



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 16 maja 2019 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Środowisko naturalne – Przemieszczanie odpadów – Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 – Odpady objęte procedurą uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody – Przemieszczanie wewnątrz Unii Europejskiej – Artykuł 1 ust. 3 lit. b) – Wyłączenie z zakresu stosowania – Odpady wytwarzane na pokładach statków – Odpady na pokładzie statku będące wynikiem awarii

W sprawie C-689/17

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht München I (sąd krajowy Monachium I, Niemcy) postanowieniem z dnia 29 listopada 2017 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 8 grudnia 2017 r., w postępowaniu:

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

przeciwko

Land Niedersachsen,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, C. Lycourgos (sprawozdawca), E. Juhász, M. Ilešić i I. Jarukaitis, sędziowie,

rzecznik generalny: H. Saugmandsgaard Øe,

sekretarz: D. Dittert, kierownik wydziału,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 25 października 2018 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia” przez J.E. Pötschkego i W. Steingrövera, Rechtsanwälte,
- w imieniu Land Niedersachsen przez R. van der Houta, advocaat, i H. Jacobja, Rechtsanwalt,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez A.C. Becker, E. Sanfrutos Cano oraz L. Haasbeek, działające w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: niemiecki.

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 24 stycznia 2019 r.,
wydaje następujący

Wyrok

- 1 Niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. 2006, L 190, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia” (zwaną dalej „Conti”) a Land Niedersachsen (krajem związkowym Dolnej Saksonii, Niemcy) w przedmiocie obowiązku, który nałożył on na Conti w zakresie przeprowadzenia procedury zgłoszenia przewozu odpadów znajdujących się na pokładzie statku *MSC Flaminia* (zwanego dalej „*Flaminia*”) w następstwie awarii.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywy dotyczące odpadów

- 3 Artykuł 1 ust. 1 dyrektywy 2006/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie odpadów (Dz.U. 2006, L 114, s. 9) przewidywał:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) »odpady« oznaczają wszelkie substancje lub przedmioty należące do kategorii określonych w załączniku I, które ich posiadacz usuwa, zamierza usunąć lub ma obowiązek usunąć;

[...]”.

- 4 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. 2008, L 312, s. 3), która uchyliła dyrektywę 2006/12, stanowi w art. 3:

„Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) »odpady« oznaczają każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia [się] został zobowiązany;

[...]”.

Rozporządzenie nr 1013/2006

- 5 Motywy 1, 7 i 14 rozporządzenia nr 1013/2006 stanowią:

„(1) Głównym i najważniejszym celem i przedmiotem niniejszego rozporządzenia jest ochrona środowiska, a jego wpływ na handel międzynarodowy ma jedynie uboczny charakter.

[...]

- (7) Istotne jest zorganizowanie i uregulowanie nadzoru i kontroli przemieszczania odpadów w sposób, który uwzględnia potrzebę zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska i zdrowia ludzi oraz który sprzyja bardziej jednolitemu stosowaniu tego rozporządzenia na całym obszarze [Unii].

[...]

- (14) W przypadku przemieszczania odpadów przeznaczonych do unieszkodliwiania oraz przeznaczonych do odzysku odpadów, niewymienionych w załączniku III, IIIA lub IIIB, właściwe jest zapewnienie optymalnego nadzoru i kontroli poprzez wymóg uzyskania uprzedniej pisemnej zgody na takie przemieszczenie. Taka procedura powinna z kolei wiązać się z uprzednim zgłoszeniem, które umożliwi właściwym organom uzyskanie odpowiednich informacji i podjęcie wszelkich koniecznych środków dla ochrony zdrowia ludzi i środowiska. Powinno to również umożliwić tym organom wnoszenie uzasadnionych sprzeciwów wobec takiego przemieszczenia”.

6 Artykuł 1 tego rozporządzenia stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie określa procedury i systemy kontroli w zakresie przemieszczania odpadów, w zależności od pochodzenia, przeznaczenia i trasy przemieszczania odpadów, rodzaju przesyłanych odpadów oraz przewidzianego trybu postępowania z odpadami w miejscu przeznaczenia.

[...]

3. Z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia wyłącza się:

- a) wyładowywanie na wybrzeżu odpadów, w tym ścieków i pozostałości, wytworzonych w trakcie normalnej eksploatacji statków i platform przybrzeżnych, pod warunkiem że odpady te podlegają wymogom określonym w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki [podpisanej w Londynie w dniu 2 listopada 1973 r., i uzupełnionej przez protokół z dnia 17 lutego 1978 r.] (Marpol 73/78) lub wymogom określonym w innych wiążących dokumentach międzynarodowych;
- b) odpady wytwarzane na pokładach pojazdów, pociągów, statków powietrznych i pływających, chyba że odpady takie są wyładowywane w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania;

[...]”.

7 Zgodnie z art. 2 tego rozporządzenia:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) »odpady« są zdefiniowane zgodnie z art. 1 ust. 1 lit. a) dyrektywy [2006/12];

[...]

- 34) »przemieszczanie« oznacza transport odpadów przeznaczonych do odzysku lub unieszkodliwiania
[...]

[...]”.

8 Artykuł 3 ust. 1 tego samego rozporządzenia stanowi:

„Procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody określonej w przepisach niniejszego tytułu podlegają przemieszczenia następujących odpadów:

a) jeżeli mają być poddane procesom unieszkodliwiania:

wszystkich odpadów;

b) jeżeli mają być poddane procesom odzysku:

- (i) odpadów wyszczególnionych w załączniku IV, który obejmuje między innymi odpady wyszczególnione w aneksach II i VIII Konwencji bazylejskiej [o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, podpisanej w dniu 22 marca 1989 r., zatwierdzonej w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej decyzją Rady 93/98/EWG z dnia 1 lutego 1993 r. (Dz.U. 1993, L 39, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 11, t. 18, s. 301)];
- (ii) odpadów wyszczególnionych w załączniku IVA;
- (iii) odpadów niesklasyfikowanych pod żadnym kodem w załączniku III, IIIB, IV lub IVA;
- (iv) mieszanin odpadów niesklasyfikowanych pod żadnym kodem w załączniku III, IIIB, IV lub IVA, chyba że zostały wyszczególnione w załączniku IIIA”.

9 Artykuł 4 rozporządzenia nr 1013/2006 przewiduje:

„Zgłaszający, który zamierza dokonać przemieszczenia odpadów określonego w art. 3 ust. 1 lit. a) lub b), dokonuje uprzedniego pisemnego zgłoszenia właściwemu organowi wysyłki i za pośrednictwem tego organu, a w przypadku zgłoszenia ogólnego postępuje zgodnie z postanowieniami art. 13.

Przy dokonywaniu zgłoszenia należy dopełnić następujących wymogów:

1) Dokumenty zgłoszeniowe i przesyłania:

Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu następujących dokumentów:

- a) dokumentu zgłoszeniowego określonego w załączniku IA; oraz
- b) dokumentu przesyłania określonego w załączniku IB.

Przy dokonywaniu zgłoszenia zgłaszający zobowiązany jest wypełnić dokument zgłoszeniowy oraz, w stosownych przypadkach, dokument przesyłania.

[...]

Właściwe organy wysyłki wydają zgłaszającemu formularze dokumentu zgłoszeniowego i dokumentu przesyłania.

[...]”.

Prawo niemieckie

- 10 Zgodnie z art. 2 ust. 2 pkt 13 Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) (ustawy o promowaniu gospodarki o obiegu zamkniętym oraz o zapewnieniu ekologicznego gospodarowania odpadami) z dnia 24 lutego 2012 r. (BGBl. 2012 I, s. 212) przepisów tej ustawy nie stosuje się do

zbierania i przemieszczania odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, o ile kwestie te są uregulowane w prawie federalnym lub w prawie kraju związkowego na podstawie umów międzynarodowych lub ponadnarodowych.

- 11 Artykuł 32 Niedersächsisches Abfallgesetz (ustawy o odpadach kraju związkowego Dolnej Saksonii) stanowi:

„W rozumieniu przepisów niniejszej ustawy:

[...]

6) »odpady wytwarzane przez statki« oznaczają:

a) wszelkie odpady (w tym ścieki oraz pozostałości inne niż pozostałości ładunku), które są wytwarzane podczas użytkowania statku i które wchodzą w zakres stosowania załączników I, IV i V do [konwencji Marpol 73/78], oraz

b) odpady związane z ładunkiem w rozumieniu pkt 1.7.5 wytycznych w sprawie wykonania [konwencji Marpol 73/78];

7) »pozostałości ładunku« oznaczają pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie w ładowniach lub zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach rozładowania oraz sprzątania wraz z nadwyżkami po ładowaniu/rozładowaniu i resztkami”.

- 12 Zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy o odpadach kraju związkowego Dolnej Saksonii przed opuszczeniem portu kapitan statku jest zobowiązany do odprowadzenia znajdujących się na pokładzie odpadów wytworzonych przez statek do portowego urządzenia do odbioru odpadów. Artykuł 36 ust. 1 tej ustawy nakłada taki sam obowiązek w odniesieniu do pozostałości ładunku.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

- 13 *Flaminia* jest kontenerowcem należącym do Conti i pływającym w rozpatrywanym okresie pod niemiecką banderą.
- 14 W dniu 14 lipca 2012 r. podczas rejsu tego kontenerowca – o ładunku 4808 kontenerów, z czego 151 kontenerów zawierało tak zwane materiały niebezpieczne – z Charleston (Stany Zjednoczone) do Antwerpii (Belgia), na pokładzie wybuchł pożar, któremu towarzyszyły eksplozje. Po opanowaniu pożaru, w dniu 21 sierpnia 2012 r. Conti otrzymało zgodę na odholowanie kontenerowca na niemieckie wody terytorialne. Zgodnie z pismem Havariekommando (niemieckiej instytucji do zarządzania wypadkami na morzu) z dnia 25 sierpnia 2012 r. Conti zostało zobowiązane do sporządzenia planu dalszego postępowania i wskazania ewentualnych partnerów umownych do odpowiednich działań.
- 15 W dniu 9 września 2012 r. statek został odholowany do Wilhelmshaven (Niemcy).
- 16 Conti zobowiązało się wobec władz niemieckich między innymi do zapewnienia bezpiecznego transferu statku do stoczni remontowej w Mangalii (Rumunia) oraz do zagwarantowania właściwego postępowania z materiałami znajdującymi się na pokładzie statku.

- 17 Pismem z dnia 30 listopada 2012 r. Niedersächsisches Umweltministerium (ministerstwo środowiska Dolnej Saksonii, Niemcy) poinformowało Conti, że zarówno sam statek, „jak i znajdujące się na pokładzie wody gaśnicze i osady oraz złom należy zaklasyfikować jako odpady” i że w konsekwencji konieczne jest zastosowanie procedury zgłoszenia. Pismem z dnia 3 grudnia 2012 r. Conti zakwestionowało tę ocenę.
- 18 Decyzją z dnia 4 grudnia 2012 r. Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (inspekcja pracy w Oldenburgu, Niemcy, zwana dalej „inspekcją pracy”) zobowiązał Conti do przeprowadzenia procedury zgłoszenia z powodu znajdującego się na pokładzie złomu, jak również wody gaśniczej wymieszanej z osadami oraz pozostałościami ładunku. Ponadto Conti zakazano usunięcia statku z obecnego miejsca przed zakończeniem procedury zgłoszenia i przed przedłożeniem w języku niemieckim weryfikowalnego planu usunięcia odpadów.
- 19 W dniu 21 grudnia 2012 r. rozładowano nienaruszony ładunek i potwierdzono żeglowność statku do fali o wysokości 6 metrów.
- 20 Procedura zgłoszenia przemieszczania wody gaśniczej do Danii została wszczęta i zakończona. Operacja wypompowywania wody gaśniczej rozpoczęła się w dniu 18 lutego 2013 r. Gdy stało się możliwe oszacowanie ilości osadów gaśniczych, która nie mogła zostać wypompowana, dalsza część procedury zgłoszenia została wszczęta w dniu 26 lutego 2013 r. z Rumunią.
- 21 Zezwolenie na wyjście z portu w dniu 4 marca 2013 r. zostało udzielone w dniu 1 marca 2013 r. Jednakże, zanim statek mógł opuścić port, należało jeszcze wyładować 30 kontenerów z odpadami, co trwało do dnia 7 marca 2013 r. Po zakończeniu procedury zgłoszenia w Rumunii statek mógł rozpocząć swój rejs w dniu 15 marca 2013 r. W Rumunii stwierdzono, że na pokładzie znajdowało się około 24 000 ton odpadów.
- 22 W dniu 4 stycznia 2013 r. Conti wniosło do inspekcji pracy sprzeciw od decyzji z dnia 4 grudnia 2012 r. Spółka ta podniosła zasadniczo, że nie powinna być podlegać procedurze zgłoszenia przewidzianej w rozporządzeniu nr 1013/2006 ze względu na to, że nie jest ona objęta zakresem stosowania tego rozporządzenia, i uściśliła, że poddała się wspomnianej procedurze wyłącznie w celu uniknięcia opóźnień. Pismem z dnia 3 kwietnia 2013 r. inspekcja pracy stwierdziła, że postępowanie w sprawie sprzeciwu stało się bezprzedmiotowe.
- 23 Conti wniosło w związku z tym skargę do sądu odsyłającego, domagając się zasądzenia od Land Niedersachsen odszkodowania z tytułu szkód wynikających w szczególności z kosztów procedury zgłoszenia, które musiała ponieść. Spółka ta twierdzi, że zakwalifikowanie materiałów znajdujących się na pokładzie statku jako „odpadów” i nakazanie w konsekwencji przeprowadzenia procedury zgłoszenia było niezgodne z prawem. Podnosi ona w tym względzie, że nie można było żądać planu usunięcia odpadów na podstawie prawa krajowego, ponieważ rozporządzenie nr 1013/2006 stoi na przeszkodzie stosowaniu prawa krajowego, w sytuacji gdy odpady znajdujące się na pokładzie statku mają zostać odzyskane lub unieszkodliwione w innym państwie członkowskim.
- 24 Sąd odsyłający uważa, że w zakresie, w jakim szkoda, którą przywołuje Conti, obejmuje koszty przeprowadzenia procedury zgłoszenia, prawo do odszkodowania istnieje tylko wtedy, gdy rozporządzenia nr 1013/2006 nie stosuje się do pozostałości po awarii, której przedmiotem był statek rozpatrywany w postępowaniu głównym. Koszty te powstały bowiem tylko dlatego, że inspekcja pracy uznała przeprowadzenie procedury zgłoszenia za konieczne.
- 25 Sąd ten jest zdania, że ponieważ odpady miały zostać przemieszczone z Niemiec do Rumunii, przeprowadzenie procedury zgłoszenia w rozumieniu art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 1013/2006 było konieczne. Sąd ten zastanawia się jednak, czy przepis art. 1 ust. 3 lit. b) tego rozporządzenia, który ustanawia odstępstwo, miał zastosowanie, i podkreśla, że gdyby tak było, przemieszczanie pozostałości, o których mowa w postępowaniu głównym, nie byłoby objęte zakresem stosowania tego

rozporządzenia. W tym względzie wspomniany sąd uważa, że ani z brzmienia tego ostatniego przepisu, w którym znajduje się wyrażenie „odpady wytwarzane na pokładach [...] statków”, ani z dokumentów przygotowawczych prowadzących do przyjęcia rozporządzenia nr 1013/2006, ani z motywów, ani wreszcie z systematyki tego rozporządzenia nie wynika, że odpady i pozostałości będące wynikiem awarii powinny być objęte zakresem tego przepisu ustanawiającego odstępstwo.

- 26 W tych okolicznościach Landgericht München I (sąd krajowy Monachium I, Niemcy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy pozostałości w postaci złomu i wody gaśniczej wymieszanej z osadami oraz pozostałościami ładunku na pokładzie statku będące wynikiem awarii stanowią »odpady wytwarzane na pokładach pojazdów, pociągów, statków powietrznych i pływających« zgodnie z art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006?”.

W przedmiocie wniosku o otwarcie na nowo ustnego etapu postępowania

- 27 W następstwie ogłoszenia opinii rzecznika generalnego pismem złożonym w sekretariacie Trybunału w dniu 5 kwietnia 2019 r. Land Niedersachsen wniósł o otwarcie na nowo ustnego etapu postępowania.
- 28 Na poparcie swego wniosku Land Niedersachsen podnosi zasadniczo, że decydujące dla rozstrzygnięcia zawisłego przed nim sporu pytanie nie było jeszcze przedmiotem rzeczywistej dyskusji przed Trybunałem, a mianowicie pytanie, czy w świetle art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 rozporządzenie to ma również zastosowanie, gdy dany statek znajduje się na pełnym morzu. W opinii Land Niedersachsen zastosowanie tego rozporządzenia w odniesieniu do pierwszego odcinka rejsu *Flaminii* na pełnym morzu rodziłoby pytanie, czy wspomniane rozporządzenie jest zgodne z międzynarodowym prawem publicznym, a dokładniej z konwencją bazylejską. Land Niedersachsen dodaje, że w braku otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo, w przyszłości mogłoby okazać się konieczne nowe odesłanie prejudycjalne.
- 29 W tym względzie należy zauważyć, że na podstawie art. 83 regulaminu postępowania Trybunał może, w każdej chwili, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, postanowić o otwarciu ustnego etapu postępowania na nowo, w szczególności jeśli uzna, że okoliczności zawisłej przed nim sprawy nie są wystarczająco wyjaśnione, lub jeśli po zamknięciu ustnego etapu postępowania strona przedstawiła nowy fakt mogący mieć decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia Trybunału, lub też jeśli sprawa ma zostać rozstrzygnięta na podstawie argumentu, który nie był przedmiotem dyskusji między stronami lub podmiotami określonymi w art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.
- 30 Tymczasem w niniejszej sprawie, we wniosku o otwarcie na nowo ustnego etapu postępowania wniesionym przez Land Niedersachsen, nie przedstawiono żadnego nowego faktu i wniosek ten zmierza w istocie do tego, aby Trybunał wypowiedział się w przedmiocie dwóch pytań, które nie zostały zadane przez sąd odsyłający, dotyczących po pierwsze, możliwości stosowania rozporządzenia nr 1013/2006, w przypadku gdy dany statek znajduje się na pełnym morzu, a po drugie, ważności wyłączenia przewidzianego w art. 1 ust. 3 lit. b) tego rozporządzenia w świetle konwencji bazylejskiej.
- 31 Ponadto Trybunał dysponuje wszystkimi informacjami niezbędnymi do wydania orzeczenia i nie będzie rozstrzygać niniejszej sprawy na podstawie argumentu, który nie był przedmiotem dyskusji między stronami lub podmiotami określonymi w art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.
- 32 W tych okolicznościach Trybunał po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego uznaje, że nie należy zarządzać otwarcia ustnego etapu postępowania na nowo.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 33 Poprzez pytanie prejudycjalne sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 należy interpretować w ten sposób, że pozostałości w postaci złomu i wody gaśniczej wymieszanej z osadami oraz pozostałościami ładunku, takie jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym, będące wynikiem awarii zaistniałej na pokładzie statku, powinny być uznane za odpady wytwarzane na pokładach statków w rozumieniu tego przepisu.
- 34 Tytułem wstępu należy uściślić, że z postanowienia odsyłającego wynika, iż pozostałości rozpatrywane w postępowaniu głównym w zakresie, w jakim są substancjami lub przedmiotami, które ich posiadacz zamierza usunąć, są objęte pojęciem „odpadów” w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia nr 1013/2006, który odsyła do definicji nadanej temu pojęciu w art. 1 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2006/12, zastąpionym przez art. 3 ust. 1 dyrektywy 2008/98 i zawierającym w istocie analogiczną definicję tego pojęcia.
- 35 Po tym wstępnym wyjaśnieniu należy przypomnieć, że zgodnie z art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 z zakresu stosowania tego rozporządzenia wyłączone są odpady wytwarzane na pokładach pojazdów, pociągów, statków powietrznych i pływających, chyba że odpady takie są wyładowywane w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.
- 36 Wynika z tego, że – jak wskazuje sąd odsyłający – w wypadku gdyby odpady rozpatrywane w postępowaniu głównym należało uznać za objęte tym przepisem, rozporządzenie nr 1013/2006 nie miałoby do nich zastosowania do chwili, w której opuściły one statek w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.
- 37 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy uwzględnić nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część on stanowi (wyrok z dnia 17 października 2018 r., Günter Hartmann Tabakvertrieb, C-425/17, EU:C:2018:830, pkt 18 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 38 Ponadto należy zauważyć, że ponieważ art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 przewiduje odstępstwo od stosowania przepisów tego rozporządzenia, powinien on co do zasady podlegać wykładni ścisłej. Niemniej jednak owa zasada wykładni ścisłej nie może oznaczać, że pojęcia użyte w tym przepisie w celu zdefiniowania zakresu przewidzianego w nim odstępstwa powinny być interpretowane w sposób, który czyniłby je bezskutecznymi (zob. analogicznie wyrok z dnia 11 września 2014 r., Fastweb, C-19/13, EU:C:2014:2194, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 39 Jeśli chodzi, po pierwsze, o brzmienie art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006, z przepisu tego wynika, że aby objąć odpady wyłączeniem z zakresu stosowania tego rozporządzenia, powinny być one wytwarzane na pokładzie między innymi statku oraz nie powinny zostać z niego wyładowane.
- 40 W tym względzie należy z jednej strony podkreślić, że przepis ten nie zawiera żadnej wskazówki co do pochodzenia odpadów lub sposobu, w jaki są wytwarzane na pokładzie danego statku.
- 41 Jak zauważył rzecznik generalny w pkt 47 opinii, ustawodawca Unii ograniczył się w art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 do uściślenia miejsca, w którym odpady powinny zostać wytworzone, a mianowicie między innymi na pokładzie statku, nie wypowiadając się co do szczególnych wymogów dotyczących okoliczności, w jakich odpady te są wytwarzane.
- 42 Z drugiej strony ze zwykłego znaczenia pojęcia „chyba że odpady takie są wyładowywane” użytego w owym art. 1 ust. 3 lit. b) wynika, że jeśli chodzi o statek, przepis ten znajduje zastosowanie tylko dopóty, dopóki dane odpady nie opuściły tego statku, aby zostać przemieszczone w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania.

- 43 Z brzmienia art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 wynika zatem, że wyłączenie z zakresu stosowania tego rozporządzenia, które przewiduje ten przepis, ma zastosowanie do odpadów wytworzonych na pokładzie statku niezależnie od okoliczności, w jakich takie odpady są wytwarzane, aż do momentu, w którym odpady te opuszczają ów statek w celu ich odzysku lub unieszkodliwiania.
- 44 Po drugie, wniosek ten potwierdza kontekst wspomnianego przepisu. Artykuł 1 ust. 3 lit. a) tego rozporządzenia dotyczy bowiem wyładowywania na wybrzeżu odpadów wytworzonych w trakcie normalnej eksploatacji między innymi statków, w tym ścieków i pozostałości, pod warunkiem że odpady te podlegają wymogom określonym w konwencji Marpol 73/78 lub w innych wiążących dokumentach międzynarodowych.
- 45 A zatem, w przeciwieństwie do brzmienia art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006, art. 1 ust. 3 lit. a) tego rozporządzenia wyraźnie dotyczy odpadów wytworzonych w trakcie normalnej eksploatacji między innymi statku, co potwierdza fakt, że wyłączenie przewidziane w pierwszym z tych przepisów, który nie zawiera takiego uściślenia, obejmuje odpady wytworzone na pokładzie statku niezależnie od okoliczności, w jakich zostały one wytworzone.
- 46 Po trzecie, wykładni art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006, która wynika z brzmienia tego przepisu, jak również z kontekstu, w jaki się on wpisuje, nie podważa cel realizowany przez to rozporządzenie.
- 47 Niewątpliwie z art. 1 ust. 1 i motywu 7 rozporządzenia nr 1013/2006 wynika, że rozporządzenie to określa procedury i systemy kontroli w zakresie przemieszczania odpadów w sposób, który uwzględnia potrzebę zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska i zdrowia ludzi. W szczególności z art. 3 ust. 1 i art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia w związku z jego motywem 14 wynika, że przemieszczanie między państwami członkowskimi odpadów przeznaczonych do unieszkodliwiania i odpadów niebezpiecznych przeznaczonych do odzysku musi podlegać uprzedniemu pisemnemu zgłoszeniu właściwym organom, umożliwiającemu im podjęcie niezbędnych środków do ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska (wyrok z dnia 26 listopada 2015 r., Total Waste Recycling, C-487/14, EU:C:2015:780, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 48 Jednakże ten cel ochrony środowiska naturalnego realizowany przez rozporządzenie nr 1013/2006 nie może wymagać, aby – pomimo wyraźnego wyłączenia przewidzianego w art. 1 ust. 3 lit. b) tego rozporządzenia – przemieszczanie odpadów wytworzonych na pokładzie statku w sposób przypadkowy podlegało przepisom tego rozporządzenia, a w szczególności – zgodnie z jego art. 3 ust. 1 – obowiązkowi uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody. Z uwagi na nagły i nieprzewidywany charakter wytworzenia tego rodzaju odpadów w praktyce byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, aby osoba odpowiedzialna za dany statek była w stanie posiadać w stosownym czasie informacje niezbędne w celu prawidłowego zastosowania tych przepisów, których celem jest zapewnienie skutecznego nadzoru i kontroli przemieszczania wspomnianych odpadów w rozumieniu tego rozporządzenia.
- 49 Tak więc w przypadku odpadów wytworzonych w trakcie awarii, takich jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym, osoba ta według wszelkiego prawdopodobieństwa nie byłaby w stanie przed zawinięciem do portu posiadać oraz dostarczyć wszystkich informacji wymaganych w formularzach określonych w załącznikach I A i I B do rozporządzenia nr 1013/2006, które dotyczą w szczególności nazwy, składu i identyfikacji odpadów, jak również rodzaju zamierzonej czynności unieszkodliwiania lub odzysku.
- 50 Ponadto należy zauważyć, jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 65 opinii, że skutkiem stosowania przepisów przewidzianych w rozporządzeniu nr 1013/2006 do odpadów wytworzonych na pokładzie statku w następstwie awarii na pełnym morzu mogłoby być opóźnienie zawinięcia statku do bezpiecznego portu, co zwiększyłoby ryzyko zanieczyszczenia mórz, a zatem szkodziłoby celowi realizowanemu przez to rozporządzenie.

- 51 Należy jednak podkreślić, że wyłączenie przewidziane w art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 nie może mieć zastosowania w przypadkach nadużyć ze strony osób odpowiedzialnych za dany statek. Tego rodzaju nadużycia polegałyby w szczególności na zachowaniach mających na celu nadmierne i nieuzasadnione opóźnienie wyładunku odpadów w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia. Takie opóźnienie powinno być w tym względzie oceniane w szczególności w zależności od charakteru tych odpadów oraz rozmiaru zagrożenia, jakie stanowią dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzkiego.
- 52 W niniejszej sprawie, ponieważ powstanie odpadów rozpatrywanych w postępowaniu głównym spowodowała awaria, która miała miejsce na pokładzie *Flaminii* podczas jej rejsu na pełnym morzu, należy uznać, że odpady te zostały wytworzone na pokładzie statku w rozumieniu art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006. Przepis ten ma zatem zastosowanie do wspomnianych odpadów do momentu opuszczenia przez nie tego statku w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.
- 53 Z powyższych rozważań wynika, że art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia nr 1013/2006 należy interpretować w ten sposób, że pozostałości w postaci złomu i wody gaśniczej wymieszanej z osadami oraz pozostałościami ładunku, takie jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym, będące wynikiem awarii zaistniałej na pokładzie statku, powinny być uznane za odpady wytwarzane na pokładach statków w rozumieniu tego przepisu, które są w związku z tym wyłączone z zakresu stosowania wspomnianego rozporządzenia, chyba że są one wyładowywane w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.

W przedmiocie kosztów

- 54 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów należy interpretować w ten sposób, że pozostałości w postaci złomu i wody gaśniczej wymieszanej z osadami oraz pozostałościami ładunku, takie jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym, będące wynikiem awarii zaistniałej na pokładzie statku, powinny być uznane za odpady wytwarzane na pokładach statków w rozumieniu tego przepisu, które są w związku z tym wyłączone z zakresu stosowania wspomnianego rozporządzenia, chyba że są one wyładowywane w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.

Podpisy