

EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

Sesijas dokuments

A6-0100/2009

25.2.2009

*****III ZIŅOJUMS**

par Samierināšanas komitejas apstiprināto kopīgo dokumentu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009 – 2005/0239(COD))

Eiropas Parlamenta delegācija Samierināšanas komitejā

Delegācijas vadītāja: *Rodi Kratsa-Tsagaropoulou*
Referents: *Dirk Sterckx*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

- * Apspriežu procedūra
nodoto balsu vairākums
- **I Sadarbības procedūra (pirmais lasījums)
nodoto balsu vairākums
- **II Sadarbības procedūra (otrais lasījums)
nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo
nostāju
- *** Piekrišanas procedūra
Parlamenta deputātu vairākums, izņemot gadījumus, kas minēti
EK līguma 105.,107.,161.un 300. pantā un ES līguma 7. pantā
- ***I Koplēmuma procedūra (pirmais lasījums)
nodoto balsu vairākums
- ***II Koplēmuma procedūra (otrais lasījums)
nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo
nostāju
- ***III Koplēmuma procedūra (trešais lasījums)
nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopīgo projektu

(Norādīto procedūru izvēlas atkarībā no Komisijas ierosinātā juridiskā pamata)

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	6
PROCEDŪRA	11

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par Samierināšanas komitejas apstiprināto kopīgo dokumentu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009 – 2005/0239(COD))

(Koplēmuma procedūra: trešais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā kopīgo dokumentu, ko apstiprinājusi Samierināšanas komiteja, (PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009),
 - ņemot vērā Parlamenta nostāju pirmajā lasījumā¹ attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2005)0589),
 - ņemot vērā tā nostāju otrajā lasījumā² attiecībā uz Padomes kopējo nostāju³,
 - ņemot vērā Komisijas sniegto atzinumu par Parlamenta grozījumiem kopējā nostājā (COM(2008)0829),
 - ņemot vērā EK līguma 251. panta 5. punktu,
 - ņemot vērā Reglamenta 65. pantu,
 - ņemot vērā ziņojumu, ko sagatavojusi Parlamenta delegācija Samierināšanas komitejā (A6-(0100/2009),
1. apstiprina kopīgo dokumentu;
 2. uzdod priekšsēdētājam parakstīt aktu kopā ar Padomes priekšsēdētāju saskaņā ar EK līguma 254. panta 1. punktu;
 3. uzdod ģenerālsekretāram parakstīt aktu pēc tam, kad ir notikusi pārbaude, vai ir ievērotas visas procedūras, un pēc saskaņošanas ar Padomes ģenerālsekretāru nodrošināt, lai to publicētu „Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī”;
 4. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo normatīvo rezolūciju Padomei un Komisijai.

¹ OV C 74 E, 20.3.2008., 533. lpp.

² Pieņemtie teksti, 24.9.2008., P6_TA(2008)0443.

³ OV C 184 E, 22.7.2008., 1. lpp.

PASKAIDROJUMS

I. Priekšvēsture

I.1. Trešā tiesību aktu pakete jūrniecības jomā

Trešo tiesību aktu paketi jūrniecības jomā (pazīstama arī kā *Erika III* pakete) Komisija ierosināja 2005. gada nogalē. Šī tiesību aktu pakete uzskatāma par turpinājumu *Erika I* un *Erika II* tiesību aktu paketēm, kuras tika sagatavotas pēc tankkuģa „*Erika*” katastrofas pie Francijas krastiem 1999. gadā. Viens no jaunās paketes tapšanas iemesliem bija arī Eiropas Parlamenta 2004. gada 21. aprīļa rezolūcija, ko izstrādāja Pagaidu komiteja kuģošanas drošības uzlabošanai (MARE). Šo komiteju izveidoja pēc tankkuģa „*Prestige*” avārijas 2002. gadā.

Trešās jūrniecības tiesību aktu paketes galvenais mērķis ir vēl vairāk nostiprināt jau spēkā esošos ES noteikumus attiecībā uz drošību un transponēt Kopienas tiesību aktos svarīgākos starptautiskos instrumentus. Paketē apvienoto septiņu atsevišķo priekšlikumu mērķi ir novērst negadījumus (uzlabojot ar Eiropas valstu karogu reģistrēto kuģu kvalitāti, pārskatot tiesību aktus par ostas valsts kontroli un kuģu satiksmes uzraudzību, kā arī uzlabojot noteikumus, kas saistīti ar klasificēšanas sabiedrībām) un nodrošināt efektīvu rīcību situācijā, ja negadījums tomēr noticis (izstrādājot saskaņotu sistēmu negadījumu izmeklēšanai, ieviešot noteikumus par kompensācijām pasažieriem pēc negadījumiem un ieviešot noteikumus par kuģu īpašnieku atbildību apvienojumā ar obligātās apdrošināšanas sistēmu).

I.2. Šis priekšlikums

Priekšlikumu Direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, Komisija pieņēma 2005. gada 23. novembrī. Tās mērķis ir atspoguļot tehnoloģisko attīstību kuģu uzraudzības jomā un uzlabot procedūras par kuģu uzņemšanu „patvēruma vietās”. Jo īpaši otrais jautājums ir bijis viena no Parlamenta prioritātēm jau ilgāku laiku. Pieredzētās katastrofas un katastrofu situācijas pierāda, ka bieži vien daudz laika tiek zaudēts tāpēc, ka nav skaidrs, kas ir atbildīgs par katru atsevišķo darbību, vai tāpēc, ka kompetentajām iestādēm, lai pieņemtu lēmumu, ir jāuzaicina ekspertu grupa, kura nereti ir īpaši jāizveido šādai situācijai. MARE komitejas sagatavotajā rezolūcijā Parlaments tāpēc ierosināja izveidot neatkarīgas iestādes, kam ir gan pilnvaras, gan zināšanas, lai pieņemtu saistošus lēmumus par patvēruma vietu.

II. Likumdošanas kārtība pirms samierināšanas procedūras

II.1. Trešā tiesību aktu pakete jūrniecības jomā pirmajā un otrajā lasījumā

Tiesību aktu paketi jūrniecības jomā Parlaments vienmēr uzskatījis par vienotu veselumu, tāpēc atsevišķie dokumenti arvien aplūkoti savstarpējā saistībā. Septiņus priekšlikumus pirmajā lasījumā izskatīja 2007. gada martā un aprīlī. Padomes 2007. gada jūnija un novembra sanāksmēs izdevās panākt politisku vienošanos par sešiem no astoņiem priekšlikumiem (vienu dokumentu sadalīja direktīvā un regulā). Attiecībā uz diviem priekšlikumiem (par karoga valstīm noteiktajām prasībām un par civiltiesisko atbildību) vienošanos panākt neizdevās, jo dalībvalstis atteicās šādus tiesību aktus pieņemt ES līmenī.

Neveiksmīgs bija arī mēģinājums panākt vienošanos par šiem jautājumiem 2008. gada aprīlī.

Dalībvalstis centās panākt, lai Parlaments turpina likumdošanas procesu attiecībā uz sešiem tiesību aktiem un iesniedza kopējās nostājas. Visbeidzot Parlaments piekrita šādai nostājai, lai nodrošinātu virzību uz priekšu.

Tomēr pēc kopējo nostāju iesniegšanas 2008. gada jūnijā Parlaments turpināja pieprasīt Padomei, lai tiktu panākts progress arī attiecībā uz diviem atlikušajiem tiesību aktiem (pazīstami kā „divi trūkstošie”). To varēja paveikt, šo divu tiesību aktu svarīgāko saturu ar grozījumu palīdzību iekļaujot vairākos atbalstītajos paketes tiesību aktos.

Vienlaikus neveiksmīgi turpinājās sarunas par sešiem tiesību aktiem otrajā lasījumā. Stāvoklis ar „diviem trūkstošajiem” tiesību aktiem un arī grūtības sarunās par citiem paketes dokumentiem beigu beigās neļāva panākt otrā lasījuma vienošanos ne par vienu no šiem tiesību aktiem. Parlaments plenārsēdē nolēma atjaunot gan visus dokumentu pirmā lasījuma grozījumus, gan tos grozījumus, ar kuriem citos tiesību aktos iestrādā „divu trūkstošo” svarīgāko saturu. Tā rezultātā uz šiem sešiem tiesību aktiem attiecināja samierināšanas procedūru.

II.2. Šis priekšlikums pirmajā un otrajā lasījumā

Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā priekšlikumu atbalstīja pilnībā un ierosināja tikai dažus precizējumus un uzsvarus. Tie attiecās uz šādiem jautājumiem:

- ekspertu neatkarība un par briesmu situācijā nonākušu kuģu uzņemšanu atbildīgo iestāžu uzdevumi;
- Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) vadlīniju ieviešana attiecībā uz taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījumā;
- prasība patvēruma vietā uzņemt arī tādus kuģus, kuri nav apdrošināti;
- informācija, kāda kravas nosūtītājam saskaņā ar tā atbildību jāsniedz par ikvienu kuģi, kurš ienāk kādā Eiropas ostā;
- kompensācija par ostām un patvēruma vietām nodarīto kaitējumu;
- konfidencialitātes prasības attiecībā uz satiksmes informāciju.

Parlaments aicināja nodrošināt lielāku elastību jautājumā par zvejas kuģu aprīkošanu ar identifikācijas sistēmām un ierosināja ar tām neapņemt kuģus, kas īsāki par 24 metriem.

Tā kā Padome vispārējās pamatnostādnes bija pieņēmusi jau vairākus mēnešus pirms Parlamenta pirmā lasījuma un pat negatavojās izskatīt Parlamenta precizējumus un grozījumus, turklāt atteicās arī no vairākiem Komisijas ierosinājumiem, referents ieteica otrajā lasījumā gandrīz pilnībā atgriezties pie Parlamenta nostājas pirmajā lasījumā. Ievērojamus panākumus izdevās panākt otrā lasījuma sarunu gaitā, atrisinot lielāko daļu problēmu. Tas jo īpaši attiecas uz visiem jautājumiem par iestādi, kura pieņems lēmumus par briesmu situācijā nonākušu kuģu uzņemšanu.

Pēc tam uz tiesību aktiem attiecināja samierināšanas procedūru, jo vienošanās nebija panākta par pavisam nedaudziem jautājumiem un ar vairākiem grozījumiem esošajos tiesību aktos bija iekļautas gan atsauces uz „diviem trūkstošajiem” dokumentiem, gan arī to svarīgākais saturs.

III. Samierināšana

III.1. Trešā tiesību aktu pakete jūrniecības jomā samierināšanas procedūrā

Pēc 2008. gada 24. septembra balsojuma par otro lasījumu un ņemot vērā politisko gribu panākt samierināšanu vēl Francijas prezidentūras laikā, ļoti ātri izdevās izveidot Parlamenta delegāciju Samierināšanas komitejā (2008. gada 7. oktobrī).

Turklāt beidzot rezultātus sāka dot Parlamenta prasība Padomei panākt vienošanos arī par „diviem trūkstošajiem” tiesību aktiem. Par tiem vienošanos izdevās panākt 2008. gada 9. oktobrī pēc tam, kad neoficiālā Padomes sanāksmē par šiem jautājumiem piedalījās arī Transporta un tūrisma komitejas priekšsēdētājs *P. Costa*.

Parlaments un Padome sarīkoja divas dialoga (4. novembrī un 2. decembrī) un vienu neoficiālu sanāksmi par pašiem pretrunīgākajiem jautājumiem, lai 8. decembrī varētu izveidot Samierināšanas komiteju un ar tās palīdzību sarunas beidzot pabeigt. Papildus sarunu grupas sanāksmēm Parlamenta delegācija tikās divas reizes (5. novembrī un 3. decembrī), turklāt tiesību aktu paketes lielā apjoma dēļ sarunās piedalījās arī Transporta un tūrisma komitejas koordinatori.

Vienošanās par atlikušajiem neizlemtajiem jautājumiem pašā sarežģītākajā tiesību aktā (*P. Costa* sagatavotajā) izdevās panākt 8. decembrī. Tās pašas dienas vakarā Parlaments arī iesniedza prezidentūrai vēstuli, kurā apliecināja savu gatavību ātri panākt vienošanos otrajā lasījumā par „diviem trūkstošajiem” tiesību aktiem, tādējādi ļaujot Padomei pieņemt divas kopējās nostājas tās sanāksmē 9. decembrī.

Samierināšanas komitejā Padomi pārstāvēja amatā esošais Padomes priekšsēdētājs un Francijas valsts sekretārs transporta lietās *D. Bussereau*. Komisiju pārstāvēja priekšsēdētāja vietnieks *A. Tajani*. Tas vēlreiz apliecinā, ka ļoti grūtu sarunu gadījumā vienošanos ir vieglāk panākt, ja tiek iesaistītas augstākā politiskā līmeņa amatpersonas un sarunas norit ļoti dinamiski.

Kopējais samierināšanas procedūras rezultāts Parlamentam ir ļoti labvēlīgs. Izdevās panākt vienošanos ne tikai par „diviem trūkstošajiem” tiesību aktiem, bet tika ieviesti daudzi uzlabojumi arī dokumentos, uz kuriem bija attiecināta samierināšanas procedūra. Par to galvenokārt jāpateicas deputātu solidaritātei, kuri neļāva vienoties par atsevišķiem tiesību aktiem, ja netiks panākta vienošanās par paketi kopumā.

Tomēr īpašā situācija saistībā ar tiesību aktu paketi jūrniecības jomā apliecināja, ka nav labākais risinājums, ja tā pati prezidentūra ir atbildīga gan par otrā, gan trešā lasījuma sarunām. Šķiet, ka prezidentūrai Pastāvīgo pārstāvju komitejā bija ļoti grūti pārliecināt dalībvalstis, ka nepieciešami vēl papildu pūliņi vienošanās panākšanai, jo psiholoģiski šķita, ka sarunas tāpat jau pārāk ievilkušās. Ja Parlamentā līdz ar samierināšanas procedūru sākās pilnīgi jauns posms, tad Padomē tās pašas prezidentūras vadībā šo procedūru uzskatīja vien par esošā posma turpinājumu.

III.1.Šis priekšlikums samierināšanas procedūrā

Pēc otrajā lasījumā sarunām neatrisināti palika tikai trīs jautājumi:

- kompensācijas par iespējamo kaitējumu ostām gadījumos, kad tās zaudē lēmumu pieņemšanas pilnvaras par briesmu situācijā nonākuša kuģa uzņemšanu vai neuzņemšanu, jo šādus neatkarīgus lēmumus pieņem īpaša iestāde;
- taisnīga attieksme pret negadījumā nonākušiem jūrniekiem gadījumos, ja briesmu situācijā nonākuša kuģa apkalpe lūdz nekavējošu palīdzību neatkarīgi no tā, kādas valsts teritoriālajos ūdeņos kuģis atrodas; un
- bunkura degvielas apjoms, kas nav jādeklarē.

Šos jautājumus varētu atrisināt divās dialoga sanāksmēs 2008. gada 4. novembrī un 2. decembrī.

IV. Panāktās vienošanās galvenie aspekti

- **Neatkarīgas kompetentās iestādes norīkošana**
Parlamentam veiksmīgi izdevās pārliecināt Padomi, ka būtu precīzāk jānosaka tā iestāde, kurai katastrofas gadījumā būs jāpieņem lēmumi. Referents nevēlas panākt, lai dalībvalstis pilnībā atsakās no pašreizējās iekšējās struktūras, taču gribētu nodrošināt, lai kompetentajām iestādēm būtu nepieciešamās neatkarīgās specializētās zināšanas kuģošanas jomā, un tās spētu neatkarīgi lemt, kāda būtu pareizākā rīcība, lai izvairītos no katastrofas vai arī panāktu, ka tās sekas ir iespējami nelielas. Tāpēc ir ļoti svarīgi, lai iestādes savus pienākumus pildītu pastāvīgi.
- **Apzīmējums „kuģis, kam vajadzīga palīdzība” pretstatā apzīmējumam „kuģis, kas atrodas briesmu situācijā”**
Komisija ir izmantojusi apzīmējumu „kuģis, kas atrodas briesmu situācijā”, un to atbalsta arī Parlaments. Baltoties uz SJO vadlīnijām par tādu kuģu uzņemšanu, kam vajadzīga palīdzība, Padome izmantojusi apzīmējumu „kuģis, kam vajadzīga palīdzība”. Referents var piekrist Padomes nostājai, taču nav apmierināts ar Padomes definīciju, kurā šķietami nav ņemts vērā cilvēku dzīvības svarīgums brīžos, kad kuģim radušās problēmas. Tāpēc tika precizēta saikne ar Starptautisko konvenciju par meklēšanu un glābšanu uz jūras 1979 (SAR).
- **Taisnīga attieksme pret kuģu kapteiņiem un apkalpi negadījumā uz jūras**
Pēc pārrunām par dažādām juridiskām iespējām tika rasts risinājums, kā tiesību aktā iekļaut SJO pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret negadījumā nonākušiem jūrniekiem. Apsvērumā uzvērts, cik kuģošanas drošībai ir svarīga taisnīga attieksme pret negadījumā nonākušiem jūrniekiem, savukārt attiecīgajā pantā pieprasīts, lai dalībvalstis ņemtu vērā SJO pamatnostādņu noteikumus saistībā ar šo jautājumu.
- **Sekas, ja nav apdrošināšanas polises vai finanšu garantiju**
Tika precizēts, ka attiecīgas apdrošināšanas polises neesamība nevar tikt uzskatīta par pietiekamu iemeslu, lai atteiktos uzņemt kuģi, kas atrodas briesmu situācijā. Tā kā ir panākta politiska vienošanās par priekšlikumu attiecībā uz civiltiesisko atbildību (viens no „diviem trūkstošajiem” tiesību aktiem), tekstā atkal var atjaunot atsauci uz to.
- **Kompensāciju sistēma kuģu patvēruma vietām un ostām**
Īpašos gadījumos kuģa uzņemšana ostai var radīt bojājumus un zaudējumus, kurus nevar segt, izmantojot pastāvošos fondus vai konvencijas. Parlaments aizvadītajos gados vairākkārt aicinājis izstrādāt kompensāciju sistēmu šādiem gadījumiem, kas varētu palīdzēt mazināt ostu nevēlēšanos sniegt kuģiem patvērumu. Tomēr, tā kā šāda sistēma Padomei nav pieņemama, tika rasts kompromiss, saskaņā ar kuru Komisiju

līdz līdz 2011. gada beigām sagatavot ziņojumu, kurā noskaidrot un ierosināt dažādas politiska risinājuma iespējas.

- **Bunkura degviela**
Arī attiecībā uz šo jautājumu panākts kompromiss, proti, būs jāinformē par visiem gadījumiem, kad bunkura degviela ir uz kuģa, kura bruto tilpība pārsniedz 1000 tonnu.
- **Automātisko identifikācijas sistēmu (AIS) uzstādīšana uz zvejas kuģiem**
Parlaments atbalstīja Padomes viedokli, ka ar AIS būtu jāaprīko arī mazie zvejas kuģi, kuru garums pārsniedz 15 metru. AIS nepārprotami dos labumu arī mazajiem zvejas kuģiem, jo šīs kategorijas kuģi bieži iekļūst negadījumos ar letālām sekām.

V. Secinājumi

Ņemot vērā, ka panāktā vienošanās ir daudz plašāka, nekā tas bija iespējams agrākos procedūras posmos, delegācija iesaka Parlamentam trešajā lasījumā apstiprināt kopīgo dokumentu.

Apstiprinot šo dokumentu, Parlaments būs izveidojis vēl vienu elementu tiesiskajā regulējumā, kāds nepieciešams, lai nepieļautu tādu nopietnu jūras katastrofu atkārtanos, kādas tika pieredzētas kuģu „Erika” un „Prestige” gadījumā. Laiks ir izšķirošs faktors, lai glābšanas operācija būtu sekmīga. Ar šo direktīvu dalībvalstīm tiks noteikts pienākums izstrādāt pilnvērtīgu „scenāriju” rīcībai jūras negadījuma laikā. Referents pauž cerību, ka dalībvalstis ar šīs direktīvas īstenošanu negaidīs līdz 2011. gadam. Turklāt direktīvā atspoguļots arī progress, kāds sasniegts attiecībā uz saskaņotu elektronisko datu apmaiņu un tāpēc būs iespējams turpināt pilnveidot un integrēt kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu.

PROCEDŪRA

Virsraksts	Samierināšanas komitejas apstiprinātais kopīgais dokuments Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu
Atsauces	PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009 – 2005/0239(COD)
Delegācijas vadītājs(-a): vadītāja(-as) vietnieks(-ce)	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Par jautājumu atbildīgā komiteja Priekšsēdētājs(-a)	TRAN Paolo Costa
Referents(-i)	Dirk Sterckx
Komisijas priekšlikums	COM(2005)0589 - C6-0004/2006
EP 1. lasījuma datums – P numurs	25.4.2007 P6_TA(2007)0146
Grozītais Komisijas priekšlikums	
Padomes kopējā nostāja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	5719/3/2008 - C6-0225/2008 19.6.2008
Komisijas nostāja (251. panta 2. punkta 2. daļas 3. ievilk.)	COM(2008)0310
EP 2. lasījuma datums – P numurs	24.9.2008 P6_TA(2008)0443
Komisijas atzinums (251. panta 2. punkta 3. daļas c) apakšp.)	COM(2008)0829
Datums, kad Padome saņēma 2. lasījumu	10.10.2008
Datums Padomes vēstulei par to, ka tā neapstiprina EP grozījumus	27.11.2008
Samierināšanas komitejas sanāksmes	8.12.2008
Datums, kad notika balsošana EP delegācijā	8.12.2008
Galīgais balsojums	+: 14 -: 0 0: 0
Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Paolo Costa, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Georg Jarzembowski, Anne E. Jensen, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Rosa Miguélez Ramos, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Inés Ayala Sender, Renate Sommer
Aizstājēji (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	
Datums, kad panākta vienošanās Samierināšanās komitejā	8.12.2008
Vienošānās vēstule apmaiņas veidā	
Datums, kad līdzpriekšsēdētāji konstatējuši, ka kopīgais dokuments ir apstiprināts un nosūtīts uz EP un Padomi	3.2.2009

Iesniegšanas datums	25.2.2009
Piezīmes (informācija pieejama tikai vienā valodā)	...

TERMIŅU PAGARINĀŠANA

Termiņš 2. lasījumam Padomē	0.0.0000
Komitejas sasaukšanas termiņš Iestāde, kas to pieprasa – datums	0.0.0000 [Padome] – 0.0.0000
Termiņš darbam komitejā Iestāde, kas to pieprasa – datums	3.2.2009 Parlaments – 19.1.2009
Tiesību akta pieņemšanas termiņš Iestāde, kas to pieprasa – datums	0.0.0000 [Padome] – 0.0.0000