



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 12.10.2004  
KOM(2004) 676 lopullinen

2003/0037 (COD)

**KOMISSION TIEDONANTO  
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisesti**

**neuvoston vahvistamasta yhteisestä kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston  
direktiivin antamiseksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten  
rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista**

**KOMISSIION TIEDONANTO  
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaisesti**

**neuvoston vahvistamasta yhteisestä kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston  
direktiivin antamiseksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten  
rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista**

**1. TAUSTA**

Ehdotus toimitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle [asiakirja KOM(2003) 92 lopullinen – 2003/0037(COD)]	6. maaliskuuta 2003
Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa	19. kesäkuuta 2003
Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä:	13. tammikuuta 2004
Yhteinen kanta vahvistettiin määräenemmistöllä	7. lokakuuta 2004

**2. KOMISSIION EHDOTUKSEN TAVOITE**

Ehdotuksella on kaksi tavoitetta:

- Tarkoituksena on sisällyttää yhteisön oikeuteen tietyt ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä ja torjuntaa koskevat kansainvälisen oikeuden määräykset. Ehdotuksella siirrettäisiin yhteisön lainsäädäntöön Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen määräykset ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn MARPOL-yleissopimuksen määräykset, erityisesti ne, joissa määritellään ympäristöä pilaavien aineiden laittomat päästöt mereen.
- Tarkoituksena on taata, että laittomista päästöistä vastuussa olevia – alusten päälliköiden ja varustamojen lisäksi myös rahdinantajia ja luokituslaitoksia – vastaan nostetaan tosiasiallisesti syytteet ja langetetaan tietyin ehdoin rikosoikeudelliset seuraamukset. Tämä rikosoikeudellinen vastuu pätee, kun laittomiin päästöihin syyllistytään tahallisesti, ja myös törkeästä huolimattomuudesta johtuvissa onnettomuustapauksissa.

### 3. YHTEISTÄ KANTAA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

Yhteisessä kannassa alkuperäisen ehdotuksen tekstiin tehdään kaksi keskeistä muutosta.

#### – **Soveltaisala**

Ehdotuksen tarkoituksena on määritellä pilaamisrikokset siten, että rikoksen yleisenä tunnusmerkkinä on törkeä huolimattomuus. Ehdotuksessa ei kuitenkaan määritellä yksityiskohtaisesti poikkeuksia tästä säännöstä, vaan siinä ainoastaan viitataan sovellettavan kansainvälisen lainsäädännön noudattamiseen suojalausekkeen nojalla (7 artikla).

Tätä näkökohtaa selvennetään yhteisessä kannassa mainitsemalla nämä poikkeukset nimenomaisesti. Tehdyt muutokset eivät koske sisältöä vaan ainoastaan muotoa.

#### – **Rikosoikeudelliset seuraamukset**

Komissio hyväksyy yhteisen kannan tekstin. Se antoi kuitenkin seuraavan lausuman, kun liikenneneuvosto sopi poliittisesta yhteisymmärryksestä 11. kesäkuuta 2004 pitämässään kokouksessa:

”Komissio panee merkille, että neuvoston aikomuksena ei ole tehdä pilaavien aineiden laitonta mereen päästämistä koskevan rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän luomista pakolliseksi.

Komissio katsoo, että neuvoston välitysehdotus ei näin ollen ole yhtä tavoitteellinen kuin komission ehdotus meren pilaantumisen ehkäisemisessä ja torjunnassa tavoitellun varoittavan vaikutuksen osalta.

Komissio muistuttaa, että Eurooppa-neuvosto oli vaatinut Brysselissä maaliskuussa 2003 pidetyssä kokouksessa, että ’seuraamusjärjestelmä, joka kattaa myös pilaamisrikoksista määrättävät rikosoikeudelliset seuraamukset, olisi hyväksyttävä ennen vuoden 2003 loppua komission äskettäin antaman ehdotuksen perusteella ja soveltuvaa oikeusperustaa käyttäen’. Komissio katsoo, että EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta soveltuu tässä tapauksessa oikeusperustaksi.

Tämän vuoksi komissio muistuttaa vakaasta kannastaan, jota myös Euroopan parlamentti tukee ja jonka mukaan lainsäätäjät voi täysin vapaasti luoda rikosoikeudellisten seuraamusten järjestelmän, jos se katsoo tämän olevan tarpeellista koko yhteisöä koskevan tavoitteen saavuttamiseksi. Komissio on vakuuttunut siitä, että se on tässä tapauksessa tarpeellista. Koska komissio ei halua pysäyttää lainsäädäntöprosessia, se hyväksyy ratkaisun, joka merkitsee taantumaa alkuperäiseen ehdotukseen verrattuna, mutta korostaa, että tämä ei vaikuta kantaan, jota se puolustaa Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa asiassa C-176/03.”

#### **4. KOMISSION YKSITYISKOHTAISET HUOMAUTUKSET**

##### **4.1. Komission hyväksymät tarkistukset, jotka on sisällytetty yhteiseen kantaan kokonaan tai osittain**

Tarkistukset 1, 4, 6 (osittain) ja 8 (osittain) ovat hyödyllisiä selvennyksiä ehdotuksen tekstiin.

##### **4.2. Komission hyväksymät tarkistukset, joita ei ole sisällytetty yhteiseen kantaan**

Komissio katsoi, että tarkistukset 2, 5, 9, 12, 18, 20 ja 23 ovat hyödyllisiä selvennyksiä ehdotuksen tekstiin.

Komissio oli hyväksynyt periaatteessa tarkistukset 6 ja 22, jotka koskevat eurooppalaisen rannikkovartioston perustamista.

##### **4.3. Komission hylkäämät tarkistukset, joita ei ole sisällytetty yhteiseen kantaan**

Tarkistukset 16, 17, 19, 21 ja 29 ovat turhia.

Tarkistukset 3, 11, 13, 30, 31 ja 32 ovat direktiivin soveltamisalan ulkopuolella.

Tarkistukset 10, 14, 24 ja 27 eivät vastaa ehdotuksen tavoitetta.

#### **5. PÄÄTELMÄ**

Komissio panee merkille, ettei neuvoston aikomuksena ole tehdä pilaavien aineiden laitonta mereen päästämistä koskevan rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän luomista pakolliseksi. Tältä osin komissio on ilmaissut liikenneneuvostolle antamassaan lausumassa pahoittelevansa sitä, ettei yhteinen kanta ole riittävän tavoitteellinen. Tätä näkökohtaa lukuun ottamatta komissio katsoo, ettei yhteisessä kannassa muuteta sen ehdotuksen tavoitteita eikä henkeä, joten se voi tukea yhteistä kantaa. Tätä tukea voidaan perustella erityisesti sillä, että yhteispäätösmenettelyä voidaan näin jatkaa ja direktiivi voidaan antaa mahdollisimman pian.