



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.3.2008
KOM(2008) 134 endgültig

2008/0055 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe
und die Einführung von Sanktionen für Verstöße**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Gründe und Ziele des Vorschlags

Besorgt wegen zahlreicher Fälle rechtswidriger Schadstoffeinleitungen durch Schiffe ins Meer und nach mehreren schweren Öltankerunfällen unterbreitete die Kommission 2003 auf der Grundlage von Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft einen Vorschlag für eine Richtlinie „über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte“ und auf der Grundlage der Artikel 29, 31 und 34 Absatz 2 Buchstabe b des Vertrags über die Europäische Union einen Vorschlag für einen Rahmenbeschluss „zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe“. Der Richtlinienvorschlag sah vor, dass eine von Schiffen verursachte Verschmutzung als mit strafrechtlichen Sanktionen bedrohte Straftat einzustufen ist. Mit dem vorgeschlagenen Rahmenbeschluss sollte in erster Linie die Höhe der strafrechtlichen Sanktionen angeglichen werden.

Den Kommissionsvorschlägen zufolge sollten die Bestimmungen über Art (strafrechtliche Sanktionen) und Form der Sanktionen (Freiheitsstrafen oder Geldbußen) in das Gemeinschaftsinstrument und die Bestimmungen über die Höhe der strafrechtlichen Sanktionen in das zwischenstaatliche Instrument aufgenommen werden. Als über die Vorschläge verhandelt wurde, war die Aufteilung strafrechtlicher Fragen zwischen der ersten und der dritten Säule in den EU-Organen umstritten. Schließlich wurden die beiden Rechtsinstrumente 2005 wie folgt angenommen:

Die Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße enthält eine genaue Definition der Verstöße und schreibt vor, dass diese „Gegenstand wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen sind, die auch strafrechtliche oder verwaltungsrechtliche Sanktionen umfassen können“. Die Bestimmungen über Art, Form und Höhe der strafrechtlichen Sanktionen wurden in den gleichzeitig ausgearbeiteten Rahmenbeschluss 2005/667/JI aufgenommen.

Nachdem der Europäische Gerichtshof (EuGH) in seinem Urteil vom 13. September 2005 (Rechtssache C-176/03) entschieden hatte, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber unter bestimmten Bedingungen Maßnahmen in Bezug auf das Strafrecht ergreifen kann, beschloss die Kommission, ein Verfahren zur Nichtigkeitsklärung des Rahmenbeschlusses 2005/667/JI anzustrengen, da dieser auf der falschen Rechtsgrundlage angenommen worden sei (Rechtssache C-440/05).

Am 23. Oktober 2007 erklärte der EuGH den Rahmenbeschluss für nichtig und stellte fest, dass dessen Artikel zur Definition von Straftaten und über die Art der Sanktionen (Artikel 2, 3 und 5) auf der Grundlage von Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag hätten erlassen werden können und dass der Rahmenbeschluss gegen Artikel 47 EU-Vertrag verstößt, da er die der Gemeinschaft zugewiesenen Zuständigkeiten beeinträchtigt.

Nach der Nichtigkeitsklärung des Rahmenbeschlusses vom 23. Oktober 2007 muss die entstandene Rechtslücke in Bezug auf einen einheitlichen Ansatz für etwaige Sanktionen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Bestimmungen geschlossen werden, die auf der richtigen Rechtsgrundlage, nämlich Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag, angenommen werden.

Mit der Einführung eines Systems von Sanktionen soll den seltenen Fällen von Verschmutzung begegnet werden, in denen das Verhalten des Schiffsbetreibers als inakzeptabel anzusehen ist und mit strafrechtlichen Sanktionen geahndet werden muss. Umweltbewusste Schiffsbetreiber werden von diesem System profitieren, mit dem die wenigen Betreiber, die derzeit das Image der Schiffsindustrie schädigen, wirksam zur Verantwortung gezogen werden können.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind aus folgenden Gründen notwendig, um die volle Wirksamkeit der Gemeinschaftsregeln zur Sicherheit des Seeverkehrs zu gewährleisten:

- Bei Erlass des Rahmenbeschlusses 2005/667/JI sprachen sich die Mitgliedstaaten einhellig dafür aus, dass von Schiffen ausgehende Verschmutzungen als Straftaten betrachtet werden sollten, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind. Nach Nichtigerklärung des Rahmenbeschlusses durch den EuGH schlägt die Kommission vor, die Richtlinie ohne inhaltliche Änderungen dahingehend anzupassen, dass die oben erwähnte Bestimmung des Rahmenbeschlusses aufgenommen und somit eine wirksamere Durchführung ermöglicht wird (es gehört zu den Aufgaben des EuGH, für die Einhaltung und einheitliche Auslegung im Rahmen der ersten Säule erlassener Rechtsakte zu sorgen).
- Mit dem in der Richtlinie 2005/35/EG festgelegten Sanktionssystem wird das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) nur teilweise umgesetzt. Damit gewährleistet ist, dass die Sanktionen streng genug sind, um etwaige Umweltverschmutzer gemäß Artikel 4 Absatz 4 des MARPOL von Verstößen abzuhalten, muss die Abschreckungswirkung des Sanktionssystems verstärkt und an die potenziellen Täter ein eindeutiges und starkes Signal gesandt werden, damit sie geplante Straftaten unterlassen.¹ Außerdem können strafrechtliche Ermittlungen und Strafverfolgung sowie die justizielle Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten effizient und schlagkräftiger sein als verwaltungsrechtliche Maßnahmen.
- Einige Mitgliedstaaten, insbesondere Küstenstaaten, haben kürzlich ihr System strafrechtlicher Sanktionen verstärkt. Die von ihnen getroffenen umfassenden Präventivmaßnahmen, harte strafrechtliche Sanktionen sowie die Publizität, die die betreffenden Fälle erhielten, haben zu einer starken Verringerung rechtswidriger Einleitungen ins Meer beigetragen. Damit es in der Europäischen Gemeinschaft keine sicheren Zufluchtsorte für Straftäter gibt, ist es von größter Bedeutung, dass alle Mitgliedstaaten, - ganz gleich ob Flaggen-, Hafen- und/oder Küstenstaaten - denselben Ansatz verfolgen.

Allgemeiner Kontext

Die Bekämpfung der Umweltkriminalität ist ein zentrales Anliegen der Europäischen Union. Der Europäische Rat forderte auf seiner Tagung vom 15./16. Oktober 1999 in Tampere, dass Anstrengungen zur Festlegung gemeinsamer Definitionen von Straftaten und Sanktionen unternommen werden, die sich auf eine begrenzte Anzahl besonders wichtiger Bereiche wie die Umweltkriminalität konzentrieren sollten. Nachdem im November 2002 der Tanker Prestige gesunken war, erklärte der Europäische Rat auf seiner Tagung vom 12./13. Dezember

¹ Siehe auch Abschnitt 2.2 der Begründung zum ursprünglichen Kommissionsvorschlag vom März 2003: KOM(2003) 92 endgültig.

2002 in Kopenhagen, die Europäische Union sei fest entschlossen, alle Maßnahmen zu treffen, die erforderlich sind, um weitere Katastrophen zu verhindern. Der Rat begrüßte vor allem die Absicht der Kommission zu prüfen, ob weitere spezifische Maßnahmen, darunter auch Maßnahmen, die die Verantwortlichkeit betreffen, ergriffen werden müssen und welche Sanktionen angemessen sind. Auf der Tagung vom 19. Dezember 2002 nahm der Rat „Justiz und Inneres“ eine Erklärung an, in der er sich verpflichtete, alle ergänzenden Maßnahmen zu prüfen, mit denen der Umweltschutz, insbesondere auf See, durch das Strafrecht verstärkt werden kann.

Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Der Vorschlag stützt sich auf die Richtlinie 2005/35/EG und übernimmt die wesentlichen Inhalte des für nichtig erklärten Rahmenbeschlusses 2005/667/JI.

Vereinbarkeit mit anderen Maßnahmen und Zielen der Union

Die vorgeschlagene Richtlinie steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. Sie wurde namentlich im Einklang mit den in Kapitel VI der Charta verankerten justiziellen Rechten ausgearbeitet und dient dazu, gemäß Artikel 37 der Charta ein hohes Umweltschutzniveau in die Politiken der Union einzubeziehen und nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung sicherzustellen.

2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Anhörung von interessierten Kreisen

Die Anhörung von interessierten Kreisen wurde im vorliegenden Fall nicht für notwendig erachtet, da in diesen Vorschlag genau dieselben Bestimmungen aufgenommen wurden, die bereits der einstimmig vom Rat angenommene, inzwischen für nichtig erklärte Rahmenbeschluss enthielt. Mit Nichtigerklärung des Rahmenbeschlusses 2005/667/JI vom 23. Oktober 2005 durch den Europäischen Gerichtshof entstand außerdem in Bezug auf den einheitlichen Ansatz für etwaige Sanktionen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung eine Rechtslücke, die so rasch wie möglich geschlossen werden muss.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

Folgenabschätzung

Eine Folgenabschätzung wurde nicht für notwendig erachtet, da mit diesem Vorschlag lediglich Bestimmungen in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen werden, die - wie zuvor erwähnt - bereits der einstimmig vom Rat angenommene, inzwischen für nichtig erklärte Rahmenbeschluss 2005/667/JI enthielt.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

In der vorgeschlagenen Richtlinie werden Verstöße im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 2005/35/EG als Straftaten definiert.

Die Beihilfe und die Anstiftung zu solchen Taten sollten ebenfalls als Straftat eingestuft werden.

Straftaten sollten mit wirksamen, angemessenen und abschreckenden Sanktionen geahndet werden, die im Falle natürlicher Personen strafrechtlicher Natur sein müssen. Wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen sollten auch gegen juristische Personen verhängt werden, wenn diese als verantwortlich im Sinne der Richtlinie anzusehen sind.

Rechtsgrundlage

Die Bestimmungen dieser Richtlinie betreffen die Seeschifffahrt. Daher wurde Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag als Rechtsgrundlage gewählt.

Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die Meeresverschmutzung hat in der Regel Schäden mit grenzüberschreitenden Dimensionen zur Folge. Daher ist es wichtig, dass sich die Mitgliedstaaten darauf verständigen, welche Verstöße im Zusammenhang mit der Meeresverschmutzung Straftaten darstellen und dass diese Verstöße mit strafrechtlichen Sanktionen zu ahnden sind, zumindest wenn die Straftaten von natürlichen Personen begangen wurden. Unterschiedliche nationale Konzepte beeinträchtigen eine effiziente justizielle Zusammenarbeit und ermöglichen es Straftätern, sich der Strafverfolgung zu entziehen.

Da die Meeresverschmutzung häufig grenzüberschreitende Auswirkungen hat und die Täter grenzübergreifend agieren, würde das Problem durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein nicht wirksam gelöst.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Eine Mindestnorm für die Tatbestandsmerkmale von Umweltdelikten und das Erfordernis strafrechtlicher Sanktionen für natürliche Personen müssen auf Gemeinschaftsebene festgelegt werden. Damit wird gewährleistet sein, dass Verschmutzungsdelikte durch Schiffe in allen Mitgliedstaaten in ähnlicher Weise geahndet werden und sich die Straftäter innerhalb der EU nicht der Strafverfolgung entziehen können.

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie wird die Einstufung der Handlungen, die in jedem Fall als Straftaten anzusehen sind, lediglich bis zu einem Mindestmaß harmonisiert; es wird nur allgemein festgelegt, dass strafrechtliche Sanktionen gegen natürliche Personen zu verhängen

sind. Die Entscheidung darüber, ob strafrechtliche Sanktionen auch auf juristische Personen anwendbar sind, bleibt den Mitgliedstaaten überlassen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die gewählte Maßnahme ist eine Richtlinie, die den Mitgliedstaaten bei der Durchführung, einschließlich der Festlegung der Arten und der Höhe der Sanktionen, breiten Spielraum lässt. Nur eine Mindestnorm wird festgelegt. Es steht den Mitgliedstaaten frei, strengere Maßnahmen beizubehalten oder zu ergreifen und beispielsweise weitere Straftaten zu bestimmen oder auch für juristische Personen strafrechtliche Sanktionen einzuführen. Dies geht eindeutig aus Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 2005/35/EG hervor.

Die Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht ist mit keiner wesentlichen finanziellen oder administrativen Belastung verbunden, da alle Mitgliedstaaten bereits über die erforderlichen strafrechtlichen und gerichtlichen Strukturen verfügen.

Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Die geltende Richtlinie 2005/35/EG muss mit dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-440/05 in Einklang gebracht werden. Eine Richtlinie kann nur durch eine Änderungsrichtlinie geändert werden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

Entsprechungstabelle

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Einzel Erläuterung zum Vorschlag

1. Straftaten

Die Mitgliedstaaten müssen vorschreiben, dass von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 2005/35/EG in einem der in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2005/35/EG genannten Gebiete als Straftaten betrachtet werden, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind. Die Definition einer „Straftat“ entspricht Artikel 2 des für nichtig erklärten Rahmenbeschlusses 2005/667/JI.

2. Verantwortlichkeit juristischer Personen

Wie in dem für nichtig erklärten Rahmenbeschluss vorgesehen, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass juristische Personen zur Verantwortung gezogen werden können, wenn bestimmte Personen, die in ihrem Namen handeln, Straftaten zu ihren Gunsten begangen haben oder wenn mangelnde Überwachung oder Kontrolle diesen Personen ermöglicht hat, Straftaten zu begehen.

3. Sanktionen

Die Sanktionen, die wegen Verschmutzungsdelikten durch Schiffe gegen natürliche oder juristische Personen verhängt werden, müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten für Straftaten im Sinne des neuen Artikels 4 vorsehen, dass die gegen natürliche Personen verhängten Sanktionen strafrechtlicher Natur sind. Im Falle juristischer Personen wird nicht präzisiert, ob strafrechtliche oder nichtstrafrechtliche Sanktionen zu verhängen sind. Daher sind Mitgliedstaaten, die im innerstaatlichen Recht die strafrechtliche Verantwortlichkeit juristischer Personen nicht anerkennen, nicht verpflichtet, ihr nationales System zu ändern.

4. Umsetzungsfrist

Da Artikel 1 weitgehend dieselben Inhalte abdeckt wie die Artikel 2, 3 und 5 des für nichtig erklärten Rahmenbeschlusses 2005/667/JI, beträgt die Frist für die Umsetzung durch die Mitgliedstaaten sechs Monate. Die Umsetzungsfrist für den Rahmenbeschluss endete am 12. Januar 2007, so dass die Mitgliedstaaten bereits einen Großteil der zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Arbeiten geleistet haben dürften.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe
und die Einführung von Sanktionen für Verstöße**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission²,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments³,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße⁶ und dieser Änderungsrichtlinie sollen die Definition der von natürlichen oder juristischen Personen begangenen Straftaten im Zusammenhang mit der Verschmutzung durch Schiffe sowie der Umfang der Verantwortlichkeit dieser Personen und der strafrechtliche Charakter der Sanktionen angeglichen werden, die wegen solcher Straftaten gegen natürliche Personen verhängt werden können.
- (2) Am 23. Oktober 2007 erklärte der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften⁷ den Rahmenbeschluss 2005/667/JI des Rates vom 12. Juli 2005 zur Verstärkung des strafrechtlichen Rahmens zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe⁸ für

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11.

⁷ Siehe Rechtssache C-440/05 *Kommission gegen Rat*, noch nicht in der Sammlung der Rechtsprechung des Gerichtshofes veröffentlicht.

⁸ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 164.

nichtig, der zuvor die Richtlinie 2005/35/EG durch strafrechtliche Maßnahmen ergänzt hatte. Diese Änderungsrichtlinie schließt die nach dem Urteil entstandene Rechtslücke.

- (3) Strafrechtliche Sanktionen, in denen eine gesellschaftliche Missbilligung anderer Art als in verwaltungsrechtlichen Sanktionen zum Ausdruck kommt, gewährleisten eine bessere Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Schiffe.
- (4) Gemeinsame Regeln für strafrechtliche Sanktionen ermöglichen effizientere Ermittlungen und Amtshilfeverfahren in den Mitgliedstaaten und im Rahmen ihrer Zusammenarbeit.
- (5) Wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen sollten gemeinschaftsweit auch auf juristische Personen anwendbar sein, da Verschmutzungsdelikte durch Schiffe häufig im Interesse oder zum Vorteil juristischer Personen begangen werden.
- (6) Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission über die Umsetzung dieser Richtlinie unterrichten, damit sie deren Wirkung bewerten kann.
- (7) Da die Ziele dieser Richtlinie auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und sich wegen der grenzüberschreitenden Schäden, die sich aus den betreffenden Verhaltensweisen ergeben können, besser auf der Ebene der Gemeinschaft erreichen lassen, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (8) Diese Richtlinie steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die in Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union und in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt sind.
- (9) Die Richtlinie 2005/35/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2005/35/EG wird wie folgt geändert:

- (1) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte“.
- (2) In Artikel 5 Absätze 1 und 2 wird das Wort „Verstöße“ durch das Wort „Straftaten“ ersetzt; in Artikel 6 Absatz 2 werden die Worte „einen Verstoß“ durch die Worte „eine Straftat“ ersetzt; in Artikel 7 Absatz 2 werden die Worte „einen Verstoß begangen hat, der“ durch die Worte „eine Straftat begangen hat, die“ ersetzt.

(3) Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Straftaten

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass von Schiffen ausgehende Einleitungen von Schadstoffen in einem der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Gebiete als Straftaten betrachtet werden, wenn sie auf Vorsätzlichkeit, Leichtfertigkeit oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind.
2. Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Beihilfe oder die Anstiftung zu einer Straftat nach Artikel 1 strafrechtlich geahndet wird.“

(4) Nach Artikel 5 wird folgender Artikel 5a eingefügt:

„Sanktionen gegen natürliche Personen

1. Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Straftaten nach Artikel 4 mit wirksamen, angemessenen und abschreckenden strafrechtlichen Sanktionen bedroht sind.
2. Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten strafrechtlichen Sanktionen auf alle Personen anwendbar sind, die sich laut Gericht einer Straftat im Sinne von Artikel 4 schuldig gemacht haben.“

(5) Nach Artikel 5a wird folgender Artikel 5b eingefügt:

„Verantwortlichkeit juristischer Personen

1. Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass eine juristische Person für eine Straftat nach Artikel 4 verantwortlich gemacht werden kann, die zu ihren Gunsten von einer natürlichen Person begangen wurde, die entweder allein oder als Teil eines Organs der juristischen Person gehandelt hat und eine Führungsposition innerhalb der juristischen Person innehat aufgrund
 - a) einer Befugnis zur Vertretung der juristischen Person oder
 - b) einer Befugnis, Entscheidungen im Namen der juristischen Person zu treffen, oder
 - c) einer Kontrollbefugnis innerhalb der juristischen Person.
2. Neben den in Absatz 1 vorgesehenen Fällen ergreift jeder Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass eine juristische Person verantwortlich gemacht werden kann, wenn mangelnde Überwachung oder Kontrolle seitens einer in Absatz 1 genannten natürlichen Person die Begehung einer Straftat nach Artikel 4 zugunsten der juristischen Person durch eine ihr unterstellte natürliche Person ermöglicht hat.

3. Die Verantwortlichkeit der juristischen Person nach den Absätzen 1 und 2 schließt die strafrechtliche Verfolgung natürlicher Personen als Täter, Anstifter oder Gehilfen bei einer Straftat nach Artikel 4 nicht aus.“

(6) Nach Artikel 5b wird folgender Artikel 5c eingefügt:

„Sanktionen gegen juristische Personen

1. Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass gegen eine im Sinne von Artikel 5b Absätze 1 und 2 verantwortliche juristische Person wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden können.
2. Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten Sanktionen auf alle juristischen Personen anwendbar sind, die sich laut Gericht einer Straftat im Sinne von Artikel 4 schuldig gemacht haben.“

(7) Artikel 8 wird gestrichen.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens sechs Monate nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*