от 18 март 1991 година, кодифицирана с Директива 2006/12/ЕО?

2. Представлява ли товар от мазут, превозван с кораб и случайно разлят в морето, сам по себе си или след смесването си с вода и седименти, отпадък по смисъла на [категория] Q4 от приложение I към Директива 2006/12/ЕО?

3. При отрицателен отговор на първия въпрос и утвърдителен на втория, могат ли производителят на мазута (Total raffinage) и/или продавачът и наемател на кораба (Total International Ltd) да бъдат разглеждани като производител и/или притежател на отпадък по смисъла на член 1, букви б) и в) от Директива 2006/12/ЕО за целите на прилагането на член 15 от същата директива, въпреки че към момента на инцидента, вследствие на който се е превърнал в отпадък, продуктът е превозван от трето лице?“

27. По време на производството пред Съда на 16 януари 2008 г. Tribunal de grande instance на Париж налага на различни лица, включително различни дружества от групата Total, имуществени санкции във връзка с корабокрушението на „Erika“. Съгласно същото решение осъдените трябва да заплатят на различни граждански ищци обезщетения за причинени вреди в общ размер на 192 милиона евро. При изчисляване на обезщетението за вреди са приспаднати плащанията от Фонда за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт [15]. Mesquer трябва да получи 500 000 EUR обезщетение за накърняване на доброто ѝ име [16]. От друга страна обаче, Tribunal de grande instance отхвърля като неоснователен иска за обезщетение за вреди в размер на 67 181,78 EUR, които не са покрити по линия на Фонда [17]. Вината на съответното дружество, Total S.A., се изразява в избора на „Erika“ за превоза на мазута [18]. Впрочем според съобщения в печата Total обжалва това решение.

28. Съгласно член 23 от Статута на Съда писмени становища представят Mesquer, Total, Кралство Белгия, Френската република, Италианската република, Обединеното кралство и Комисията. Всички те, с изключение на Белгия и Италия, се явяват в съдебното заседание от 22 януари 2008 г.

15 — Решение на Tribunal de grande instance de Paris от 16 януари 2008 г. (9934895010, стр. 236), цитирано съгласно http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/7%20TC%20Paris%2016012008%20Erika.pdf.

16 — Решение на Tribunal de grande instance de Paris, посочено в бележка под линия 15, стр. 245 и 274.

17 — Решение на Tribunal de grande instance de Paris, посочено в бележка под линия 15, стр. 245.

18 — Решение на Tribunal de grande instance de Paris, посочено в бележка под линия 15, стр. 228.

IV — Правни съображения

29. В самото начало трябва да се обърне внимание на обстоятелството, че към събития от 1999 г. следва да се прилага не посочената и в преюдициалното запитване кодифицирана редакция на Рамковата директива за отпадъците, а действащата към онзи момент редакция [19].

А — *По допустимостта на преюдициалното запитване*

30. Total считат преюдициалното запитване за хипотетично, тъй като Mesquer е била вече изцяло обезщетена и поради това нямала правен интерес от иска по главното производство. Освен това при получаване на плащането Mesquer се отказала от всякакви други претенции във връзка с тази щета.

31. Total основават своето възражение на обстоятелството, че Съдът по изключение следва да разгледа условията, при които е сезиран от национална юрисдикция, за да провери собствената си компетентност [20]. Съгласно постоянната съдебна практика отправеното от национална юрисдикция запитване може да се отхвърли само ако е съвсем очевидно, че исканото тълкуване

19 — Вж. Решение от 10 май 2007 г. по дело Thames Water Utilities (C-252/05, Сборник, стр. I-3883).

20 — Решение от 13 юли 2006 г. по дело Manfredi и др. (C-295/04—C-298/04, Recueil, стр. I-6619, точка 27).

на общностното право няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или още когато Съдът не разполага с необходимите фактически и правни елементи, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси [21]. С изключение на тези случаи Съдът по принцип е длъжен да се произнася по преюдициални запитвания относно тълкуването на разпоредби от общностното право [22].

32. За разлика например от свързаните с общностното право въпроси, от които може да личи, че преюдициалното запитване е изцяло или частично хипотетично, въпросът дали в главното производство е налице правен интерес принципно подлежи на проверка само от националната юрисдикция. Поради това в рамките на преюдициалното производство пред Съда следва да се поставят особено високи изисквания към възраженията срещу резултата от тази проверка.

33. Предвид тези изисквания доводите на Total не поставят под съмнение допустимостта на преюдициалното запитване. Mesquer иска да получи не само плащания, които, както се твърди, вече е получила, но изисква също така да се установи, че Total поначало са задължени да платят обезщетение за причинените щети. Установяването на това обстоятелство би обхващало и бъдещи вреди.

34. Какво действие има твърдението от Total отказ от бъдещи претенции може да прецени само националната юрисдикция. Тъй като изтъкнатият отказ трябва да е бил известен на препращащата юрисдикция, то следва да се направи изводът, че той не е бил пречка за допускането на иска.

35. Съмнения относно допустимостта на иска в главното производство биха могли да възникнат и поради обстоятелството, че Tribunal de grande instance се е произнесъл с решение по произтичащите от корабокрушението искания на Mesquer срещу други дружества от групата Total. Дали това представлява процесуална пречка за настоящото производство поради наличие на друг висящ процес, все пак може да прецени само компетентната национална юрисдикция, а не Съдът.

36. Следователно не може да се направи изводът, че главният спор или преюдициалното запитване имат хипотетичен характер. Ето защо преюдициалното запитване се явява допустимо.

Б — *По първия въпрос — квалифицирането на мазута като отпадък*

37. С първия си въпрос препращащата юрисдикция иска да установи може ли мазутът — продукт, получен при рафиниране и отговарящ на спецификациите на потребителя — предназначен от производителя за продажба като гориво и упоменат в директивата относно поддържането на задължителни запаси

21 — Вж. например Решение от 15 декември 1995 г. по дело Bosman (C-415/93, Recueil, стр. I-4921, точка 61) и Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA (C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 24).

22 — Вж. Решение по дело Bosman (точка 59) и Решение по дело IATA и ELFAA (точка 24), посочени в бележка под линия 21.

от стратегически суровини [23], да бъде квалифициран като отпадък по смисъла на член 1 от Рамковата директива за отпадъците.

38. В самото начало трябва да се отбележи, че не може да се вземе предвид твърдението на Mesquer, че мазутът бил вещество от друго, по-ниско качество от приетото досега, а именно че бил силно отровен производствен остатък с различни от предписаните вискозитетни стойности. Изясняването на фактическата обстановка не е задача на Съда в преюдициалното производство [24]. Вероятно дори и препращащата юрисдикция като касационна инстанция не може да установява отново фактите. Тъй като преюдициалното запитване се отнася до мазут, който съответства на спецификациите на купувача, по-нататъшната проверка следва да се основава на това допускане.

39. Съгласно член 1, буква а) от Рамковата директива за отпадъците понятието за отпадък обхваща всяко вещество или предмет от категориите, установени в приложение I към Рамковата директива за отпадъците, които притежателят изхвърля, възнамерява или се изисква да изхвърли.

40. Посоченото приложение, както и европейският списък на отпадъците, уточняват и илюстрират това определение, като предлагат списъци с вещества и предмети, които могат да се квалифицират като отпадъци. Списъкът обаче е само примерен, особено тъй като приложението включва категория Q16, „Всякакви материали, вещества или продукти, които не са включени в гореупоменатите категории“ [25].

41. Следователно решаващият критерий е дали притежателят изхвърля, възнамерява или се изисква да изхвърли нещо [26]. Понятието „отпадък“ по смисъла на Рамковата директива за отпадъците в такъв случай не трябва да се тълкува стеснително [27].

42. С първия въпрос следователно трябва да се изясни дали притежателят е изхвърлил мазута, дали е възнамерявал или се е изисквало да го изхвърли, докато този мазут още се е намирал в танкера. Транспортирането на определено вещество с танкер само по себе си не е нито част от операция по изхвърляне, нито пък индиция за това. Следователно не става дума за извършено изхвърляне.

23 — Cour de Cassation се позовава на Директива 68/414 в изменената ѝ с Директива 98/93 редакция.

24 — Решение от 29 април 2004 г. по дело Orfanopoulos и Oliveri (C-482/01 и C-493/01, Recueil, стр. I-5257, точка 42) и Решение от 12 януари 2006 г. по дело Turn- und Sportunion Waldburg (C-246/04, Recueil, стр. I-589, точка 21).

25 — Вж. най-вече Решение от 18 април 2002 г. по дело Palin Granit и Vehmessalon Kansanterveystyön Kuntayhtymän hallitus (C-9/00, Recueil, стр. I-3533, точка 22) и Решения от 18 декември 2007 г. по дела Комисия/Италия (C-194/05, Сборник, стр. I-11661, точка 34, C-195/05, Сборник, стр. I-11699, точка 32, и C-263/05, Сборник, стр. I-11745, точка 32).

26 — Решение от 18 декември 1997 г. по дело Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Recueil, стр. I-7411, точка 26), Решение от 1 март 2007 г. по дело KVZ retec (C-176/05, Сборник, стр. I-1721, точка 51) и Решения по дела Комисия/Италия (посочени в бележка под линия 25).

27 — Вж. Решение от 15 юни 2000 г. по дело ARCO Chemie Nederland и др. (C-418/97 и C-419/97, Recueil, стр. I-4475, точки 37—40), Решение по дело Palin Granit (посочено в бележка под линия 25, точка 23), Решение от 7 септември 2004 г. по дело Van de Walle и др. (C-1/03, Recueil, стр. I-7613, точка 45), Решение по дело KVZ retec (посочено в бележка под линия 26, точка 61) и Решения по дела Комисия/Италия (C-194/05, посочено в бележка под линия 25, точка 33, C-195/05, посочено в бележка под линия 25, точка 35 и C-263/05, посочено в бележка под линия 25, точка 33).

43. *Задължение за изхвърляне*[28] би могло да съществува, ако няма законна възможност за използване на въпросното вещество. При мазута това би било мислимо, ако не могат да бъдат спазени изискванията на Директива 1999/32/ЕО на Съвета от 26 април 1999 година относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО[29]. Към меродавния момент, декември 1999 г., не са действали подобни общностни разпоредби и изобщо това предположение изглежда изключено, щом мазутът е отговарял на спецификациите на купувача, както се приема в преюдициалното запитване.

44. Следователно трябва да се провери дали притежателят е *възнамерявал да изхвърли* мазута. Рамковата директива за отпадъците не определя релевантен критерий за установяване намерението на притежателя да изхвърли определено вещество или определен предмет. След като многократно е бил запитван относно квалифицирането на различни вещества като отпадъци, Съдът все пак е формулирал определени указания, чрез които може да бъде тълкувано намерението на притежателя[30]. Тази проверка трябва да се извършва с оглед на всички обстоятелства, като се има предвид целта на директивата и се съблюдава да не се нарушава нейната ефикасност[31].

45. Mesquer обосновава становището си, че мазутът е отпадък, с допускането, че става дума за *производствен остатък*. Производственият остатък е продукт, чието добиване като такъв не е било поставено като цел с оглед по-нататъшно използване[32]. Ако притежателят не може да го използва повторно при икономически изгодни условия без предварителна преработка, този продукт е бреме, което притежателят възнамерява да изхвърли, и следователно по принцип е отпадък[33].

46. Както и останалите страни по делото, освен Mesquer, аз също не съм убедена, че поне при обстоятелствата по настоящия случай мазутът действително се явява производствен остатък. По-скоро става дума за *продукт*. Наистина както посочва Обединеното кралство, в процеса на рафиниране на суровия нефт неизбежно се получава мазут; това обаче важи и за повечето останали нефтени фракции, произвеждани от рафинериите.

47. Това се потвърждава от справочния документ за най-добрите налични техники за рафинериите за минерални масла и газове[34]. Комисията е разработила този документ в сътрудничество с експерти от държавите-членки на основата на Директивата за комплексно предотвратяване

28 — Вж. във връзка с това Решение по дело KVZ retec (посочено в бележка под линия 26, точка 53 и сл.).

29 — ОВ L 121, стр. 13; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 26, стр. 216, последно изменена с Директива 2005/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2005 година, ОВ L 191, стр. 59; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 49, стр. 134.

30 — Решение по дело Palin Granit (посочено в бележка под линия 25, точка 25), Вж. също моето заключение от 7 септември 2006 г. по дело KVZ retec (C-176/05, Сборник, стр. I-1721, точка 73).

31 — Решение по дело ARCO Chemie Nederland и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 73).

32 — Решение по дело ARCO Chemie Nederland и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 84) и Решения по дела Комисия/Италия (C-194/05, посочено в бележка под линия 25, точка 34, C-195/05, посочено в бележка под линия 25, точка 36 и C-263/05, посочено в бележка под линия 25, точка 34).

33 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 46), а в обратната хипотеза — Решения по дела Комисия/Италия (C-194/05, посочено в бележка под линия 25, точка 37 и сл., C-195/05, посочено в бележка под линия 25, точка 39 и сл., и C-263/05, посочено в бележка под линия 25, точка 37 и сл.).

34 — Към февруари 2003 г., http://ec.europa.eu/comm/environment/ippc/brefs/ref_bref_0203.pdf, стр. 1. За резюме на български език вж. http://circa.europa.eu/Public/irc/env/ippc_brefs/library?l=/bref_refineries&vm=detailed&sb=Title.

и контрол на замърсяването [35]. Съгласно него рафинериите преработват природни суровини като нефт и газ до подходящи за пазара продукти, и по-специално горива за транспортния сектор, горива за производство на топлинна и електрическа енергия за промишлеността и частните домакинства, суровини за химическата промишленост, специални продукти като смазочни материали, парафини, восък и битум, както и енергия под формата на пара или електричество като странични продукти от процеса на рафиниране.

48. Съвсем правилно посоченият справочен документ не квалифицира мазута като типичен отпадък на рафинериите [36]. Също така той не разглежда ограничаването на производството на мазут като цел на най-добрите налични техники по смисъла на Директивата за комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването.

49. Квалифицирането на мазута като продукт е още по-обосновано, когато той е произведен съгласно спецификациите на купувача, какъвто е настоящият случай според преюдициалното запитване. Тогава мазутът всъщност се явява резултат от технически избор и в този смисъл е продукт, добит с оглед по-нататъшно използване [37]. При това положение изискванията спрямо подобен технически избор не могат да бъдат твърде високи, тъй като много производствени процеси обуславят паралелното производство на продукти, които за производителя не са еднакво изгодни, но въпреки това получаването на всички тях е било поставено като цел с оглед по-нататъшно използване в рамките на възможно най-интегрирано и ефективно производство.

50. Предвид естеството на горивото предвиденото изгаряне също така не може да се счита за операция по изхвърлянето му, от която би било видно намерение за изхвърляне [38]. По-скоро става дума за сходен начин на използване като при останалите деривати, които безспорно следва да се считат за продукти [39].

51. Следователно гориво като мазута принципно не се явява производствен остатък в процеса на рафиниране, а е продукт, чието добиване като такъв е било поставено като цел.

52. Този резултат се потвърждава най-сетне от обстоятелството, че съгласно преюдициалното запитване мазутът е включен в Директива 68/414 относно

35 — Директива 96/61/ЕО на Съвета от 24 септември 1996 година (ОВ L 257, стр. 26; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 3, стр. 183).

36 — Вж. документа, посочен в бележка под линия 34, стр. 379. Като основни отпадъци се посочват утайки, отработени катализатори, филтруваща глина и пепел от изгаряне, както и например други отпадъчни фракции и реактивни продукти от десулфуризация на димни газове, летлива пепел, дънна пепел, отработен активен въглен, прах от отпадъчни газове, неорганични соли като амониев сулфат, както и вар от предварителна обработка на вода, замърсени с нефт почви, битум, битови отпадъци, отпадъчни разтвори на киселини и основи, както и отпадъчни химикали.

37 — Вж. Решение от 15 януари 2004 г. по дело Saetti и Frediani (C-235/02, Recueil, стр. I-1005, точка 45).

38 — Решение по дело ARCO Chemie Nederland и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 44 и сл., но вж. в противоречие на това точка 85), Решение по дело Palin Granit (посочено в бележка под линия 25, точка 27) и Решение от 11 ноември 2004 г. по дело Niselli (C-457/02, Recueil, стр. I-10853, точка 37).

39 — Вж. Решение по дело Saetti и Frediani (посочено в бележка под линия 37, точка 45).

поддържането на задължителни запаси от стратегически суровини. Трудно е да се приеме, че е налице намерение за изхвърляне, при положение че държавите-членки са длъжни да поддържат достатъчни запаси от мазут [40]. По-скоро това задължение за поддържане на минимални запаси указва, че потреблението на получавания в процеса на рафиниране мазут е гарантирано, което също е довод срещу допускането, че мазутът е отпадък [41].

53. В противовес на позицията на Mesquer тази оценка не може да се оспори дори и с оглед на особената опасност за околната среда, произтичаща от мазута и неговото използване. Действително Съдът признава такива опасности като индиция за намерение за изхвърляне, но им отрежда второстепенна роля спрямо други доказателства [42]. Много продукти притежават опасни за околната среда свойства, или най-малкото при използването си могат да представляват опасност за нея. Тези опасности обаче не изискват да се прилага правото относно отпадъците, а трябва да бъдат регламентирани чрез специфични правила за такива продукти и/или за тяхното използване.

54. За сметка на това много по-лесно може да се приеме, че става дума за производствен остатък, когато потенциалното гориво е получено в резултат на производствен процес, чието основно предназначение е производството на друг вид продукти. Поради това Съдът разглежда т.нар. „LUWA-Bottoms“, получавани от „въглеводороден поток“ (не са дадени повече подробности), като остатък от производството на пропилен оксид и третичен бутанол [43].

55. От друга страна, мазут от рафинерия би могъл да бъде разглеждан като производствен остатък само когато поради особени обстоятелства, например недостатъчно търсене или регулаторни мерки, той следва да се разглежда като бреме, което притежателят възнамерява или дори се изисква да изхвърли. В подобен случай — за какъвто обаче няма доказателства по настоящото дело — качеството отпадък следва да бъде изключено единствено ако повторното използване е не само вероятно, а сигурно, без предварителна преработка и като продължение на производствения процес [44].

56. Това изключение от изключението е приложено по отношение на оползотворяването на натрошена скална маса за целите на запълване на галерии в същия рудник. В този случай то е оправдано именно за разграничаване от останалите отпадъци от рудника, чието оползотворяване в други области е възможно, но определено не и сигурно [45].

40 — Обратно на становището на Total, данъчноправната квалификация на мазута не позволява да се правят изводи във връзка с евентуалното намерение за изхвърляне.

41 — Вж. Решение по дело Saetti и Frediani (посочено в бележка под линия 37, точка 45).

42 — Решение по дело ARCO Chemie Nederland и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 66 и сл.).

43 — Решение по дело ARCO Chemie Nederland и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 84 и сл.).

44 — Решение по дело Palin Granit (посочено в бележка под линия 25, точка 27) и Решения по дела Комисия/Италия (C-194/05, посочено в бележка под линия 25, точка 37 и сл., C-195/05, посочено в бележка под линия 25, точка 39 и сл., и C-263/05, посочено в бележка под линия 25, точка 37 и сл.).

45 — Решение от 11 септември 2003 г. по дело Avesta Polarit Chrome (C-114/01, Recueil, стр. I-8725, точка 36 и сл.).

57. Изключението от изключението не трябва все пак да се смята за абсолютно, особено що се отнася до критерия за продължението на производствения процес. Има основания за съмнение, че в настоящия случай става дума за продължение, тъй като преди оползотворяването мазутът е транспортиран на значително разстояние. Ако обаче оползотворяването на един производствен остатък без допълнителна преработка е сигурно и икономически изгодно за производителя, следва да се изключи възможността този остатък да представлява бреме, което той възнамерява да изхвърли [46].

58. Ето защо предвид изложеното по-горе на първия въпрос следва да се отговори, че мазутът — продукт, получен при рафиниране и отговарящ на спецификациите на потребителя — предназначен от производителя за продажба като гориво и упоменат в Директива 68/414 относно поддържането на задължителни запаси от стратегически суровини, сам по себе си не следва да бъде квалифициран като отпадък по смисъла на член 1 от Рамковата директива за отпадъците.

В — *По втория въпрос — квалифицирането на изтеклия мазут като отпадък*

59. С втория въпрос Cour de Cassation иска да установи дали товар от мазут, превозван с кораб и случайно разлят в морето, сам по себе си или след смесването си с вода и седименти представлява отпадък по смисъла на категория Q4 от приложение I към Рамковата директива за отпадъците.

60. Белгия, както и Total поддържат становището, че Конвенцията за отговорността изключва прилагането на Рамковата директива за отпадъците. Съгласно член III, алинея 4 от тази конвенция не може да се предявяват искове за обезщетение за щети от замърсяване срещу корабособственика и други лица освен съгласно Конвенцията.

61. Във връзка с разглеждания сега втори въпрос обаче Конвенцията за отговорността е неотносима, защото не съдържа разпоредби относно това дали при инциденти с танкери изтеклите нефтопродукти се явяват отпадък. По-скоро тя трябва да бъде разгледана по-нататък в рамките на третия въпрос, тъй като той се отнася до режима на отговорността съгласно правото относно отпадъците и следователно до задължението да се поправят вредите.

62. Total освен това поддържат становището, че въпросът дали в резултат на изтичането мазутът е станал отпадък бил явно ирелевантен за главното производство. Предмет на разглеждане се явявал само мазутът, който е замърсил крайбрежието на Mesquer. Поради това на тази част от въпроса не следвало да се отговаря.

46 — Вж. Решения от 8 септември 2005 г. по дела Комисия/Испания (C-416/02, Recueil, стр. I-7487, точка 87 и сл. и C-121/03, Recueil, стр. I-7569, точка 58 и сл.).

63. Тази позиция обаче противоречи на изложеното от Total по другата част от въпроса. Там Total застъпват становището, че замърсяващата крайбрежието смес от мазут, вода и седименти следвало да се разглежда като отпадък само ако съществувало задължение да се изхвърли мазутът. Такова задължение, което от самото начало се отнася единствено до мазута, можело обаче да възникне само ако мазутът е станал отпадък още преди смесването.

64. Поради това според становището на Total първата част от въпроса е изцяло релевантна и трябва да ѝ се даде отговор.

65. Впрочем Total застъпват позиция, подобна на вече застъпената от мен, а именно че излелите се вещества трябва да се разглеждат съвместно със замърсените вещества [47]. В такъв случай от значение би било дали сместа се изхвърля, възнамерява или се изисква да бъде изхвърлена. При определени условия тази гледна точка може да бъде подходяща, особено когато вече не може да бъде установен произходът на компонентите в сместа.

66. Изследването на сместа обаче е безполезно, ако трябва да бъде установена отговорността за възникването на отпадъци, както е в настоящия случай в рамките на третия въпрос. Тази отговорност винаги се свързва със съдбата на отделни компоненти, в настоящия случай на мазута, докато квалифицирането на останалите компоненти като отпадък се явява последица от замърсяването с мазут. Следователно трябва да се провери дали мазутът се е превърнал в отпадък.

67. В точка Q4 от озаглавеното „Категории отпадъци“ приложение I към Директива 75/442 се посочват „[м]атериали, които са били разлети, разпилени, изгубени или са претърпели друга злополука, включително материали, оборудване и други, замърсени в резултат на злополуката“. Това сочи, че такива вещества попадат в понятието за отпадъци. Само по себе си обаче то не позволява горива, които са били случайно разлети и са предизвикали замърсяване, да бъдат квалифицирани като отпадъци [48], защото както вече бе установено в рамките на първия въпрос, съгласно член 1, буква а), първа алинея от Рамковата директива за отпадъците вещества и предмети са отпадък само когато притежателят им ги изхвърля, възнамерява или се изисква да ги изхвърли [49].

68. Изтичането на мазут при корабокрушение на нефтен танкер не е показателно нито за намерение, нито пък за задължение за изхвърляне, освен ако не са налице други особени доказателства за обратното. При всички положения трябва да се провери дали с изтичането притежателят всъщност *не е изхвърлил* мазута.

47 — Вж. моето заключение от 29 януари 2004 г. по дело Van der Walle (C-1/03, Recueil, стр. I-7613, точка 24).

48 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 43)

49 — Вж. по-горе, точка 39 и сл.

69. В този смисъл в Решение по дело Van de Walle Съдът прави аналогия със съдебната практика относно производствените остатъци. В посочения случай е ставало дума за горива, които са изтекли от хранилищните съоръжения на бензиностанция в почвата наоколо.

70. Съдът подчертава, че продукт, чието добиване като такъв не е било поставено като цел с оглед на по-нататъшно използване и който притежателят не може да използва повторно при икономически изгодни условия без предварителна преработка, трябва да се разглежда като бреме, което притежателят *изхвърля* [50].

71. Според Съда е очевидно, че случайно разлети горива, довели до замърсяване на земната повърхност и подпочвените води, (също) не представляват продукти, които могат да се използват повторно без предварителна преработка, тъй като търгуването с тях е твърде несигурно, а доколкото все пак изглежда мислимо, изисква прилагането на технологии, които не са икономически изгодни за притежателя. Следователно при конкретните горива става дума за вещества, които притежателят е нямал намерение да произвежда и които той *изхвърля*, макар и неволно, при обстоятелства, свързани с търговията с тях [51].

72. Както изтъкват и Франция, Италия, Обединеното кралство и Комисията, същото важи и за мазута, който е изтекъл при инцидент с танкер и се е смесил с вода и седименти. Използваемостта му е най-малкото несигурна, ако не и напълно изключена. В този смисъл притежателят на мазута го е изхвърлил, макар и неволно, при превозването.

73. В Решението си по дело Van de Walle Съдът също така установява, че замърсената в резултат на случаен разлив на горива почва също трябва да се квалифицира като отпадък, тъй като в подобен случай горивата, замърсили почвата, могат да бъдат отделени от нея и оползотворени или обезвредени само ако и съответната почва бъде подложена на необходимите за почистване мерки [52].

74. Тези съображения важат и в настоящия случай. Мазутът може да се третира в съответствие с правото относно отпадъците само ако и смесените с него вода и седименти бъдат подложени на необходимото третиране, независимо дали за разделяне на различните компоненти, за съвместно обезвреждане или за оползотворяване.

75. Решението по дело Van de Walle и др. е било предмет на критика в литературата,

50 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 46).

51 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 47), потвърдено с Решение по дело Thames Water Utilities (посочено в бележка под линия 19, точка 28).

52 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 52).

често заради практическите му последици [53]. Наред с аргументи, които вече са били обсъдени в решението или най-малкото в заключението или по-скоро не са релевантни, е изложен — основателно — и укорът, че не е споменато шесто съображение от Рамковата директива за отпадъците [54]. То гласи, че „ефективни и последователни правила за обезвреждането [...] на отпадъците следва да се прилагат към движимата собственост, която притежателят изхвърля или съгласно действащите национални разпоредби е длъжен да изхвърли“. [неофициален превод]

76. Все пак това съображение не изключва императивно недвижимите вещи от приложното поле на Рамковата директива за отпадъците. От него може най-много да се заключи, че Директивата принципно не е замислена да обхваща недвижимите вещи. Би било обаче в противоречие с установената в същото съображение цел за въвеждане на ефективни и последователни правила за обезвреждането на отпадъци, ако се изключи прилагането на правото относно отпадъците към случаите, когато движими вещи станат недвижими поради смесването си с почвата. Всъщност трябва да се предотврати възможността някои отпадъци по този начин да остават извън приложното поле на правото относно отпадъците [55].

77. Въпреки това Съветът и Парламентът обсъждат понастоящем предложение за нова редакция на Рамковата директива за отпадъците, която между другото предвижда, че Директивата не се прилага за земя (in situ), включително неизкопана замърсена почва и трайно свързани със земята сгради [56].

78. Предвид продължаващата законодателна процедура Съдът не трябва да изпреварва законодателя, като поставя под съмнение практиката си по този въпрос.

79. В допълнение следва да се отбележи, че член 2, параграф 1, буква б), подточка iv) от Рамковата директива за

53 — Вж. например Ludger-Anselm Versteyl, „Altlast = Abfall — Vom Ende des „beweglichen“ Abfallbegriffs“, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, 2004, 1297, Bergkamp, Lucas, „A new court-made environmental liability regime for Europe“, [2004] 4 *Environmental Liability*, p. 171, Billet, Philippe, „Le déchet, qualification incertaine des sols pollués“, *Revue juridique de l'environnement*, 2005, p. 309, Frank Petersen und Melanie Lorenz, „Das Van de Walle-Urteil des EuGH — Sanierung von Altlasten nach Abfallrecht?“, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, 2005, 257, Christoph Riese und Nora Karsten, „Ist unausgekofferter kontaminierter Boden Abfall?“, *Zeitschrift für Umweltrecht*, 2005, 75, Heike Jochum, „Neues zum europäischen Bodenschutz- und Abfallrecht — Sind die bodenschutzrechtlichen Bestimmungen der Umwelthaftungsrichtlinie und die Abfallrichtlinie nach dem „Spatenprinzip“ zu trennen?“, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, 2005, 140, Nikolaus Schultz, „Ein Jahr nach „van de Walle“ — viel Lärm um nichts?“, *Zeitschrift für europäisches Umwelt- und Planungsrecht*, 2005, 230, Lothar Knopp, „EuGH erweitert Abfallbegriff für Altlasten — erhebliche Kostenrisiken nicht ausgeschlossen“, *Betriebs-Berater*, Heft 51/52 2004, I., Lawrence, Daniel, „European Court lays waste to contaminated land“, *Construction law*, January/February 2005, p. 26, Stephan Müller, „Zählen verseuchte Grundstücke neuerdings zum Abfall?“, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* 1. Dezember 2004, S. 25.

54 — Вж. Billet (цитиран в бележка под линия 53, стр. 318 и сл.), Riese и Karsten (цитирани в бележка под линия 53, стр. 77), Petersen и Lorenz (цитирани в бележка под линия 53, стр. 258) и Schultz (цитиран в бележка под линия 53, стр. 231), както и впрочем изразяващите в значителна степен съгласие коментари на Anno Oexle, *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2004, 627 (628), и Jens Hamer, „Bodenschutz und Umwelthaftungsrecht made in Luxembourg“, *European Law Reporter*, 2004, 477 (482).

55 — Вж. също Hamer (цитиран в бележка под линия 54, стр. 482).

56 — Член 2, параграф 1, буква б) от Обща позиция на Съвета с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно отпадъците и за отмяна на определени директиви: документ на Съвета 11406/0720 от 20 ноември 2007 г., приет от Комисията, COM(2007) 863 от 9 януари 2008 г. Подобно, но все пак условно ограничение вече се е съдържало в член 2, параграф 1, буква е) от предложението на Комисията, COM(2005) 667 от 21 декември 2005 г. (ОВ C 70, 2006 г., стр. 6). На 13 февруари 2007 г. Европейският парламент обаче от своя страна отхвърля това ограничение на първо четене, явно въпреки доклада на компетентната комисия (ОВ C 287 E, стр. 136 (141).

отпадъците не изключва прилагането на Директивата по отношение на нефтените отпадъци. Съгласно тази разпоредба отпадъчни води, с изключение на отпадъците в течна форма, се изключват от приложното поле на Рамковата директива за отпадъците, доколкото относно отпадъчните води вече се прилагат други правни норми. Нефтените отпадъци не са отпадъчни води, тъй като те не са резултат от използването или потреблението на вода. Доколкото те изобщо са (все още) в течно състояние, то става дума по-скоро за отпадъци в течна форма.

80. Следователно на втория въпрос следва да се отговори, че когато е изтекъл при инцидент с танкер и се е смесил с вода и седименти, мазутът трябва да се разглежда като отпадък по смисъла на Рамковата директива за отпадъците.

Г — *По третия въпрос — относно отговорността за понасянето на разходите при изтичане на мазут*

81. С третия въпрос Cour de Cassation иска да установи дали като производител на мазута и/или негов продавач, съответно наемател на кораба, Total могат да бъдат разглеждани като производител и/или притежател на отпадък по смисъла на член 1, букви б) и в) от Рамковата директива за отпадъците за целите на прилагането на член 15 от същата директива, въпреки че към момента на инцидента, вследствие на който се е превърнал в отпадък, продуктът е бил превозван от трето лице.

82. Член 15 от Рамковата директива за отпадъците определя кой понася разходите за обезвреждане на отпадъците. Позоваването на тази разпоредба сочи, че третият въпрос цели да установи дали дружествата от групата Total трябва да понесат разходите за обезвреждане на изтеклия мазут.

1. По съотношението между Рамковата директива за отпадъците и Конвенцията за отговорността

83. Total и Белгия възразяват срещу прилагането на член 15 от Рамковата директива за отпадъците с довода, че отговорността за щети от замърсяване с нефт в морето е регламентирана изключително в Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92. Отговорността за щети от замърсяване с нефт се „фокусирала“ върху корабособственика, докато искове срещу други лица, и по-специално срещу наемател на кораба като Total international Ltd, се изключвали. В допълнение към ограничената отговорност на корабособственика щети от замърсяване с нефт съгласно Конвенцията FUND 92 се покривали от международен фонд до определен в конвенцията общ размер на отговорността. В настоящия случай този правен режим имал предимство пред прилагането на член 15 от Рамковата директива за отпадъците.

84. Наистина двете конвенции са ратифицирани от почти всички държави-членки,

но не и от Общността. Следователно те не са част от общностното право и затова, за разлика от становището, изложено от Total в съдебното заседание, не обвързват Общността [57]. В съдебното заседание Комисията също така правилно подчертава, че двете конвенции нямат задължителен характер за Общността като международно обичайно право [58]. Следователно Съдът не може да тълкува тези конвенции в преюдициалното производство [59]. Въпреки това той може да провери до каква степен тези споразумения, независимо от липсата на задължителна сила спрямо Общността, могат да противостоят на прилагането на член 15 от Рамковата директива за отпадъците.

По Решение 2004/246

85. Total се позовават на Решение 2004/246 за упълномощаване на държавите-членки да подпишат, ратифицират и да се присъединят към Протокола от 2003 г. на Международната конвенция от 1992 г. за създаване на Международен фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт, в интерес на Европейската общност и за упълномощаване на Австрия и Люксембург, в интерес на Европейската общност, да се присъединят към основните документи.

86. Това решение може да се разбира в смисъл, че Общността разрешава на държавите-членки да дерогират общностното право, когато това е необходимо за присъединяването към Протокола за допълнителния фонд. Тогава съгласно член 1, параграф 4 от Решение 2004/246 част от допустимата дерогация биха били правилата на Конвенцията за отговорността.

87. Доколкото Конвенцията за отговорността дерогира Рамковата директива за отпадъците, то Решение 2004/246 вероятно е трябвало да бъде основано на правомощията по въпросите на околната среда съгласно член 175 от Договора. Все пак докато решението не бъде отменено или обявено за недействително, има аргументи в подкрепа на становището, че поне заинтересованите лица могат да разчитат на приложимостта на разрешена от Общността конвенция, по която съответната държава-членка е страна.

88. Все пак Решение 2004/246 е прието едва няколко години след потъването на „Erika“. Задължението за поемане на разходите за обезвреждане на нефтените отпадъци обаче по принцип възниква към момента на корабокрушението. Решение 2004/246 не съдържа указание, че при определени условия то трябва да отмени това задължение с обратна сила. Тъй като отговорността за вреди не е санкция, не съществува и основание да се допусне, че принципът на по-благоприятния

57 — Вж. моето заключение от 20 ноември 2007 г. по дело Intertanko и др. (C-308/06, Сборник, стр. I-4057, точка 37 и сл., и цитираната в него съдебна практика) относно Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Марпол 73/78).

58 — За задължителната сила на международното обичайно право вж. Решение от 24 ноември 1992 г. по дело Poulsen и Diva Navigation (C-286/90, Recueil, стр. I-6019, точка 9 и сл.) и Решение от 16 юни 1998 г. по дело Racke (C-162/96, Recueil, стр. I-3655, точка 45).

59 — Вж. Решение от 2 август 1993 г. по дело Levy (C-158/91, Recueil, стр. I-4287, точка 21), Решение от 14 юли 1994 г. по дело Peralta (C-379/92, Recueil, стр. I-3453, точка 16 и сл.), Решение от 14 януари 1997 г. по дело Centro-Com (C-124/95, Recueil, стр. I-81, точка 58).

наказателен закон [60] е довод срещу прилагането на член 15 от Рамковата директива за отпадъците.

89. Следователно меродавен е правният режим към момента на възникване на правните задължения относно отпадъците. В този смисъл Решение 2004/246 се явява ирелевантно за настоящия случай.

По Директива 2004/35/ЕО

90. По-нататък Total и Белгия посочват Директива 2004/35 относно екологичната отговорност [61] като аргумент срещу прилагането на Рамковата директива за отпадъците. Член 4, параграф 2 от тази директива изключва прилагането и при екологични щети и при непосредствена заплаха от такива щети, които възникват в резултат от инцидент, отговорността и обезщетението за който попадат в обхвата на Конвенцията за отговорността, ако тя е в сила в заинтересованата държава-членка.

91. Не може да се изключи тезата, че Директива 2004/35 конкретизира член 15 от Рамковата директива за отпадъците и следователно съдържащата се в нея дерогация на Конвенцията за отговорността е възможно да има отражение и върху член 15 от Рамковата директива за отпадъците. В настоящия случай обаче Съдът не трябва да решава този въпрос. Директива 2004/35 е приета след разглежданите събития и е трябвало да бъде транспонирана до 30 април 2007 г. Тя не се прилага за щети, предизвикани от емисии, събития или инциденти, възникнали преди тази дата.

По член 235 от Конвенцията по морско право

92. В съдебното заседание Total се позовават и на член 235, алинея 3 от Конвенцията по морско право. Според тази разпоредба държавите си сътрудничат при прилагането и по-нататъшното развитие на международното право с цел да се осигури бързото и адекватно възмездяване по отношение на всички щети, причинени от замърсяването на морската среда.

93. Конвенцията по морско право е неразделна част от общностния правен ред и има

60 — Вж. във връзка с това Решение от 3 май 2005 г. по дело Berlusconi и др. (C-387/02, C-391/02 и C-403/02, Recueil, стр. I-3565, точка 66 и сл.).

61 — Директива 2004/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 година относно екологичната отговорност по отношение на предотвратяването и отстраняването на екологичните щети (ОВ L 143, стр. 56; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 11, стр. 168).

задължителен характер за Общността [62]. Както обаче Франция съвсем основателно възразява на Total, въз основа на член 235, алинея 3 от Конвенцията по морско право не може да се направи извод за обвързаност на Общността с определени международни конвенции относно отговорността за щети, причинени от замърсяване. Той съдържа само задължение за сътрудничество.

По член 307 ЕО

94. На последно място, член 307, параграф 1 ЕО също не съдържа указания, че разпоредбите на Конвенцията за отговорността имат предимство пред член 15 от Рамковата директива за отпадъците. Конвенцията за отговорността е сключена и ратифицирана от Франция едва след учредяването на Общността с френско участие на 1 януари 1958 г. Следователно съгласно текста на член 307, параграф 1 ЕО неговата разпоредба не намира приложение.

95. Прилагането по аналогия на член 307, параграф 1 ЕО не води до по-различен резултат. То е допустимо, ако възникне колизия на международно задължение на държава-членка с впоследствие приета мярка на вторичното общностно право. Изглежда, че Франция е депозирала ратификационните документи на Конвенцията за отговорността, в редакцията ѝ от 1969 г., на 11 март 1975 г. [63], докато първоначалната редакция на Рамковата директива за отпадъците е приета от Съвета едва на 15 юли 1975 г.

96. Независимо от това в този случай не е необходимо да се проучва по-нататък дали в тази ситуация може да става дума за прилагане на член 307, параграф 1 ЕО по аналогия. В първоначалната си редакция Конвенцията за отговорността не е можела да се противопостави в настоящия случай на прилагането на член 15 от Рамковата директива за отпадъците. Евентуална колизия между временно приложимата редакция на Конвенцията за отговорността от 1992 г. и член 15 би могла да възникне само при положение че Конвенцията за отговорността в значителна степен изключва исковете срещу наемателя на танкера, докато съгласно член 15 е възможно същият да трябва да понесе разходите за обезвреждане на нефтеното замърсяване. Това изключване на отговорността обаче още не се е съдържало в Конвенцията за отговорността от 1969 г. По отношение на член 15 от Рамковата директива за отпадъците това изключване се явява последващо международно задължение на Франция.

97. Сегашната редакция на член 15 от Рамковата директива за отпадъците се основава на изменение на Директивата от 1991 г., но още първоначалната редакция на Рамковата директива за отпадъците е

62 — Решение от 30 май 2006 г. по дело Комисия/Ирландия (MOX-Plant) (C-459/03, Recueil, стр. I-4635, точка 82); вж. по-специално моето заключение по дело Intertanko (посочено в бележка под линия 57, точка 46 и сл.).

63 — Съгласно http://www.comitemaritime.org/ratific/imo/imoidx.html. Декрет 75-553 от 26 юни 1975 г. за обнародване (JORF от 3 юли 1975 г., стр. 6716) се основава на Закон от 1971 г. за разрешаване на ратификацията и посочва, че Конвенцията е влязла в сила на 19 юни 1975 г.

съдържала член 11, идентичен по съдържание с член 15.

98. Ограничаването на отговорността на корабособственика би могло да бъде оценено другояче, тъй като подобно ограничаване вече е било отразено в член V от първоначалната редакция на Конвенцията за отговорността. В този смисъл би могло да се постави въпросът дали непосредствено предстоящото към момента на ратифициране на Конвенцията за отговорността приемане на Рамковата директива за отпадъците се явява пречка пред прилагането по аналогия на член 307, параграф 1 ЕО. Това обаче не следва да се разглежда в случая, тъй като настоящото производство не засяга отговорността на корабособственика, а отговорността на собственика на товара.

По съответствието при тълкуване

99. От изложеното дотук следва, че Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92 не изключват прилагането на член 15 от Рамковата директива за отпадъците. Представените доводи обаче илюстрират широк политически консенсус в смисъл, че отговорността за щети от замърсяване с нефт се регламентира от Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92.

100. Този консенсус се потвърждава от ратификацията на двете конвенции от почти всички държави-членки, от една страна, а от друга — от множество изтъкнати от Total незадължителни общностни разпоредби, които също предвиждат, че щетите от замърсяване с нефт попадат в приложното поле на конвенциите. В този случай става дума за първата програма за действие за защита на околната среда [64], за предложението на Комисията за директива на Съвета за гражданска отговорност за щети, причинени от отпадъци [65], за съобщението на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно сигурността на превоза на нефт по море [66], както и за отговора на Комисията на две парламентарни запитвания [67].

101. Нещо повече, евентуална общностноправна дерогация на тези конвенции би обременила Франция, а може би и други държави-членки, с колизия между задълженията им по общностното и по международното право. Принципът за лоялност в отношенията между Общността и държавите-членки (лоялност към Общността) повелява по възможност да се избягват такива колизии.

102. Накрая, задължението на Общността за сътрудничество по член 235, алинея 3

64 — ОВ C 112, 1973 г., стр. 1.

65 — ОВ C 251, 1989 г., стр. 3.

66 — COM(2000) 142 окончателен, стр. 6.

67 — Отговори на г-жа Wallström от името на Комисията на запитвания E-0842/00 на депутата Chris Davis за „Катастрофата на танкера „Erika“ и отговорността за околната среда“ (ОВ C 53 E, 2001 г., стр. 30) и E-1752/03 на депутата Eija-Riitta Korhola за „Анализи на въздействието и застраховка „Гражданска отговорност“ за защита от последиците от замърсяване с нефт“ (ОВ C 51 E, 2004 г., стр. 137).

от Конвенцията по морско право предполага най-малкото Общността да вземе под особено внимание усилията на държавите. Това съответства и на целта на политиката на Общността в областта на околната среда съгласно член 174, параграф 1, четвърто тире от Договора да се поощряват мерките на международно ниво за справяне с проблемите в областта на околната среда.

103. Следователно доколкото е възможно, член 15 от Рамковата директива за отпадъците трябва да се тълкува така, че да се избегнат колизиите с Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92 [68].

2. По тълкуването на член 15 от Рамковата директива за отпадъците

104. По-нататък трябва да се провери дали като производител на мазута и/или като продавач, съответно наемател на кораба, двете дружества от групата Total трябва да понесат разходите за обезвреждане на изтеклия мазут съгласно член 15 от Рамковата директива за отпадъците.

Относно лицата, посочени в член 15 от Рамковата директива за отпадъците

105. Член 15 от Рамковата директива за отпадъците определя кой понася разходите за обезвреждане на отпадъците. Съгласно първо тире в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ разходите се понасят от притежателя, който има отпадъци, които се обработват от събирач на отпадъци или от предприятие, както е предвидено в член 9. Във второ тире освен това са посочени и предишните притежатели или производителят на продукта, от който са произлезли отпадъците.

106. В това отношение в Решение по дело Van de Walle и др. Съдът установява, че в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ тази разпоредба възлага понасянето на разходите за обезвреждане на отпадъците на лицата, създали отпадъците, независимо дали са техни притежатели или предишни притежатели или производители на продукта, от който са произлезли отпадъците [69].

107. Следователно е възможно Total France да отговаря за щетите като производител на мазута, т.е. като производител на продукта, от който са произлезли отпадъците.

108. За Total international Ltd обаче това важи само ако то е било притежател или поне предишен притежател на нефтените отпадъци.

68 — Вж. и моето Заключение по дело Intertanko (посочено в бележка под линия 57, точка 78).

69 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 58).

109. Съгласно член 1, буква в) от Рамковата директива за отпадъците понятието „притежател“ обхваща производителя на отпадъци или физическото или юридическо лице, което ги притежава. Съгласно Решение по дело Van de Walle Рамковата директива за отпадъците дава широка дефиниция на понятието „притежател“, без да уточнява дали обезвреждането или оползотворяването на отпадъците принципно е задължение на техния производител или на техния притежател. В случай на притежание е без значение дали става дума за владение или държане [70].

110. Не е изключено при превозването Total international Ltd косвено да е упражнявало фактическата власт върху мазута чрез дружеството превозвач и екипажа. Поради корабокрушението обаче то е било напълно лишено от фактическата власт към момента, в който мазутът се е превърнал в отпадък. В този смисъл Total international Ltd никога не е било притежател на нефтените отпадъци.

111. Total international Ltd може да отговаря за щетите само ако се разглежда като производител на нефтените отпадъци и следователно като притежател на отпадъците съгласно член 1, буква в) от Рамковата директива за отпадъците.

112. Член 1, буква б) от Рамковата директива за отпадъците определя като производител всяко лице, чиито дейности генерират отпадъци („първоначален производител“), и/или всяко лице, което осъществява предпреработка, смесване или други операции, водещи до промяна в естеството или състава на този отпадък.

113. Както посочва и Комисията, дали Total international Ltd отговаря на това определение зависи от това дали дружеството е въздействало до такава степен за създаването на нефтените отпадъци, че този процес да следва да бъде отнесен към собствената му дейност. Това трябва да се приеме, ако корабокрушението се дължи на нарушение на договорните задължения или на други действия на Total international Ltd, във връзка с които може да бъде реализирана отговорността му [71]. Доколко в този смисъл Total international Ltd е производител на нефтените отпадъци може да установи само компетентният съд, разглеждащ делото по същество.

114. Вече произнесената присъда по наказателно дело от 16 януари 2008 г. дава повод за уточнението, че и Total France при съответните фактически констатации според същите критерии може да бъде разглеждано като производител и притежател на отпадъка. Tribunal de grande instance е установил, че Total international Ltd няма вина за потъването на „Erika“, но определено такава има друго дружество от групата Total, а именно Total S.A., тъй като това дружество е избрало кораба, като при това не е положило дължимата грижа [72].

70 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 55).

71 — Решение по дело Van der Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 60).

72 — Решение на Tribunal de grande instance de Paris от 16 януари 2008 г. (посочено в бележка под линия 15, стр. 228). В Записка 92FUND/EXC.34/6/Add.1 от 20 септември 2006 г. на директора на Фонда за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт (http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc34-6eadd1.pdf, стр. 8), на основание на извършените до онзи момент разследвания се констатира, че Total не е можело да установи недостатъците на кораба.

Задължение на компетентните национални съдилища е да проверят дали отговорност за произвеждането на отпадъка носи и Total France.

115. В този смисъл Total France може да носи отговорност за понасянето на разходите за обезвреждане на нефтените отпадъци, тъй като това дружество е произвело мазута, но също и ако то е произвело нефтените отпадъци. Понасянето на разходите може да се възложи на Total international Ltd само ако то е произвело нефтените отпадъци.

Относно определянето на лицето, което следва да понесе разходите съгласно член 15 от Рамковата директива за отпадъците на основание на принципа „замърсителят плаща“

116. По-нататък възниква въпросът дали Total France и евентуално Total international Ltd трябва да понесат разходите за обезвреждане на отпадъците само поради факта че попадат в кръга лица, посочен в член 15 от Рамковата директива за отпадъците.

117. В действителност Комисията изглежда се основава на това, че *всички* лица, посочени в член 15 от Рамковата директива за отпадъците, могат да бъдат задължени да понесат разходите за обезвреждане на отпадъците. За разлика от това в съдебното заседание Обединеното кралство застъпва позицията, че член 15 от Рамковата директива за отпадъците не установява правила относно отговорността, по-специално тъй като там не е регламентиран изборът на лицата, които следва да отговарят за разходите.

118. Съдът обаче тълкува член 15 от Рамковата директива за отпадъците другояче. Решението по дело Van de Walle се е отнасяло до горива, които са изтекли от бензиностанция и са замърсили околната земна повърхност. Отговорност за това по принцип носи управителят на бензиностанцията, закупил горива за целите на дейността си, който следователно се е явявал техен притежател и ги е съхранявал за нуждите на своята дейност, когато горивата са се превърнали в отпадъци по смисъла на член 1, буква б) от Директива 75/442[73]. Единствено ако лошото състояние на хранилищните съоръжения на бензиностанцията и изтичането на горива следва по изключение да се приемат за резултат от нарушение на договорните задължения или от други действия от страна на снабдяващото бензиностанцията с горива петролно предприятие, във връзка с които може да бъде реализирана отговорността му, то това предприятие може да носи отговорност. В такъв случай дейността на петролното предприятие би генерирала отпадъци по смисъла на член 1, буква б) от Директива 75/442 и съответното предприятие би могло да се счита за притежател на тези отпадъци[74].

119. В този смисъл според Съда разходите трябва да се поемат от този, който е произвел отпадъците[75]. От друга страна, посочените в член 15 лица обозначават

73 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 59).

74 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 60).

75 — Решение по дело Van de Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 58).

само кръга на възможните субекти, които евентуално следва да понесат разходите и сред които съгласно принципа „замърсителят плаща“ следва да бъде избран този, който да понесе разходите.

120. Това тълкуване на принципа „замърсителят плаща“ като принцип на разпределение на разходите съответства на текстовете на други езици, които за разлика от текста на немски език не използват понятие за причинно-следствена връзка („Verursacherprinzip“), а просто гласят, че замърсителят плаща *(„Polluter pays“, „pollueur-payeur“)*. В съответствие с това Съдът разбира принципа „замърсителят плаща“ като израз на принципа на пропорционалност, който задължава държавите-членки, а също и общностния законодател, да не натоварват никого с разходи, които с оглед на фактическата ситуация не се явяват необходими [76]. В конкретния случай предмет на разглеждане е бил въпросът дали селското стопанство може да бъде ангажирано за намаляване на замърсяването с нитрати в по-голяма степен, отколкото съответства на дела на този сектор в общото количество на произведените нитрати. Отнесено към правния режим относно отпадъците, това обстоятелство на първо място налага извода, че никой не следва да понася разходите за обезвреждане на отпадъци, които са произлезли от другиго.

121. Когато определен продукт се превърне в отпадък, последният му притежател принципно е производител на отпадъка, тъй като той изхвърля продукта. Според становището на Total от това личи, че отговорността на производителя на продукта за разходите — която е възможна съгласно член 15 от Рамковата директива за отпадъците — противоречи на принципа „замърсителят плаща“.

122. Въпреки това някои разпоредби относно третирането на отпадъци възлагат разходите за обезвреждането им по принцип на производителя на продукта, който е станал отпадък. Във връзка с това Комисията препраща към Директива 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 септември 2006 година относно батерии и акумулатори и отпадъци от батерии и акумулатори и за отмяна на Директива 91/157/ЕИО [77], член 8 от която предвижда, че производителят на батерии и акумулатори трябва да поеме разходите за тяхното обезвреждане [78]. Съгласно член 15 от Директива 94/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 1994 година относно опаковките и отпадъците от опаковки [79] държавите-членки могат също така да възлагат разходите за управление на съответните отпадъци на производителя на опаковката [80].

123. Тези разпоредби се обосновават с това, че член 15 от Рамковата директива за отпадъците, и по-специално изведеният там принцип „замърсителят плаща“, не представляват ясна и завършена правна уредба на отговорността за понасянето на разходите. По-скоро принципът „замърсителят плаща“ може и трябва да бъде допълнително конкретизиран. Това е задължение преди всичко на законодателя.

76 — Решение от 29 април 1999 г. по дело Stadley и др. (C-293/97, Recueil, стр. I-2603, точка 52).

77 — ОВ L 266, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 53, стр. 215.

78 — Подобни разпоредби се съдържат в член 5, параграф 4 от Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 година относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 269, стр. 34; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 6, стр. 142) и член 8 от Директива 2002/96/ЕО от 27 януари 2003 година относно отпадъци от електрическо и електронно оборудване (ОЕЕО) (ОВ L 37, стр. 24; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 9, стр. 184).

79 — ОВ L 365, стр. 10; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 14, стр. 238.

80 — Решение от 16 февруари 2006 г. по дело Plato Plastik Robert Frank (C-26/05, Recueil, стр. I-24, точка 34).

124. Съдилищата трябва да прилагат конкретизираните разпоредби, в случай на нужда да ги тълкуват и при определени обстоятелства да проверяват дали те съответстват на принципа „замърсителят плаща“. Този принцип се явява мерило за всяко национално транспониране на член 15 от Рамковата директива за отпадъците, но обвързва също и общностния законодател, тъй като е заложен в член 174, параграф 2 от Договора като фундамент на политиката в областта на околната среда.

125. Все пак определени цели и принципи, посочени в член 174, трябва да бъдат претеглени един спрямо друг. Приложението на критериите също така има комплексен характер. Поради това съдебният контрол по необходимост трябва да се ограничи до въпроса дали при правното регламентиране предпоставките за прилагане на член 174 ЕО не са били явно неправилно преценени [81].

126. На този фон принципно не може да бъде оспорено решение на общностния или на националния законодател да възложи разходите за обезвреждане на отпадъците на производителя на продукта, от който са произлезли тези отпадъци. При повечето продукти именно производителят трябва да вземе предвид обстоятелството, че при използването им по предназначение те все някога се превръщат в отпадъци. Така с производството на стоки производителят създава отпадъци и съответно носи отговорност съгласно принципа „замърсителят плаща“.

127. Отговорността на производителя за разходите има няколко преимущества. Ако трябва да понесе разходите за обезвреждане, това го мотивира да проектира продукта така, че той да може да бъде обезвреден възможно най-изгодно от гледна точка на разходите. Това изпълнява заложената в член 174, параграф 1, трето тире ЕО цел за разумно и рационално използване на природните ресурси и съответства на принципа по член 174, параграф 2 ЕО, според който замърсяването на околната среда трябва да се отстранява приоритетно още при източника. Същевременно производителят може да включи разходите за обезвреждане в цената и така да ги прехвърли на последния притежател като фактически производител на отпадъка. Най-сетне, този правен режим за разходите премахва стимула за последния притежател да изхвърли продукта по незаконосъобразен начин, за да си спести разходите за обезвреждането му.

128. Специалните разпоредби относно отговорността на производителя обаче подкрепят разбирането, че за да може разходите за обезвреждането да се възложат на производителя на продукта, е необходима изрична разпоредба в този смисъл. По-конкретно, описаните преимущества се проявяват само ако производителят и последният притежател познават правната уредба относно понасянето на разходите.

129. Впрочем разсъжденията относно отговорността за разходите при използването на продуктите по предназначение не могат да бъдат отнесени изцяло и към отпадъците, които възникват при извънредни обстоятелства. Настоящият случай илюстрира това: при използването на продуктите по предназначение, т.е. при изгарянето на мазута, в атмосферата се отделят газови отпадъци, които съгласно член 2, параграф 1, буква а) от Рамковата директива за отпадъците не попадат

81 — Решение от 14 юли 1998 г. по дело Hi-Tech (C-284/95, Recueil, стр. I-4301, точка 37) и Решение от 15 декември 2005 г. по дело Гърция/Комисия (C-86/03, Recueil, стр. I-10979, точка 88), и в двата случая спрямо общностния законодател.

в приложното поле на правната уредба относно отпадъците, както и евентуално твърди отпадъци в ограничено количество. Тяхното обезвреждане може да се извърши при относително ниски разходи, тъй като те се генерират в електроцентрала, която предварително е оборудвана за целта. За разлика от това след изтичането на мазута и смесването му с вода и седименти възникват много по-големи количества отпадъци, които само с големи трудности могат да бъдат събрани и обезвредени.

130. Затова производителят на мазута не може при всички положения да носи риска от възникване на такива отпадъци съгласно принципа „замърсителят плаща“, а само доколкото може да въздейства върху извънредното възникване на отпадъци.

131. Това е обяснението за Решението по дело Van de Walle: рискът от възникване на отпадъци при инцидент се носи от онзи, който може да предотврати инцидента. Само по изключение отговорност носят и други лица, ако може да им се търси отговорност за съпричиняване на замърсяването.

По прилагането към настоящия случай

132. Ако отговорността на дружествата Total за разходите следваше да се преценява само въз основа на член 15 от Рамковата директива за отпадъците, от изложените по-горе разсъждения би следвало, че след корабокрушение тези дружества като производител на мазута и/или като продавач, съответно наемател на кораба, трябва да понесат разходите за обезвреждане на нефтените отпадъци, ако може да им се търси отговорност за съпричиняване на изтичането на мазута.

133. Разпоредба от директива като член 15 от Рамковата директива за отпадъците обаче не може сама по себе си да поражда задължения за частноправен субект, така че позоваването на самата директива не е възможно срещу частноправен субект [82]. Затова условията на член 15 могат да бъдат приложени спрямо дружествата Total само доколкото намират основание във френското право.

134. Възможно е френското право да не допуска отговорност на дружествата Total. Действащата във Франция разпоредба на член III, алинея 4, буква c) от Конвенцията за отговорността по принцип изключва възможността за предявяване на иск за обезщетяване на вреди срещу наемателя на кораба. Изключения се допускат само ако щетата е в резултат на негово действие или бездействие, извършено с намерение да се причини щета или поради неблагоразумие и със съзнанието, че може да се причини такава щета. Компетентните юрисдикции следва да преценят дали това изключване на отговорността е приложимо по отношение на дружествата Total [83].

82 — Вж. например Решение от 26 февруари 1986 г. по дело Marshall (152/84, Recueil, 723, точка 48), Решение от 5 октомври 2004 г. по дело Pfeiffer и др. (C-397/01 до C-403/01, Recueil, стр. I-8835, точка 108) и Решение от 7 юни 2007 г. по дело Carp (C-80/06, Сборник, стр. I-4473, точка 20).

83 — Решението на Tribunal de grande instance de Paris от 16 януари 2008 г. (посочено в бележка под линия 15, стр. 235) я изключва по отношение на Total S.A.

135. Изключването на отговорността все пак не изглежда несъвместимо с член 15 от Рамковата директива за отпадъците дори когато съответните лица са съпричинили замърсяването, а представлява допустимо пълно използване на свободата на преценка, която принципът „замърсителят плаща“ предоставя на държавите-членки при транспонирането.

136. Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92 уточняват разпределението на отговорността за разходите при морски инциденти с нефт. Предприетото с Конвенцията за отговорността „фокусиране“ на отговорността за разходите върху корабособственика съответства на принципа „замърсителят плаща“. По правило при инциденти той отговаря за това, че товарът на неговия кораб е станал отпадък, тъй като той носи отговорността за управлението и състоянието на кораба, който експлоатира или чието експлоатиране възлага другиму. За определени случаи, в които трети лица са отговорни за щетата, член III, алинеи 2 и 3 предвиждат освобождаване на корабособственика от отговорност. Тази форма на отговорност съответства на установената от Съда отговорност на управителя на бензиностанция за горивата, които са изтекли от хранилищните съоръжения в околната земна повърхност [84].

137. Съпътстващите фокусирането на отговорността пречки пред исковете спрямо трети лица съгласно член III, алинея 4 от Конвенцията за отговорността, и по-специално спрямо наемателя на кораба съгласно буква c), са съвместими с принципа „замърсителят плаща“. От една страна, искове могат да се предявяват пряко срещу тези лица при повишена отговорност, а именно ако щетите от замърсяването са резултат от тяхно действие или бездействие, извършени с намерение да се причини щета или поради неблагоразумие и със съзнанието, че може да се причини такава щета. От друга страна, собственикът може да предяви срещу тях регресен иск съгласно член III, алинея 5 от Конвенцията за отговорността. Така се гарантира, че съгласно принципа „замърсителят плаща“ и тези лица може да понесат разходите с оглед на своя дял в съпричиняването на замърсяването. Подобно искане би следвало да се разгледа, ако например дружества от групата Total изцяло или частично носят отговорност за инцидента с кораба, както е констатирал Tribunal de grande instance [85] и както Комисията и Франция считат за възможно.

138. Все пак съгласно член V от Конвенцията за отговорността на корабособственика е ограничена, но само ако не е доказано, че щетата е в резултат на негово действие или бездействие, извършено с намерение да се причини щета или поради неблагоразумие и със съзнанието, че може да се причини такава щета. Ако следва да се приложи това ограничение на отговорността, съгласно член V, алинея 4 отделните искания ще бъдат удовлетворени от корабособственика само pro rata, т.е. частично. На пръв поглед това изглежда като нарушение на принципа „замърсителят плаща“.

84 — Решение по дело Van der Walle и др. (посочено в бележка под линия 27, точка 59).

85 — Решение на Tribunal de grande instance de Paris от 16 януари 2008 г. (посочено в бележка под линия 15, стр. 228).

139. С Конвенцията FUND 92 обаче ограничената отговорност на корабособственика се допълва с отговорността на Международния фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт. Съгласно член 10 от Конвенцията FUND 92 този фонд се финансира чрез вноски от лицата, които получават големи количества нефт или мазут, доставяни чрез превоз по море. Чрез пазарното си търсене тези предприятия се явяват причина за превоза на нефт, който обуславя риска от морски злополуки с нефт. Според принципа „замърсителят плаща“ тези предприятия също може да носят отговорност за разходите за обезвреждане на нефтените отпадъци, които възникват в резултат от злополуки с танкери. Съгласно член 4, алинея 2 от Конвенцията FUND 92 отговорността на Фонда е изключена в случай на щети, причинени от военни действия, а съгласно алинея 3 от същия член може да бъде ограничена при съпричиняване от страна на лицето, понесло щетата. Впрочем съгласно член 9 от Конвенцията FUND 92 съществува възможността за регресен иск срещу други отговорни лица и за разходите, които Фондът поема. В настоящия случай Фондът съответно превантивно е предявил искове срещу различни лица, в това число по-специално срещу дружествата Total, страни по настоящото производство [86].

140. Отговорността на Фонда също е ограничена. В резултат от това ограничаване на отговорността е възможно част от разходите за обезвреждане на отпадъците при щети от замърсяване с нефт в морето да не бъдат поети нито от корабособственика, нито от Фонда. Тези непокрити разходи остават или за сметка на държавата, с други думи на общността на данъкоплатците, или за сметка на определени лица, които могат да бъдат задължени да платят тези разходи съгласно националното право.

141. Възлагането на разходите за обезвреждане на отпадъците на лица, които не са ги създали, би било несъвместимо с принципа „замърсителят плаща“ [87]. Засегнатите лица биха могли да се противопоставят на такова искане от страна на държавните органи, като се позоват на член 15 от Рамковата директива за отпадъците.

142. За разлика от това, прехвърлянето на непокритите разходи за обезвреждане в тежест на обществото е съвместимо с принципа „замърсителят плаща“ по смисъла на член 15 от Рамковата директива за отпадъците. Обществото най-малкото приема наличието на съответните рискове, тъй като държавите разрешават свързаните с рискове превози на нефт по море. Същевременно чрез предвидените в Конвенцията Марпол 73/78 [88] изисквания държавите гарантират минимален стандарт за сигурност на корабите. Обществото има полза от тези превози, тъй като те обезпечават снабдяването му с търсен енергиен носител. Без пазарното търсене превозите не биха се извършвали. В този смисъл е оправдано обществото да се разглежда в известна степен като съпричинител на инцидентите с нефт и съответно да поеме част от риска.

86 — Записка 92FUND/EXC.33/5 от 4 май 2006 г. на директора на Фонда за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт, http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc33-5_e.pdf, стр. 5 и сл.

87 — Вж. точка 120 по-горе.

88 — Международна конвенция от 1973 г. за предотвратяване на замърсяването от кораби, в редакцията ѝ съгласно Протокола от 1978 г. (Recueil des traités des Nations unies/UN Treaty Series, том 1341, № 22484).

143. Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92 сочат, че договарящите страни, включително почти всички държави-членки, считат ограничаването на отговорността за разумно и осъзнават риска от поемане на допълнителни разходи. Когато щетите, причинени от нефт, надвишават границите на отговорността на корабособственика и на Фонда, наистина едва ли могат да бъдат отстранени със средства на частни оператори. Застрахователните решения в по-голям мащаб също изглеждат нереалистични.

144. Следва да се добави, че отговорността на корабособственика и допълнителната отговорност на Фонда не са свързани с вина. Следователно съществува относително голяма вероятност щетите от замърсяване с нефт да бъдат изцяло или най-малкото частично покрити.

145. Това важи в още по-голяма степен, след като през 2005 г. влезе в сила Допълнителният протокол [89] към Конвенцията FUND 92, с който се създаде финансиран пак от вносителите на нефт допълнителен международен фонд за обезщетение при щети от замърсяване с нефт, с който значително се увеличава размерът на отговорността.

146. Следователно е съвместимо с член 15 от Рамковата директива за отпадъците и със съдържащия се там принцип „замърсителят плаща“, от една страна, отговорността за морски инциденти с нефт да се фокусира върху корабособственика и Международния фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт, в съответствие с Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92, а от друга страна, да се ограничи размерът на тази отговорност. Този резултат съответства на задължението при тълкуването на общностното право по възможност да се избягват противоречия с Конвенцията за отговорността [90].

147. Поради това на третия въпрос следва да се отговори, че съгласно член 15 от Рамковата директива за отпадъците след инцидент с кораб производителят на мазута и/или продавачът и наемател на кораба могат да бъдат задължени да понесат разходите за обезвреждане на нефтените отпадъци, ако може да им се търси отговорност за съпричиняване на изтичането на мазута. Тази разпоредба обаче също така допуска отговорността на производителя на мазута и/или продавача и наемател на кораба да се ограничи съобразно Конвенцията за отговорността и Конвенцията FUND 92.

89 — Публикуван в ОВ L 78, 2004 г., стр. 24; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 34, стр. 182. Според уебсайта на Фонда (http://www.iopcfund.org/92members.htm#suppfund) освен от четири други държави, Протоколът е ратифициран и от Белгия, Дания, Германия, Гърция, Испания, Франция, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Нидерландия, Португалия, Словения, Финландия, Швеция и Обединеното кралство, а от 30 март 2008 г. към тях ще се присъедини и Унгария.

90 — Вж. по-горе точка 99 и сл.

V — Заключение

148. Поради това предлагам на Съда да даде следния отговор на преюдициалното запитване:

„1. Мазутът — продукт, получен при рафиниране и отговарящ на спецификациите на потребителя — предназначен от производителя за продажба като гориво и упоменат в Директива 68/414/ЕИО на Съвета от 20 декември 1968 година относно налагането на задължение на държавите-членки на ЕИО да поддържат минимални запаси от суров нефт и/или нефтопродукти, сам по себе си не следва да бъде квалифициран като отпадък по смисъла на член 1 от Директива 75/442/ЕИО на Съвета от 15 юли 1975 година относно отпадъците.

2. Когато е изтекъл при инцидент с танкер и се е смесил с вода и седименти, мазутът трябва да се разглежда като отпадък по смисъла на Директива 75/442.

3. Съгласно член 15 от Директива 75/442 след инцидент с кораб производителят на мазута и/или продавачът и наемател на кораба могат да бъдат задължени да понесат разходите за обезвреждане на нефтените отпадъци, ако може да им се търси отговорност за съпричиняване на изтичането на мазута. Тази разпоредба обаче също така допуска отговорността на производителя на мазута и/или продавача и наемател на кораба да се ограничи съобразно Международната конвенция от 29 ноември 1969 година за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт, в редакцията ѝ съгласно Протокола от 1992 г., и съобразно Международната конвенция от 1971 г. за създаване на Международен фонд за обезщетяване при щети, причинени от замърсяване с нефт, в редакцията и съгласно Протокола от 1992 г.“