

Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

- **B** **UREDBA (EZ) br. 785/2004 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**
od 21. travnja 2004.
o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem
(SL L 138, 30.4.2004., str. 1)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
► <u>M1</u>	Uredba (EZ) br. 1137/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2008.	L 311	1	21.11.2008
► <u>M2</u>	Uredba Komisije (EU) br. 285/2010 od 6. travnja 2010.	L 87	19	7.4.2010



UREDBA (EZ) br. 785/2004 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 21. travnja 2004.

o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽³⁾,

budući da:

- (1) U okviru zajedničke prometne politike te kako bi se promicala zaštita potrošača, važno je osigurati valjanu minimalnu razinu osiguranja za pokriće odgovornosti zračnih prijevoznika u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe.
- (2) Na zrakoplovnom tržištu Zajednice uklonjena je razlika između nacionalnog i međunarodnog zračnog prometa i stoga je primjerenost utvrditi minimalne zahtjeve za zračne prijevoznike Zajednice u vezi s osiguranjem.
- (3) Potrebno je zajedničko djelovanje kako bi se osiguralo da se ovi zahtjevi također primjenjuju i na zračne prijevoznike iz trećih zemalja kako bi se zajamčili jednaki tržišni uvjeti kakvi vrijede za zračne prijevoznike Zajednice.
- (4) U svom Priopćenju od 10. listopada 2001. u vezi s učincima koje su teroristički napadi u Sjedinjenim Američkim Državama imali na industriju zračnoga prijevoza, Komisija je navela svoju namjeru da razmotri iznose i uvjete osiguranja koje države članice zahtijevaju za dodjeljivanje operativnih licencija, kako bi se osigurao usklađen pristup. U svom priopćenju od 2. srpnja 2002. u vezi s osiguranjem u sektoru zračnog prometa nakon terorističkih napada od 11. rujna 2001. u Sjedinjenim Državama, Komisija je povrh toga navela da će nastaviti pratiti zbivanja na tržištu zrakoplovnog osiguranja u pogledu revizije iznosa i uvjeta osiguranja koje države članice zahtijevaju za dodjeljivanje operativnih licencija.

⁽¹⁾ SL C 20 E, 28.1.2003., str. 193.

⁽²⁾ SL C 95, 23.4.2003., str. 16.

⁽³⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 13. svibnja 2003. (još nije objavljeno u Službenom listu), Zajedničko stajalište Vijeća od 5. prosinca 2003. (SL C 54 E, 2.3.2004., str. 40.), Stajalište Europskog parlamenta od 11. ožujka 2004. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 30. ožujka 2004.

▼B

- (5) Odlukom Vijeća 2001/539/EZ ⁽¹⁾ Zajednica je sklopila Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, dogovorenu u Montrealu 28. svibnja 1999. (Montrealska konvencija), koja utvrđuje nova pravila o odgovornosti u vezi s međunarodnim zračnim prijevozom putnika, prtljage i tereta. Očekuje se da će ova pravila zamijeniti ona iz Varšavske konvencije iz 1929. te njene kasnije izmjene.
- (6) Članak 50. Montrealske konvencije zahtijeva od stranaka da osiguraju da zračni prijevoznici imaju primjereno osiguranje za pokriće odgovornosti u skladu s navedenom Konvencijom. Varšavska konvencija iz 1929. i njezine kasnije izmjene i dalje vrijede zajedno s Montrealskom konvencijom na neodređeno vrijeme. Obje Konvencije predviđaju mogućnost neograničene odgovornosti.
- (7) Člankom 7. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika ⁽²⁾ zahtijeva se da zračni prijevoznici moraju imati osiguranje za pokriće njihove odgovornosti u slučaju nesreća, posebno u pogledu putnika, prtljage, tereta, pošte i trećih osoba, iako se ne navode minimalni iznosi i uvjeti osiguranja.
- (8) Primjereno je uzeti u obzir činjenicu da je Europska konferencija civilnog zrakoplovstva 13. prosinca 2000. usvojila Rezoluciju ECAC/25-1 o najnižim razinama pokrića iz osiguranja za odgovornost u vezi s putnicima i trećim osobama, koja je izmijenjena 27. studenoga 2002.
- (9) Potrebno je definirati minimalne zahtjeve za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem putnika, prtljage, tereta i trećih osoba koji lete unutar, u, iz ili preko državnog područja države članice, uključujući i njezine teritorijalne vode.
- (10) Obvezama osiguravanja podliježu zračni prijevoznici s valjanom operativnom licencijom, a u slučaju zračnih prijevoznika Zajednice, s valjanom operativnom licencijom dodijeljenom u skladu s Uredbom (EEZ) br. 2407/92. Poduzeća koja ne posjeduju takvu licenciju ili im je ona istekla nisu oslobođena od te obveze.
- (11) Dok Montrealska konvencija izričito uređuje odgovornost u vezi s putnicima, prtljagom i teretom, odgovornost za poštu, u skladu s člankom 2. te Konvencije, podliježe „pravilima koja se primjenjuju u odnosu između prijevoznika i poštanskih uprava”. U Zajednici, osiguranje od takve odgovornosti dovoljno je uređeno člankom 7. Uredbe (EEZ) br. 2407/92.
- (12) Obvezno se osiguranje ne bi trebalo zahtijevati za državne zrakoplove i neke druge vrste zrakoplova.
- (13) Trebalo bi se predvidjeti minimalno pokriće iz osiguranja u situacijama kada je zračni prijevoznik ili operator zrakoplova odgovoran za putnike, prtljagu, teret i treće osobe u skladu s pravilima međunarodnih konvencija, zakonodavstva Zajednice ili nacionalnog zakonodavstva i bez uplitanja u navedena pravila.

⁽¹⁾ SL L 194, 18.7.2001., str. 38.

⁽²⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

▼B

- (14) Osiguranje bi trebalo pokriti odgovornost, koja je specifična za zrakoplovstvo, s obzirom na putnike, prtljagu, teret i treće osobe. Što se tiče putnika, prtljage i tereta, osiguranje bi trebalo uključivati pokriće u slučaju smrti i tjelesne ozljede uzrokovane nesrećama te gubitka, uništenja ili oštećenja prtljage i tereta. Što se tiče trećih osoba, osiguranje bi trebalo sadržavati pokriće u slučaju smrti, tjelesne ozljede i štete nanesene imovini uzrokovane nesrećama.
- (15) Ova se Uredba ne bi trebala tumačiti kao zahtjev za dvostrukim osiguranjem. Ako se ugovorni i stvarni prijevoznik u smislu članka 39. Montrealske konvencije mogu smatrati odgovornima za istu štetu, države članice mogu odrediti posebne mjere kako bi se izbjeglo dvostruko osiguravanje.
- (16) Iako tržišna praksa da osiguravatelji nude osiguranje na osnovi ukupnog iznosa pokrića može pogodovati sposobnosti osiguravanja, posebno od rizika rata i terorizma, tako što omogućuje osigurateljima bolju kontrolu nad njihovim obvezama, takva praksa ne oslobađa zračne prijevoznike i operatore zrakoplova od obveze da poštuju minimalne zahtjeve u vezi s osiguranjem čak i kada je dosegnut ukupni iznos pokrića utvrđen njihovim ugovorom o osiguranju.
- (17) Zračni prijevoznici moraju dokazati da u svakom trenutku poštuju minimalne zahtjeve u vezi s osiguranjem za pokriće odgovornosti kako je predviđeno ovom Uredbom. Što se tiče zračnih prijevoznika iz Zajednice i što se tiče operatora zrakoplova koji se koriste zrakoplovima registriranim u Zajednici, pohranjivanje dokaza o osiguranju u jednoj državi članici trebalo bi biti dovoljno za sve države članice, pri čemu je takvo osiguranje sklopljeno od strane poduzeća koje je za to ovlašteno u skladu s primjenjivim pravom.
- (18) Što se tiče preleta državnog područja države članice od strane zračnih prijevoznika koji nisu iz Zajednice ili zrakoplova registriranih izvan Zajednice, a koji ne uključuju slijetanja ili uzlijetanja iz bilo koje države članice, države članice nad čijim je državnim područjem obavljen prelet mogu, u skladu s međunarodnim pravom, zatražiti dokaz o ispunjavanju zahtjeva u vezi s osiguranjem utvrđenih ovom Uredbom, npr. provođenjem pregleda nasumično odabranih zrakoplova.
- (19) Minimalne zahtjeve u vezi s osiguranjem trebalo bi ponovno preispitati nakon određenog vremenskog razdoblja.
- (20) Postupci za praćenje primjene minimalnih zahtjeva u vezi s osiguranjem trebali bi biti transparentni i nediskriminirajući te ne bi trebali predstavljati prepreku slobodnom kretanju roba, osoba, usluga i kapitala.
- (21) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe donose se u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji⁽¹⁾.
- (22) Ako se budu zahtijevala dodatna pravila za sklapanje odgovarajućeg osiguranja za pokriće odgovornosti specifične za zrakoplovstvo u točkama koje nisu obuhvaćene ovom Uredbom, države članice trebale bi imati mogućnost uvođenja takvih pravila.

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

▼B

- (23) Zajednička izjava ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine o proširenju suradnje tih dviju država u korištenju zračne luke Gibraltar donesena je u Londonu 2. prosinca 1987. Takva se rješenja tek trebaju provesti.
- (24) Cilj ove Uredbe, a to je uvođenje minimalnih zahtjeva u vezi s osiguranjem koji smanjivanjem narušavanja tržišnog natjecanja mogu doprinijeti ciljevima unutarnjeg zrakoplovnog tržišta, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego ga se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, određenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Cilj

1. Cilj je ove Uredbe uvesti minimalne zahtjeve za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe.
2. U vezi s prijevozom pošte vrijede oni zahtjevi u vezi s osiguranjem koji su utvrđeni u Uredbi (EEZ) br. 2407/92 te u nacionalnom pravu država članica.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na sve zračne prijevoznike i sve operatore zrakoplova koji lete u ili iz države članice ili upotrebljavaju zračni prostor unutar ili iznad državnog područja države članice na koju se odnosi Ugovor.
2. Ova se Uredba ne primjenjuje na:
 - (a) državne zrakoplove kako su definirani u članku 3. točki (b) Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisane 7. prosinca 1944. u Chicagu;
 - (b) modele zrakoplova s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 20 kg;
 - (c) letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu (uključujući pogonjene paradrilice i ovjesne jedrilice);
 - (d) vezane balone;
 - (e) zmajeve;
 - (f) padobrane (uključujući i one za uzlijetanje);
 - (g) zrakoplove, uključujući i jedrilice s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg, te one ultralake;

▼B

- koji se koriste u nekomercijalne svrhe, ili
- koji se koriste za lokalno osposobljavanje pilota tijekom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica,

ako nisu u pitanju obveze u vezi s osiguranjem predviđene u ovoj Uredbi, a koje se odnose na rizike od rata i terorizma.

3. Podrazumijeva se da primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar ne dovodi u pitanje pravna stajališta Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine u vezi sa sporom o suverenitetu nad državnim područjem na kojem je zračna luka smještena.

4. Primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar obustavlja se sve dok ne stupe na snagu rješenja uključena u Zajedničku izjavu ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine, donesenu 2. prosinca 1987. Vlade Španjolske i Ujedinjene Kraljevine obavijestit će Vijeće o danu stupanja na snagu tih rješenja.

*Članak 3.***Definicije**

Za potrebe ove Uredbe:

- (a) „zračni prijevoznik” znači poduzeće za zračni prijevoz s valjanom operativnom licencijom;
- (b) „zračni prijevoznik Zajednice” znači zračni prijevoznik s valjanom operativnom licencijom koju je dodijelila država članica u skladu s Uredbom (EEZ) br. 2407/92;
- (c) „operator zrakoplova” znači osoba ili subjekt koji nije zračni prijevoznik i koji stalno i djelatno odlučuje o uporabi ili radu zrakoplova; pretpostavlja se da je operator fizička ili pravna osoba na čije je ime zrakoplov registriran, osim ako ta osoba ne dokaže da je neka druga osoba operator;
- (d) „let” znači:
 - što se tiče putnika i ručne prtljage, vrijeme prijevoza putnika zrakoplovom, uključujući njihovo ukrcavanje i iskrcavanje,
 - što se tiče tereta i predane prtljage, vrijeme prijevoza prtljage i tereta od trenutka predaje prtljage ili tereta zračnom prijevozniku do trenutka njihove isporuke ovlaštenom primatelju,
 - što se tiče trećih osoba, uporaba zrakoplova od trenutka davanja snage motorima u svrhu kretanja po tlu ili stvarnog uzlijetanja do trenutka kada je on na tlu, a motori su potpuno zaustavljeni; površ toga „let” znači i kretanje zrakoplova pomoću vozila za tegljenje ili potiskivanje, ili pomoću sila koje su tipične za pogon ili uzgon zrakoplova, posebno zračnih struja;
- (e) „SDR” (*Special Drawing Right*) znači specijalno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond;

▼ B

- (f) „MTOM” (*Maximum Take Off Mass*) znači najviša dopuštena masa pri polijetanju koja odgovara certificiranoj masi specifičnoj za svaki tip zrakoplova, kako je navedena u svjedodžbi o plovidbenosti zrakoplova;
- (g) „putnik” znači svaka osoba koja je na letu uz pristanak zračnog prijevoznika ili operatora zrakoplova, osim članova letačke i kabinske posade koji su na dužnosti;
- (h) „treća strana” znači svaka pravna ili fizička osoba, osim putnika ili članova letačke i kabinske posade u službi;
- (i) „komercijalna operacija” znači operacija zrakoplova koja se obavlja za naknadu i/ili najam.

*Članak 4.***Načela osiguranja**

1. Zračni prijevoznici i operatori zrakoplova navedeni u članku 2. osiguravaju se u skladu s ovom Uredbom od odgovornosti specifične za zrakoplovstvo u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe. Osigurani rizici uključuju ratne operacije, terorizam, otmice, sabotaže, nezakonito preuzimanje zrakoplova te javne nemire.

2. Zračni prijevoznici i operatori zrakoplova moraju osigurati pokriće osiguranja za svaki pojedini let, bez obzira na to da li zrakoplov koji se upotrebljava njima stoji na raspolaganju kao njihovo vlasništvo ili putem nagodbe o lizingu bilo kojeg oblika, ili sporazuma o zajedničkom djelovanju ili o franšizi, o partnerstvu „*code sharing*” (zajedničko prodavanje mjesta na istom letu) ili bilo kojeg drugog sporazuma iste prirode.

3. Ova Uredba ne dovodi u pitanje pravila o odgovornosti koja proizlaze iz:

- međunarodnih konvencija kojih su države članice i/ili Zajednica stranke,
- prava Zajednice, i
- nacionalnog prava država članica.

*Članak 5.***Sukladnost**

1. Zračni prijevoznici i, kada je to potrebno, operatori zrakoplova navedeni u članku 2. dokazuju sukladnost sa zahtjevima u vezi s osiguranjem utvrđenim u ovoj Uredbi tako da u nadležnim tijelima dotične države članice pohranjuju potvrdu o osiguranju ili neki drugi dokaz o valjanom osiguranju.

2. Za svrhe ovog članka „dotična država članica” znači država članica koja je dodijelila operativnu licenciju zračnom prijevozniku iz Zajednice ili država članica u kojoj je registriran zrakoplov operatora zrakoplova. Za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova koji nisu iz Zajednice i koji se koriste zrakoplovima registriranim izvan Zajednice, „dotična država članica” znači država članica u koju ili iz koje se obavljaju letovi.

▼ B

3. Iznimno od odredaba stavka 1., države članice nad kojima je obavljen let mogu zahtijevati da zračni prijevoznici i operatori zrakoplova navedeni u članku 2. pruže dokaz o valjanom osiguranju u skladu s ovom Uredbom.

4. Što se tiče zračnih prijevoznika i operatora zrakoplova iz Zajednice koji se koriste zrakoplovima registriranim u Zajednici, pohranjivanje dokaza o osiguranju u državi članici navedenoj u stavku 2. dovoljno je za sve države članice, ne dovodeći u pitanje primjenu članka 8. stavka 6.

5. U iznimnim slučajevima sloma osiguravateljskog tržišta, Komisija može, u skladu s postupkom navedenim u članku 9. stavku 2., odrediti odgovarajuće mjere za primjenu stavka 1.

*Članak 6.***Osiguranje odgovornosti u odnosu na putnike, prtljagu i teret**

1. Najniže pokriće iz osiguranja za odgovornost u odnosu na putnike iznosi 250 000 SDR-a po putniku. Međutim, kada su u pitanju nekomercijalne operacije zrakoplovima čija je najviša dopuštena masa pri uzlijetanju 2 700 kg ili manje, države članice mogu odrediti nižu razinu najnižeg pokrića iz osiguranja, pod uvjetom da takvo pokriće iznosi najmanje 100 000 SDR-a po putniku.

▼ M2

2. Za odgovornost u odnosu na prtljagu, najniže pokriće iz osiguranja iznosi 1 131 SDR-a po putniku na komercijalnim letovima.

3. Za odgovornost u odnosu na teret, najniže pokriće iz osiguranja iznosi 19 SDR-a po kilogramu na komercijalnim letovima.

▼ B

4. Stavci 1., 2. i 3. ne primjenjuju se na letove iznad državnog područja država članica koje su izvršili zračni prijevoznici koji nisu iz Zajednice i operatori zrakoplova koji se koriste zrakoplovima koji su registrirani izvan Zajednice te letovi koji ne uključuju slijetanje na ili uzlijetanje s tih državnih područja.

▼ M1

5. Vrijednosti navedene u ovome članku mogu se prilagoditi, prema potrebi, u slučajevima kada je to uvjetovano izmjenom relevantnih međunarodnih ugovora. Te se mjere, namijenjene izmjenama elemenata ove Uredbe koji nisu ključni, donose u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 9. stavku 3.

▼ B*Članak 7.***Osiguranje odgovornosti u odnosu na treće osobe**

1. Najniže pokriće iz osiguranja za odgovornost u odnosu na treće osobe po nesreći za svaki pojedini zrakoplov je:

▼B

Kategorija	MTOM (kg)	Najniže osiguranje (u milijunima SDR-a)
1.	< 500	0,75
2.	< 1 000	1,5
3.	< 2 700	3
4.	< 6 000	7
5.	< 12 000	18
6.	< 25 000	80
7.	< 50 000	150
8.	< 200 000	300
9.	< 500 000	500
10.	≥ 500 000	700

Ako u bilo kojem trenutku zračnom prijevozniku ili operatoru zrakoplova ne stoji na raspolaganju pokriće osiguranja za štetu nanесenu trećim osobama zbog rizika rata ili terorizma posebno za svaku pojedinu nesreću, takav zračni prijevoznik ili operator zrakoplova može ispuniti svoju obvezu osiguravanja od takvih rizika osiguranjem na osnovi ukupnog iznosa pokrića. Komisija pažljivo prati primjenu ove odredbe kako bi se osiguralo da je takav ukupni iznos najmanje jednak relevantnom iznosu utvrđenom u tablici.

▼M1

2. Vrijednosti navedene u ovome članku mogu se prilagoditi, prema potrebi, u slučajevima kada je to uvjetovano izmjenom relevantnih međunarodnih ugovora. Te se mjere, namijenjene izmjenama elemenata ove Uredbe koji nisu ključni, donose u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 9. stavku 3.

▼B*Članak 8.***Provedba i sankcije**

1. Države članice osiguravaju da zračni prijevoznici i operatori zrakoplova udovoljavaju zahtjevima iz članka 2. utvrđenim u ovoj Uredbi.

2. Za svrhe stavka 1. i ne dovodeći u pitanje stavak 7., dotična država članica može zatražiti dokaz o sukladnosti sa zahtjevima u vezi s osiguranjem utvrđenim u ovoj Uredbi kada su u pitanju preleti obavljani od strane zračnih prijevoznika koji nisu iz Zajednice i zrakoplova koji su registrirani izvan Zajednice, a koji letovi ne uključuju slijetanje na ili uzlijetanje s državnog područja bilo koje države članice, kao i kada su u pitanju zaustavljanja takvih zrakoplova u državama članicama zbog razloga koji nisu u vezi s prijevozom.

3. Gdje je to potrebno, države članice mogu zatražiti dodatni dokaz od zračnog prijevoznika, operatora zrakoplova ili predmetnog osiguravatelja.

4. Sankcije za kršenje ove Uredbe učinkovite su, razmjerne i odvraćajuće.

5. Kada su u pitanju zračni prijevoznici iz Zajednice, te sankcije mogu uključivati povlačenje operativne licencije, što podliježe i što je u skladu s relevantnim odredbama prava Zajednice.

▼B

6. Kada su u pitanju zračni prijevoznici koji nisu iz Zajednice te operatori zrakoplova koji se koriste zrakoplovima koji su registrirani izvan Zajednice, sankcije mogu uključivati odbijanje prava slijetanja na državno područja države članice.

7. Tamo gdje države članice ocijene da uvjeti iz ove Uredbe nisu ispunjeni, ne dopuštaju da zrakoplov poleti prije no što zračni prijevoznik ili predmetni operator zrakoplova ne pruži dokaz o odgovarajućem pokriću iz osiguranja u skladu s ovom Uredbom.

*Članak 9.***Postupak Odbora**

1. Komisiji pomaže Odbor uspostavljen člankom 11. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice ⁽¹⁾.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Vremensko razdoblje predviđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ utvrđuje se na tri mjeseca.

▼M1

3. Kod upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe članka 8. te Odluke.

▼B

4. Odbor se nadalje može savjetovati s Komisijom o bilo kojem drugom pitanju koje se tiče primjene ove Uredbe.

*Članak 10.***Izvješće i suradnja**

1. Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedbi ove Uredbe do 30. travnja 2008.

2. Države članice podnose Komisiji, na njezin zahtjev, informacije o primjeni ove Uredbe.

*Članak 11.***Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvanaest mjeseci od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

⁽¹⁾ SL L 240, 24.8.1992., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.).