

U 26/2008 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle ehdotuksesta
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (alusjä-
terikosdirektiivin muuttaminen)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin mukaisesti lähetetään Eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 11 päivänä maaliskuuta 2008 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusten aiheuttamasta

ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 22 päivänä toukokuuta 2008

Oikeusministeri *Tuija Brax*

Lainsäädäntöjohtaja Asko Välimaa

OIKEUSMINISTERIÖ

MUISTIO EU/2008/0772

EHDOTUS NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI ALUSJÄTERIKOSDIREKTIIVIN MUUTTAMISESTA

1 Yleistä

Euroopan yhteisöjen komissio on 11 päivänä maaliskuuta 2008 Euroopan yhteisöstä tehdyn sopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla tehnyt ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta (KOM(2008) 134 lopullinen).

Muutettavassa direktiivissä 2005/35/EY (niin sanottu alusjäterikosdirektiivi) määritellään alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat rikkomiset ja säädetään, että niistä on määrättävä ”tehokkaita, oikeus-suhtaisia ja varoittavia seuraamuksia, joihin voi sisältyä rikosoikeudellisia tai hallinnollisia seuraamuksia”. Eduskunnalle on annettu kirjelmä (U 14/2003 vp) tästä 22 päivänä toukokuuta 2003. Rikosoikeudellisten seuraamusten luonnetta, lajia ja tasoa koskevia määräyksiä annettiin direktiiviä täydentävässä III pilarin puitepäätöksessä 2005/667/YOS alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan rikosoikeudellisen kehyksen vahvistamisesta (niin sanottu alusjäterikospuitepäätös). Eduskunnalle on annettu kirjelmä (U 20/2003 vp) tästä 18 päivänä heinäkuuta 2003.

Yhteisöjen tuomioistuimen 23. lokakuuta 2007 antamalla tuomiolla asiassa C—440/05 kumottiin EY:n komission nostaman kanteen johdosta edellä mainittu alusjäterikospuitepäätös.

Tuomioistuin totesi, että rikoksen ja seuraamusten luonne olisi voitu vahvistaa EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla ja että puitepäätös oli tämän vuoksi Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 47 artiklan vastainen, koska sen säännökset ulottuivat yhteisön toimivallan alueelle. EY-tuomioistuin totesi yhteisen liikennepolitiikan olevan osa yhteisön perustaa, koska EY 70 artiklan, luettuna yhdessä EY 80 artiklan

1 kohdan kanssa, mukaan jäsenvaltiot toteuttavat perustamissopimuksen tavoitteita rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä kyseisellä politiikalla. Tuomioistuin täsmensi, että EY 80 artiklan 2 kohdan mukaan neuvostolla on mahdollisuus päättää, annetaanko meriliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä sekä missä laajuudessa ja mitä menettelyä noudattaen niitä annetaan, ja tällöin sovelletaan EY 71 artiklan määräyksiä menettelystä.

Lisäksi EY-tuomioistuin totesi, että koska ympäristönsuojelun, joka on yksi yhteisön pää tavoitteista, vaatimukset on EY 6 artiklan mukaan ”sisällytettävä – yhteisön politiikan ja toiminnan määrittelyyn ja toteuttamiseen”, ympäristönsuojelu on katsottava tavoitteeksi, johon pyritään myös yhteisessä liikennepolitiikassa. Yhteisön lainsäätäjä siis voi EY 80 artiklan 2 kohdan perusteella sille tässä määräyksessä myönnettyä toimivaltaa käyttäessään päättää edistää ympäristönsuojelua.

EY-tuomioistuin totesi, että sovellettavien rikosoikeudellisten seuraamusten lajin ja tason määrittäminen ei kuulu yhteisön toimivaltaan. Tästä seuraa, että yhteisön lainsäätäjä ei voi antaa alusjäterikospuitepäätöksen 4 ja 6 artiklan kaltaisia säännöksiä, koska nämä artikkelit koskevat sovellettavien rikosoikeudellisten seuraamusten lajia ja tasoa. Näitä säännöksiä ei siis ollut annettu EU 47 artiklan vastaisesti.

Tuomion takia syntyi komission ehdotuksen perustelujen mukaan oikeudellinen tyhjiö, koska ei ollut enää yhdenmukaista lähestymistapaa määrätä seuraamuksia meren pilaantumisen torjumiseksi. Ehdotuksen on määrä täyttää tämä tyhjiö antamalla tarvittavat säännökset asianmukaisen oikeusperustan eli EY:n perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla. Voimassa oleva direktiivi 2005/35/EY on saatettava yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C—440/05 antaman tuomion mukaiseksi. Direktiiviä voidaan muuttaa vain muutosdirektiivillä.

EY-tuomioistuimessa on tällä hetkellä viireillä asia C—308/06 – ns. Intertanko -tapaus – jossa on kyse siitä, ovatko alusjäterikosdirektiivin (2005/35/EY) 5 artiklassa asetetut päästökieltoa koskevat poikkeukset ristiriidassa Marpol 73/78 yleissopimuksen (Vuoden 1973 kansainvälisen yleissopimuksen aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, SopS 51/1983) vastaavien määräysten kanssa. Lisäksi asiassa on kyse siitä, onko alusjäterikosdirektiivin (2005/35/EY) 4 artiklassa jäsenvaltiolle asetettu velvollisuus antaa kansallista lainsäädäntöä, johon sisältyy törkeä huolimattomuus vastuun edellytyksenä, ristiriidassa Marpol 73/78 yleissopimuksen määräysten sekä YK:n merioikeusyleissopimuksessa (Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus, 20.6.1996/524, SopS 49/1996) tunnustetun viatonta kauttakulkua koskevan oikeuden kanssa, ja loukataanko ilmaisun ”törkeä huolimattomuus” käytöllä oikeusvarmuuden periaatetta. Tuomiota asiassa odotetaan lähikuukausina.

2 Pääasiallinen sisältö

Ehdotuksen tavoitteena on täydentää alusjäterikosdirektiiviä 2005/35/EY kumotun alusjäterikospuitepäätöksen 2005/667/YOS säännöksillä rikosoikeudellisista seuraamuksista. Alusjäterikosdirektiivin 2005/35/EY nimi muutettaisiin seuraavasti: ”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi alusten aiheuttamista ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista”.

Direktiiviehdotuksessa määritellään rikoksiksi samat teot, jotka direktiivin 2005/35/EY 4 artiklassa määritellään säännösten rikkomiseksi. Näin ollen 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 6 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa oleva ilmaisu ”säännösten rikkominen” korvattaisiin ilmaisulla ”rikos”.

Myös yllytystä ja avunantoa tällaisiin teoihin olisi pidettävä rikoksena.

Ehdotuksen 4 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä, että direktiivin 2005/35/EY 2 artiklan määritelmän mukaisia, aluksista peräisin olevia ympäristöä pi-

laavien aineiden päästöjä mille tahansa direktiivin 2005/35/EY 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle alueelle on pidettävä rikoksina, jos päästöt on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudella tai törkeällä huolimattomuudella. Rikoksen määritelmä vastaa kumotun puitepäätöksen 2005/667/YOS 2 artiklassa vahvistettua määritelmää.

Ehdotuksen 4 artiklassa oleva viittaus alusjäterikosdirektiivin (2005/35/EY) 3 artiklan 1 kohtaan näyttäisi tarkoittavan, että kansallista rikoslakia tulisi soveltaa myös aavalla merellä ja minkä tahansa lipun alla (ei vain oman) purjehtivaan alukseen.

Alusten aiheuttamista päästörikoksista luonnollisille henkilöille määrättävien seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeussuhdetaisia ja varoittavia rikosoikeudellisia seuraamuksia. Jäsenvaltion olisi varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan jokaiseen henkilöön, jonka tuomioistuin tuomitsee artiklassa 4 mainitusta rikoksesta.

Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että oikeushenkilöt voidaan saattaa vastuuseen rikoksista silloin, kun tietyt johtavissa asemissa olevat henkilöt ovat tehneet rikoksen niiden puolesta tai kun kyseisten henkilöiden harjoittama ohjauksen tai valvonnan puutteellisuus on mahdollistanut sen, että oikeushenkilön alaisena toimiva henkilö on voinut suorittaa kyseisen oikeushenkilön hyväksi 4 artiklassa tarkoitetun rikoksen. Tämä säännös lisättäisiin direktiiviin uuden 5b artiklan myötä ja se vastaa aikaisemmissa puitepäätöksissä vakiintuneita oikeushenkilön vastuuta koskevia määräyksiä.

Myös oikeushenkilöille määrättävien seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeussuhdetaisia ja varoittavia. Oikeushenkilöiden osalta ei määritellä, olisiko seuraamusten oltava rikosoikeudellisia vai ei. Jäsenvaltion olisi varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan jokaiseen oikeushenkilöön, jonka tuomioistuin tuomitsee artiklassa 4 mainitusta rikoksesta.

3 Vaikutus Suomen lainsäädäntöön

Komissiolle on notifioitu, että Suomen voimassa oleva lainsäädäntö kattaa alusjäterikosdirektiivin (2005/35/EY) edellyttämät

toimenpiteet. Kumottua alusjäterikospuitepääöstä (2005/667/YOS) ei sen sijaan ole täytäntöön pantu Suomessa.

Aluksista aiheutuvia päästöjä koskee aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettu laki (300/1979), jäljempänä alusjätelaki. Alusjätelain 28 §:n mukaan rangaistus vastoin alusjätelakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tehdystä ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain ympäristörikoksia koskevan 48 luvun 1—4 §:ssä. Ympäristörikoksiin sovelletaan myös oikeushenkilön rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä (RL 48 luku 9 §). Oikeushenkilö voidaan siten tuomita yhteisösakkoon alusjätelain vastaisesta toiminnasta.

Kuten kirjelmässä (U 14/2003 vp) koskien direktiiviehdotusta KOM(2003) 92 lopullinen (alusjäterikosdirektiivi) jo todetaan, voimassa olevat päästökiellot sekä niiden rikkomista koskevat rangaistussäännökset kattaisivat direktiivin vaatimukset tämän suhteen. Alusjätelakia ollaan parhaillaan uudistamassa ja hallituksen esitys on tarkoitus antaa tulevana syksynä. Uudistuksessa ei ole tarkoitus muuttaa rangaistavuuden alaa.

Rikoslakia voidaan soveltaa kaikkiin Suomen aluevesillä, aluemerellä tai talousvyöhykkeellä tapahtuneisiin, koti- tai ulkomaisista aluksista käsin tehtyihin rikoksiin. Suomen lakia sovelletaan myös rikoksiin, jotka on tehty Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla myös Suomen aluemerен ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Rikoslakia ei sen sijaan voida nykyisin lähtökohtaisesti soveltaa ulkomaisella aluksella Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen ulkopuolella tehtyihin rikoksiin, lukuun ottamatta tilanteita, joissa rikoksella on rikoslain 1 luvussa mainittu liittymäkohta Suomeen (Suomeen kohdistunut rikos, suomalaisen kohdistunut rikos tai suomalaisen tekemä rikos).

YK:n merioikeusyleissopimuksen 218 artiklan mukaan Suomi voi valtion sisäisten aluevesien, aluemerен tai talousvyöhykkeen ulkopuolella tehtyjen päästöjen johdosta ryhtyä oikeudellisiin toimiin myös ulkomaisten alusten suhteen, mikäli ne ovat vapaaehtoisesti valtion satamassa tai rannikon edustalla sijaitsevassa ulkosatamassa. Nykyisessä muodossaan direktiiviehdotus näyttäisi edellyttävän rikoslain ulottamista myös aavalla

merellä ulkomaiselta alukselta käsin tehtyihin rikoksiin, riippumatta siitä, onko ulkomainen alus vapaaehtoisesti valtion satamassa tai rannikon edustalla sijaitsevassa ulkosatamassa. Tätä velvoitetta on vielä syytä tutkia tarkemmin YK:n merioikeusyleissopimuksen ja kansainvälisen merioikeuden määräysten kannalta.

EY-tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa C—308/06 – ns. Intertanko -tapaus – on muun muassa kyse siitä, ovatko alusjäterikosdirektiivin 2005/35/EY 5 artiklan 2 kohdassa olevat säännökset tiettyjen henkilöiden vastuun rajoittamisesta silloin, kun päästöt on aiheutettu jäsenvaltion aluemerен ulkopuolella, päteviä suhteessa Marpol 73/78 yleissopimuksen päästökiellon poikkeuksia koskeviin määräyksiin. Alusjäterikosdirektiivin säännökset päästökieltoa koskevista poikkeuksista näyttäisivät tämän suhteen olevan laajempia kuin Marpol 73/78 yleissopimuksen vastaavat määräykset. Nyt käsillä olevan direktiiviehdotuksen mukaan nämä rajoitukset koskisivat myös rikosoikeudellista vastuuta. Tuomiota vireillä olevasta kanteesta olisi odotettava ennen kuin voidaan lähemmin ottaa kantaa asian vaikutuksesta Suomen lainsäädäntöön.

Ehdotuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että aluksista peräisin olevia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä mille tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulle alueelle on pidettävä rikoksina, jos päästöt on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudella (recklessly) tai törkeällä huolimattomuudella. Common law -järjestelmän recklessness -tekotapa ei käsitteenä kuulu Suomen rikosoikeuden vastuuoppiin. Käsite recklessness sisältyi kuitenkin jo hyväksyttyyn puitepäättöseen, missä yhteydessä sen tulkittiin syyksiluettavuuden asteena asettuvan tahallisuuden ja törkeän huolimattomuuden välimaastoon. Voimassa olevan lainsäädännön voitaisiin siten tulkita kattavan jo nykyään kyseisen termin. Vain Common Law -järjestelmään kuuluvana terminä pittaamattomuus/recklessness on kuitenkin muiden oikeusjärjestelmien vastuuopin kannalta vieras ja siten ongelmallinen käsite.

EY-tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa C—308/06 on muun muassa kyse siitä, miten alusjäterikosdirektiivin (2005/35/EY)

nykyisessä 4 artiklassa olevat käsitteet ”piittaamattomuus” (recklessly) ja ”törkeä huolimattomuus” (serious negligence) tulisi tulkita suhteessa sekä Marpol 73/78 yleissopimuksessa että YK:n merioikeusyleissopimuksessa asetettuihin vaatimuksiin valtioiden toimenpiteistä aluksista peräisin olevien päästöjen yhteydessä. Asiassa on samalla kyse siitä, loukataanko ilmaisun ”törkeä huolimattomuus” käytöllä oikeusvarmuuden periaatetta. Tuleva tuomio olisi otettava huomioon ennen kuin lopullista kantaa muodostetaan voimassa olevan lainsäädännön suhteesta ehdotukseen.

Kumotun alusjäterikospuitepäätöksen 7 artiklan 1 momentin e kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat ulottaa lainkäyttövaltaansa vain sellaisiin oikeushenkilöihin, joiden sääntömääräinen kotipaikka on niiden alueella. Esityksessä ei sitä vastoin oikeushenkilöiden rangaistusvastuun osalta vaadita, että niiden sääntömääräisen kotipaikan olisi oltava jäsenvaltion alueella, vaan jäsenvaltioiden olisi ulotettava lainkäyttövaltaansa kaikkiin oikeushenkilöihin, riippumatta niiden sääntömääräisen kotipaikan sijainnista. Rikoslain 1 luvun 9 §:n mukaan myös oikeushenkilön rangaistusvastuu määräytyy Suomen lain mukaan, mikäli rikokseen kyseisen luvun mukaan sovelletaan Suomen lakia. Kuten yllä on todettu, rikoslakia ei nykyisin lähtökohtaisesti voida soveltaa ulkomaisella aluksella Suomen alumeren tai talousvyöhykkeen ulkopuolella tehtyihin rikoksiin lukuun ottamatta tilanteita, joissa rikoksella on rikoslain 1 luvussa mainittu liittymäkohta Suomeen (Suomeen kohdistunut rikos, suomalaisen kohdistunut rikos tai suomalaisen tekemä rikos). Jos rikokseen sovelletaan näiden liittymäkohtien nojalla Suomen lakia, myös oikeushenkilö voi rikoslain 1 luvun 9 §:n mukaan joutua vastuuseen. Suomen lainkäyttövalta voidaan siten voimassa olevan lain mukaan ulottaa oikeushenkilöihin vain laissa säädettyin rajoituksin.

Ehdotuksen 4 artiklan 2 kohta koskien yllytystä ja avunantoa viittaa nykyisessä muodossaan myös tuottamuksellisiin rikoksiin, mikä on vastoin rikoslain yleisen osan periaatteita (5 luvun 5 ja 6 §), joiden mukaan yllytys ja osallisuus vain tahallisiin rikoksiin on rangaistavaa.

Alusjätelain 2a luku koskee hallinnollisen öljypäästömaksun määräämistä sisäisillä aluevesillä, aluemerellä tai Suomen talousvyöhykkeellä tehtyjen öljypäästöjen johdosta. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen alumeren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa. Öljypäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä. Samanlaisia öljypäästömaksujärjestelmiä on myös olemassa mm. Ruotsissa ja Saksassa.

Öljypäästömaksujärjestelmä on tehokas hallinnollinen keino, joka sovelletaan rinnakkain rikosoikeudellisen järjestelmän kanssa. Rikosoikeudellinen järjestelmä on kuitenkin ensisijainen suhteessa öljypäästömaksuun. Öljypäästömaksun määrääminen ei —toisin kuin rikosoikeudellinen vastuu— edellytä näyttöä teon tahallisuudesta tai tuottamuksellisuudesta, vaan sitä voidaan määrätä, vaikka kukaan ei ole rikosoikeudellisesti vastuussa öljypäästöstä ja esitutkinta sen vuoksi ei johda syytteen nostamiseen. Jos jo määrättyä öljypäästömaksua voidaan pitää riittävänä seuraamuksena, syyttäjä voi jättää syytteen nostamatta ja tuomioistuin rangaistukseen tuomitsematta. Jos kuitenkin syyte nostetaan ja luonnollinen tai oikeushenkilö, jolle on määrätty öljypäästömaksu, tuomitaan myöhemmin rikosoikeudelliseen rangaistukseen kyseisestä öljypäästöstä, öljypäästömaksun on poistettava.

Suomen öljypäästömaksujärjestelmä näyttäisi lähtökohtaisesti olevan sopusoinnussa ehdotuksen kanssa. Oikeushenkilöille voitaisiin ehdotuksen johdanto-osan mukaan määrätä myös ei-rikosoikeudellisia seuraamuksia. Ehdotuksen 5a artiklan 2 kohdan mukaan vaaditaan kuitenkin, että rikosoikeudellisia seuraamuksia on sovellettava jokaiseen luonnolliseen henkilöön, jonka tuomioistuin toteaa olevan vastuussa 4 artiklassa tarkoitettusta rikoksesta. Tämä kohta voidaan tulkita niin, että tuomioistuin ei voisi jättää rangaistukseen tuomitsematta luonnollista henkilöä, jolle on jo määrätty öljypäästömaksu samasta

teosta, mikä alusjätelain mukaan on mahdollista. Ehdotetun 5a artiklan 2 kohdan kaltaista määräystä ei sisälly aikaisempaan puitepäätökseen. Kumotun puitepäätöksen 2005/667/YOS 4 artiklan 2 kohdassa säädettiin, että vähäisissä tapauksissa, joissa suoritettu teko ei aiheuta veden laadun huononemista, jäsenvaltio voi säätää muunlaisista kuin rikosoikeudellisista seuraamuksista. Vastaavaa säännöstä ei sisälly direktiiviehdotukseen. Jatkovalmistelussa on selvítettävä, mitä komissio on tarkoittanut ehdotuksellaan ennen kuin voidaan muodostaa kantaa sen suhteesta voimassa olevaan lainsäädäntöön.

4 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 5 luvun 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulkua koskevat asiat kuuluvat valtakunnan toimivaltaan.

Öljypäästömaksusta on valmisteilla maakuntalaki. Ahvenanmaan valtuuskunta on katsonut, että öljypäästömaksuista määrääminen voisi kuulua Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan, mutta kysymys ratkeaa lopullisesti, kun Ahvenanmaan maakuntapäivien myöhemmin hyväksymä maakuntalaki on ollut Ahvenanmaan itsehallintolain 19 §:ssä tarkoitetun lainsäädäntövalvonnan kohteena.

5 Taloudelliset ja muut vaikutukset

Direktiiviehdotus ei aiheuta taloudellisia vaikutuksia. Rikosoikeudellisen toimivallan ulottamisesta myös alumeren ja talousvyöhykkeen ulkopuolelle voi kuitenkin seurata, että vaadittava laajempi valvonta aiheuttaa lisäkustannuksia. Aluksista peräisin olevien päästöjen väheneminen pienentäisi pitkällä tähtäimellä tuhojen jälkeisten ennallistamistoimien aiheuttamia kustannuksia.

6 Toimivaltaperuste

Direktiiviehdotuksen säännökset koskevat meriliikennettä. Tämän vuoksi oikeusperustana on Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohta. Tämä on so-

pusoinnussa sen kanssa, mitä EY-tuomioistuimien lausui tuomiossaan asiassa C—440/05.

7 Toissijaisuusperiaate

Valtioneuvosto pitää ehdotusta toissijaisuusperiaatteen mukaisena.

8 Toisten jäsenvaltioiden ja instituutioiden kannat

Useat jäsenvaltiot neuvoston aineellisen rikosoikeuden työryhmässä ovat kiinnittäneet huomiota siihen, että ehdotuksen rikostunnusmerkistössä viitataan vuoden 2005 alusjäterikosdirektiivin soveltamisala-artiklaan. Tämä aiheuttaa ongelmia rikosoikeudellisen toimivaltasäännösten kanssa, joihin ne eivät ole täysin yhteensopivia. Useat jäsenmaat ovat myös pitäneet rikostunnusmerkistössä olevaa syyksiluettavuutta koskevaa termiä ”recklessly” ongelmallisena.

Euroopan parlamentti ei ole vielä käsitellyt komission direktiiviehdotusta.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely ja käsittely EU:ssa

Ehdotus on käsitelty oikeus- ja sisäasiat -jaostossa (jaosto 7).

Komission muutosdirektiiviehdotusta on käsitelty neuvoston aineellisen rikosoikeuden työryhmässä 3.4.2008, 10—11.4.2008 ja 6—7.5.2008.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti ehdotettuun muutosdirektiiviin. Merellä tapahtuvilla ympäristörikoksilla voi olla vakavia, rajat ylittäviä vaikutuksia, joiden torjunnassa ja rankaisemisessa tarvitaan kansainvälistä yhteistyötä ja riittävän yhdenmukaista sääntelyä.

Valtioneuvosto on myös tyytyväinen siihen, että ehdotukseen ei ole sisälletty rikosoikeudellisten seuraamusten lajia ja tasoa koskevia säännöksiä. Ehdotuksessa on näin noudatettu EY-tuomioistuimen asiassa C—440/05 antamassaan tuomiossa asettamia rajoituksia.

Kumotussa alusjäterikospuitepäätöksessä (2005/667/YOS) oli oma rikosoikeudellisen lainkäyttövallan laajuutta koskeva 7 artikla, jonka 1 momentin f—g kohtien mukaan jäsenvaltioiden on ulotettava lainkäyttövaltansa myös alueensa ulkopuolella tai aavalla merellä tehtyyn rikokseen, mikäli alus on vapaaehtoisesti jäsenvaltion satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa ulkosatamassa. Tämä määritelmä vastaa YK:n merioikeusyleissopimuksen 218 artiklaa, joka sallii satamavaltion tutkintatoimet ja myös oikeudellisiin toimiin ryhtymisen silloin, kun satamaan tai rannikon edustalla sijaitsevaan ulkosatamaan poikenneelta ulkomaiselta alukselta on tapahtunut päästö valtion sisäisten aluevesien, aluemerен tai talousvyöhykkeen ulkopuolella. Edellytyksenä on se, että päästöt rikkovat sovellettavia toimivaltaisessa kansainvälisessä järjestössä tai yleisessä diplomaattikonferenssissa hyväksyttyjä kansainvälisiä sääntöjä ja säännöksiä.

Esityksessä ei ole erillistä rikosoikeudellista toimivaltaa koskevaa säännöstä, vaan siinä viitataan sen sijaan alusjäterikositähtäviin (2005/35/EY) soveltamisalaa koskevaan 3 artiklaan. Mainitun artiklan 1 momentin e kohdan mukaan kansallista rikoslakia tulisi soveltaa aavalla merellä ja minkä tahansa lipun alla (ei vain oman) purjehtivaan alukseen. Kyseisessä kohdassa ei vaadita, että aluksen tulee tällöin olla vapaaehtoisesti jäsenvaltion satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa ulkosatamassa.

Muutosdirektiiviesitys ei siis nykyisissä muodoissaan sisällä selviä rikosoikeudellista lainkäyttövaltaa koskevia säännöksiä, vaan ainoastaan maininta siitä, millä alueilla tapahtuvat aluksista peräisin olevat päästöt tulee säätää rangaistaviksi. Epäselvää on, voivatko kysymykset jäsenvaltioiden rikosoikeudellisesta lainkäyttövallasta ylipäänsä kuulua yhteisön lainsäätäjän toimivaltaan vai tulisiko niistä säätää niin sanotun III-pilarin alla. Vallitsevana kantana on ollut, ettei asia kuulu yhteisön toimivaltaan. EY-tuomioistuin on päätöksissään jättänyt kysymyksen avoimeksi (asia C—440/05 kohta 73). Rikosoikeudellista lainkäyttövaltaa koskeva kysymys olisi esityksen jatkovalmistelussa vielä tutkittava lähemmin sekä kansainvälisten sopimusten että yhteisön toimivallan kannalta.

Tuomio vireillä olevassa ns. Intertanko -tapauksessa toisi selvyyttä näihin kysymyksiin, varsinkin syyksiluettavuuden osalta. Lopullinen kanta näiden kysymysten suhteen voidaan siten muodostaa vasta tuomion jälkeen.

Ehdotuksen 4 artiklan 2 momentti yllytyksestä ja avunannosta tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan rajata esityksen jatkovalmistelussa koskemaan vain tahallisia rikoksia, koska se nykyisessä muodossaan viittaa myös tuottamuksellisiin rikoksiin, mikä on vastoin rikoslain yleisen osan periaatteita.