



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 11.3.2008  
KOM(2008) 134 wersja ostateczna

2008/0055 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze  
statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa**

(przedstawiona przez Komisję)

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### **Podstawa i cele wniosku**

Zaniepokojona zbyt częstymi przypadkami nielegalnego zrzutu zanieczyszczeń ze statków na morzu oraz konsekwencjami rozległych, przypadkowych rozlewów oleju, Komisja przedstawiła w 2003 wniosek dotyczący dyrektywy oparty na art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w sprawie „zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji kryminalnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniem” oraz wniosek dotyczący decyzji ramowej oparty na art. 29, 31 i art. 34 ust. 2 lit. b) Traktatu o Unii Europejskiej, dla „wzmocnienia uregulowań prawnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków”. Wniosek dotyczący dyrektywy przewidywał, że zanieczyszczanie morza przez statki powinno być uznawane za przestępstwo podlegające karom kryminalnym. Natomiast wniosek dotyczący decyzji ramowej zmierzał głównie do zbliżenia poziomu kar kryminalnych.

Przedstawiając oba powyższe środki Komisja zaproponowała zamieszczenie przepisów dotyczących (kryminalnego) charakteru kar i ich rodzaju (izolacyjne lub finansowe) w akcie wspólnotowym, natomiast przepisów dotyczących wymiaru kar kryminalnych w akcie międzyrządowym. Tymczasem w okresie, w którym toczyły się negocjacje dotyczące tych wniosków, kwestia przyporządkowania różnych aspektów prawa karnego do pierwszego i trzeciego filaru była przedmiotem sporu między instytucjami Unii Europejskiej. Ostatecznie oba akty przyjęto w 2005 r. zgodnie z następującym rozwiązaniem:

dyrektywa 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa zawiera precyzyjną definicję naruszeń, jak również regulę, że będą one podlegać „skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom, które mogą obejmować sankcje karne lub administracyjne”. Przepisy dotyczące charakteru, rodzaju i wymiaru kar kryminalnych zostały zamieszczone w przyjętej w tym samym czasie decyzji ramowej 2005/667/WSiSW.

W następstwie wyroku z dnia 13 września 2005 r. (sprawa C-176/03), w którym Europejski Trybunał Sprawiedliwości (ETS) orzekł, że wspólnotowy prawodawca może, pod pewnymi warunkami, przyjmować akty dotyczące dziedziny prawa karnego, Komisja zdecydowała się wystąpić o stwierdzenie nieważności decyzji ramowej 2005/667/WSiSW, uznając, że została ona oparta na niewłaściwej podstawie prawnej (sprawa C-440/05).

W dniu 23 października 2007 ETS stwierdził nieważność decyzji ramowej, orzekając że artykuły decyzji dotyczące definicji przestępstw kryminalnych oraz charakteru kar (art. 2, 3 i 5) mogły zostać przyjęte na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu WE, w związku z czym decyzja ramowa przyjęta została z pogwałceniem art. 47 Traktatu WE, stanowiąc ingerencję w obszar kompetencji Wspólnoty.

Po stwierdzeniu nieważności decyzji ramowej przez ETS w dniu 23 października 2007 r. należy wypełnić powstałą lukę prawną w zakresie dotyczącym zharmonizowanego podejścia w przedmiocie kar, które mogą być wymierzane w ramach walki z zanieczyszczeniem mórz, poprzez przyjęcie przepisów opartych na właściwej podstawie prawnej, to znaczy na art. 80 ust. 2 Traktatu WE.

Wprowadzenie systemu kar ma zapobiec tym rzadkim przypadkom zanieczyszczeń, w których postępowanie sprawców uznawane jest za niedopuszczalne i musi zostać ukarane karami kryminalnymi. System ten przyniesie korzyści solidnym przedsiębiorcom, umożliwiając skuteczne pociąganie do odpowiedzialności niewielkiej mniejszości, która obecnie szkodzi wizerunkowi przewoźników morskich.

Poniżej przedstawiono powody, dla których proponowane środki są niezbędne dla zagwarantowania, by wspólnotowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa morskiego były w pełni efektywne:

- przyjmując decyzję ramową Rady 2005/667/WSiSW państwa członkowskie jednomyślnie uzgodniły, że zanieczyszczanie morza przez statki powinno być uznawane za przestępstwo, jeżeli czyny te popełniono umyślnie lub wskutek lekkomyślności lub poważnego niedbalstwa. W związku ze stwierdzeniem nieważności decyzji ramowej przez ETS Komisja proponuje odpowiednie dostosowanie dyrektywy bez zmiany jej zasadniczej treści, poprzez wprowadzenie do niej wyżej wymienionego przepisu decyzji ramowej a tym samym zapewnienie bardziej efektywnego wdrożenia przepisów (dzięki roli pełnionej przez ETS jako instytucja czuwająca na przestrzeganiem i jednolitą wykładnią aktów przyjętych w ramach pierwszego filaru);
- system kar, w wersji przyjętej w dyrektywie 2005/35/WE, tylko w części wdraża postanowienia Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencji MARPOL). Aby zagwarantować, że kary są „dostatecznie surowe, by odstraszyć” potencjalnych sprawców zanieczyszczeń, zgodnie z art. 4 ust. 4 konwencji MARPOL, należy wzmocnić prewencyjny efekt systemu kar, przekazując potencjalnym sprawcom wyraźny, dużo bardziej odstraszący sygnał<sup>1</sup>. Ponadto postępowania i dochodzenia karne oraz współpraca sądowa między państwami członkowskimi mogą okazać się konieczne i bardziej skuteczne niż środki administracyjne;
- niektóre państwa, w szczególności państwa nadbrzeżne, zaostryły niedawno system kar kryminalnych. Czujne podejmowanie działań prewencyjnych oraz surowość kar nakładanych w procesach dotyczących nielegalnych zrzutów przez sądy karne w tych państwach w połączeniu z nagłośnieniem takich procesów przyczyniły się do znaczącego ograniczenia liczby nielegalnych zrzutów. Aby sprawcy nie mogli czuć się bezkarnie w żadnym z państw członkowskich WE kwestią o pierwszorzędym znaczeniu jest przyjęcie jednolitego podejścia przez wszystkie państwa członkowskie, niezależnie od tego czy występują one w roli państwa bandery, państwa portu czy też państwa nadbrzeżnego.

### **Kontekst ogólny**

Przestępstwa przeciwko środowisku naturalnemu stanowią jedną z głównych bolączek Unii Europejskiej. Rada Europejska w Tampere w dniach 15-16 października 1999 r. zwróciła się o podjęcie wysiłków na rzecz przyjęcia wspólnych definicji przestępstw i kar, przy skoncentrowaniu się na wąskiej grupie szczególnie istotnych dziedzin, takich jak przestępstwa przeciwko środowisku. W następstwie zatonięcia zbiornikowca „Prestige” w listopadzie 2002 r. Rada Europejska w Kopenhadze w dniach 12-13 grudnia 2002 r. oświadczyła, że Unia Europejska jest zdecydowana podjąć wszelkie środki niezbędne by wykluczyć dalsze

---

<sup>1</sup> Zob. także pkt 2.2. uzasadnienia do pierwotnego wniosku Komisji z marca 2003: COM(2003) 92 wersja ostateczna.

katastrofy. Rada przyjęła ze szczególnym zadowoleniem zamiar zbadania przez Komisję potrzeby przyjęcie nowych, szczególnych środków, w tym środków dotyczących odpowiedzialności i związanych z nią kar. Podczas posiedzenia w dniu 19 grudnia 2002 r. Rada ds. Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych przyjęła oświadczenie, w którym zobowiązała się rozważyć wszystkie uzupełniające środki na rzecz ochrony środowiska naturalnego, w szczególności wód morskich, przed zanieczyszczeniami, dostępne w ramach prawa karnego.

### **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Wniosek opiera się na dyrektywie 2005/35/WE oraz przejmuje zasadniczą treść uchylonej decyzji ramowej 2005/667/WSiSW.

### **Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Dyrektywa będąca przedmiotem wniosku nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. W szczególności została ona sporządzona zgodnie z zasadami wymiaru sprawiedliwości określonymi w tytule VI karty oraz służyć ma wspieraniu integracji wspólnotowych strategii na rzecz wysokiego poziomu ochrony środowiska naturalnego, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju ustanowioną w art. 37 karty.

## **2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW**

### **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Uznano, że w tym przypadku nie ma potrzeby prowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami, ponieważ niniejszy wniosek przejmuje w niezmienionym brzmieniu przepisy przyjęte już przez Radę w uchylonej decyzji ramowej. W dodatku od czasu stwierdzenia nieważności decyzji ramowej 2005/667/WSiSW przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości w dniu 23 października 2005 r. istniała luka prawna w zakresie dotyczącym zharmonizowanego podejścia w przedmiocie kar, które mogą być wymierzane w ramach walki z zanieczyszczeniem mórz, którą to lukę należy jak najszybciej wypełnić.

### **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

### **Ocena skutków**

Uznano, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny skutków, biorąc pod uwagę fakt, że niniejszy wniosek jedynie przenosi do prawa wspólnotowego przepisy już przyjęte przez Radę w uchylonej decyzji ramowej 2005/667/WSiSW.

## **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

### **Krótki opis proponowanych działań**

Dyrektywa będąca przedmiotem wniosku przewiduje, że czyny, które zostały już uznane za naruszenie prawa w art. 4 dyrektywy 2005/35/WE stanowiąc będą przestępstwo kryminalne.

Również podżeganie do takich działań oraz pomocnictwo w nich powinno być uznawane za takie przestępstwo.

Przestępstwa powinny podlegać efektywnym, proporcjonalnym i odstrasżającym karom, które w przypadku osób fizycznych muszą mieć charakter kryminalny. Również osoby prawne powinny podlegać efektywnym, proporcjonalnym i odstrasżającym karom, jeśli zostanie uznana ich odpowiedzialność na mocy niniejszej dyrektywy.

### **Podstawa prawna**

Przepisy niniejszej dyrektywy dotyczą transportu morskiego. Jako podstawę prawną wybrano zatem art. 80 ust. 2 Traktatu WE.

### **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości znajduje zastosowanie, o ile wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów:

szkody wywołane zanieczyszczeniem morza mają zazwyczaj zasięg transgraniczny. W związku z tym zasadnicze znaczenie ma zapewnienie, by państwa członkowskie przyjęły jednolity katalog bezprawnych czynów związanych z zanieczyszczeniem morza, które stanowią przestępstwa, oraz zasadę, że czyny te podlegają karom kryminalnym, przynajmniej w przypadku przestępstw popełnionych przez osoby fizyczne. Zróżnicowane podejście przyjmowane w tej dziedzinie przez państwa członkowskie utrudnia skuteczną współpracę sądową oraz umożliwia sprawcom uniknięcie wymiaru sprawiedliwości;

ze względu na fakt, że zanieczyszczenia morskie oddziałują często na więcej niż jedno terytorium a ich sprawcy przemieszczają się przez granice dzielące te terytoria, samodzielne działania państw członkowskich nie wystarczyłyby do rozwiązania problemu.

Działanie Wspólnoty zapewni lepsze osiągnięcie celów wniosku z następujących względów:

minimalne standardy w zakresie określenia znamion przestępstwa oraz obowiązek wymierzania kar kryminalnych osobom fizycznym muszą zostać ustanowione na szczeblu wspólnotowym. Pozwoli to zagwarantować podobne traktowanie bezprawnych czynów związanych z zanieczyszczeniem morza przez statki we wszystkich państwach członkowskich oraz umożliwi ściganie sprawców tych czynów na całym terytorium UE;

dyrektywa będąca przedmiotem wniosku przewiduje jedynie minimalny poziom harmonizacji określając czyny, które powinny być co najmniej uznawane za przestępstwa oraz ogólny obowiązek stosowania kar kryminalnych wobec osób fizycznych. Dyrektywa pozostawia państwom członkowskim wybór w kwestii stosowania kar kryminalnych także wobec osób prawnych.

W związku z powyższym wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

### **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

wybrany aktem jest dyrektywa, która pozostawia państwom członkowskim szeroką swobodę w zakresie wdrażania, co dotyczy między innymi określenia rodzajów i wymiaru kar. Ustanowiono wyłącznie minimalne standardy w tym zakresie. Państwa członkowskie mają też swobodę, jeżeli chodzi o utrzymanie lub wprowadzenie bardziej rygorystycznych środków, takich jak rozszerzenie katalogu czynów podlegających kryminalizacji lub wprowadzenie kar kryminalnych także wobec osób prawnych. Zostało to wyraźnie zaznaczone w art. 1 ust. 2 dyrektywy 2005/35/WE;

wdrożenie dyrektywy nie wymaga poniesienia dużych obciążeń finansowych ani administracyjnych, ponieważ każde państwo członkowskie dysponuje już potrzebnym systemem prawa karnego i strukturami sądowymi.

### **Wybór instrumentów**

Proponowany instrument: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

Obowiązująca dyrektywa 2005/35/WE musi zostać dostosowana do treści orzeczenia ETS w sprawie C-440/05. A dyrektywa może być zmieniona wyłącznie dyrektywą zmieniającą.

### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie ma wpływu na budżet wspólnotowy.

### **5. INFORMACJE DODATKOWE**

#### **Tabela korelacji**

Państwa członkowskie mają obowiązek przekazania Komisji tekstu przepisów krajowych przyjętych w celu transpozycji dyrektywy oraz tabeli korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

#### **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt dotyczy jednej z dziedzin objętych Porozumieniem EOG, dlatego jego zakres zastosowania powinien zostać rozciągnięty na ten obszar.

#### **Szczegółowe wyjaśnienie wniosku**

##### **1. Przestępstwo**

Państwa członkowskie mają obowiązek ustanowienia przepisów stanowiących, że wszelkie zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków, określone w art. 2 dyrektywy 2005/35/WE na którymkolwiek z obszarów, o których mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 2005/35/WE, mają być uznawane za przestępstwo, o ile zostały dokonane umyślnie lub wskutek lekkomyślności lub poważnego niedbalstwa. Definicja „przestępstwa” odpowiada definicji zawartej w art. 2 decyzji ramowej 2005/667/WSiSW, uznanej za nieważną.

## 2. Odpowiedzialność osób prawnych

Jak zaznaczono w decyzji ramowej, którą uznano za nieważną, państwa członkowskie powinny zagwarantować możliwość pociągania osób prawnych do odpowiedzialności za przestępstwa popełnione na ich korzyść przez określone osoby działające w ich imieniu, lub też jeżeli brak nadzoru lub kontroli umożliwił tym osobom popełnienie przestępstwa.

## 3. Kary

Kary stosowane wobec sprawców przestępstw związanych z zanieczyszczeniem morza przez statki muszą być efektywne, proporcjonalne i odstraszające, zarówno dla osób fizycznych, jak i prawnych.

Obok powyższego wymogu, w przypadku przestępstw zdefiniowanych w nowym art. 4, państwa członkowskie zobowiązane są zapewnić, by kary stosowane wobec osób fizycznych miały charakter kryminalny. W przypadku osób prawnych nie sprecyzowano, że kary mają mieć taki charakter. Państwa członkowskie, które nie uznają odpowiedzialności karnej osób prawnych w swoim prawie krajowym, nie mają zatem obowiązku zmiany systemu obowiązującego na ich terytorium.

## 4. Termin na wdrożenie

Termin na wdrożenie dyrektywy przez państwa członkowskie wynosi sześć miesięcy, biorąc pod uwagę, że art. 1 powtarza zasadniczo treść art. 2, 3 i 5 decyzji ramowej 2005/667/WSiSW, uznanej za nieważną. Termin na wdrożenie tej decyzji ramowej upłynął w dniu 12 grudnia 2007 r., zatem państwa członkowskie wykonały już zapewne znaczącą część prac związanych z wdrożeniem niniejszej dyrektywy.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa**

(tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego<sup>3</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>4</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>5</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu,

a także mając na uwadze, co następuje.

- (1) Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa<sup>6</sup>, jak również zmiany wprowadzone niniejszą dyrektywą, mają na celu zbliżenie definicji przestępstw związanych z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków popełnianych przez osoby fizyczne lub prawne, zakresu ich odpowiedzialności oraz kryminalnego charakteru kar, które mogą zostać wymierzone za popełnienie takich przestępstw przez osoby fizyczne.
- (2) W dniu 23 października 2007 r. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich stwierdził nieważność<sup>7</sup> decyzji ramowej 2005/667/WSiSW z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie wzmocnienia uregulowań prawnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków<sup>8</sup>, która

---

<sup>2</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>3</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>4</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>5</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>6</sup> Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.

<sup>7</sup> Zob. sprawę: C-440/05 *Komisja przeciwko Radzie*, dotychczas nieopublikowaną w Zbiorze Orzeczeń.

<sup>8</sup> Dz.U. L 255 z 3.9.2005, s. 164.



uprzednio uzupełniła dyrektywę 2005/35/WE o środki prawnokarne. Niniejsza zmiana dyrektywy wypełnia lukę prawną powstałą wskutek tego wyroku.

- (3) Kary kryminalne, stanowiące wyraz społecznej dezaprobaty innego rodzaju niż ta wyrażana przez kary administracyjne, poprawiają przestrzeganie obowiązujących przepisów przeciwko zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.
- (4) Wspólne reguły w zakresie kar kryminalnych umożliwiają stosowanie bardziej efektywnych metod dochodzenia i pomocy w państwach członkowskich i między nimi.
- (5) Efektywne, proporcjonalne i odstrasżające kary powinny być stosowane także wobec osób prawnych na terytorium całej Wspólnoty, ponieważ przestępstwa związane z zanieczyszczeniem morza przez statki popełniane są często w interesie osób prawnych lub na ich korzyść.
- (6) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje na temat wdrażania niniejszej dyrektywy, aby umożliwić jej ocenę skutków tego aktu.
- (7) W związku z tym, że cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte we właściwy sposób przez państwa członkowskie i, ze względu na transgraniczny charakter szkód, jakie mogą być spowodowane przez rozpatrywane czyny, mogą zostać lepiej osiągnięte na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia powyższych celów.
- (8) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych oraz jest zgodna z zasadami uznanymi w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej i odzwierciedlonymi w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2005/35/WE.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### *Artykuł 1*

W dyrektywie 2005/35/WE wprowadza się następujące zmiany:

- (1) tytuł otrzymuje brzmienie:

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia kar, w tym kar kryminalnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczaniem”;
- (2) w art. 5 ust. 1 i 2, art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 2, słowo „naruszenie” zastępuje się słowem „przestępstwo”;
- (3) artykuł 4 otrzymuje brzmienie:

### *„Przestępstwa*

1. Państwa członkowskie zapewniają, by zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków na którymkolwiek z obszarów, o których mowa w art. 3 ust. 1 były uznawane za przestępstwa, jeśli dokonano ich umyślnie lub wskutek lekkomyślności lub poważnego niedbalstwa.
2. Każde państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by podżeganie do przestępstwa, o którym mowa w ust. 1 oraz pomocnictwo w tym przestępstwie podlegało odpowiedzialności karnej. ”;

(4) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

### *„Kary dla osób fizycznych*

1. Każde państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by przestępstwa, o których mowa w art. 4 podlegały efektywnym, proporcjonalnym i odstrasżającym karom kryminalnym.
2. Każde Państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by każda osoba uznana przez sąd za winną popełnienia przestępstwa w rozumieniu art. 4 podlegała karom kryminalnym, o których mowa w ust. 1.”

(5) po art. 5a dodaje się art. 5b w brzmieniu:

### *„Odpowiedzialność osób prawnych*

1. Każde państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by osoby prawne mogły podlegać odpowiedzialności za przestępstwa, o których mowa w art. 4, popełnione na ich korzyść przez osobę fizyczną działającą indywidualnie lub jako członek organu danej osoby prawnej, która sprawuje funkcje kierownicze w tej osobie prawnej, będąc uprawniona do:
  - a) reprezentowania danej osoby prawnej, lub
  - b) podejmowania decyzji w imieniu danej osoby prawnej, lub
  - c) wykonywania kontroli wewnętrznej w danej osobie prawnej.
2. Oprócz przypadków przewidzianych w ust. 1, każde państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by osoby prawne mogły podlegać odpowiedzialności, jeżeli brak nadzoru lub kontroli osoby fizycznej, o której mowa w ust. 1, umożliwił popełnienie przestępstwa, o którym mowa w art. 4, na korzyść danej osoby prawnej przez osobę fizyczną podlegającą jej zwierzchnictwu.
3. Odpowiedzialność osoby prawnej na zasadach określonych w ust. 1 i 2 nie wyklucza postępowania karnego wobec osób fizycznych uczestniczących w popełnieniu przestępstwa, o którym mowa w art. 4, jako sprawcy, podżegacze lub pomocnicy. ”

(6) po art. 5b dodaje się art. 5c w brzmieniu:

### *„Kary dla osób prawnych*

1. Każde państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by osoby prawne uznane za odpowiedzialne na mocy art. 5b ust. 1 i 2 podlegały efektywnym, proporcjonalnym i odstrasającym karom.
2. Każde państwo członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by każda osoba prawna uznana przez sąd za winną popełnienia przestępstwa w rozumieniu art. 4 podlegała karom, o których mowa w ust. 1.”

(7) skreśla się art. 8.

### *Artykuł 2*

Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od daty wejścia dyrektywy w życie. Państwa członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

### *Artykuł 3*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

### *Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*