

РЕШЕНИЕ НА СЪДА

13 декември 2001 година*

„Околна среда – Отпадъци – Регламент (ЕИО) № 259/93 относно превоза на отпадъци – Условия оправдаващи забрани или ограничения върху износа на отпадъци – Национална правна уредба относно задължението да бъдат предложени отпадъци на одобрена организация.

По дело C-324/99

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда съгласно член 234 от Договора за ЕО, от Bundesverwaltungsgericht (Германия), в производството, висящо пред този съд между

DaimlerChrysler AG

и

Land Baden-Württemberg,

относно тълкуването на Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета от 1 февруари 1993 г. относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в рамките на, за и от Европейската общност (ОВ L 30, стр. 1),

СЪДЪТ,

в състав: г-н G. C. Rodríguez Iglesias, председател, г-жа N. Colneric, председател на състав, г-н C. Gulmann, г-н D. A. O. Edward, г-н A. La Pergola (докладчик), г-н L. Sevón, г-н M. Wathelet, г-н R. Schintgen, г-н V. Skouris, г-н J. N. Cunha Rodrigues и г-н C. W. A. Timmermans, съдии,

генерален адвокат: г-н P. Léger,

секретар: г-н H. A. Rühl, главен администратор,

като взе предвид писмените становища, представени:

- за DaimlerChrysler AG, от адв. L. Giesberts, Rechtsanwalt,
- за Land Baden-Württemberg, от адв. C. Weidemann, Rechtsanwalt,
- за германското правителство, от г-н W.-D. Plessing и г-жа B. Muttelsee-Schön, в качеството на представители,
- за датското правителство, от г-н J. Molde, в качеството на представител,
- за нидерландското правителство, от г-н M. A. Fierstra, в качеството на представител,
- за австрийското правителство, от г-жа C. Stix-Hackl, в качеството на представител,

* Език на производството: немски.

- за правителството на Обединеното кралство, от г-н J. E. Collins, в качеството на представител, подпомаган от г-н D. Wyatt, QC,

- за Комисията на Европейските общности, от г-н G. zur Hausen, в качеството на представител,

предвид Доклада от съдебното заседание,

след като изслуша устните становища на DaimlerChrysler AG, на Land Baden-Württemberg, на правителството на Обединеното кралство и на Комисията, в съдебното заседание на 27 март 2001 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание на 20 септември 2001 г.,

постанови настоящото

Решение

1. С Решение от 24 юни 1999 г., постъпило в Съда на 30 август същата година, в приложение на член 234 от Договора за ЕО, Bundesverwaltungsgericht (Федералният административен съд) е задал четири преюдициални въпроса относно тълкуването на Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета от 1 февруари 1993 г. относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в рамките на, за и от Европейската общност, (ОВ L 30, стр. 1, наричан по-нататък „регламентът“).

2. Тези въпроси са възникнали в рамките на спор между DaimlerChrysler AG (наричано по-нататък „DaimlerChrysler“) и Land Baden-Württemberg (наричана по-нататък „Land Baden-Württemberg“), по повод законосъобразността на Постановление на правителството и на министъра на околната среда и на министъра на транспорта на Land Baden-Württemberg относно задължението някои отпадъци за обезвреждане да се предлагат на одобрена организация.

Правна рамка

Правна уредба на Общността

3. Директива 75/442/ЕИО на Съвета от 15 юли 1975 г. относно отпадъците (ОВ L 194, стр. 39), изменена с Директива 91/156/ИО на Съвета от 18 март 1991 г. (ОВ L 78, стр. 32, наричана по-нататък „директивата“), цели хармонизирането на националните законодателства относно обезвреждането на отпадъци.

4. Членове 3, 4 и 5 от директивата определят следните цели: първо, предотвратяването или намаляването на производството на отпадъци и тяхната вредност, оползотворяване и използване на отпадъците; второ, опазване на човешкото здраве и на околната среда при третирането на отпадъците, независимо дали се предвижда да бъдат обезвредени или оползотворени, и накрая, създаване, на ниво на Общност и, ако е възможно, на национално ниво, на цялостна и адекватна мрежа от съоръжения за обезвреждане.

5. Член 5 от директивата предвижда:

„1. Държавите-членки предприемат подходящи мерки, в сътрудничество с други държави-членки, където това е необходимо или препоръчително, за създаване на цялостна и адекватна мрежа от инсталации за обезвреждане, като вземат предвид 61999J0324 – ЦПР – финализиран

най-добрата налична технология, без това да води до прекомерни разходи. Мрежата трябва да позволи на Общността да стане напълно самостоятелна в обезвреждането на отпадъци и на държавите-членки да се придвижат по отделно към тази цел, като се отчитат географските обстоятелства или необходимостта от специализирани инсталации за определени видове отпадъци.

2. Освен това, мрежата трябва да дава възможност за обезвреждане на отпадъците в някое от най-близките съоръжения, с помощта на най-удачните методи и технологии, за да се осигури високо ниво на опазване на околната среда и общественото здраве.”

6. Регламентът урежда *inter alia* надзора и контрола върху превоза на отпадъци между държавите-членки.

7. Глава А на дял II на регламента, озаглавен „Превоз на отпадъци между държави-членки”, се отнася до приложимата процедура за превоз на отпадъци за обезвреждане.

8. По силата на член 4, параграф 2, буква в) от регламента, който е част от упоменатата по-горе глава А, възраженията и условията, които компетентните органи по местоназначението, по експедицията и транзита могат да направят по превоза на отпадъци в съответствие с буква а) и буква б), трябва да се основават на параграф 3 от тази разпоредба.

9. Член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента постановява:

„За да изпълнят принципите на близост, приоритетност на оползотворяването и самодостатъчност на нивото на Общността и на национално ниво в съответствие с Директива 75/442/ЕИО, държавите-членки могат да предприемат мерки в съответствие с Договора, като забранят изцяло или частично или възразяват систематично срещу превози на отпадъци. Подобни мерки се съобщават незабавно на Комисията, която информира останалите държави-членки.”

Национална правна уредба

10. Член 9, параграф 1, първо изречение от Закона за намаляване в източника и управлението на отпадъци и за пречистването на замърсени места в Land Baden-Württemberg („Landesabfallgesetz”, наричан по-нататък „LAbfG”), в неговия вариант от 15 октомври 1996 г. (GBl, стр. 617), последно изменен с член 4 от закона от 16 юли 1998 г. (GBl, стр. 422), предвижда, че властите на Land Baden-Württemberg заедно с производителите и притежателите на отпадъци създават центрове за третиране на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение.

11. Член 9, параграф 2, второ изречение от LAbfG упълномощава правителството на Land Baden-Württemberg да реши с подзаконов акт, че производителите и притежателите на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение трябва да ги предложат на отговорните лица от централите за третиране или на Агенцията за специални отпадъци, създадена съгласно член 28а, параграф 1 от LAbfG.

12. Съгласно член 9, параграф 2, трето изречение, от LAbfG, отпадъците, които не могат да бъдат третирани в централите за третиране, се изпращат в предложеното от производителя или от притежателя на отпадъци съоръжение за преработка на отпадъци.

13. Постановлението на правителството и на министъра на околната среда и на министъра на транспорта на Land Baden-Württemberg за управлението на някои отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение и за Агенцията за специалните отпадъци от 12 септември 1996 г. (GBI, стр. 586), изменено с Постановление от 26 януари 1998 г. (GBI, стр. 73, наричано по-нататък „постановлението“), е било прието въз основа на член 9, параграф 2, второ изречение от LAbfG.

14. Съгласно член 1, параграф 1 от постановлението, организацията, която е отговорна за центровете за третиране на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение, е дружеството Sonderabfallentsorgung Baden-Württemberg GmbH (наричано по-нататък „SBW“), създадено през 1973 г. и в което Land Baden-Württemberg има мажоритарен дял.

15. Съгласно член 1, параграф 2 от постановлението, център за третиране на отпадъци за складиране, е специалният център в на Billigheim (Германия), а за отпадъците за изгаряне, е инсинераторът за отпадъци на дружеството Abfall-Verwertungsgesellschaft mbH (наричано по-нататък „AVG“), установено в Хамбург (Германия) „в рамките на задълженията за доставка, които са в сила“.

16. По силата на член 3, параграф 1, първо изречение от постановлението, производителите и притежателите на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение, които са образувани в Land Baden-Württemberg или трябва да бъдат третирани, складирани или депонирани там, трябва да изпратят тези отпадъци на Агенцията за специалните отпадъци, която ги изпраща в център за третиране, в съответствие с разпоредбите на член 4, параграф 1 от постановлението. Член 3, параграф 1, второ изречение от постановлението все пак предвижда изключения от това задължение, по-специално, когато става въпрос за по-малки от определени прагове количества или когато отпадъците се обезвреждат при определени условия в съоръженията на производителите или на притежателите на отпадъци.

17. Член 4, параграф 1 от постановлението гласи:

„Агенцията за специалните отпадъци изпраща отпадъците, които са изпратени на SBW Sonderabfallentsorgung Baden-Württemberg GmbH, за да бъдат третирани в съоръженията за преработка, в съответствие с член 1, параграф 2, щом като става въпрос за отпадъци, които трябва да бъдат третирани в тези съоръжения. За инсинератора на дружеството Abfall-Verwertungsgesellschaft mbH в Хамбург, задължението за доставка на 20 000 тона годишно трябва да бъде спазвано. То изпраща отпадъците към съоръженията за преработка, които са превозени въз основа на първо изречение.“

18. По силата на член 4, параграф 3 от постановлението, отпадъците, които не са превозени в нито един от двата центъра, посочени в точка 15 от настоящото решение, се изпращат от Агенцията за специалните отпадъци на предприятието, което е предложено от производителя или притежателя на отпадъци, ако там последните могат да бъдат преработени в съответствие с германската правна уредба за опазване на околната среда.

19. Задължението, посочено в член 1, параграф 2 и член 4, параграф 1 от постановлението, за годишния обем на доставката от 20 000 тона за инсинератора в Хамбург, произтича от споразумение подписано на 5 май 1994 г. между SBW и AVG (наричано по-нататък „споразумението“).

20. Съгласно преамбюла на това споразумение, подписано за период от петнадесет години, Land Hamburg, предоставя на Land Baden-Württemberg част от своя капацитет за изгаряне, с цел преработка на специалните отпадъци изпратени на SBW, на цена от 1 200 000 DEM на тон изгорени отпадъци. Изгарянето се извършва в инсинератора за отпадъци на AVG.

21. Споразумението упълномощава SBW да достави на AVG максимум 30 000 тона годишно. Освен това, SBW се задължава да доставя на AVG обем от 20 000 тона годишно и да заплаща съответната за преработването на този обем цена, дори ако реално доставените количества са по-малки. За покриването на евентуалните загуби на дружеството SBW, Land Baden-Württemberg трябва да предостави гаранция в размер на 180 милиона DEM.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

22. С искова молба подадена на 4 декември 1996 г. DaimlerChrysler е оспорил законосъобразността на постановлението и е поискал неговото анулиране пред Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Германия).

23. DaimlerChrysler смята, че е ощетено от задължението да предлага специалните отпадъци на инсинератор в Хамбург, поради факта, че това му пречи да извозва за изгаряне в чужбина, по специално в Белгия, отпадъците от неговите фабрики в Land Baden-Württemberg при по-ниски разходи. Превозът на отпадъците до съоръжението в Хамбург на разстояния, обикновено между 600 и 800 km, създавало за него допълнителен разход от 2,2 милиона DEM всяка година.

24. В подкрепа на своята искова молба, DaimlerChrysler изтъква по-специално, че предвиденото в постановлението задължение за извозване на отпадъците на инсинератора на AVG, било равнозначно на количествено ограничение на износа, което е забранено от член 34 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение, член 29 ЕО) и противоречи на разпоредбите на директивата и на регламента.

25. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Висш административен съд на Baden-Württemberg) е приел, че жалбата не е основателна и я е отхвърлил с Решение от 24 ноември 1997 г. С Решение от 14 май 1998 г., Bundesverwaltungsgericht, сезиран с жалбата на DaimlerChrysler, е разрешил на последното да подаде ревизионна жалба.

26. В решението за препращане, Bundesverwaltungsgericht е решил, че постановлението не противоречи на разпоредбите на националното право. Колкото до съвместимостта на постановлението с правото на Общността, той приема, че въвеждането на задължение за производителите и притежателите на отпадъци за обезвреждане, да ги предложат на Агенцията за специалните отпадъци, трябва да се разглежда като мярка за забрана на износа на отпадъци, която е съвместима с разпоредбите на член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента.

27. Все пак, поради съмнения по други аспекти на съвместимостта на постановлението с правото на Общността, Bundesverwaltungsgericht решава да спре производството и да постави на Съда следните въпроси:

„1) При съществуване на обща забрана за износ на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение, основано от принципите на близост, 61999J0324 – ЦПР – финализиран

приоритетност на оползотворяването и самодостатъчност, изразът „в съответствие с Договора” използван в член 4, параграф 3, буква а), i) от Регламент (ЕИО) № 259/93 означава ли, че трябва, освен това, да се проверява дали забраната за износ съответства на първичното право на Европейския съюз, и по-специално на забраната за количествени ограничения в търговията между държавите-членки в резултат от член 28 и последващи от Договора?

2) При утвърдителен отговор, ако забраната за износ се отнася само до ограничени количества и е предвидена от закона, проучването на съответствието с правото на Общността, може ли да се отнася само до самото законодателство или трябва да се проверява съответствието с правото на Общността във всеки конкретен случай на забрана на предвиждан износ въз основа на законодателството? В този контекст, могло ли е, законно, посредством налагането на задължение да се превозват отпадъците за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение до център за преработване установен на националната територия, „да се постанови” за срок от петнадесет години забрана да се изнасят тези отпадъци, ако по времето когато това задължение е било поставено, търсената сигурност при третирането на отпадъците е могла да бъде постигната само посредством сключването на договор със същата продължителност с оператора на този център?

3) Член 4, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 259/93 позволява ли на държавите-членки да приемат правна уредба, която посредством задължения да се превозват до одобрен център отпадъците за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение подчинява превоза към други държави-членки на условието предвижданото обезвреждане да отговаря на критериите на изпращащата държава по въпросите на опазване на околната среда?

4) Член 3 и последващи от Регламент (ЕИО) № 259/93 допускат ли преди прилагането на процедурата по нотифициране, приложима по отношение на планирания трансграничен превоз на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение, държава-членка да приложи своя процедура по превоза и предназначението на отпадъците?”

28. Както с основание прави Комисията, преди всичко трябва да се отбележи, че ако във въпросите си националният съд се позовава на обезвреждането на отпадъците „с необходимост от специално наблюдение”, регламентът, който в дял II, глава А определя приложимата процедура по отношение на превоза между държави-членки на отпадъци за обезвреждане, без да прави разлика между отделни категории според естеството на съответните отпадъци. При това положение, отговорът, който трябва да бъде даден на посочените въпроси се прилага еднакво по отношение на всички превози на отпадъци за обезвреждане, уредени от регламента, без да е необходимо да се взема предвид дали става въпрос за отпадъци с необходимост от специално наблюдение или не.

По първия въпрос

29. Трябва предварително да се отбележи, че, от една страна, член 3, параграф 1, първо изречение от постановлението, който въвежда задължение да се изпращат на одобрена местна организация отпадъците за обезвреждане, е бил приет въз основа на член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, който позволява на държавите-членки при определени условия да вземат мерки с общо значение за ограничение на превоза на отпадъци между държавите-членки, а, от друга страна, че според препращащия съд, тази национална разпоредба е в съответствие с посочената разпоредба на регламента.

30. Освен това, трябва да се отбележи, че националният съд не поставя под въпрос действителността на член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента от гледна точка на разпоредбите на член 30 от Договора за ЕО (понастоящем, след изменение, член 30 ЕО).

31. В този контекст, първият въпрос на препращащия съд трябва да се разбира като дали, когато национална мярка, въвеждаща обща забрана за износ на отпадъци за обезвреждане е оправдана от принципите на близост, приоритетност на оползотворяването и самодостатъчност, в съответствие с член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, е необходимо, с оглед на използването от тази разпоредба на израза „в съответствие с Договора”, съответствието на тази национална мярка с членове 34 и 36 от Договора да бъде обект на по-нататъшна и отделна проверка.

32. В това отношение е добре да се припомни, че когато един въпрос е уреден по хармонизиран начин на нивото на Общността, всяка свързана с него национална мярка, трябва да се преценява от гледна точка на разпоредбите на тази мярка за хармонизация, а не на тези на членове 30, 34 и 36 от Договора (вж. в този смисъл, Решение от 12 октомври 1993 г., по дело Vanacker и Lesage, C-37/92, Recueil, стр. I-4947, точка 9).

33. Трябва предварително да се отбележи, че регламентът отменя и замества Директива 84/631/ЕИО на Съвета от 6 декември 1984 г. относно надзора и контрола на трансграничното транспортиране на опасни отпадъци в рамките на Европейската общност (ОВ L 326, стр. 31), която, както Съдът е установил, е въвела цялостна система, която обхваща по-специално трансграничните движения на опасни отпадъци с оглед тяхното обезвреждане в точно определени предприятия и е основана на задължението за подробно предварително нотифициране от страна на притежателя на отпадъците (Решения от 9 юли 1992 г. по дело Комисия/Белгия, C-2/90, Recueil, стр. I-4431, точка 20, и Решение от 10 май 1995 г., по дело Комисия/Германия, C-422/92, Recueil, стр. I-1097, точка 32).

34. Регламентът произхожда от Предложение за регламент (ЕИО) 90/С 289/05 на Съвета относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в рамките на, за и от Общността (ОВ С 289, стр. 9), представено от Комисията на 10 октомври 1990 г. От представянето на мотивите на това предложение се установява, че изборът на формата на Регламент за привеждане в действие на измененията на законодателството на Общността по въпросите за превоза на отпадъци е бил продиктуван от стремежа да се гарантира едновременно и съгласувано прилагане на това законодателство във всички държави-членки.

35. Още повече, от първите четири съображения на регламента следва, че той е бил приет с цел да замести Директива 84/631 с регламент с оглед на задълженията поети от Общността в рамките на различни международни споразумения, и по-специално на Конвенцията за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане, подписана в Базел (Швейцария) на 22 март 1989 г. и одобрена от името на Общността с Решение 93/98/ЕИО на Съвета от 1 февруари 1993 г. (ОВ L 39, стр. 1).

36. Съгласно член 1, параграф 1 от регламента, последният се прилага по отношение на превоза на отпадъци в рамките на, за и от Общността, като се зачитат изключенията предвидени в параграф 2 и параграф 3 от същата разпоредба.

37. Дял II на регламента се отнася за превозите на отпадъци между държавите-членки и прави разграничение между отпадъците за обезвреждане (глава А, членове 3 – 5) и тези за оползотворяване (глава Б, членове 6 – 11). Както се установява от девето съображение на посочения регламент, този дял въвежда система за предварително нотифициране на компетентните власти за превоза на отпадъци, което позволява те да бъдат надлежно нотифицирани, по-специално за вида, движенията и за обезвреждането, или за оползотворяването на отпадъците, с оглед вземане на всички необходими мерки за опазване на човешкото здраве и на околната среда, включително възможността за основателни възражения срещу превоза.

38. Член 13 от регламента, който представлява неговия дял III, се отнася до превоза на отпадъци във вътрешността на държавите-членки. В съответствие с петото съображение на посочения регламент, надзора и контрола върху тези превози са в компетенциите на самите държави-членки. Националните системи, въведени за тази цел, трябва обаче да се съобразяват с необходимостта да се гарантира съгласуваността със системата на Общността, установена с регламента (член 13, параграф 2). В сферата на своята компетентност държавите-членки могат също да прилагат предвидената от регламента система за превози между държави-членки (член 13, параграф 4).

39. Дялове IV, V и VI на регламента определят приложимите правила съответно за износа на отпадъци от Общността, за вноса на отпадъци в Общността, както и за транзита в Общността на отпадъци с произход извън Общността, подлежащи на обезвреждане или оползотворяване извън нея.

40. Дял VII на регламента, озаглавен „Общи разпоредби“, предвижда по-специално условията, при които превоз на отпадъци трябва да се счита за незаконен трафик и мерките, които трябва да се вземат в такъв случай (член 26).

41. Сезиран с иск за анулиране от Регламент, Съдът е решил, че той предписва условията, на които е подчинен превоза на отпадъци между държавите-членки и процедурите, които трябва да бъдат спазвани за неговото разрешаване, като съвкупността от тези условия и процедури са били приети с цел гарантиране опазването на околната среда и с оглед целите на политиката на околната среда, като принципите на близост, приоритетност на оползотворяването и самодостатъчност на нивото на Общността и на национално ниво (Решение от 28 юни 1994 г., Парламент/Съвет, С-187/93, Recueil, стр. I-2857, точки 21 и 22). Съдът по-нататък е отбелязал, за да прецени дали регламентът е могъл действително да бъде приет на правната основа на член 130г от Договора ЕО (понастоящем, след изменение, член 175 ЕО), че целта на регламента е да даде хармонизирана система от процедури за ограничаването на движението на отпадъците с цел гарантиране на опазването на околната среда (изложеното по-горе Решение по дело Парламент/Съвет, точка 26).

42. Ето защо, от контекста, в който този регламент е бил приет, от неговото естество, от целите, които той преследва, и от неговото съдържание, следва, че той регламентира по хармонизиран начин, на ниво Общност, въпроса за превоза на отпадъци, за да гарантира опазването на околната среда.

43. При това положение, всяка национална мярка за превоза на отпадъци, трябва да се преценява от гледна точка на разпоредбите на този регламент, а не на тези на членове 30, 34 и 36 от Договора.

44. В този контекст, използването в член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента на израза „в съответствие с Договора”, не би могло да се разбира в смисъл, че национална мярка, която отговаря на изискванията на тази разпоредба, трябва, да бъде предмет на по-нататъшно и отделно изследване за съвместимостта Ж с разпоредбите на членове 30, 34 и 36 от Договора.

45. Изразът „в съответствие с Договора” не означава, че трябва редовно да се предполага, че всички национални мерки за ограничение на превоза на отпадъци предвидени в член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, отговарят на правото на Общността, само поради факта че целят привеждане в действие на един или повече от принципите посочени в тази разпоредба. Този израз трябва по-скоро да се тълкува в смисъл, че посочените национални мерки, освен че трябва да бъдат съобразени с регламента, трябва също да спазват правилата или общите принципи на Договора, които не са пряко посочени в правната уредба в областта на превоза на отпадъци.

46. С оглед на изложените до тук съображения, на първия въпрос трябва да се отговори, че когато национална мярка за обща забрана на износа на отпадъци за обезвреждане е оправдана от принципите на близост, приоритетност на оползотворяването и самодостатъчност, в съответствие с член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, не е необходима по-нататъшна и отделна проверка на съответствието на тази национална мярка с членове 34 и 36 от Договора.

По втория въпрос

47. Тъй като вторият въпрос е зададен от препращащия съд само при утвърдителен отговор на първия въпрос, не следва да му се отговаря.

По третия въпрос

48. С третия въпрос, препращащият съд пита по същество, дали член 4, параграф 3 от регламента позволява на държава-членка, която е приела правна уредба за въвеждане на задължение за изпращане на одобрена организация отпадъците за обезвреждане, да предвиди, че когато те не са предоставени на център за третиране под контрола на тази организация, техният превоз към съоръжения за преработка разположени в други държави-членки, се разрешава само при условие, че предвиденото обезвреждане отговаря на изискванията на правната уредба за опазване на околната среда на тази държава-членка.

49. В този смисъл, трябва да се отбележи, че по силата на член 4, параграф 2, буква в) от регламента, възраженията срещу превоза на отпадъци трябва да бъдат основани на параграф 3 от тази разпоредба.

50. Случаите, в които държавите-членки могат да се противопоставят на превоза между държави-членки на отпадъци за обезвреждане, са следователно тези, които са изчерпателно изброени в член 4, параграф 3 от регламента.

51. Член 4, параграф 3, буква а) от регламента се отнася за случаите, при които държавите-членки могат да вземат мерки за обща или частична забрана, или на системни възражения, по отношение на превозите на отпадъци за обезвреждане. Член 4, параграф 3, букви б) и в) се отнасят до случаите, при които държавите-членки могат да направят възражения срещу превоза на определени отпадъци.

52. Оспорваната по главното производство правна уредба, до която се отнася третият въпрос, въвежда система, която има за резултат принципната забрана на

61999J0324 – ЦПР – финализиран

износа на отпадъци, при спазване на определени изключения. Първа категория изключения се състои в това да бъдат освободени, в някои случаи, производителите или притежателите на отпадъци от задължението да изпращат на одобрената за управлението на отпадъците организация, по-специално, когато съответните количества отпадъци са по-малки от определени прагове. Втора категория изключения, която третият въпрос конкретно засяга, обхваща случаите, в които отпадъците са били изпратени на организацията, одобрена за управлението на отпадъците за обезвреждане, но те не могат да бъдат обработени от център за третиране, част от тази организация, поради надвишаване на капацитета за преработка, при което се разрешава техният превоз до предложено от производителя или притежателя на отпадъците предприятие за преработка, при условие, все пак, че предвижданото обезвреждане отговаря на изискванията на правната уредба на изпращащата държава във връзка с опазване на околната среда.

53. Както с основание отбелязва DaimlerChrysler, постановлението, чиято законосъобразност се оспорва по главното производство представлява абстрактен и общ акт на държава-членка, както предвидените в член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, така че въпросът дали правото на Общността позволява национална мярка като посоченото постановление, трябва да се разгледа по отношение на тази разпоредба от регламента, а не по отношение на другите разпоредби на посочения член 4, параграф 3.

54. По отношение на съвместимостта на постановлението с член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, Land Baden-Württemberg изтъква, именно, че след като тази разпоредба признава правото на държава-членка, да прогласи обща забрана за износ на отпадъци, още по-голямо основание има, ако тя се откаже да прогласи такава забрана, задължително да Ж бъде признато правото, използвано от правната уредба, предмет на спора по главното производство, да изисква, нейните собствени изисквания за опазване на околната среда да бъдат спазвани в случай на обезвреждане на отпадъците в чужбина.

55. Тези доводи не могат да бъдат приети.

56. Действително, национална правна уредба, като тази, предмет на спора по главното производство, която трябва да се разглежда като мярка на частична забрана на превоза на отпадъци, може, както и мерките за обща забрана или за системни възражения посочени в член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, да бъде законно приета от държава-членка, само при условие че отговаря на условията определени в тази разпоредба, т. е. че прилага принципите на близост, приоритетност на оползотворяването и самодостатъчност, на нивото на Общността и на национално ниво по начин, който отговаря на принципа на пропорционалността.

57. В това отношение, щом член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента не предвижда възможността да се забранят превозите на отпадъци когато тяхното обезвреждане не отговаря на изискванията на правната уредба в областта на опазване на околната среда на изпращащата държава, трябва все пак да се проучи дали тази възможност може да бъде оправдана въз основа на един от трите принципа упоменати в цитираната разпоредба.

58. По отношение, първо, на принципа за близост, трябва да се отбележи, че национална правна уредба, която в случаите когато позволява превоз на отпадъци към друга държава-членка, с цел тяхното обезвреждане, подчинява разрешаването на такъв превоз на условието това обезвреждане да може да бъде

осъществено по начин, който отговаря на изискванията на правната уредба в областта на опазването на околната среда на изпращащата държава, не би могла да се разглежда като прилагаща този принцип.

59. В същност, такава правна уредба изобщо не взема предвид близостта на съоръжението за преработка предложено от производителя или от притежателя на отпадъците.

60. По отношение, второ, на принципа на приоритетност на оползотворяването, който следва от член 3, параграф 1, буква б) от директивата, според който държавите-членки трябва да вземат подходящи мерки за стимулиране оползотворяването на отпадъците, той по начало не би могъл да бъде приложен от национална правна уредба, чийто предмет не е насърчаване на такова оползотворяване, а само определяне на съоръжението за преработка, в което отпадъците ще могат да бъдат обезвредени.

61. По отношение, трето, на принципа за самодостатъчност на нивото на Общността и на национално ниво, от член 5, параграф 1 на директивата следва, че той цели да даде възможност на Общността като цяло, сама да гарантира обезвреждането на нейните отпадъци, а на държавите-членки, да се стремят индивидуално към тази цел, посредством интегрирана и подходяща мрежа от съоръжения за обезвреждане.

62. Наистина, прилагането на този принцип по начало може да оправдае правна уредба, която въвежда задължението отпадъците за обезвреждане да се предоставят на одобрена организация, която ги изпраща към контролирани от нея съоръжения за преработка, доколкото това задължение е оправдано от нуждата за гарантиране на нивото на заетост необходимо за жизнеспособността на тези съоръжения за преработка, а следователно, позволяващо запазването на съществуването на преработвателните мощности, които допринасят за осъществяването на принципа на самодостатъчност на национално ниво.

63. Все пак, условието, според което превозът на отпадъците за обезвреждане е разрешен само ако обезвреждането се осъществява в съответствие с изискванията на правната уредба във връзка с опазване на околната среда на изпращащата държава, не допринася по никакъв начин за прилагането на принципа на самодостатъчност, доколкото то се прилага само в случаите когато, тъй като въпросните отпадъци не могат да бъдат преработени от съоръжение на одобрената организация, натоварена с управлението на отпадъците за обезвреждане, при всеки случай, те ще бъдат изпратени на предприятие за преработка предложено от производителя или притежателя на отпадъците.

64. От изложеното по-горе следва, че когато държава-членка разрешава превоза на отпадъци към съоръжения за преработка на друга държава-членка предложени от производителя или притежателя на отпадъците, а не към посочени от нея съоръжения, член 4, параграф 3 от регламента не Ж позволява да налага условие, според което предвижданото обезвреждане трябва да отговаря на изискванията на нейната собствена правна уредба.

65. Следователно на третия въпрос трябва да се отговори, че член 4, параграф 3 от регламента не разрешава на държава-членка, приела правна уредба, която въвежда задължение за изпращане на одобрена организация отпадъците за обезвреждане да предвиди, че когато те не са разпределени на център за третиране на тази организация, тяхното прехвърляне към съоръжения за преработка разположени в други държави-членки се позволява само при условие,

61999J0324 – ЦПР – финализиран

че предвиденото обезвреждане отговаря на изискванията в областта на опазването на околната среда на тази държава-членка.

По четвъртия въпрос

66. С четвъртия въпрос, препращащият съд пита по същество дали членове 3 – 5 от регламента допускат, преди прилагането на предвидената от посочения регламент процедура по нотифициране, приложима по отношение на планирания трансграничен превоз между държави-членки на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение, държава-членка да приложи своя процедура по превоза и предназначението на отпадъците.

67. По този въпрос, трябва да се отбележи, че хармонизацията осъществена от регламента по въпросите на превоза на отпадъци се отнася не само до условията по същество, при които тези превози могат да бъдат осъществявани, но също и до приложимата по отношение на тези превози процедура.

68. По-специално, по силата на членове 3 – 5 от регламента, приложимата по отношение на превоза между държави-членки процедура на отпадъци за обезвреждане се характеризира със задължението за производителя или притежателя на отпадъците, който предлага да ги превози или да възложи да бъдат превозени, да нотифицира предварително компетентния орган по местоназначението относно този проект.

69. Това нотифициране има основно значение в предвидената от регламента процедура за този вид превоз, тъй като нотифицирането трябва да съдържа и определя в подробности информация относно превоза, и обратната разписка за него отбелязва началото на различни срокове, дадени съответно на компетентните органи по местоназначението, по експедицията и транзита, с оглед упражняването на възможността за възражения, която е призната на компетентните органи от регламента с цел възможност да се противопоставят на превоза или да определят условия за него.

70. Така определената от регламента процедура гарантира на нотификатора, че неговият проект за превоз ще бъде разгледан в сроковете предвидени от регламента и че той ще бъде уведомен, най-късно след изтичане на тези срокове, дали, и евентуално при какви условия, превозът ще може да бъде осъществен.

71. Национална правна уредба, която налага на производителя или на притежателя на отпадъци, който предвижда да ги превози или да възложи да бъдат превозени, преди да започне процедурата на Общността, която започва със съобщението предвидено от регламента, да спазва, различна процедура със собствени правила и срокове относно превоза и предназначението на отпадъци, не би могла да се счита съвместима с процедурата въведена с членове 3 – 5 от регламента.

72. От изложеното по-горе следва, че членове 3 – 5 от регламента не допускат държава-членка да приложи своя процедура по превоза и предназначението на отпадъците, преди прилагането на определената от регламента процедура по нотифициране, приложима спрямо трансграничен превоз между държави-членки на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение.

73. Това тълкуване не се оспорва от изложените от Land Baden-Württemberg доводи, според които, щом регламентът, в член 4, параграф 3, буква а), i), позволява на държавите-членки да приемат общи мерки за ограничаване превоза
61999J0324 – ЦПР – финализиран

на отпадъци, толкова повече трябва да бъде признато тяхното право да въвеждат самостоятелна процедура за прилагането на тези национални мерки, в рамките на която, искане за превоз на отпадъци за обезвреждане трябва да бъде предварително разгледано.

74. Наистина, когато използват възможността предвидена в член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, за приемане на общи мерки за ограничаване на превоза на отпадъци, държавите-членки не биха могли да се отклонят от процедурата за нотифициране, определена от този регламент. Напротив, те трябва да приложат тази възможност в създадената от него процедурна рамка, според която предварителното нотифициране за проекта за превоз представлява първия етап на процедурата, водеща до неговото евентуално разрешаване.

75. По-специално, в случая, в който държава-членка приеме мярка на частична забрана на превоза на отпадъци, в съответствие с разпоредбите на член 4, параграф 3, буква а), i) от регламента, мярка, която предвижда че някои отпадъци трябва да бъдат предложени на одобрена за управлението на отпадъците за обезвреждане организация, и разпореждаща че техният превоз към съоръжение за обезвреждане разположено в друга държава-членка може да бъде разрешено само в случай че тези отпадъци не могат да бъдат обработени в съоръжение, което е част от посочената организация, евентуалното възражение на експедиращия орган срещу този превоз, обосновано с позоваване на тази забранителна мярка, трябва да бъде повдигнато в съответствие с предвидените в този регламент правила.

76. Следователно на четвъртия въпрос трябва да се отговори, че членове 3 – 5 от регламента не допускат държава-членка да приложи своя процедура по превоза и предназначението на тези отпадъци, преди прилагането на определената от посочения регламент процедура по нотифициране, приложима спрямо трансграничен превоз между държави-членки на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение,.

По съдебните разноски

77. Разходите, направени от германското, датското, нидерландското, австрийското правителство и от правителството на Обединеното кралство, както и от Комисията, които са представили становища пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело има характер на инцидентен установителен иск в производството, висящо пред националния съд, последният следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпроса, поставен пред него от Bundesverwaltungsgericht с Решение от 24 юни 1999 г., реши:

1) Когато национална мярка, която общо забранява износа на отпадъци за обезвреждане е оправдана от принципите на близост, приоритетност на оползотворяването и самостоятелност, в съответствие с член 4, параграф 3, буква а), i) от Регламент (ЕИО) № 259/93 на Съвета от 1 февруари 1993 г. относно надзора и контрола върху превози на отпадъци в рамките на, за и от 61999J0324 – ЦПР – финализиран

Европейската общност, не е необходимо да се извършва по-нататъшна и отделна проверка дали тази национална мярка е съобразена с членове 34 и 36 от Договора ЕО (понастоящем, след изменение, член 29 ЕО и член 30 ЕО).

2) Член 4, параграф 3 от Регламент № 259/93 не позволява държава-членка, приела правна уредба, която въвежда задължение за изпращане на одобрена организация отпадъците за обезвреждане, да предвиди, че когато те не са изпратени на център за третиране, който е част от тази организация, техният превоз към съоръжения за преработка, разположени в други държави-членки, се разрешава само при условие, че предвиденото обезвреждане отговаря на изискванията на правната уредба на тази държава-членка относно опазването на околната среда.

3) Членове 3 – 5 от Регламент № 259/93 не допускат държава-членка да приложи своя процедура по превоза и предназначението на тези отпадъци, преди прилагането на определената от упоменатия регламент процедура по нотифициране, приложима спрямо трансграничен превоз между държави-членки на отпадъци за обезвреждане с необходимост от специално наблюдение.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 13 декември 2001 година.

Подписи