Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B** **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 785/2004/EK RENDELETE**

(2004. április 21.)

a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről

(HL L 138., 2004.4.30., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	Az Európai Parlament és a Tanács 1137/2008/EK rendelete (2008. október 22.)	L 311	1	2008.11.21.

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 785/2004/EK RENDELETE

(2004. április 21.)

a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ([1]),

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([2]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ([3]),

mivel:

(1) A közös közlekedéspolitika keretében, valamint a fogyasztók védelmének elősegítése érdekében fontos egy olyan minimális szintű biztosítást biztosítani, amely kiterjed a légifuvarozók felelősségére az utasok, a poggyász, a rakomány és harmadik felek tekintetében.

(2) A közösségi légiközlekedési piacon megszűnt a belföldi és a nemzetközi légiközlekedés közötti különbségtétel, és ezért a közösségi légifuvarozók tekintetében szükség van minimális biztosítási követelmények megállapítására.

(3) Közös fellépésre van szükség annak biztosításához, hogy ezeket a követelményeket a harmadik országokból származó légifuvarozókra is alkalmazzák annak érdekében, hogy azok egyenlő esélyekkel versenyezhessenek a közösségi légifuvarozókkal.

(4) A Bizottság az Egyesült Államokban bekövetkezett terrortámadásoknak a légiközlekedési ágazatra gyakorolt következményeiről szóló 2001. október 10-i közleményében kifejtette, hogy az egységes eljárás biztosítása érdekében felül kívánja vizsgálni a működési engedélyeknek a tagállamok által történő kiadásához előírt biztosítás összegét és feltételeit. Ezenkívül a Bizottság a légiközlekedési ágazatnak az Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én bekövetkezett terrortámadásokat követő biztosításairól szóló 2002. július 2-i közleményében egyebek mellett kijelentette, hogy a továbbiakban is figyelemmel fogja kísérni a légiközlekedési biztosítási piac alakulását a működési engedélyeknek a tagállamok által történő kiadásához előírt biztosítások összegének és feltételeinek felülvizsgálata tekintetében.

(5) A Közösség a 2001/539/EK tanácsi határozattal ([4]) megkötötte a nemzetközi légiközlekedés egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án elfogadott egyezményt (Montreali Egyezmény), amely új szabályokat állapít meg a

([1]) HL C 20. E, 2003.1.28., 193. o.
([2]) HL C 95., 2003.4.23., 16. o.
([3]) Az Európai Parlament 2003. május 13-i véleménye (a *Hivatalos Lapban* még nem tették közzé), a Tanács 2003. december 5-i közös álláspontja (HL C 54. E, 2004.3.2., 40. o.), az Európai Parlament 2004. március 11-i álláspontja (a *Hivatalos Lapban* még nem tették közzé) és a Tanács 2004. március 30-i határozata.
([4]) HL L 194., 2001.7.18., 38. o.

▼B

személyek, poggyász és rakomány nemzetközi légi szállításával kapcsolatos felelősségre vonatkozóan. Ezek a szabályok előreláthatóan az 1929-es Varsói Egyezmény és annak későbbi módosításai helyébe lépnek.

(6) A Montreali Egyezmény 50. cikke előírja, hogy a felek gondoskodjanak arról, hogy a légifuvarozók az őket az Egyezmény értelmében terhelő felelősséget fedező megfelelő biztosítást kössenek. Az 1929-es Varsói Egyezmény és annak későbbi módosításai a Montreali Egyezménnyel együtt meghatározatlan ideig hatályban maradnak. Mindkét egyezmény rendelkezik a korlátlan felelősség lehetőségéről.

(7) A légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet ([1]) 7. cikke a légifuvarozók számára baleseti felelősségbiztosítás megkötését írja elő, különösen az utasok, a poggyász, a rakomány, a postai küldemények és harmadik felek tekintetében, anélkül azonban, hogy meghatározná a biztosítás minimális összegét és feltételeit.

(8) Célszerű figyelembe venni, hogy az Európai Polgári Repülési Konferencia 2000. december 13-án elfogadta az utasokra és harmadik felekre vonatkozó felelősségbiztosítás minimális szintjéről szóló ECAC/25-1 határozatot, amelyet 2002. november 27-én módosítottak.

(9) Biztosítási minimumkövetelményeket kell meghatározni az utasokra, a poggyászra, a rakományra és harmadik felekre vonatkozóan azon légifuvarozók és légijármű-üzembentartók tekintetében, amelyek valamely tagállam területén belül, területére, területéről vagy területe felett végeznek repülést, ideértve a felségvizeiket is.

(10) A biztosítási kötelezettségeknek az érvényes működési engedéllyel, közösségi légifuvarozók esetében pedig a 2407/92/EGK rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkező légifuvarozókra kell vonatkozniuk. Az engedély hiánya, illetve érvényességének lejárta nem mentesíti a vállalkozást e kötelezettség alól.

(11) Míg a Montreali Egyezmény külön szabályozza az utasokra, a poggyászra és a rakományra vonatkozó felelősséget, addig a postai küldeményekre az Egyezmény 2. cikke értelmében „a szállítók és a postaigazgatás közötti kapcsolatban alkalmazandó szabályok” érvényesek. A Közösségben az ilyen felelősséggel kapcsolatos biztosítást a 2407/92/EGK rendelet 7. cikke kellően szabályozza.

(12) Az állami légi járművek és egyes egyéb típusú járművek esetében nem kell kötelező biztosítást előírni.

(13) Minimális biztosításról kell gondoskodni olyan helyzetekben, amikor a légifuvarozó vagy a légi jármű üzemben tartója nemzetközi egyezmények, a közösségi vagy a nemzeti jog szabályai értelmében felelősséggel tartozik az utasok, a poggyász, a rakomány vagy harmadik felek tekintetében, az említett szabályokkal való szembehelyezkedés nélkül.

(14) A biztosításnak a repüléshez kapcsolódó sajátos felelősségvállalást kell tartalmaznia az utasok, a poggyász, a rakomány és harmadik felek tekintetében. Az utasok, a poggyász és a rakomány tekintetében a biztosításnak ki kell terjednie a balesetből eredő halálesetre és személyi sérülésre, valamint a poggyász, illetve a rakomány elvesztésére, megsemmisülésére vagy sérülésére. Harmadik felek tekintetében a biztosításnak ki kell terjednie balesetből eredő halálesetre, személyi sérülésre és vagyoni kárra.

([1]) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

▼B

(15) Ezt a rendeletet nem lehet úgy értelmezni, mintha kettős biztosítást írna elő. Ha a Montreali Egyezmény 39. cikke értelmében a szerződéses fuvarozó és a tényleges fuvarozó felelőssé tehető ugyanazért a kárért, a tagállamok a kettős biztosítás elkerülésére szolgáló egyedi intézkedéseket állapíthatnak meg.

(16) Az összevont alapú biztosítási fedezet piaci gyakorlata - különösen a háborúkkal és terrorizmussal kapcsolatos kockázatok esetén - kedvezőbb biztosíthatósági feltételeket teremthet, mivel a biztosítótársaságok számára lehetővé teszi a felelősségvállalásaik megfelelőbb ellenőrzését, ez a gyakorlat mindazonáltal nem mentesíti a légifuvarozót vagy a légi jármű üzemben tartóját az előírt minimális biztosítási kötelezettség betartása alól abban az esetben, ha elérte a biztosítási szerződésben rögzített összevont limitet.

(17) A légifuvarozók számára elő kell írni annak bizonyítását, hogy e rendelet rendelkezéseinek megfelelően minden esetben betartják a felelősségbiztosítási minimumkövetelményeket. A közösségi légifuvarozók és a Közösségben lajstromba vett légi járművek üzemben tartói tekintetében valamennyi tagállamra vonatkozóan elegendő, ha egy tagállamban letétbe helyezik a biztosítást igazoló okiratot, amelyet az alkalmazandó jognak megfelelően erre feljogosított vállalkozásnál kötöttek.

(18) A nem közösségi légifuvarozók, illetve a Közösségen kívül lajstromba vett légi járművek üzemben tartói esetében, ha a szóban forgó légi jármű valamely tagállam területe felett átrepül, de nem száll le egyik tagállam területén sem, illetve nem valamely tagállam területéről indul, a tagállam a nemzetközi joggal összhangban kérheti az e rendeletben előírt biztosítási követelmények teljesítésének bizonyítását, például szúrópróbaszerűen elvégzett ellenőrzések keretében.

(19) A biztosítási minimumkövetelményeket egy bizonyos idő elteltével felül kell vizsgálni.

(20) A biztosítási minimumkövetelmények alkalmazásának ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és nem akadályozhatják az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását.

(21) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ([1]) összhangban kell elfogadni.

(22) Ha a légiközlekedési tevékenységre vonatkozóan kellő fedezetet nyújtó felelősségbiztosítás létrehozása érdekében az e rendeletben nem szabályozott kérdésekre vonatkozóan további szabályokra van szükség, a tagállamok számára biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy e szabályokat maguk állapítsák meg.

(23) A Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság a két ország külügyminiszterének közös nyilatkozatában 1987. december 2-án Londonban megállapodott a gibraltári repülőtér használatával kapcsolatos együttműködés fokozásában. E megállapodás még nem lépett hatályba.

(24) Mivel ennek a rendeletnek a célkitűzése, nevezetesen olyan biztosítási minimumkövetelmények bevezetése, amelyek a verseny torzulásának csökkentésével hozzájárulnak a belső légiközlekedési piac célkitűzéseinek eléréséhez, a tagállamok szintjén nem valósítható meg a megfelelő mértékben, és ezért közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a szubszidiaritás Szerződés 5. cikkében foglalt elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben megállapított arányosság elvével

([1]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B

összhangban ez a rendelet nem terjeszkedik túl azon a mértéken, mint amely e célkitűzés megvalósításához szükséges,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Célkitűzés

(1) E rendelet célja az utasok, a poggyász, a rakomány és harmadik felek tekintetében a légifuvarozókra és a légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási minimumkövetelmények meghatározása.

(2) A postai küldemények szállítása tekintetében a biztosítási követelményeket a 2407/92/EGK rendelet és a tagállamok nemzeti jogszabályai határozzák meg.

2. cikk

Alkalmazási kör

(1) Ezt a rendeletet a Szerződés hatálya alá tartozó bármely tagállam területén belül, területére, területéről vagy területe felett repülést végző valamennyi légifuvarozóra és légijármű-üzembentartóra kell alkalmazni.

(2) Ezt a rendeletet nem kell alkalmazni a következőkre:

a) az 1944. december 7-én Chicagóban megkötött, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 3. cikkének b) pontjában említett állami légi járművek;

b) a 20 kg MTOM-nél kisebb tömegű légijármű-modellek;

c) lábról indítható repülőgépek (beleértve a motoros siklóernyőket és sárkányrepülőket);

d) kötött ballonok;

e) sárkányok;

f) ejtőernyők (beleértve a vontatott ejtőernyőket is);

g) 500 kg MTOM-nél kisebb tömegű légi járművek, beleértve a vitorlázó repülőgépeket is, valamint az ultrakönnyű repülőgépek, amelyeket:

— nem kereskedelmi célokra használnak, illetve

— helyi repülésoktatásra használnak, amelynek keretében nem lépnek át nemzetközi határokat,

amennyiben a háború és terrorizmus kockázatához kapcsolódó, az e rendeletben megállapított biztosítási követelményekről van szó.

(3) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre történő alkalmazása nem sérti a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság álláspontját abban a nézeteltérésben, amely a két ország között az azon terület feletti fennhatóságra vonatkozóan áll fenn, amelyen a repülőtér található.

(4) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre történő alkalmazását mindaddig felfüggesztik, amíg a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterének 1987. december 2-i közös nyilatkozatában foglalt megállapodás hatályba nem lép. Spanyolország és az Egyesült Királyság kormánya értesíti a Tanácsot e hatálybalépés időpontjáról.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

▼B

a) „légifuvarozó”: érvényes működési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;

b) „közösségi légifuvarozó”: valamely tagállam által a 2407/92/EGK rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó;

c) „légi jármű üzemben tartója”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely számára anélkül, hogy légifuvarozó lenne, valamely légi jármű használatra vagy üzemeltetésre folyamatosan ténylegesen rendelkezésre áll; vélelmezetten az a természetes vagy jogi személy az üzemben tartó, akinek, illetve amelynek a neve alatt a légi járművet lajstromba vették, kivéve, ha ez a személy bizonyítani tudja, hogy az üzemben tartó valamely más személy;

d) „repülés”:

— az utasok és a fel nem adott poggyász esetében az utas légi járművel történő szállításának időtartama, beleértve a beszállást és kiszállást is,

— a rakomány és a feladott poggyász esetében a poggyász és a rakomány légifuvarozó részére történő átadásának időpontjától a poggyász és a rakomány jogosult címzettjének történő kézbesítése időpontjáig terjedő időszak,

— harmadik felek esetében valamely légi jármű használata attól a pillanattól kezdve, hogy annak hajtóműveit gurulás vagy kifejezetten felszállás céljából beindítják, addig a pillanatig, amikor az földet ért és a hajtóművel teljesen leálltak; továbbá a légi jármű vontató vagy toló járművekkel, illetve a légi járművek meghajtására és felemelésére szolgáló erők, különösen légáramlás révén történő mozgatása;

e) „SDR”: a nemzetközi valutaalap (IMF) által meghatározott különleges lehívási jog (Special Drawing Right);

f) „MTOM”: maximális felszállótömeg, amely az egyes légijármű-típusokra egyedileg, a légi jármű légialkalmassági bizonyítványában meghatározott, hitelesített tömeg;

g) „utas”: minden személy, aki valamely járaton a légifuvarozó vagy a légi jármű üzemben tartója beleegyezésével utazik, kivéve a pilótafülkében és a fedélzeten szolgálatot teljesítő személyzetet;

h) „harmadik fél”: minden természetes vagy jogi személy, kivéve az utasokat, valamint a pilótafülkében és a fedélzeten szolgálatot teljesítő személyeket;

i) „kereskedelmi tevékenység”: ellenszolgáltatás fejében végzett tevékenység.

4. cikk

Biztosítási alapelvek

(1) A 2. cikkben említett légifuvarozóknak és légijármű-üzembentartóknak e rendeletnek megfelelően biztosítást kell kötniük az utasokra, a poggyászra, a rakományra és harmadik felekre vonatkozó, a repüléshez kapcsolódó sajátos felelősségükre tekintettel. A biztosításnak ki kell terjednie a háborús cselekmények, a terrorizmus, a repülőgép-eltérítés, a szabotázsakciók, a légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, valamint a zavargások kockázatára.

(2) A légifuvarozók és a légi járművek üzemben tartói gondoskodnak róla, hogy a biztosítás valamennyi járatukra kiterjedjen, függetlenül attól, hogy a légi járművet tulajdonjog vagy valamely bérleti megállapodás keretében, közösen, franchise-rendszerben, helymegosztási (codeshare) megállapodással vagy más hasonló megállapodás alapján üzemeltetik-e.

▼B

(3) Ez a rendelet nem sérti az alábbiakból eredő felelősséggel kapcsolatos szabályokat:

— nemzetközi egyezmények, amelyeknek a tagállamok és/vagy a Közösség részes felei,

— a közösségi jog, valamint

— a tagállamok nemzeti joga.

5. cikk

A rendelet betartása

(1) A 2. cikkben említett légifuvarozók, illetve szükség esetén a légijármű-üzembentartók az érintett tagállam illetékes hatóságánál letétbe helyezett biztosítási igazolással vagy egyéb, az érvényes biztosítás meglétét igazoló okirattal bizonyítják, hogy megfelelnek az e rendeletben meghatározott biztosítási követelményeknek.

(2) E cikk alkalmazásában „érintett tagállam" az a tagállam, amely a közösségi légifuvarozónak a működési engedélyt kiadta, illetve amelyben a légi jármű üzemben tartójának légi járművét lajstromba vették. A nem közösségi légifuvarozók és a Közösségen kívül lajstromba vett légi járművek üzemben tartói esetében az „érintett tagállam" az a tagállam, amelybe vagy amelyből a járatokat működtetik.

(3) Az (1) bekezdéstől eltérve, azok a tagállamok, amelyek felett a járatok átrepülnek, kötelezhetik a 2. cikkben említett légifuvarozókat és légijármű-üzembentartókat az e rendeletnek megfelelő érvényes biztosítás igazolására.

(4) A közösségi légifuvarozók és a Közösségben nyilvántartásba vett légijármű-üzembentartók tekintetében a (2) bekezdésben említett tagállamban letétbe helyezett, biztosítást igazoló okirat a 8. cikk (6) bekezdése alkalmazásának sérelme nélkül valamennyi tagállamra vonatkozóan elegendő.

(5) Olyan kivételes helyzetekben, amikor a biztosítási piac nem működik megfelelően, a Bizottság a 9. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően meghatározhatja az (1) bekezdés alkalmazásához megfelelő intézkedéseket.

6. cikk

Az utasokra, a poggyászra és a rakományra vonatkozó felelősségbiztosítás

(1) Az utasokra vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális összege utasonként 250 000 SDR. Mindazonáltal 2 700 kg vagy annál kisebb maximális felszállótömegű légi jármű nem kereskedelmi jellegű üzemeltetése esetében a tagállam ennél alacsonyabb szintű minimális biztosítási fedezetet is megállapíthat, feltéve, hogy a szóban forgó fedezet eléri az utasonkénti 100 000 SDR értékét.

(2) A poggyászra vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális értéke kereskedelmi tevékenység esetén utasonként 1 000 SDR.

(3) A rakományra vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális értéke kereskedelmi tevékenység esetén kilogrammonként 17 SDR.

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdést nem kell alkalmazni a nem közösségi légifuvarozók, illetve a Közösségen kívül lajstromba vett légi járműveket használó üzemben tartók által indított, a tagállamok területe felett áthaladó járatokra, amennyiben az nem jár az említett területen történő le- és felszállással.

▼M1

(5) Az e cikkben említett értékek adott esetben kiigazíthatók, ha a vonatkozó nemzetközi szerződések módosításai azt szükségessé teszik. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ilyen intézkedéseket a 9. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

7. cikk

Harmadik felekre vonatkozó felelősségbiztosítás

(1) A harmadik felekre vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális értéke balesetenként az egyes légi járművek esetében a következő:

Kategória	MTOM (kg)	Minimális biztosítás (millió SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

Ha a harmadik feleknek háború vagy terrorizmus kockázata folytán okozott kárra vonatkozó biztosítási fedezet bármely időpontban balesetenként külön-külön nem áll a légifuvarozó vagy a légi jármű üzemben tartója rendelkezésére, a légifuvarozó vagy a légi jármű üzemben tartója az e kockázatok biztosítására vonatkozó kötelezettségének káresemény alapú biztosítási fedezettel is eleget tehet. A Bizottság gondosan figyelemmel kíséri ennek a rendelkezésnek az alkalmazását, annak biztosítására, hogy az összevont limit legalább egyenlő legyen a táblázatban foglalt megfelelő értékekkel.

▼M1

(2) Az e cikkben említett értékek megfelelő esetben kiigazíthatók, ha a vonatkozó nemzetközi szerződések módosításai azt szükségessé teszik. Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ilyen intézkedéseket a 9. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

▼B

8. cikk

Végrehajtás és szankciók

(1) A tagállamok gondoskodnak róla, hogy a 2. cikkben említett légifuvarozók és légijármű-üzembentartók betartsák e rendeletet.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában és a (7) bekezdés sérelme nélkül az átrepülő nem közösségi légifuvarozók, illetve a Közösségen kívül lajstromba vett légi járművek esetében, amennyiben nem történik le-, illetve felszállás a tagállamok területén, valamint az ilyen járművek által végrehajtott nem kereskedelmi célú leszállások esetében az érintett

▼B

tagállam kérheti az igazolást az e rendeletben megállapított biztosítási követelményeknek való megfelelésről.

(3) Szükség esetén a tagállamok a légifuvarozótól, a légi jármű üzemben tartójától vagy az érintett biztosítótól további bizonyítékot kérhetnek.

(4) Az e rendelet megsértéséért kiszabott szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(5) A közösségi légifuvarozók tekintetében ezek a szankciók magukban foglalhatják a működési engedélynek a közösségi jogszabályok megfelelő rendelkezéseire is tekintettel és azoknak megfelelően történő visszavonását is.

(6) A nem közösségi légifuvarozók és a Közösségen kívül lajstromba vett légi járművek esetében a szankciók magukban foglalhatják a valamely tagállam területén történő leszállás jogának megtagadását is.

(7) Ha a tagállamok úgy ítélik meg, hogy az e rendeletben foglalt feltételek nem teljesülnek, mindaddig nem adnak felszállási engedélyt a légi járműnek, amíg az érintett légifuvarozó vagy légijármű-üzembentartó nem bizonyítja e rendeletnek megfelelően a kellő biztosítás meglétét.

9. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot munkájában a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet ([1]) 11. cikkével létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkére tekintettel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

▼M1

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

▼B

(4) A Bizottság továbbá konzultálhat a bizottsággal az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos bármely egyéb kérdésben.

10. cikk

Jelentéstétel és együttműködés

(1) A Bizottság az e rendeletben foglaltak megvalósulásáról 2008. április 30-áig jelentést nyújt be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

(2) A Bizottság kérésére a tagállamok az e rendelet alkalmazására vonatkozó információkat szolgáltatnak a Bizottság számára.

([1]) HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított rendelet.

▼B

11. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*való kihirdetését követő tizenkét hónappal lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.