Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

zo 16. mája 2019*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Životné prostredie – Preprava odpadu – Nariadenie (ES) č. 1013/2006 – Odpad podliehajúci postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu – Preprava v rámci Európskej únie – Článok 1 ods. 3 písm. b) – Vylúčenie z pôsobnosti – Odpad vytvorený na palubách lodí – Odpad na palube lode v dôsledku havárie“

Vo veci C-689/17,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ podaný rozhodnutím Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I, Nemecko) z 29. novembra 2017 a doručený Súdnemu dvoru 8. decembra 2017, ktorý súvisí s konaním:

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

proti

Land Niedersachsen,

SÚDNY DVOR (piata komora)

v zložení: predseda piatej komory E. Regan, sudcovia C. Lycourgos (spravodajca), E. Juhász, M. Ilešič a I. Jarukaitis,

generálny advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

tajomník: D. Dittert, vedúci oddelenia,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 25. októbra 2018,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

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

– Land Niedersachsen, v zastúpení: R. van der Hout, advocaat, a H. Jacobj, Rechtsanwalt,

– Európska komisia, v zastúpení: A. C. Becker, E. Sanfrutos Cano a L. Haasbeek, splnomocnené zástupkyne,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 24. januára 2019,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: nemčina.

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu (Ú. v. EÚ L 190, 2006, s. 1).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou Conti 11. Container Schiffahrts-GmbH & Co. KG MS „MSC Flaminia“ (ďalej len „Conti“) a Land Niedersachsen (Spolková krajina Dolné Sasko, Nemecko) vo veci povinnosti uloženej Spolkovou krajinou Dolné Sasko spoločnosti Conti uskutočniť postup oznámenia, pokiaľ ide o dopravu odpadu nachádzajúceho sa na palube lode *MSC Flaminia* (ďalej len „*Flaminia*“) v dôsledku havárie.

Právny rámec

Právo Únie

Smernice týkajúce sa odpadu

3 Článok 1 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/12/ES z 5. apríla 2006 o odpadoch (Ú. v. EÚ L 114, 2006, s. 9) stanovoval:

„Na účely tejto smernice:

a) ‚odpad‘ je akákoľvek látka alebo predmet v kategórii ustanovenej v prílohe I, ktorej sa jej držiteľ zbavuje, chce sa zbaviť alebo je povinný sa zbaviť;

…“

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc (Ú. v. EÚ L 312, 2008, s. 3), ktorá zrušila smernicu 2006/12, vo svojom článku 3 stanovuje:

„Na účely tejto smernice:

1. ‚odpad‘ je každá látka alebo vec, ktorej sa držiteľ zbavuje, chce sa jej zbaviť, alebo je povinný sa jej zbaviť;

…“

Nariadenie č. 1013/2006

5 Odôvodnenia 1, 7 a 14 nariadenia č. 1013/2006 stanovujú:

„(1) Hlavným a prevládajúcim cieľom a zložkou tohto nariadenia je ochrana životného prostredia, jeho účinky na medzinárodný obchod sú len vedľajšie.

…

(7) Je dôležité organizovať a regulovať dozor a riadenie prepravy odpadu spôsobom, ktorý zohľadňuje potrebu zachovať, chrániť a zlepšovať kvalitu životného prostredia a ľudského zdravia a ktorý podporuje jednotnejšie uplatňovanie nariadenia v [celej Únii].

…

(14) V prípade prepravy odpadu určeného na činnosti zneškodnenia a odpadu neuvedeného v prílohe III, IIIA alebo IIIB, určeného na činnosti zhodnotenia, je vhodné zabezpečovať optimálny dohľad a riadenie tým, že sa vyžaduje predchádzajúci písomný súhlas s takouto prepravou. Takýto postup by mal na druhej strane obsahovať predchádzajúce oznámenie, ktoré umožní príslušným orgánom byť riadne informovanými, aby mohli prijať všetky potrebné opatrenia na ochranu ľudského zdravia a životného prostredia. Mal by umožniť týmto orgánom aj vzniesť odôvodnené námietky voči takejto preprave.“

6 Článok 1 tohto nariadenia stanovuje:

„1. Týmto nariadením sa zavádzajú postupy a kontrolné režimy prepravy odpadu v závislosti od pôvodu, miesta určenia a trasy prepravy, druhu prepravovaného odpadu a typu predpísaného nakladania s odpadom na mieste jeho určenia.

…

3. Z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia sa vylučuje:

a) vykladanie odpadu mimo pevniny [na pevninu – *neoficiálny preklad*] vrátane odpadových vôd a rezíduí, ak bol tento odpad vytvorený pri normálnej prevádzke lodí alebo príbrežných plošín, za predpokladu, že tento odpad podlieha požiadavkám medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí [podpísaného v Londýne 2. novembra 1973, doplneného protokolom zo 17. februára 1978] (Marpol 73/78) alebo iným záväzným medzinárodným nástrojom;

b) odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí, kým sa tento odpad nevyloží na účel jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia;

…“

7 Podľa článku 2 uvedeného nariadenia:

„Na účely tohto nariadenia:

1. ‚odpad‘ je odpad, ako je definovaný v článku 1 ods. 1 písm. a) smernice [2006/12];

…

34. ‚preprava‘ je doprava odpadu určeného na zhodnotenie alebo zneškodnenie…

…“

8 Článok 3 ods. 1 rovnakého nariadenia stanovuje:

„Preprava nasledujúcich odpadov podlieha postupu predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu, ako je to uvedené v ustanoveniach tejto hlavy:

a) ak sú určené na činnosti zneškodňovania odpadu:

všetky odpady;

b) ak sú určené na činnosti zhodnocovania odpadu:
   i) odpady uvedené v prílohe IV, ktoré zahŕňajú medzi iným odpady uvedené v prílohách II a VIII k Bazilejskému dohovoru [o riadení pohybu nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní, podpísanému 22. marca 1989 a schválenému v mene Európskeho hospodárskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 93/98/EHS z 1. februára 1993 (Ú. v. ES L 39, 1993, s. 1; Mim. vyd. 11/018, s. 301)];
   ii) odpady uvedené v prílohe IVA;
   iii) odpady nezaradené pod jedinou položkou ani v jednej z príloh III, IIIB, IV alebo IVA;
   iv) zmesi odpadov nezaradené pod jedinou položkou ani v jednej z príloh III, IIIB, IV alebo IVA, ak nie sú uvedené v prílohe IIIA.“

9 Článok 4 nariadenia č. 1013/2006 uvádza:

„Ak oznamovateľ plánuje prepravovať odpady, ako je to uvedené v článku 3 ods. 1 písm. a) alebo b), oznamovateľ podá predchádzajúce písomné oznámenie príslušnému orgánu miesta odoslania a cez tento orgán a, ak podá všeobecné oznámenie, dodrží článok 13.

Pri podaní oznámenia sa splnia nasledujúce požiadavky:

1. Doklady o oznámení a pohybe:

   Oznámenie sa uskutoční prostredníctvom nasledujúcich dokladov:
   a) doklad o oznámení stanovený v prílohe IA a
   b) doklad o pohybe stanovený v prílohe IB.

   Keď oznamovateľ podáva oznámenie, vyplní doklad o oznámení, a tam, kde je to potrebné, aj doklad o pohybe.

   …

   Doklad o oznámení a doklad o pohybe vydá oznamovateľovi príslušný orgán miesta odoslania.

…“

Nemecké právo

10 Podľa § 2 ods. 2 bodu 13 Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) (zákon o podpore obehového hospodárstva a zabezpečení nakladania s odpadmi v súlade s ochranou životného prostredia) z 24. februára 2012 (BGBl. 2012 I, p. 212) sa ustanovenia tohto zákona nevzťahujú na zber a prepravu lodného odpadu a zvyškov nákladu, pokiaľ to upravuje spolkové alebo krajinské právo na základe medzinárodných alebo nadnárodných dohovorov.

11 § 32 Niedersächsisches Abfallgesetz (zákon Spolkovej krajiny Dolné Sasko o odpadoch) uvádza:

„Na účely tohto zákona:

…

6. Lodný odpad je

a) každý odpad (vrátane zvyškovej vody a rezíduí okrem zvyškov nákladu), ktorý je vytvorený počas prevádzky lode a patrí do pôsobnosti príloh I, IV a V [dohovoru Marpol 73/78]), ako aj

b) odpad súvisiaci s nákladom v zmysle bodu 1.7.5 smerníc, ktorými sa vykonáva [dohovor Marpol 73/78];

7. Zvyšky nákladu znamenajú materiálové zostatky nákladu na palube lode v nákladových priestoroch alebo cisternách, ktoré ostanú po dokončení vykladacích a čistiacich činností vrátane zvyškov a rozliatych látok pri nakládke alebo vykládke.“

12 Podľa § 35 ods. 1 zákona Spolkovej krajiny Dolné Sasko o odpadoch veliteľka alebo veliteľ lode sú povinní pred opustením prístavu vyložiť všetok odpad nachádzajúci sa na palube lode do prístavného zberného zariadenia. § 36 ods. 1 tohto zákona ukladá rovnakú povinnosť, pokiaľ ide o zvyšky nákladu.

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

13 *Flaminia* je kontajnerová loď patriaca spoločnosti Conti, ktorá sa v relevantnom období plavila pod nemeckou vlajkou.

14 Dňa 14. júla 2012 počas plavby z Charlestonu (Spojené štáty) do Antverp (Belgicko) vznikol požiar a na palube tejto lode došlo k výbuchom, pričom loď v tom čase prepravovala 4 808 kontajnerov, z toho 151 takzvaných kontajnerov pre nebezpečný náklad. Po uhasení požiaru získala Conti 21. augusta 2012 povolenie na odtiahnutie lode do nemeckých vôd. Podľa listu, ktorý zaslalo Havariekommando (havarijné riadiace stredisko, Nemecko) 25. augusta 2012 spoločnosti Conti, bola tejto spoločnosti uložená povinnosť vypracovať plán ďalšieho postupu a určiť prípadných zmluvných partnerov na účely príslušných opatrení.

15 Dňa 9. septembra 2012 bola loď odtiahnutá do Wilhelmshavenu (Nemecko).

16 Conti sa pred nemeckými orgánmi okrem iného zaviazala, že zabezpečí bezpečný transfer lode do opravárenskej lodenice v Mangalii (Rumunsko) a zaručí riadne zaobchádzanie s materiálom nachádzajúcim sa na palube lode.

17 Niedersächsisches Umweltministerium (Ministerstvo životného prostredia Spolkovej krajiny Dolné Sasko, Nemecko) listom z 30. novembra 2012 oznámilo spoločnosti Conti, že samotná loď, „ako aj voda použitá na hasenie nachádzajúca sa na palube, rovnako ako kaly a oceľový šrot sa majú kvalifikovať ako odpad“, a preto je potrebný postup oznámenia. Conti listom z 3. decembra 2012 namietala proti tomuto posúdeniu.

18 Rozhodnutím zo 4. decembra 2012 Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg (Inšpektorát práce Oldenburg, Nemecko) (ďalej len „inšpektorát práce“) uložil spoločnosti Conti povinnosť vykonať postup oznámenia z dôvodu, že na palube sa nachádza kovový šrot a voda použitá na hasenie kontaminovaná kalmi a zvyškami nákladu. Spoločnosti Conti bol navyše uložený zákaz premiestniť loď pred ukončením postupu oznámenia a pred predložením preskúmateľného plánu na zneškodnenie odpadu v nemeckom jazyku.

19 Dňa 21. decembra 2012 bol vyložený neporušený náklad a bola potvrdená spôsobilosť lode na námornú plavbu do výšky vlny 6 m.

20 Následne bol začatý a ukončený postup oznámenia na účely prepravy vody použitej na hasenie do Dánska. Operácia odčerpania vody použitej na hasenie sa začala 18. februára 2013. Po tom, ako bolo možné určiť množstvo kalu, ktorý nebude možné odčerpať, bol 26. februára 2013 začatý ďalší postup oznámenia voči Rumunsku.

21 Povolenie na vyplávanie, o ktoré sa žiadalo na 4. marca 2013, bolo udelené 1. marca 2013. Pred opustením prístavu však muselo byť vyložených ešte 30 kontajnerov s odpadom, čo trvalo do 7. marca 2013. Po ukončení postupu oznámenia voči Rumunsku mohla loď 15. marca 2013 začať svoju plavbu. V Rumunsku sa určilo, že na palube sa nachádza približne 24 000 ton odpadu.

22 Proti rozhodnutiu zo 4. decembra 2012 podala Conti 4. januára 2013 námietku na inšpektoráte práce. V podstate uviedla, že nemala podliehať postupu oznámenia podľa nariadenia č. 1013/2006 z dôvodu, že nespadá do pôsobnosti uvedeného nariadenia, a spresnila, že sa postupu oznámenia podrobila len v záujme vyhnutia sa oneskoreniam. Listom z 3. apríla 2013 inšpektorát práce vyhlásil konanie o námietke za bezpredmetné.

23 Conti sa následne obrátila na vnútroštátny súd s návrhom, aby bola Spolkovej krajine Dolné Sasko uložená povinnosť nahradiť škodu, ktorá jej vznikla, a to najmä v dôsledku nákladov na postupy oznámenia, ktoré musela znášať. Táto spoločnosť sa domnieva, že posúdenie látok nachádzajúcich sa vo vnútri lode ako odpad a z toho vyplývajúce nariadenie vykonať tieto postupy bolo protiprávne. V tejto súvislosti uvádza, že vnútroštátne právne predpisy nemôžu vyžadovať plán zneškodnenia odpadu, keďže nariadenie č. 1013/2006 bráni uplatňovaniu vnútroštátnych právnych predpisov, ak je odpad na palube lode určený na zhodnotenie alebo zneškodnenie v inom členskom štáte.

24 Vnútroštátny súd sa domnieva, že pokiaľ Conti uplatňuje náklady na vykonanie postupu oznámenia ako súčasť škody, nárok na náhradu škody mohol vzniknúť len vtedy, ak nariadenie č. 1013/2006 nie je uplatniteľné na rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie, ktorá vznikla na lodi, o ktorú ide vo veci samej. Tieto náklady totiž podľa neho vznikli iba z dôvodu, že inšpektorát práce považoval za potrebné uskutočnenie postupu oznámenia.

25 Tento súd sa domnieva, že v rozsahu, v akom sa mala uskutočniť preprava odpadu z Nemecka do Rumunska, bol potrebný postup oznámenia podľa článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1013/2006. Kladie si však otázku, či bolo možné uplatniť výnimku ustanovenú v článku 1 ods. 3 písm. b) uvedeného nariadenia, pričom zdôrazňuje, že, ak to bolo možné, preprava predmetných rezíduí, o ktoré ide vo veci samej, by bola mimo pôsobnosti uvedeného nariadenia. V tejto súvislosti sa tento súd domnieva, že ani zo znenia tohto ustanovenia, v ktorom sa nachádza formulácia „odpad vytvorený na palubách… lodí“, ani z prípravných dokumentov, ktoré viedli k prijatiu nariadenia č. 1013/2006, ani z odôvodnení tohto nariadenia, a ani z jeho štruktúry nevyplýva, že odpad a rezíduá vzniknuté v dôsledku havárií by mali spadať do tejto výnimky.

26 Za týchto podmienok Landgericht München I (Krajinský súd Mníchov I) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Považujú sa rezíduá vzniknuté v dôsledku havárie v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu na palube lode za ‚odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí‘ podľa článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia (ES) č. 1013/2006?“

O návrhu na opätovné začatie ústnej časti konania

27 Po prednesení návrhov generálneho advokáta Spolková krajina Dolné Sasko podaním doručeným do kancelárie Súdneho dvora 5. apríla 2019 požiadala o opätovné začatie ústnej časti konania.

28 Spolková krajina Dolné Sasko na podporu svojho návrhu v podstate uvádza, že v prejednávanej veci nebola predmetom skutočnej diskusie otázka rozhodujúca pre vyriešenie sporu vo veci samej, a to otázka, či sa nariadenie č. 1013/2006 vzhľadom na svoj článok 1 ods. 3 písm. b) uplatňuje aj vtedy, keď sa loď nachádza na širom mori. Podľa názoru Spolkovej krajiny Dolné Sasko by uplatnenie tohto nariadenia na prvý úsek plavby lode *Flaminia*, ktorý sa uskutočnil na širom mori, vyvolalo otázku, či

je toto nariadenie nezlučiteľné s medzinárodným právom verejným, presnejšie s Bazilejským dohovorom. Spolková krajina Dolné Sasko dodáva, že bez opätovného začatia ústnej časti konania by v budúcnosti mohla vzniknúť potreba nového návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

29 Je potrebné pripomenúť, že podľa článku 83 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora môže Súdny dvor kedykoľvek po vypočutí generálneho advokáta rozhodnúť o opätovnom začatí ústnej časti konania, najmä ak usúdi, že nemá dostatok informácií, alebo ak účastník konania uviedol po skončení tejto časti konania novú skutočnosť, ktorá môže mať rozhodujúci vplyv na rozhodnutie Súdneho dvora, alebo ak sa má vo veci rozhodnúť na základe tvrdenia, o ktorom sa nemali možnosť vyjadriť účastníci konania alebo subjekty oprávnené podľa článku 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie.

30 V prejednávanej veci však návrh Spolkovej krajiny Dolné Sasko na opätovné začatie ústnej časti konania neobsahuje žiadnu novú skutočnosť a v podstate smeruje k tomu, aby sa Súdny dvor vyjadril k dvom otázkam, ktoré vnútroštátny súd nepoložil a ktoré sa týkajú jednak uplatniteľnosti nariadenia č. 1013/2006, keď sa daná loď nachádza na širom mori, a jednak platnosti výhrady uvedenej v článku 1 ods. 3 písm. b) tohto nariadenia vzhľadom na Bazilejský dohovor.

31 Okrem toho má Súdny dvor k dispozícii dostatok skutočností potrebných na rozhodnutie a nemusí o tejto veci rozhodovať na základe tvrdenia, ktoré by nebolo prediskutované medzi účastníkmi konania a oprávnenými subjektmi podľa článku 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie.

32 Za týchto okolností sa Súdny dvor po vypočutí generálneho advokáta domnieva, že nie je potrebné nariadiť opätovné začatie ústnej časti konania.

O prejudiciálnej otázke

33 Svojou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vykladať v tom zmysle, že rezíduá v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu, o aké ide vo veci samej, ktoré vznikli v dôsledku havárie na palube lode, sa majú považovať za odpad vytvorený na palubách lodí v zmysle tohto ustanovenia.

34 Na úvod je potrebné spresniť, že z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že rezíduá, o ktoré ide vo veci samej, predstavujúce látky alebo veci, ktorých sa držiteľ chce zbaviť, patria pod pojem „odpad“ v zmysle článku 2 bodu 1 nariadenia č. 1013/2006, ktorý odkazuje na definíciu, uvedenú v článku 1 ods. 1 písm. a) smernice 2006/12, medzičasom nahradenú článkom 3 ods. 1 smernice 2008/98 obsahujúcim v podstate podobnú definíciu uvedeného pojmu.

35 Po tomto úvodnom spresnení je potrebné pripomenúť, že článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 vyníma z pôsobnosti tohto nariadenia odpad vytvorený na palubách vozidiel, vlakov, lietadiel a lodí, kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

36 Ako uvádza vnútroštátny súd, z toho vyplýva, že v prípade, že by sa predmetný odpad vo veci samej mal považovať za odpad, na ktorý sa vzťahuje uvedené ustanovenie, nariadenie č. 1013/2006 by sa naň neuplatňovalo, kým by neopustil loď na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

37 V súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora je na účely výkladu ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudok zo 17. októbra 2018, Günter Hartmann Tabakvertrieb, C-425/17, EU:C:2018:830, bod 18 a citovaná judikatúra).

38 Okrem toho je potrebné pripomenúť, že keďže článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 stanovuje výnimku z uplatnenia ustanovení tohto nariadenia, v zásade sa má vykladať reštriktívne. Zásada reštriktívneho výkladu však neznamená, že by sa výrazy použité v uvedenom ustanovení na definovanie rozsahu pôsobnosti tam stanovenej výnimky mali vykladať spôsobom, ktorý by ju zbavoval jej účinkov (pozri analogicky rozsudok z 11. septembra 2014, Fastweb, C-19/13, EU:C:2014:2194, bod 40 a citovanú judikatúru).

39 Pokiaľ ide v prvom rade o znenie článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, z tohto ustanovenia vyplýva, že na to, aby odpad spadal pod toto vylúčenie z pôsobnosti uvedeného nariadenia, musí ísť o odpad vytvorený na palube, osobitne na palube lode, a o odpad, ktorý nebol z tejto lode vyložený.

40 V tejto súvislosti je potrebné zdôrazniť jednak to, že toto ustanovenie neobsahuje žiadne indície, pokiaľ ide o pôvod odpadu alebo o spôsob, akým došlo k jeho vytvoreniu na palube príslušnej lode.

41 Ako uviedol generálny advokát v bode 47 svojich návrhov, normotvorca Únie sa obmedzil len na to, že v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 spresnil miesto, kde musel byť odpad vytvorený, a to okrem iného na palube lode, bez toho, aby stanovil osobitné požiadavky, pokiaľ ide o okolnosti, za ktorých bol tento odpad vytvorený.

42 Okrem toho z obvyklého významu slov „kým sa tento odpad nevyloží“ použitých v tomto článku 1 ods. 3 písm. b) vyplýva, že v prípade lode sa toto ustanovenie uplatňuje iba dovtedy, kým príslušný odpad neopustí túto loď, aby bol prepravený s cieľom jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

43 Zo znenia článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 teda vyplýva, že vyňatie z pôsobnosti uvedeného nariadenia, ktoré toto ustanovenie stanovuje, sa vzťahuje na odpad vytvorený na palube lode, bez ohľadu na okolnosti, za ktorých došlo k jeho vytvoreniu, a to až do okamihu, keď tento odpad opustí túto loď s cieľom jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

44 V druhom rade tento záver potvrdzuje aj kontext uvedeného ustanovenia. Článok 1 ods. 3 písm. a) tohto nariadenia odkazuje na vykladanie odpadu, vrátane odpadových vôd a rezíduí, na pevninu, ak ide o odpad vytvorený okrem iného pri normálnej prevádzke lodí, ak odpad podlieha požiadavkám dohovoru Marpol 73/78 alebo iným záväzným medzinárodným nástrojom.

45 Na rozdiel od znenia článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 sa teda v článku 1 ods. 3 písm. a) uvedeného nariadenia výslovne odkazuje na odpad, ktorý vzniká okrem iného pri normálnej prevádzke lode, čo potvrdzuje, že vylúčenie stanovené v prvom z uvedených ustanovení, ktoré takéto spresnenie neobsahuje, sa vzťahuje na odpad vytvorený na palube lode bez ohľadu na okolnosti, za ktorých došlo k jeho vytvoreniu.

46 V treťom rade výklad článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006, ktorý vyplýva zo znenia tohto ustanovenia, ako aj z kontextu, do ktorého zapadá, nespochybňuje ani cieľ, ktorý toto nariadenie sleduje.

47 Z článku 1 ods. 1 a odôvodnenia 7 nariadenia č. 1013/2006 nepochybne vyplýva, že toto nariadenie stanovuje postupy a kontrolné režimy prepravy odpadu spôsobom, ktorý zohľadňuje potrebu zachovať, chrániť a zlepšovať kvalitu životného prostredia a ľudského zdravia. Konkrétne z článku 3 ods. 1 a článku 4 ods. 1 tohto nariadenia v spojení s jeho odôvodnením 14 vyplýva, že preprava odpadu určeného na činnosti zneškodnenia a nebezpečného odpadu určeného na činnosti zhodnotenia medzi členskými štátmi musí byť vopred písomne oznámená príslušným orgánom, aby mohli prijať všetky potrebné opatrenia na ochranu ľudského zdravia a životného prostredia (rozsudok z 26. novembra 2015, Total Waste Recycling, C-487/14, EU:C:2015:780, bod 29, a citovaná judikatúra).

48 Cieľ ochrany životného prostredia, ktorý sleduje nariadenie č. 1013/2006, však nemôže vyžadovať, aby napriek jednoznačnému vylúčeniu ustanovenému v článku 1 ods. 3 písm. b) uvedeného nariadenia doprava odpadu náhodne vytvoreného na palube lode podliehala pravidlám uvedeného nariadenia, a osobitne povinnosti predchádzajúceho písomného oznámenia a súhlasu v súlade s jeho článkom 3 ods. 1 Vzhľadom na náhlu a nepredvídateľnú povahu vytvorenia tohto druhu odpadu by totiž bolo pre osobu zodpovednú za príslušnú loď prakticky nemožné alebo nadmerne ťažké včas poznať informácie potrebné na správne uplatňovanie týchto pravidiel, ktoré majú zabezpečiť účinný dohľad a kontrolu nad prepravou takéhoto odpadu v zmysle rovnakého nariadenia.

49 V prípade odpadu vytvoreného v dôsledku havárie, o aký ide vo veci samej, by teda uvedená zodpovedná osoba s najväčšou pravdepodobnosťou nebola schopná pred pristátím pri brehu zistiť a poskytnúť všetky informácie, ktoré sú vyžadované vo formulároch uvedených v prílohách I A a I B nariadenia č. 1013/2006, ktoré sa týkajú okrem iného určenia, zloženia a identifikácie odpadu, ako aj druhu plánovanej činnosti zneškodnenia alebo zhodnotenia.

50 Okrem toho je potrebné podotknúť, že ako uviedol generálny advokát v bode 65 svojich návrhov, uplatnenie pravidiel stanovených v nariadení č. 1013/2006 na odpad vytvorený na palube lode v dôsledku havárie na širom mori by mohlo mať za následok oneskorenie vstupu lode do bezpečného prístavu, čo by zvýšilo riziko znečistenia mora a tým by ohrozovalo cieľ, ktorý toto nariadenie sleduje.

51 Je však potrebné zdôrazniť, že vylúčenie ustanovené v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 sa nemôže uplatniť v prípade zneužitia zo strany osôb zodpovedných za príslušnú loď. Takéto zneužitie by okrem iného spočívalo v správaní, ktoré by malo nadmerne a bezdôvodne oddialiť vyloženie odpadu na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia. V tejto súvislosti by sa takéto oneskorenie malo posúdiť okrem iného vzhľadom na charakter odpadu a na rozsah nebezpečenstva, ktoré predstavuje pre životné prostredie a ľudské zdravie.

52 V tomto prípade, keďže odpad, o ktorý ide vo veci samej, bol vytvorený v dôsledku havárie na palube *Flaminie* plaviacej sa na otvorenom mori, musí sa považovať za odpad vytvorený na palube lode v zmysle článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006. Toto ustanovenie sa preto vzťahuje na tento odpad až dovtedy, kým neopustí túto loď na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

53 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia č. 1013/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že rezíduá v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu, o aké ide vo veci samej, ktoré vznikli v dôsledku havárie na palube lode, sa majú považovať za odpad vytvorený na palubách lodí v zmysle tohto ustanovenia, ktorý je preto vylúčený z pôsobnosti uvedeného nariadenia až dovtedy, kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

O trovách

54 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

Článok 1 ods. 3 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu sa má vykladať v tom zmysle, že rezíduá v podobe kovového šrotu a vody použitej na hasenie a kontaminovanej kalmi a zvyškami nákladu, o aké ide vo veci samej, ktoré

vznikli v dôsledku havárie na palube lode, sa majú považovať za odpad vytvorený na palubách lodí v zmysle tohto ustanovenia, ktorý je preto vylúčený z pôsobnosti uvedeného nariadenia až dovtedy, kým sa tento odpad nevyloží na účely jeho zhodnotenia alebo zneškodnenia.

Podpisy