

# KHÁI NIỆM CHẤT THẢI VÀ QUY ĐỊNH VỀ XUẤT NHẬP KHẨU CHẤT THẢI CỦA CỘNG HOÀ LIÊN BANG ĐỨC

ThS. NGUYỄN VĂN PHƯƠNG \*

## 1. Khái niệm chất thải

Khái niệm chất thải được quy định trong nhiều văn bản khác nhau<sup>(1)</sup> nhưng đều có những nội dung thống nhất với định nghĩa chất thải được quy định tại Điều 3 Luật bảo trợ nền kinh tế tuần hoàn và xử lý các chất thải gây ảnh hưởng xấu tới môi trường<sup>(2)</sup> ngày 27/9/1994, được sửa đổi, bổ sung ngày 25/8/1998 (sau đây gọi là Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải).

Theo khoản 1 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải của Cộng hoà liên bang Đức thì: *"Chất thải theo quy định của Luật này là tất cả các động sản thuộc Phụ lục I của Luật này mà chủ sở hữu từ bỏ, có ý muốn từ bỏ hoặc bắt buộc phải từ bỏ. Những chất thải có khả năng tái chế được thì chủ sở hữu có nghĩa vụ thực hiện các biện pháp tái chế. Trong trường hợp không tái chế được thì chủ sở hữu có nghĩa vụ xử lý"*.

Theo quy định này, chỉ những động sản theo quy định tại Điều 90 Bộ luật dân sự mới có thể trở thành chất thải. Các bất động sản theo quy định tại Điều 94 Bộ luật dân sự (gồm đất đai và tài sản gắn liền với đất) không thể là chất thải. Thông qua tác động của con người, bất động sản có thể trở thành

động sản. Từ đây, các động sản hình thành từ bất động sản có khả năng trở thành chất thải. Ví dụ như nhà ở hư hỏng không còn khả năng sử dụng và trên thực tế không được sử dụng vẫn tồn tại dưới dạng tài sản bởi nó là bất động sản. Chỉ khi con người tháo dỡ ngôi nhà đó thì những bộ phận đã được tháo rời ra khỏi ngôi nhà mới có khả năng trở thành chất thải.

Động sản theo nghĩa này còn được hiểu là những vật chất được tạo ra với sự giúp đỡ của các phương tiện kĩ thuật, máy móc, thiết bị.

Một động sản có thể trở thành chất thải hay không phụ thuộc vào việc đánh giá động sản đó có bị từ bỏ hoặc phải từ bỏ hay không. Như vậy, việc cụ thể hoá đặc điểm của hành vi từ bỏ mang ý nghĩa quyết định đối với việc xác định một động sản có phải là chất thải hay không:

a) Theo khoản 2 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải thì "từ bỏ" theo quy định tại khoản 1 là việc chủ sở hữu động sản tiến hành trên thực tế hoạt động tái chế, xử lý hoặc khước từ quyền lực thực sự đối

\* Giảng viên chính Khoa pháp luật kinh tế Trường Đại học Luật Hà Nội



với động sản thông qua việc huỷ bỏ toàn bộ quyền sử dụng. Như vậy, việc đánh giá hành vi "từ bỏ" phụ thuộc vào thái độ cụ thể của chủ sở hữu đối với động sản. Động sản là chất thải kể từ thời điểm bị chối bỏ việc sử dụng cho tới khi người khác chiếm hữu nhằm mục đích sử dụng.

b) Khoản 3 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải quy định hai nhóm trường hợp được coi là có "ý muốn từ bỏ":

- *Thứ nhất*, được xác định là có ý muốn từ bỏ khi một vật phát sinh trong quá trình sản xuất, chế tác hoặc sử dụng mà không phục vụ bất cứ một mục đích nào đã được định trước. Từ đó, yếu tố mang tính quyết định là mục đích của quá trình sản xuất, chế tác hoặc tiêu dùng. Những nguyên liệu thừa phát sinh có chủ ý trong chu trình sản xuất và để phục vụ sản xuất không phải là chất thải. Khó khăn xuất hiện khi phải xác định ranh giới đối với nguyên liệu thừa có giá trị sử dụng độc lập và từ đó có thể nhìn nhận là sản phẩm phụ. Nó có thể không phải là chất thải nếu như không cần sơ chế mà vẫn có thể sử dụng ngay vào chính chu trình sản xuất đó hoặc chu trình sản xuất khác. Nếu sơ chế là điều kiện bắt buộc về kỹ thuật để nguyên liệu thừa có thể sử dụng vào một chu trình sản xuất nào đó thì nguyên liệu thừa ở thời điểm trước khi hoàn thành hoạt động sơ chế là chất thải.

- *Thứ hai*, được coi là có "ý muốn từ bỏ" nếu mục đích sử dụng đã được xác định trước đó của một vật biến mất hoặc bị đình

chỉ mà không xuất hiện một cách trực tiếp mục đích sử dụng mới. Như vậy, chất thải bao gồm tất cả các động sản không còn được sử dụng. Các động sản ngay sau khi bị từ bỏ còn được tiếp tục sử dụng với mục đích trước đó thì không phải là chất thải. Tuy nhiên, việc đánh giá gặp rất nhiều khó khăn đối với từng trường hợp cụ thể.

Đối với một số trường hợp còn tồn tại sự tranh luận về việc xác định thế nào là việc "xuất hiện một cách trực tiếp mục đích sử dụng mới". Nguyên nhân dẫn tới sự tranh luận này là việc đánh giá liệu mục đích của chu trình sản xuất có bao gồm quá trình phát sinh có chủ ý một nguyên liệu thừa cụ thể nào đó hay không? Mục đích của hoạt động sản xuất cũng có thể bao gồm việc sản xuất những sản phẩm phụ - là nguyên liệu thừa cụ thể nào đó.

Sự đánh giá mục đích đã định trên đây mang tính chất chủ quan và phụ thuộc vào quan điểm của người sản xuất hoặc chủ sở hữu. Trong quá trình đánh giá cũng cần căn cứ vào biểu hiện ứng xử của người sản xuất hoặc chủ sở hữu.<sup>(3)</sup> Từ đây xuất hiện tính chất khách quan của khái niệm chất thải. Yếu tố quyết định ở đây không phải là liệu chủ sở hữu có ý muốn khước từ động sản, có ý muốn tái chế, tái sử dụng hoặc xử lý chúng hay không mà phải qua biểu hiện ứng xử. Bằng hành vi cụ thể, họ có thể hiện (ra bên ngoài và được đánh giá bởi những người khác) mục đích từ bỏ việc sử dụng không và liệu một động sản có được sản



xuất hoặc sử dụng nhằm hướng tới một mục đích rõ ràng không.

c) Theo khoản 4 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải, chủ sở hữu buộc phải từ bỏ động sản nếu:

- Những động sản này không thể sử dụng được cho mục đích đã định và do tình trạng của nó có thể ảnh hưởng tiêu cực tới lợi ích công cộng trong hiện tại và tương lai, đặc biệt là lợi ích môi trường và;

- Với nguy cơ đó chỉ có thể loại trừ thông qua quá trình tái chế hoặc xử lý phù hợp theo quy định của pháp luật.

Các chất thải theo khoản 1 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải được liệt kê tại Phụ lục I của Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải. Phụ lục I cụ thể hoá khái niệm chất thải thông qua sự liệt kê 16 nhóm chất thải - từ nhóm 1 đến nhóm 16. Mức độ chi tiết của các nhóm được liệt kê là rất khác nhau, từ diễn giải cụ thể (như nhóm 9: Những phần còn lại của quá trình tẩy rửa, vệ sinh như giẻ rửa chai, các chất được giữ lại của hệ thống lọc không khí, phễu lọc không khí sau khi sử dụng...) đến mô tả (như nhóm 1: Những phần còn lại của quá trình sản xuất và tiêu dùng) hoặc nội dung có tính mở (như nhóm 16: Nguyên liệu hoặc sản phẩm loại bỏ gồm tất cả các chủng loại không thuộc một trong các nhóm trên).

Mặc dù định nghĩa tại Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải đã đưa ra những tiêu chí để xác định một động sản là chất thải và Phụ lục I Luật kinh tế tuần hoàn và

chất thải đã liệt kê 16 nhóm chất thải nhưng do sự liệt kê này không rõ ràng nên việc đánh giá gặp rất nhiều khó khăn đối với những trường hợp cụ thể.

*Ví dụ:* Có trường hợp thể hiện rất rõ như quần áo cũ còn có thể được tiếp tục sử dụng (hàng second-hand) và vì vậy không phải là chất thải.

Đối với giấy loại, việc xác định trong từng trường hợp cụ thể gặp những khó khăn nhất định. Tài liệu khoa học<sup>(4)</sup> đưa ra tiêu chí để trợ giúp cho việc xác định là: Nếu giấy, báo cũ, cactông... phát sinh chưa được phân loại với các tạp chất khác và từ đó cần có sự phân loại để có thể sử dụng cho công nghiệp giấy thì nó tồn tại dưới dạng chất thải cho tới lúc kết thúc quá trình phân loại.

Đối với ô tô hỏng, phán quyết của toà án tối cao các bang<sup>(5)</sup> đã đưa ra định nghĩa và giải thích cụ thể về khái niệm chất thải. Theo đó, ô tô và rơ moóc là chất thải khi nó không thể đáp ứng khả năng lưu thông và việc sửa chữa nó không còn ý nghĩa. Những bộ phận của nó cũng là chất thải.<sup>(6)</sup> Ô tô và rơ moóc còn có thể được sử dụng hoặc còn có khả năng được phép lưu hành không phải là chất thải, kể cả trong trường hợp ô tô và rơ moóc đó có khiếm khuyết hoặc hỏng hóc không thể sửa chữa được dẫn tới không an toàn trong lưu thông.<sup>(7)</sup> Trong trường hợp này, cần căn cứ vào giá trị các bộ phận còn có thể sử dụng của ô tô và rơ moóc. Những bộ phận cơ bản của ô tô và rơ moóc còn tiếp tục được sử dụng (ví dụ bộ phận máy còn



xuất hoặc sử dụng nhằm hướng tới một mục đích rõ ràng không.

c) Theo khoản 4 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải, chủ sở hữu buộc phải từ bỏ động sản nếu:

- Những động sản này không thể sử dụng được cho mục đích đã định và do tình trạng của nó có thể ảnh hưởng tiêu cực tới lợi ích công cộng trong hiện tại và tương lai, đặc biệt là lợi ích môi trường và;

- Với nguy cơ đó chỉ có thể loại trừ thông qua quá trình tái chế hoặc xử lý phù hợp theo quy định của pháp luật.

Các chất thải theo khoản 1 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải được liệt kê tại Phụ lục I của Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải. Phụ lục I cụ thể hoá khái niệm chất thải thông qua sự liệt kê 16 nhóm chất thải - từ nhóm 1 đến nhóm 16. Mức độ chi tiết của các nhóm được liệt kê là rất khác nhau, từ diễn giải cụ thể (như nhóm 9: Những phần còn lại của quá trình tẩy rửa, vệ sinh như giẻ rửa chai, các chất được giữ lại của hệ thống lọc không khí, phễu lọc không khí sau khi sử dụng...) đến mô tả (như nhóm 1: Những phần còn lại của quá trình sản xuất và tiêu dùng) hoặc nội dung có tính mở (như nhóm 16: Nguyên liệu hoặc sản phẩm loại bỏ gồm tất cả các chủng loại không thuộc một trong các nhóm trên).

Mặc dù định nghĩa tại Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải đã đưa ra những tiêu chí để xác định một động sản là chất thải và Phụ lục I Luật kinh tế tuần hoàn và

chất thải đã liệt kê 16 nhóm chất thải nhưng do sự liệt kê này không rõ ràng nên việc đánh giá gặp rất nhiều khó khăn đối với những trường hợp cụ thể.

*Ví dụ:* Có trường hợp thể hiện rất rõ như quần áo cũ còn có thể được tiếp tục sử dụng (hàng second-hand) và vì vậy không phải là chất thải.

Đối với giấy loại, việc xác định trong từng trường hợp cụ thể gặp những khó khăn nhất định. Tài liệu khoa học<sup>(4)</sup> đưa ra tiêu chí để trợ giúp cho việc xác định là: Nếu giấy, báo cũ, cactông... phát sinh chưa được phân loại với các tạp chất khác và từ đó cần có sự phân loại để có thể sử dụng cho công nghiệp giấy thì nó tồn tại dưới dạng chất thải cho tới lúc kết thúc quá trình phân loại.

Đối với ô tô hỏng, phán quyết của toà án tối cao các bang<sup>(5)</sup> đã đưa ra định nghĩa và giải thích cụ thể về khái niệm chất thải. Theo đó, ô tô và rơ moóc là chất thải khi nó không thể đáp ứng khả năng lưu thông và việc sửa chữa nó không còn ý nghĩa. Những bộ phận của nó cũng là chất thải.<sup>(6)</sup> Ô tô và rơ moóc còn có thể được sử dụng hoặc còn có khả năng được phép lưu hành không phải là chất thải, kể cả trong trường hợp ô tô và rơ moóc đó có khiếm khuyết hoặc hỏng hóc không thể sửa chữa được dẫn tới không an toàn trong lưu thông.<sup>(7)</sup> Trong trường hợp này, cần căn cứ vào giá trị các bộ phận còn có thể sử dụng của ô tô và rơ moóc. Những bộ phận cơ bản của ô tô và rơ moóc còn tiếp tục được sử dụng (ví dụ bộ phận máy còn



mới trong ô tô tai nạn) thì nó không phải là chất thải mà là đồ vật có giá trị. Nếu một ô tô và rơ moóc hỏng có thể phá dỡ để sử dụng các bộ quan trọng của nó (một khối máy hoặc các bộ phận kết hợp thành khối) cho các ô tô hoặc rơ moóc khác thì nó là nguyên liệu của nền kinh tế mà không phải là chất thải. Một ô tô hoặc rơ moóc hỏng có khả năng phá dỡ nhưng chỉ nhằm thu hồi một số bộ phận ít giá trị thì nó là chất thải.<sup>(8)</sup> Việc đánh giá "giá trị còn lại có thể sử dụng được" của ô tô hoặc rơ moóc hỏng phụ thuộc vào nhìn nhận chủ quan của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và của người chủ sở hữu. Đây là nguyên nhân dẫn tới sự khác nhau trong quá trình đánh giá những trường hợp cụ thể.

Khái niệm chất thải có ý nghĩa đặc biệt trong việc phân biệt giữa chất thải và các nguyên liệu của nền kinh tế. Khái niệm này không chỉ có ý nghĩa trong việc xác định nghĩa vụ của đối tượng sản sinh ra chất thải mà còn có ý nghĩa quyết định đối với việc xác lập nghĩa vụ của đối tượng có hoạt động xuất, nhập khẩu chất thải.

## 2. Quy định kiểm soát hoạt động xuất nhập khẩu chất thải

Pháp luật áp dụng đối với hoạt động xuất, nhập khẩu chất thải của Cộng hoà liên bang Đức bao gồm Công ước Basel về vận chuyển chất thải xuyên biên giới và việc tiêu huỷ chúng, Nghị quyết của Hội đồng các nước OECD, Nghị định về vận chuyển chất thải của EU ngày 1/2/1993, Luật về

kiểm soát việc vận chuyển chất thải xuyên biên giới ngày 30/9/1994 (hướng dẫn Công ước Basel về vận chuyển chất thải xuyên biên giới và việc tiêu huỷ chúng), Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải.

Trên cơ sở nguyên tắc "người gây hại phải trả giá" của luật môi trường và nguyên tắc "chất thải phải được xử lý, trong điều kiện có thể, tại hoặc gần nơi sản sinh" của pháp luật về quản lý chất thải, chất thải phải được ưu tiên xử lý tại nội địa.<sup>(9)</sup> Gần nơi sản sinh ra chất thải được hiểu là gần địa điểm người sản sinh ra chất thải. Tuy nhiên, nguyên tắc xử lý gần nơi sản sinh ra chất thải không mang tính địa lý tuyệt đối. Trong những trường hợp cụ thể, cần xem xét tới khả năng xử lý phù hợp với môi trường của các hệ thống xử lý chất thải tại những địa điểm có khoảng cách khác nhau.

Nguyên tắc "xử lý tại nội địa" được hiểu theo quy định tại Nghị định về vận chuyển chất thải của EU ngày 1/2/1993<sup>(10)</sup> và Luật về kiểm soát việc vận chuyển chất thải xuyên biên giới ngày 30/9/1994 là: "*Việc xử lý chất thải ở tại quốc gia sản sinh ra chất thải được ưu tiên hơn việc xử lý chất thải ở nước ngoài. Trong trường hợp việc xử lý chất thải ở nước ngoài là được phép theo quy định của pháp luật thì việc xử lý chất thải tại các quốc gia thành viên của Cộng đồng châu Âu được ưu tiên hơn các quốc gia khác*".<sup>(11)</sup>

Nghị định về vận chuyển chất thải của EU ngày 1/2/1993 nghiêm cấm xuất khẩu



chất thải sang các quốc gia không phải là thành viên của EU và không phải là thành viên của Công ước Basel về vận chuyển chất thải xuyên biên giới và việc tiêu hủy chúng, từ các quốc gia phát triển sang các quốc gia đang hoặc kém phát triển, trừ trường hợp giữa các quốc gia này kí kết các hiệp định song phương hoặc đa phương theo quy định tại Điều 11 Công ước Basel.

Về nguyên tắc, hoạt động xuất khẩu chất thải sang quốc gia khác cần phải được phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của quốc gia xuất khẩu và quốc gia nhập khẩu.

Các quốc gia thành viên EU có quyền đưa ra phản đối chung chống lại việc vận chuyển chất thải qua biên giới quốc gia. Nếu một quốc gia đưa ra thông báo về sự phản đối chung này thì nó có hiệu lực chung đối với tất cả các quốc gia là thành viên của EU.<sup>(12)</sup> Hệ quả của nó đối với những người vận chuyển chất thải qua biên giới là phải tuân thủ những yêu cầu về xin phép cá biệt cho hoạt động vận chuyển. Quy định của pháp luật Cộng hoà liên bang Đức có sự phân biệt trong các yêu cầu về xin phép đối với hoạt động vận chuyển chất thải qua biên giới nhằm mục đích tái chế với vận chuyển chất thải qua biên giới nhằm mục đích xử lí.

*+ Yêu cầu về xin phép đối với hoạt động vận chuyển chất thải qua biên giới nhằm mục đích tái chế*

Theo quy định của Nghị định về vận chuyển chất thải của EU ngày 1/2/1993, các

chất thải không độc hại theo "Danh mục xanh" như giấy loại, nhựa dễ phân loại, chai thủy tinh nhằm mục đích tái chế được mua bán tự do như là các sản phẩm trong nội bộ các nước thuộc OECD và vì vậy không phải có giấy phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về môi trường. Hoạt động xuất khẩu các chất thải này sang các nước không thuộc OECD sẽ được thực hiện nếu những quốc gia này khẳng định rõ là cho phép nhập khẩu. Việc vận chuyển chất thải không độc hại không cần thiết phải có giấy phép rõ ràng. Trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày gửi đơn, nếu không nhận được thông báo từ chối của cơ quan có thẩm quyền về môi trường thì người xuất khẩu chất thải có quyền vận chuyển chất thải. Việc vận chuyển chất thải độc hại thuộc "Danh mục vàng" hoặc "Danh mục đỏ"<sup>(13)</sup> nhằm mục đích tái chế chỉ được phép khi có sự đồng ý bằng văn bản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền hoặc hoạt động này đã được cấp phép.

*+ Yêu cầu về xin phép đối với hoạt động vận chuyển chất thải qua biên giới nhằm mục đích xử lí*

Việc vận chuyển chất thải với mục đích xử lí trong nội bộ các quốc gia thuộc OECD phải có giấy phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền của quốc gia nhập khẩu. Thời hạn cấp phép là 30 ngày kể từ ngày gửi đơn. Trong trường hợp từ chối, cơ quan có thẩm quyền phải thông báo bằng văn bản cho người nộp đơn. Việc xuất khẩu chất thải sang các quốc gia không thuộc OECD với



mục đích xử lý phải có giấy phép của quốc gia xuất khẩu và quốc gia nhập khẩu. Điều kiện để cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp giấy phép xuất khẩu là hoạt động xử lý tại quốc gia nhập khẩu tuân thủ tiêu chuẩn môi trường tương đương với tiêu chuẩn môi trường Cộng hoà liên bang Đức. Một nội dung còn đang được tranh luận là liệu cơ quan nhà nước có thẩm quyền Cộng hoà liên bang Đức có thể thẩm định tính phù hợp với môi trường của các hệ thống xử lý chất thải được phép hoạt động tại quốc gia nhập khẩu không?<sup>(14)</sup>

Các nghĩa vụ của người xuất khẩu chất thải còn được quy định tại Luật về kiểm soát việc vận chuyển chất thải xuyên biên giới ngày 30/9/1994 gồm: Nghĩa vụ nhận lại chất thải trong trường hợp không đáp ứng điều kiện xuất khẩu; nghĩa vụ bảo đảm bằng vật chất và trách nhiệm hình sự đối với hành vi buôn bán chất thải bất hợp pháp.

Theo Điều 63 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quản lý chất thải (đồng thời là cơ quan cấp giấy phép cho hoạt động xuất, nhập khẩu, quá cảnh chất thải) bao gồm chính phủ các bang hoặc cơ quan thuộc chính phủ bang và cơ quan hành chính thuộc cấp tỉnh và cấp huyện nếu như các bang không có quy định khác. Trên thực tế, các cơ quan này gồm bộ môi trường, các sở môi trường thuộc cơ quan hành chính cấp tỉnh và các phòng môi trường thuộc cơ quan hành chính cấp huyện. Quy định của các bang xác định thẩm quyền cụ thể của các cơ quan trong

từng lĩnh vực cụ thể<sup>(15)</sup>./

- (1). Điều 2 Luật về kiểm soát việc vận chuyển chất thải xuyên biên giới ngày 30/9/1994 (hướng dẫn Công ước Basel về vận chuyển chất thải xuyên biên giới và việc tiêu huỷ chúng), Điều 3 Nghị định về xuất, nhập khẩu, quá cảnh chất thải phóng xạ trên lãnh thổ Cộng hoà liên bang Đức ngày 27/7/1998 và Điều 3 Luật bảo trợ kinh tế tuần hoàn và xử lý các chất thải gây ảnh hưởng xấu tới môi trường ngày 27/9/1994.
- (2). Gesetz zur Forerung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltvertrlichen Beseitigung von Abfallen.
- (3). Xem: Câu 2 khoản 3 Điều 3 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải.
- (4). Xem: Bender/Sparwasswer/Engel, Umweltrecht, C.F. Muller Verlag Heidelberg, 2000, tr. 626.
- (5). [www.designpark.de](http://www.designpark.de); Phán quyết của Toà án tối cao Cộng hoà liên bang Đức được coi là nguồn của luật và được giải quyết những trường hợp trong tương lai.
- (6). Xem: Toà án tối cao bang Koblenz, Tuyển tập án năm 1976, tr. 135.
- (7). Xem: Toà án tối cao bang Bayer, Tuyển tập án năm 1984, tr. 243.
- (8). Xem: Toà án tối cao Berlin, Tuyển tập án năm 1993, tr. 173; Toà án tối cao bang Braunschweig, Tuyển tập án năm 1998, tr. 500.
- (9). Xem: Mục 1 khoản 3 Điều 10 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải.
- (10). Nghị định này có hiệu lực trực tiếp trên lãnh thổ của tất cả các quốc gia thành viên của EU, trong đó có Cộng hoà liên bang Đức.
- (11). Xem: Điều 3 Luật về kiểm soát việc vận chuyển chất thải xuyên biên giới ngày 30/9/1994.
- (12). Xem: Khoản 3 Điều 4 và khoản 4 Điều 7 Nghị định về vận chuyển chất thải của EU ngày 01/02/1993.
- (13). Là chất thải nguy hại được quy định tại Phụ lục 4 Luật kinh tế tuần hoàn và chất thải và những chất thải không được đề cập tại các Phụ lục từ 2 đến 4 của Nghị định về vận chuyển chất thải của EU ngày 1/2/1993.
- (14). Xem: Bender/Sparwasswer/Engel, Umweltrecht, C.F. Muller Verlag Heidelberg, 2000, tr. 678.
- (15). Xem: Bender/Sparwasswer/Engel, Umweltrecht, C.F. Muller Verlag Heidelberg, 2000, tr. 684.