



Justitiedepartementet

Straffrättsenheten

Rambeslut om förstärkning av det straffrättsliga regelverket för bestraffning av föroreningar orsakade av fartyg – promemoria inför rådet för rättsliga och inrikes frågor den 19 november 2004

Bakgrund

- Någon enighet om rambeslutet kunde inte nås på RIF-rådet den 25-26 oktober 2004. Rambeslutet skall tas upp på nytt på RIF-rådet den 19 november. Som förutskickades vid EU-nämndens sammanträde den 12 november lämnas här skriftlig information.
- Bakgrunden till att denna fråga har tagits upp inom EU är bl.a. den allvarliga olyckan med oljetankern *Prestige* utanför Spaniens kust hösten 2002. Efter olyckan uppmanade bland annat Europeiska rådet medlemsstaterna i mars 2003 att anta bestämmelser om påföljder för fartygsförorening.
- Kommissionen presenterade förra våren förslag till dels ett *direktiv* och dels ett *rambeslut* beträffande föroreningar orsakade av fartyg.

Direktivet

- Den 14 juni 2004 träffade Transportrådet en politisk överenskommelse beträffande direktivet. Alla medlemsstater utom två står bakom den politiska överenskommelsen.
- Direktivet definierar vad som skall utgöra otillåtna utsläpp.
- Utsläpp av olja och andra skadliga ämnen regleras i en FN-konvention som kallas MARPOL. Genom direktivet har vad som skall anses utgöra överträdelser vidgats något i förhållande till MARPOL. I korthet innebär utvidgningen att det för alla utsläpp – även utsläpp till följd av skador på fartyget – skall räcka med vårdslöshet (inte som tidigare i vissa fall medveten vårdslöshet) för att någon skall kunna hållas ansvarig.

Rambeslutet

- Rambeslutet föreskriver att de överträdelser som anges i direktivet skall kriminaliseras samt anger vilka straff som skall följa på brotten.
- På främst fyra områden flyttar rambeslutet fram positionerna och utnyttjar de möjligheter havsrätten erbjuder att beivra oljeutsläpp.
 1. Alla utsläpp som sker avsiktligt, vårdslöst eller genom grov oaktsamhet skall kriminaliseras.
 2. Även utsläpp som skett på internationellt vatten skall beivras straffrättsligt.
 3. Den folkrättsliga begränsningen att använda fängelse vid otillåtna utsläpp som skett från utländska fartyg skall inte gälla för EU-stater beträffande utsläpp från fartyg flaggade i andra EU-stater.
 4. En harmonisering skall ske av maximnivåer för böter eller administrativa avgifter mot juridiska personer. Maximnivån för de allvarligaste fallen skall uppgå till minst ett belopp som ligger mellan 750 000 euro och 1 500 000 euro. Inget hindrar medlemsstaterna att ha ännu högre belopp i sin lagstiftning.
- Vid förhandlingarna har Sverige haft den positionen att man – för att in möjligaste mån kunna beivra oljeutsläpp – skall utnyttja alla möjligheter som havsrätten erbjuder. Sverige har också ställt sig bakom förslaget till maximnivåer för böter/avgifter mot juridiska personer.

Förhandlingsläget

- Tre stater motsätter sig rambeslutet. De tvistiga frågorna rör om det skall krävas medveten vårdslöshet eller bara vårdslöshet för ansvar, om man skall kunna använda fängelsestraff för utsläpp som sker från EU-flaggade fartyg och huruvida det skall sättas ett tak för hur höga sanktioner mot juridiska personer skall få vara.
- De tre staterna har lämnat ett motförslag. Motförslaget innebär
 1. att åtagandet att kriminalisera fartygsförorening görs frivilligt,
 2. att det fortfarande alltid skall krävas medveten vårdslöshet för ansvar,
 3. att det inte skall göras något undantag från ”fängelseförbudet” för EU-flaggade fartyg,
 4. att det skall sättas ett tak på 3 000 000 euro för böter/administrativa avgifter för juridiska personer som inte EU-staterna skall få överskrida.
- Ordförandeskapet har inte presenterat något nytt textförslag efter det förra RIF-rådet. Utgångspunkten är därför samma förslag som det inte gick att nå enighet om vid förra mötet.

Svensk position

- Godtas de motförslag som tre stater lagt fram skulle rambeslutets mervärde minska väsentligt.
- För Sverige som kuststat är fartygsförorening ett stort miljöproblem. Problemet är gränsöverskridande. En gemensam straffrättslig plattform är av stor betydelse för att kunna bekämpa denna typ av miljöbrottslighet. Att EU använder de möjligheter som folkrätten erbjuder är att flytta fram positionerna och ytterligare förstärka möjligheterna att beivra oljeutsläpp.
- Förslaget skall hindra miljöbrott och tar inte sikte på den seriösa sjöfartsnäringen.
- Sverige tillsammans med övriga medlemsstater – utom tre – står därför bakom det förslag ordförandeskapet lagt fram.
- För att kunna enas om en uppgörelse kan det finnas anledning att kompromissa i någon fråga. Det finns dock en stark uppslutning bakom ordförandeskapets förslag. Några väsentliga avsteg från förslaget är därför inte att vänta.