

Kohtuasi C-64/09

Euroopa Komisjon

versus

Prantsuse Vabariik

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Direktiiv 2000/53/EÜ – Artikli 5 lõiked 3 ja 4, artikli 6 lõige 3 ja artikli 7 lõige 1 – Ebaõige ülevõtmine

Euroopa Kohtu otsus (esimene koda), 15. aprill 2010 I - 3287

Kohtuotsuse kokkuvõte

1. Keskkond – Jäätmete kõrvaldamine – Direktiiv 2000/53 – Kasutuselt kõrvaldatud sõidukid – Mõisted
(Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53, artikli 2 punkt 13 ja artikli 8 lõige 3)
2. Keskkond – Jäätmete kõrvaldamine – Direktiiv 2000/53 – Kasutuselt kõrvaldatud sõidukid – Kogumine
(Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53, artikli 5 lõige 3)
3. Keskkond – Jäätmete kõrvaldamine – Direktiiv 2000/53 – Kasutuselt kõrvaldatud sõidukid – Kogumine
(Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53, artikli 5 lõige 4)

4. *Keskkond – Jäätmete kõrvaldamine – Direktiiv 2000/53 – Kasutuselt kõrvaldatud sõidukid – Kogumine*
(Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53, artikli 5 lõiked 2 ja 4)
5. *Keskkond – Jäätmete kõrvaldamine – Direktiiv 2000/53 – Kasutuselt kõrvaldatud sõidukid – Jäätmekäitlustoimingud*
(Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53, artikli 6 lõige 3)
6. *Keskkond – Jäätmete kõrvaldamine – Direktiiv 2000/53 – Kasutuselt kõrvaldatud sõidukid – Jäätmete korduv- ja taaskasutamine*
(Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53, artikli 7 lõige 1)

1. Direktiivi 2000/53 kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta artikli 2 punkti 13 sõnastusest tuleneb selgelt, et demonteerimisandmed on kogu info, mis on vajalik kasutuselt kõrvaldatud sõidukite töötlemiseks, ja niisuguste andmete edastamiseks kasutatud vahendite puhul tuleb selle direktiivi artikli 8 lõiget 3 käsitleda artikli 2 punkti 13 arvesse võttes.

tuleb järgida, et tagada siseriiklike lähenemisviiside ühtsus, nagu on kirjas ka selle direktiivi põhjenduses 2. Selle korra raames on lammutustõendiks nimetatud võtmedokumendile antud väga täpselt määratletud ülesanne.

(vt punkt 25)

2. Direktiivi 2000/53 kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta artikli 5 lõige 3 näeb ette täpse korra, mida kasutuselt kõrvaldatud sõidukite registrist kustutamisel

Nimetatud dokumendi seda rolli ei saa muuta. Isegi kui tunnistada, et riiklik süsteem võimaldab paremini jälgida kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid, annab see lammutustõendile direktiivi 2000/53 artikli 5 lõikes 3 sätestatust erineva rolli ja niisugune muutmine võib seada ohtu siseriiklike lähenemisviiside ühtsuse ja sellest tulenevalt siseturu tõrgeteta toimimise.

Nimetatud artikli 5 lõikes 3 ette nähtud lammutustõendist erineva dokumendi, mis on mõeldud täitma selle rolli, väljastamine võib põhjustada segadust, mis omakorda võib muuta küsitavaks selle sättega taotletud eesmärgi saavutamise.

juhul sama, mis on ette nähtud töötlemiskodadele, kes siseriikliku õiguse alusel on kohustatud niisugused sõidukid vastu võtma.

(vt punktid 48 ja 49)

(vt punktid 36–38)

3. Juba direktiivi 2000/53 kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta artikli 5 lõike 4 sõnastusest tuleneb selgelt, et kasutuselt kõrvaldatud sõiduki üleandmine töötlemiskojale peab olema tasuta ja sellega kaasnevad kulud katab tootja.

Esmalt tuleneb sellest, et kõigile lammutajatele, kes nõustuvad vabatahtlikult kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid lammutamiseks vastu võtma, peab siseriiklik süsteem ette nägema töötlemiskulude kompensatsioonimehhanismi, käesoleval

4. Ei direktiivi 2000/53 kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta artikli 5 lõike 2 sõnastusest (mille kohaselt võtavad liikmesriigid vajalikke meetmeid tagamaks, et kõik kasutuselt kõrvaldatud sõidukid viiakse tegevusloaga töötlemiskodadesse) ega selle direktiivi artikli 5 lõike 4 sõnastusest (mille kohaselt võtavad liikmesriigid vajalikke meetmeid tagamaks, et sõiduki üleandmine tegevusloaga töötlemiskojale toimuks ilma mis tahes kuldeta viimasele valdajale ja/või omanikule) tulene, et töötlemiskodadesse viimist tuleb tõlgendada nii, et kõik töötlemiskojad peavad nõustuma kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid vastu võtma. Nimetatud direktiiviga ei ole vastuolus see, et teatavatele töötlemiskodadele antakse lihtsalt võimalus kõnealuseid sõidukeid vastu võtta, tingimusel et kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid vastu võtma kohustatud töötlemiskodade arv on piisav selleks, et sõidukite viimine niisugusesse töötlemiskotta on praktikas võimalik.

Seega, nähes purustajatele ja kogumiskeskustele ette ühelt poolt kohustuse võtta vastu kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid ja teiselt poolt karmi karistuse juhuks, kui niisugune sõiduk tagasi lükatakse, kehtestas liikmesriik kasutuselt kõrvaldatud sõidukite vastuvõtmise süsteemi, mida ei saa pidada direktiivi 2000/53 artikli 5 lõikega 4 kooskõlas olevaks.

Järelikult, kehtestades põhimõtte, et reostusohu kõrvaldamine eelneb igasugusele muule töötlemisele, jättes siiski täpsustamata mõiste „demonteerimine” kasutamisel, et reostusohu kõrvaldamine algab kergesti lammutatavate osade lammutamisest, mis näib vajalikuna, ei ole liikmesriik rikkunud nimetatud direktiivi artikli 6 lõikest 3 tulenevaid kohustusi.

(vt punktid 61, 63)

(vt punktid 51, 52, 55–57)

5. Vaatamata direktiivi 2000/53 kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta artikli 6 lõikes 3 esineva mõiste „demonteerimine” määratluse puudumisele on selge, et nii demonteerimise kui reostusohu kõrvaldamise toimingud on seotud sõiduki ohtlikke aineid sisaldavate osadega, mis tuleb keskkonnale igasuguse kahjuliku mõju vähendamiseks enne mis tahes muud töötlemist lammutada. Seega tuleb nimetatud sätet tõlgendada nii, et demonteerimine on toiming, millega alustatakse töötlemist reostusohu kõrvaldamiseks, olles samas nende toimingute osa.

6. Mis puudutab direktiivi 2000/53 kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta artikli 7 lõikes 1 ette nähtud ringlussevõtmise kohustuse sisu, siis väljend „kui see on keskkonnoahutuse seisukohast võimalik” ei vasta väljendile, mida on kasutatud ülevõtvas siseriiklikus õigusnormis, millega kehtestatud tingimused piirduvad majandusliku tasuvusega, kuna ringlussevõttu võib selgelt ette kujutada vaid tehnilise teostatavuse tingimustes. Kuigi võib nõustuda, et mõistetel „keskkonnoahutuse seisukohast võimalik” ja „majanduslikult tasuv” on teatavaid ühiseid aspekte, on ilmselge, et nad ei vasta teineteisele.

(vt punktid 69, 72–74)