

Vergaderjaar 2003–2004

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 53**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2004

Naar aanleiding van het verzoek van de voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat (brief 04-07-VW) licht ik hierbij het standpunt van het kabinet toe aangaande het Voorstel voor een richtlijn inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, voor milieumisdrijven.

Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie neemt in de eerste plaats de geldende internationale lozingsvoorschriften ter voorkoming van verontreiniging door olie of chemicaliën van het mariene milieu door schepen op in gemeenschapsrecht en voorziet in nadere regels voor de handhaving, ook bij overtredingen begaan op volle zee. In de tweede plaats bepaalt dit voorstel dat overtredingen van de lozingsvoorschriften strafbare feiten zijn en geeft het richtsnoeren voor de op te leggen straffen. Hoewel de lidstaten deze strenge normen op mondiaal niveau zijn overeengekomen, is de naleving van de eisen volgens de Commissie voor verbetering vatbaar. Dit richtlijnvoorstel moet daarom meer dan voorheen in een afschrikkende en preventieve werking voorzien voor een keten van daarvoor verantwoordelijke personen die invloed kunnen uitoefenen op het al dan niet opzettelijk lozen van schadelijke stoffen vanaf schepen.

In het aangepaste voorstel van het Italiaanse voorzitterschap dat in juli 2003 verscheen, zijn alle rechtstreekse verwijzingen naar het strafrecht zoals te vinden in het oorspronkelijke voorstel verwijderd en wordt voorgesteld deze verwijzingen in een apart kaderbesluit (een derde-pijler-instrument) onder te brengen. Ook zonder de verwijzingen naar het strafrecht kan dit voorstel gezien worden als een extra instrument om naleving van de lozingsvoorschriften en handhaving daarvan – ook door de lidstaten – te verbeteren.

Nederland is akkoord gegaan met een splitsing tussen eerste-pijler-elementen (materiële normstelling) in een richtlijn en derde-pijler-elementen (dat wil zeggen strafrechtelijke aspecten) in een kaderbesluit. Daarbij zij in het algemeen opgemerkt dat onder uitzonderlijke en

welbepaalde omstandigheden een EG-besluit, dat – bij wijze van sluitstuk van de materiële normstelling – specifieke sanctieerbepalingen bevat, wel aanvaardbaar kan zijn. Gesteld dat zo'n situatie zich evenwel op enig moment voordoet, hetgeen hier niet het geval is, zal de Europese Commissie in het bijzonder wanneer het strafbepalingen betreft de noodzakelijkheid en proportionaliteit van een dergelijk voorstel moeten aantonen. Ook in het geval dat dit wordt aangetoond, betekent dit – net als bij kaderbesluiten – vanzelfsprekend nog niet dat de lidstaten voortaan uitsluitend strafrechtelijk moeten handhaven of dat de gemeenschaps-wetgever de hoogte van de strafrechtelijke sanctie exact kan voorschrijven. Voor de goede orde zij hier tot slot nog opgemerkt dat de Nederlandse regering zich vanzelfsprekend zal kanten tegen voorstellen die de toepassing van het opportunititeitsbeginsel dreigen aan te tasten.

Of de aanpak en vervolging van illegale lozingen op dit moment in veel lidstaten te wensen overlaat, kan ik niet overzien. Alle lidstaten zijn partij bij het MARPOL-verdrag en daarmee ook bij de bijlagen I en II van dat verdrag, die respectievelijk betrekking hebben op het voorkomen van vervuiling van de zee door olie en door chemicaliën. Dit verdrag vormt voor de aanpak van illegale lozingen een voldoende grondslag. De EU-regelgeving die thans in voorbereiding is, beoogt de reeds uit het verdrag voortvloeiende verplichtingen ten aanzien van de handhaving te harmoniseren en daarop een aanvulling te geven. In dat kader wil de EU het bijvoorbeeld mogelijk maken om ook anderen dan de kapitein of de reder aan te spreken die door doen of nalaten verantwoordelijk kunnen worden geacht voor vervuiling van de zee.

Het kabinet denkt een samenhangende aanpak van illegale lozingen in Europees verband te bevorderen door mee te werken aan de totstandkoming van de eerder genoemde Europese regelgeving.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs