

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0102/2009

25.2.2009

*****III BERICHT**

über den vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

Delegation des Europäischen Parlaments im Vermittlungsausschuss

Vorsitzende der Delegation: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Berichterstatter: Paolo Costa

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	6
VERFAHREN.....	11

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See

(PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: dritte Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des vom Vermittlungsausschuss gebilligten gemeinsamen Entwurfs (PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung¹ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2005)0592),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus zweiter Lesung² zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates³,
 - in Kenntnis der Stellungnahme der Kommission zu den Abänderungen des Parlaments am Gemeinsamen Standpunkt (KOM(2008)0831),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 5 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 65 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts seiner Delegation im Vermittlungsausschuss (A6-0102/2009),
1. nimmt den gemeinsamen Entwurf an;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Rechtsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 254 Absatz 1 des EG-Vertrags zu unterzeichnen;
 3. beauftragt seinen Generalsekretär, den Rechtsakt zu unterzeichnen, nachdem überprüft worden ist, dass alle Verfahren ordnungsgemäß abgeschlossen worden sind, und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates die Veröffentlichung des Rechtsakts im Amtsblatt der Europäischen Union zu veranlassen;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, diese legislative EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

¹ ABl. C 74 E vom 20.3.2008, S. 562.

² Angenommene Texte vom 24.9.2008, P6_TA(2008)0445.

³ ABl. C 190 E vom 29.7.2008, S. 17.

BEGRÜNDUNG

I. Hintergrund

I.1 Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit

Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit (auch als Erika-III-Paket bekannt) wurde von der Kommission Ende 2005 vorgeschlagen. Dieses Paket knüpft an das Erika-I- und das Erika-II-Paket an, die nach der Havarie der Erika im Jahr 1999 vor der französischen Atlantikküste vorgelegt wurden. Ferner folgte es auf die Entschließung des Parlaments vom 21. 4. 2004, die vom nach der Havarie der „Prestige“ im Jahr 2002 eingesetzten nichtständigen Ausschuss zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs (MARE) ausgearbeitet wurde.

Ziel des Dritten Pakets zur Seeverkehrssicherheit ist es, die bestehenden gemeinschaftlichen Sicherheitsvorschriften weiter zu stärken und die wichtigsten internationalen Instrumente in das Gemeinschaftsrecht zu übernehmen. Die sieben Einzelvorschläge zielen darauf ab, Unfälle zu vermeiden (durch die Verbesserung der Qualität der europäischen Flaggen, die Überarbeitung der Rechtsvorschriften über die Hafenstaatkontrolle und die Überwachung des Schiffsverkehrs sowie die Verbesserung der Vorschriften über Klassifikationsgesellschaften) und eine effiziente Reaktion bei Unfällen zu gewährleisten (durch die Entwicklung eines harmonisierten Rahmens für die Untersuchung von Seeunfällen, die Einführung von Vorschriften über die Entschädigung von Passagieren bei Unfällen und die Einführung von Vorschriften über die Haftung des Schiffseigners in Kombination mit einer Pflichtversicherung).

I.2 Der vorliegende Vorschlag

Der Vorschlag für eine Verordnung über die Haftung der Beförderer von Reisenden auf See und Binnenwasserstraßen bei Unfällen wurde von der Kommission am 23. 11. 2005 angenommen. Ziel des Vorschlags ist, dass endlich – über zehn Jahre nach der Katastrophe der „Estonia“ in der Ostsee 1994 – auf europäischer Ebene ein ähnliches Niveau der Haftung und der Pflichtversicherung von Fahrgästen durch Beförderungsunternehmen bei Unfällen gewährleistet wird. Bislang wurde die Haftung in den Mitgliedstaaten im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften oder den internationalen Verpflichtungen unterschiedlich und in einigen Fällen auf einem eher niedrigen Niveau festgelegt. Der Vorschlag zielt darauf ab, diese nationalen Unterschiede zu beseitigen, indem die Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, geändert durch das Protokoll von 2002, in dem höhere Haftungssummen festgelegt wurden, in europäisches Recht übernommen werden. Ferner werden weitere Bestimmungen eingefügt, mit denen das Athener Übereinkommen an europäisches Recht sowie an die Haftungsregeln für andere Verkehrsträger angepasst werden.

II. Das Legislativverfahren vor der Vermittlung

II.1 Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit in erster und zweiter Lesung

Das Parlament hat das Paket zur Seeverkehrssicherheit immer als Ganzes betrachtet und die einzelnen Komponenten deshalb immer gemeinsam behandelt. Die erste Lesung zu den sieben Vorschlägen fand im März/April 2007 statt. Im Rat konnte in den Sitzungen im Juni und November 2007 eine Einigung zu sechs der acht Vorschläge erzielt werden (ein Dossier wurde zwischenzeitlich in eine Richtlinie und eine Verordnung aufgeteilt). Zwei Dossiers

(Verpflichtungen des Flaggenstaats und zivilrechtliche Haftung) blieben jedoch blockiert, weil es den Mitgliedstaaten widerstrebte, derartige Vorschriften auf EU-Ebene anzunehmen. Im April 2008 wurde ein Versuch unternommen, zu Fortschritten bei diesen beiden Dossiers zu gelangen, der jedoch scheiterte.

Die Mitgliedstaaten waren bemüht, Druck auf das Parlament auszuüben, das Gesetzgebungsverfahren für sechs Dossiers weiterzuführen, indem sie die Gemeinsamen Standpunkte übermittelten. Das Parlament stimmte dem schließlich zu, damit das gesamte Thema überhaupt vorankam.

Nach der Übermittlung der Gemeinsamen Standpunkte im Juni 2008 drang das Parlament jedoch dem Rat gegenüber weiter darauf, Fortschritte bei den zwei noch verbleibenden Dossiers (den „beiden fehlenden Dossiers“) zu erzielen. Dies erfolgte, indem man den Inhalt der beiden Dossiers in Form von Abänderungen in einige der in Bearbeitung befindlichen Gesetzgebungsdossiers des Pakets einbrachte.

Gleichzeitig gingen die Verhandlungen über die sechs Dossiers in zweiter Lesung erfolglos weiter. Das Schicksal der „beiden fehlenden Dossiers“ sowie die Schwierigkeiten bei einigen anderen Dossiers bewogen zu der Entscheidung, zu keinem der Dossiers eine Einigung in zweiter Lesung zu erzielen. Das Parlament reichte seine Abänderungen aus erster Lesung zu allen Dossiers sowie die Abänderungen, mit denen der Inhalt der „beiden fehlenden Dossiers“ einbezogen werden sollte, im Plenum wieder ein. Dann gingen die sechs Dossiers ins Vermittlungsverfahren.

II.2 Der vorliegende Vorschlag in erster und zweiter Lesung

In der ersten Lesung folgte das Parlament im wesentlichen dem Vorschlag der Kommission mit einer wichtigen Ausnahme: Nach einer kontroversen Debatte lehnte die Mehrheit die Aufnahme des Binnenschiffsverkehrs in den Geltungsbereich der Verordnung ab. Es wurden weitere Abänderungen angenommen, die Fragen wie Vorschusszahlungen an Opfer, Informationen für Reisende, Haftung bei Unfällen durch Terrorismus, die Befugnisse der EMSA, Ausschluss der Möglichkeit, andere internationale Übereinkommen zum Thema Haftung anzuwenden, Annahme höherer Haftungsgrenzen nur im Mitentscheidungsverfahren sowie Übergangsfristen für Fähren betrafen.

Der Rat schloss in seinem Gemeinsamen Standpunkt auch den Binnenschiffsverkehr aus und wich zudem in zahlreichen anderen Aspekten erheblich von dem ursprünglichen Vorschlag ab. Der Rat schränkte den Geltungsbereich der Verordnung bei inländischen Seeverkehrsdiensten auf Schiffe der Klasse A ein und schloss damit die Mehrheit der Schiffe der Klassen B, C und D, wie in der Richtlinie 98/18/EG definiert, aus. Er reduzierte außerdem die recht vorteilhafte Regelung der Entschädigung pro Opfer, die im Athener Übereinkommen vorgesehen ist, indem er gemäß den Grenzen des internationalen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (globale Beschränkung der zivilrechtlichen Haftung) in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung (LLMC 96) eine globale Höchstgrenze vorsah. Weitere Änderungen bestanden in Einschränkungen bezüglich der Vorschusszahlungen und der Rechte auf Information. Die Position des Parlaments im Hinblick auf Risiken im Zusammenhang mit Terrorismus konnte der Rat akzeptieren. Wie bei den anderen Dossiers fanden die Verhandlungen während der zweiten Lesung statt. Es fanden verschiedene Trilogsitzungen statt, doch für die wichtigsten Fragen wie Geltungsbereich und Haftungsregelung konnten keine Lösungen gefunden werden.

Nach dem Scheitern der Verhandlungen legte das Parlament die meisten Änderungsanträge aus erster Lesung am 24. 9. 2008 in zweiter Lesung erneut vor und lehnte die vom Rat vorgelegten Beschränkungen ab.

III. Vermittlungsverfahren

III.1 Das Dritte Paket zur Seeverkehrssicherheit im Vermittlungsverfahren

Nach der Abstimmung in zweiter Lesung vom 24. 9. 2008 und angesichts des politischen Willens, das Vermittlungsverfahren noch unter französischem Ratsvorsitz abzuschließen, konstituierte sich die Delegation des Parlaments im Vermittlungsausschuss sehr rasch am 7. 10. 2008.

Gleichzeitig zeitigte der Druck, den das Parlament auf den Rat im Hinblick auf eine Einigung über die „beiden fehlenden Dossiers“ ausübte, zunehmend Wirkung. Nach einer informellen Ratssitzung, in der die Frage in Anwesenheit des TRAN-Vorsitzenden Paolo Costa erörtert wurde, wurden am 9. 10. 2008 politische Einigungen zu beiden Dossiers erzielt.

Es fanden zwei Trilogsitzungen zwischen Parlament und Rat statt (4. 11. und 2. 12.) sowie eine informelle Sitzung zu den heikelsten Dossiers, damit die Verhandlungen in der Vermittlung am 8. 12. zum Abschluss gebracht werden konnten. Die Delegation des Parlaments kam zweimal zusammen (5. 11. und 3. 12.), zusätzlich zu den Sitzungen des Verhandlungsteams, bei denen wegen des Umfangs des Pakets ausnahmsweise auch die Koordinatoren des TRAN-Ausschusses anwesend waren.

Am 8. 12. konnte eine Einigung über die letzten noch offenen Fragen des schwierigsten Dossiers (von Herrn Costa) erzielt werden. Am selben Abend übermittelte das Parlament dem Ratsvorsitz Schreiben, in denen es seine Bereitschaft erklärte, rasch Einigungen in zweiter Lesung zu den „beiden fehlenden Dossiers“ zu erzielen, womit es dem Rat möglich wurde, seine beiden Gemeinsamen Standpunkte in seiner Sitzung am 9. 12. anzunehmen.

Der Rat war im Vermittlungsausschuss durch den amtierenden Ratsvorsitzenden und französischen Staatssekretär für Verkehr, Herrn Bussereau, vertreten. Vizepräsident TAJANI vertrat die Kommission. Daran wurde wieder einmal deutlich, dass die Einbeziehung der höchsten politischen Ebene und die Dynamik des Vermittlungsverfahrens bei sehr schwierigen Verhandlungen viel ausmachen.

Das Gesamtergebnis des Vermittlungsverfahrens fällt für das Parlament sehr positiv aus. Es wurden nicht nur die „beiden fehlenden Dossiers“ gleichzeitig abgeschlossen, sondern auch an den im Vermittlungsverfahren vereinbarten Texten wurden viele Verbesserungen vorgenommen. Dies ist vor allem auf die Solidarität der Mitglieder zurückzuführen, die nicht zuließen, dass ein Dossier ohne Gesamteinigung über das ganze Paket abgeschlossen wurde.

Die besonderen Umstände des Pakets zur Seeverkehrssicherheit haben jedoch gezeigt, dass es nicht die beste Lösung ist, wenn derselbe Ratsvorsitz für die Verhandlungen in zweiter und dritter Lesung zuständig ist. Offenbar war es sehr schwierig für den Ratsvorsitz, die Mitgliedstaaten im Ausschuss der Ständigen Vertreter zu überzeugen, sich noch einmal ins Zeug zu legen, da die Verhandlungen – zumindest dem Eindruck nach – schon zu lange andauerten. Für das Parlament hingegen begann mit dem Vermittlungsverfahren eine ganz neue Phase, während das Ganze im Rat, unter demselben Ratsvorsitz, als Weiterführung

derselben Phase betrachtet wurde.

III.1 Der vorliegende Vorschlag im Vermittlungsverfahren

Die Diskussionen über dieses Dossier waren die schwierigsten im Rahmen der sechs im Vermittlungsverfahren behandelten Dossiers und konnten erst am Abend des 8. 12. in der Vermittlung abgeschlossen werden. An diesem Abend waren zwei Trilogsitzungen und zwei Sitzungen der Delegation des EP und des Ausschusses der Ständigen Vertreter nötig, bevor der gesamte Vermittlungsausschuss um 23.30 Uhr zusammentreten konnte.

IV. Hauptpunkte der erzielten Einigung

Nach sehr schwierigen Verhandlungen konnte die Delegation des Parlaments den Rat zu einer beträchtlichen Änderung seines Standpunkts bewegen, weshalb der erzielte Kompromiss für die Parlamentsdelegation akzeptabel war. Die wichtigsten Punkte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Geltungsbereich beim innerstaatlichen Verkehr:** Während im Gemeinsamen Standpunkt nur Schiffe der Klasse A erfasst waren, gelang es dem Parlament, auch Schiffe der Klasse B in den Geltungsbereich einzubeziehen. Den Mitgliedstaaten wurde jedoch die Möglichkeit eingeräumt, die Anwendung dieser Verordnung auf Schiffe der Klasse B bis 2018 und für Schiffe der Klasse A für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren ab dem Tag des Beginns ihrer Anwendung aufzuschieben. Die Kommission muss bis 2016 nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle einen Vorschlag betreffend die Höchstbeträge für Schiffe der Klasse B vorlegen. Außerdem wurde der Grundsatz, wonach das Haftungssystem schrittweise auf alle Schiffsklassen ausgeweitet werden soll, in eine Erwägung aufgenommen, und es wurde eine Klausel eingeführt, nach der die Kommission bis spätestens zum 30. Juni 2013 einen Gesetzesvorschlag zur Ausweitung dieser Verordnung auf Schiffe der Klassen C und D vorlegt (Artikel 1).
- **Beginn der Anwendung:** Die rechtliche Ungewissheit in Bezug auf den Beginn der Anwendung wurde während der Vermittlung in vollem Umfang deutlich und wurde zu einem wichtigen Punkt, auch angesichts der Diskussionen über Übergangsfristen für die verschiedenen Schiffsklassen. Nach dem Wortlaut des Gemeinsamen Standpunkts sollte die Verordnung erst dann Anwendung finden, wenn das Athener Übereinkommen für die Gemeinschaft in Kraft tritt. Das hängt von der Annahme einer Entscheidung des Rates (im Verfahren der Konsultation) über den Abschluss des Protokolls zum Athener Übereinkommen ab, bei der seit 2003 im Rat keinerlei Fortschritte zu verzeichnen waren. Die Verhandlungsführer des Parlaments bestanden deshalb auf einem klaren und verbindlichen Termin für die Anwendung. Es wurde vereinbart, dass die Verordnung ab dem Zeitpunkt anzuwenden ist, zu dem das Athener Übereinkommen für die Gemeinschaft in Kraft tritt, spätestens aber am 31. 12. 2012. Dies wurde in Artikel 12 der Verordnung niedergelegt und nicht nur in einer Erklärung des Rates und der Mitgliedstaaten, wie vom Rat gewünscht worden war.
- **Haftungshöchstsummen:** Das Parlament akzeptierte im wesentlichen die Vorstellung des Rates von einer globalen Höchstgrenze unter Bezugnahme auf das LLMC 96, nach dem der Betrag der Entschädigung pro Opfer unter die Grenzen des Athener Übereinkommens gesenkt werden kann. Es erklärte sich auch bereit, den

Mitgliedstaaten die Möglichkeit einer „Opt-out“-Klausel nach oben einzuräumen und höhere Obergrenzen zu beschließen. Es gelang dem Parlament jedoch, wichtige Garantien durchzusetzen, durch die gewährleistet wird, dass die Mitgliedstaaten, die keine nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung des LLMC in der durch das Protokoll von 1996 geänderten Fassung (in der höhere Entschädigungen vorgesehen sind) haben, das Athener Übereinkommen uneingeschränkt anwenden müssen. Auch die Möglichkeit, die Haftung bei Unfällen im Zusammenhang mit Terrorismus zu begrenzen, wurde geklärt.

- **Vorschusszahlung:** Das Parlament konnte den Rat überzeugen, den Anwendungsbereich für Vorschusszahlungen so zu akzeptieren, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen.
- **Information der Reisenden:** Die entsprechenden Bestimmungen wurden in verschiedener Hinsicht erheblich gestärkt. Was den Zeitpunkt der Information der Reisenden betrifft, so sollte sie nach dem Gemeinsamen Standpunkt „spätestens bei der Abfahrt“ erfolgen. Das Parlament konnte hier eine wichtige Differenzierung durchsetzen: Wenn der Beförderungsvertrag in einem Mitgliedstaat geschlossen wurde, werden diese Informationen an den Verkaufsstellen erteilt. Wenn der Abfahrtsort in einem Mitgliedstaat liegt, werden diese Informationen vor der Abfahrt erteilt. Nur in allen anderen Fällen werden diese Informationen „spätestens bei der Abfahrt“ erteilt. Zusätzlich wurden die Mindestanforderungen an die Information besser definiert, und die Anwendung der Verpflichtungen der Reiseveranstalter wurde klarer gefasst.

Insbesondere während der Abendsitzung des Vermittlungsausschusses kam es zu einer erheblichen Änderung in den Positionen des Rates: Ursprünglich wollte der Rat für Schiffe der Klasse B eine Übergangsfrist von 12 Jahren, während das Parlament vier Jahre vorgeschlagen hatte. Gemäß der letztlich erzielten Einigung läuft die Übergangsfrist für Schiffe der Klasse B bis Ende 2018, das bedeutet eine Frist von 6 Jahren, wenn der Beginn der Anwendung 2012 ist.

Für Schiffe der Klassen C und D hatte der Rat vorgeschlagen, dass die Kommission 15 Jahre nach Beginn der Anwendung einen Bericht vorlegt, in dem sie die Ausweitung des Geltungsbereichs auf die Klassen C und D prüft. Das Parlament hatte gefordert, dass ein Legislativvorschlag spätestens zum Zeitpunkt der Anwendung vorgelegt werden muss. Nach der letztlich erzielten Einigung muss die Kommission spätestens sechs Monate nach dem Zeitpunkt der Anwendung (30. 6. 2013) einen Gesetzesvorschlag zur Ausweitung dieser Verordnung auf Schiffe der Klassen C und D vorlegen.

Am selben Abend, also am Abend des 8. 12., erklärte sich der Rat bereit, einen festen Termin für die Anwendung der Verordnung in den Text aufzunehmen.

V. Schlussfolgerung

Da die erzielte Einigung sehr viel weiter geht als das, was in früheren Phasen des Verfahrens möglich war, empfiehlt die Delegation dem Parlament, den gemeinsamen Text in dritter Lesung anzunehmen.

VERFAHREN

Titel	Vom Vermittlungsausschuss gebilligter gemeinsamer Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	PE-CONS 3724/2008 – C6-0047 – 2005/0241(COD)
Vorsitzende(r) der Delegation: Vizepräsident(in)	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Federführender Ausschuss Vorsitzende(r)	TRAN Paolo Costa
Berichterstatter(in/innen)	Paolo Costa
Vorschlag der Kommission	KOM(2005)0592 - C6-0057/2006
Datum der 1. Lesung des EP – P-Nummer	25.4.2007 P6_TA(2007)0148
Geänderter Vorschlag der Kommission	KOM(2007)0645
Gemeinsamer Standpunkt des Rates Datum der Bekanntgabe im Plenum	6389/2/2008 – C6-0227/2008 19.6.2008
Stellungnahme der Kommission (Art. 251 Abs. 2 Unterabs. 2 3. Spiegelstrich)	KOM(2008)0375
Datum der 2. Lesung des EP – P-Nummer	24.9.2008 P6_TA(2008)0445
Stellungnahme der Kommission (Art. 251 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchstabe c)	KOM(2008)0831
Datum des Eingangs des Textes aus der 2. Lesung beim Rat	10.10.2008
Datum des Schreibens des Rates betreffend die Nichtübernahme von Abänderungen des EP	27.11.2008
Sitzungen des Vermittlungsausschusses	8.12.2008
Datum der Abstimmung der Delegation des EP	8.12.2008
Ergebnis der Abstimmung	+: 14 -: 0 0: 0
Anwesende Mitglieder	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
Anwesende Stellvertreter(innen)	Inés Ayala Sender, Renate Sommer
Anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	
Datum der Einigung im Vermittlungsausschuss	8.12.2008
Einigung durch Briefwechsel	
Datum der Feststellung der Billigung des gemeinsamen Entwurfs durch die beiden Vorsitzenden und der Übermittlung des Textes an EP und Rat	3.2.2009
Datum der Einreichung	25.2.2009
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	...

FRISTVERLÄNGERUNGEN

Frist für die 2. Lesung des Rates	0.0.0000
Frist für die Einberufung des Ausschusses Beantragendes Organ – Datum	0.0.0000 [Rat] – 0.0.0000
Frist für die Tätigkeiten des Ausschusses Beantragendes Organ – Datum	3.2.2009 Parlament – 19.1.2009
Frist für den Erlass des Rechtsakts Beantragendes Organ – Datum	0.0.0000 [Rat] – 0.0.0000