Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►B **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 785/2004**

2004 m. balandžio 21 d.

dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams

(OL L 138, 2004 4 30, p. 1)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►M1	Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1137/2008 2008 m. spalio 22 d.	L 311	1	2008 11 21

▼B

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 785/2004

2004 m. balandžio 21 d.

dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ([1]),

atsižvelgdami į Europos ekonominio ir socialinio komiteto nuomonę ([2]),

pasitarę su Regionų komitetu,

laikydamiesi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ([3]),

kadangi:

(1) Pagal bendrą transporto politiką ir siekiant paskatinti vartotojų apsaugą, svarbu užtikrinti tinkamą būtiniausią draudimo lygį, apdraudžiant oro vežėjų atsakomybę keleivių, bagažo krovinių ir trečiųjų šalių atžvilgiu.

(2) Bendrijos aviacijos rinkoje yra panaikintas skirtumas tarp nacionalinio ir tarptautinio oro transporto, ir todėl yra tinkama nustatyti būtiniausius draudimo reikalavimus Bendrijos oro vežėjams.

(3) Bendri veiksmai reikalingi užtikrinti šių reikalavimų taikymą trečiųjų šalių oro vežėjams, siekiant jiems užtikrinti vienodas galimybes su Bendrijos oro vežėjais.

(4) Savo 2001 m. spalio 10 d. komunikate dėl teroristinių atakų Jungtinėse Amerikos Valstijose poveikio oro transporto pramonei, Komisija pareiškė savo ketinimą patikrinti draudimo sumas ir sąlygas, reikalingas veiklos licencijoms išduoti valstybėse narėse, siekiant užtikrinti harmonizuotą režimų taikymą. Be to, savo 2002 m. liepos 2 d. komunikate dėl oro transporto sektoriaus draudimo po 2001 m. rugsėjo 11 d. terorizmo išpuolių Jungtinėse Amerikos Valstijose Komisija pareiškė, kad ji ir toliau vykdys aviacijos draudimo rinkos plėtros monitoringą, atsižvelgdama į draudimo sumų ir sąlygų, reikalingų veiklos licencijoms išduoti valstybėse narėse, peržiūrą.

(5) Tarybos sprendimu 2001/539/EB ([4]) Bendrija sudarė Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo, priimtą Monrealyje 1999 m. gegužės 28 d. (Monrealio konvenciją), kurioje išdėstytos naujos atsakomybės taisyklės asmenų, bagažo ir krovinių tarptautinio vežimo oru atžvilgiu. Šiomis taisyklėmis ketinama pakeisti 1929 m. Varšuvos konvencijos ir jos vėlesnių pakeitimų taisykles.

(6) Monrealio konvencijos 50 straipsnis reikalauja, kad šalys užtikrintų pakankamą oro vežėjų draudimą, apdraudžiant jų atsakomybę pagal šią Konvenciją. 1929 m. Varšuvos konvencija ir

([1]) OL C 20 E, 2003 1 28, p. 193.
([2]) OL C 95, 2003 4 23, p. 16.
([3]) 2003 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2003 m. gruodžio 5 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 54 E, 2004 3 2, p. 40), 2004 m. kovo 11 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2004 m. kovo 30 d. Tarybos sprendimas.
([4]) OL L 194, 2001 7 18, p. 38.

▼B

vėlesni jos pakeitimai ir toliau egzistuoja neribotą laikotarpį kartu su Monrealio konvencija. Abi konvencijos numato neribotos atsakomybės galimybę.

(7) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo ([1]) 7 straipsnis reikalauja, kad oro vežėjo atsakomybė būtų apdrausta nelaimingų atsitikimų atveju, ypač keleivių, bagažo, krovinių, pašto ir trečiųjų šalių atžvilgiu, nors ir nenurodo minimalių draudimo sumų ir draudimo sąlygų.

(8) Tikslinga atsižvelgti į faktą, kad Europos civilinės aviacijos konferencija 2000 m. gruodžio 13 d. priėmė Rezoliuciją ECAC/25-1 dėl būtiniausių draudimo apsaugos lygių keleivių ir trečiųjų šalių atžvilgiu, kuri buvo pakeista 2002 m. lapkričio 27 d.

(9) Būtina nustatyti būtiniausius draudimo reikalavimus, apdraudžiant oro vežėjų ir orlaivių naudotojų, skraidančių valstybėje narėje, į ją, iš jos ar per ją, įskaitant valstybės narės teritorinius vandenis, atsakomybę keleivių, bagažo, krovinių ir trečiųjų šalių atžvilgiu.

(10) Draudimo pareiga tenka oro vežėjams, turintiems galiojančią veiklos licenciją, o Bendrijos oro vežėjų atveju, turintiems galiojančią veiklos licenciją, išduotą pagal Reglamentą (EEB) Nr. 2407/92. Tokios licencijos nebuvimas ar galiojimo pabaiga neatleidžia įmonės nuo šios pareigos.

(11) Jeigu Monrealio konvencija konkrečiai reglamentuoja atsakomybę keleivių, bagažo ir krovinių atžvilgiu, pagal šios konvencijos 2 straipsnį atsakomybė už paštą priklauso nuo „taisyklių, taikomų santykiams tarp vežėjų ir pašto administracijos“. Bendrijoje tokios atsakomybės draudimą pakankamai reguliuoja Reglamento (EEB) Nr. 2407/92 7 straipsnis.

(12) Privalomo draudimo nereikia valstybiniam orlaiviams ir tam tikroms kitoms orlaivių rūšims.

(13) Būtiniausia draudimo apsauga turi būti suteikta tais atvejais, kai oro vežėjas ar orlaivių naudotojas yra atsakingas už keleivius, bagažą, krovinius ir trečiąsias šalis pagal tarptautinių konvencijų, Bendrijos ar nacionalinių teisės aktų taisykles, nekonkuruojant su tokiomis taisyklėmis.

(14) Draudimas turi apimti aviacijai būdingą atsakomybę keleivių, bagažo, krovinių ir trečiųjų šalių atžvilgiu. Keleivių, bagažo, krovinių ir trečiųjų šalių atžvilgiu draudime turi būti numatyta apsauga nuo mirties ir asmens sužalojimo dėl nelaimingo atsitikimo ir nuo bagažo bei krovinio netekimo, sunaikinimo ar sugadinimo. Trečiųjų šalių atžvilgiu draudime turi būti numatyta apsauga nuo nelaimingo atsitikimo sukeltos mirties, asmens sužalojimo ir žalos turtui.

(15) Šis reglamentas neturėtų būti aiškinamas kaip reikalaujantis dvigubo draudimo. Tiek, kiek vežėjas rangovas ir faktinis vežėjas gali būti laikomi atsakingais už tą pačią žalą Monrealio konvencijos 39 straipsnio prasme, valstybės narės gali nustatyti specialias priemones išvengti dvigubo draudimo.

(16) Nors rinkos praktika siūlyti draudimą bendru pagrindu gali būti palanki draudiminėms galimybėms, ypač karo ir terorizmo rizikų atžvilgiu, kadangi draudikai gali geriau kontroliuoti savo atsakomybes, ši praktika neatleidžia oro vežėjo ar orlaivių naudotojo nuo pareigos laikytis būtiniausių draudimo reikalavimų, kai pasiekiama suma, nustatyta jo draudimo sutartyje.

(17) Būtina reikalauti, kad oro vežėjai pateiktų įrodymus, patvirtinančius, jog jie visada laikosi būtiniausių draudimo reikalavimų atsakomybei padengti, kaip numatyta šiame reglamente. Bendrijos

([1]) OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

▼B

oro vežėjų ir orlaivių naudotojų, naudojančių Bendrijoje registruotus orlaivius, draudimo įrodymo pateikimas vienoje valstybėje narėje yra pakankamas visoms kitoms valstybėms narėms, ir tokį draudimą vykdo įmonė, įgaliota tuo užsiimti pagal atitinkamus įstatymus.

(18) Oro vežėjams iš šalių, nepriklausančių Bendrijai, ar orlaivių, registruotų už Bendrijos ribų, naudotojams skrendant per valstybės narės teritoriją, nenutūpiant ir nepakylant iš jos, pagal tarptautinę teisę bet kuri valstybė narė, per kurios teritoriją atliekamas skrydis, gali paprašyti šio reglamento draudimo reikalavimų vykdymo įrodymų, pavyzdžiui, atlikdama patikrinimus atsitiktine tvarka.

(19) Praėjus tam tikram laikui, būtiniausius draudimo reikalavimus reikia peržiūrėti.

(20) Būtiniausių draudimo reikalavimų taikymo monitoringo procedūros turi būti skaidrios ir nediskriminuojančios; jos taip pat neturi trukdyti laisvam prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimui.

(21) Šiam reglamentui įgyvendinti reikalingos priemonės turi būti priimtos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ([1]).

(22) Jeigu reikia papildomų taisyklių adekvačiam draudimui nustatyti, apdraudžiant aviacijai būdingą atsakomybę tais punktais, kurių neapima šis reglamentas, valstybės narės gali įvesti tokias taisykles.

(23) 1987 m. gruodžio 2 d. Londone Ispanijos Karalystė ir Jungtinė Karalystė bendra šių dviejų šalių užsienio reikalų ministrų deklaracija susitarė dėl glaudesnio bendradarbiavimo naudojant Gibraltaro oro uostą tvarkos, ir ši tvarka dar turi įsigalioti.

(24) Kadangi valstybės narės negali pakankamai pasiekti šio reglamento tikslų, o būtent, būtiniausių draudimo reikalavimų, galinčių prisidėti prie vidaus aviacijos rinkos tikslų, sumažinant konkurencijos iškraipymus, įvedimo, ir šių tikslų geriau siekti Bendrijos lygmenyje, Bendrija gali priimti priemones, vadovaujantis Sutarties 5 straipsnyje nustatytu subsidiarumo principu. Pagal šiame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą, šis reglamentas nenumato nieko, kas nėra būtina siekiant šio tikslo,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Tikslas

1. Šios reglamento tikslas yra nustatyti būtiniausius draudimo reikalavimus oro vežėjams ir orlaivių naudotojams keleivių, bagažo, krovinių ir trečiųjų šalių atžvilgiu.

2. Pašto pervežimų atžvilgiu draudimo reikalavimai yra nustatyti Reglamente (EEB) Nr. 2407/92 ir nacionaliniuose valstybių narių teisės aktuose.

([1]) OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

▼B

2 straipsnis

Galiojimas

1. Šis reglamentas taikomas visiems oro vežėjams ir orlaivių naudotojams, skraidantiems valstybės narės, kuriai taikoma Sutartis, teritorijoje, į ją, iš jos ar per ją.

2. Šis reglamentas netaikomas:

a) valstybiniam orlaiviams kaip nurodyta 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 3 straipsnio b punkte;

b) modeliniams orlaiviams, kurių MTOM mažesnis kaip 20 kg;

c) kojomis paleidžiamiems skraidymo aparatams (tarp jų ir motoriniams parasparniams ir skraidyklėms);

d) pririšamiesiems aerostatams;

e) aitvarams;

f) parašiutams (tarp jų ir kilimo parašiutams);

g) orlaiviams, įskaitant sklandytuvus, kurių MTOM mažesnis kaip 500 kg, ir mikrolėktuvams, kurie:

— naudojami nekomerciniais tikslais,

— naudojami vietinių skrydžių instruktažams, kurių metu nereikia kirsti tarptautinių sienų,

tiek, kiek kalbama apie draudimo įsipareigojimą pagal šį reglamentą, susijusią su karu ir terorizmu.

3. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui suprantamas, kaip nepažeidžiantis Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės atitinkamos teisinės pozicijos ginčo dėl teritorijos, kurioje yra įsikūręs oro uostas, suverenumo atžvilgiu.

4. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui bus sustabdytas, kol įsigalios susitarimai, numatyti 1987 m. gruodžio 2 d. Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės užsienio reikalų ministrų bendrojoje deklaracijoje. Ispanijos ir Jungtinės Karalystės Vyriausybės praneš Tarybai apie tokią įsigaliojimo datą.

3 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente:

a) „oro vežėjas“ — tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją;

b) „Bendrijos oro vežėjas“ — oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, išduotą valstybės narės pagal Reglamentą (EEB) Nr. 2407/92;

c) „orlaivio naudotojas“ — asmuo ar įmonė, kuri nėra oro vežėjas ir kurios nuolatinėje dispozicijoje yra orlaivio naudojimas ar eksploatavimas; fizinis ar juridinis asmuo, kurio vardu įregistruotas orlaivis, laikomas naudotoju, išskyrus tuo atveju, jeigu toks asmuo įrodo, kad naudotojas yra kitas asmuo;

d) „skrydis“ — tai:

— keleivių ir nepatikrinto bagažo atžvilgiu, keleivių gabenimo orlaiviu laikotarpis, įskaitant jų įlaipinimą ir išlaipinimą,

— krovinių ir patikrinto bagažo atžvilgiu, bagažo ir krovinių transportavimo laikotarpis nuo bagažo ar krovinio įteikimo oro

▼B

vežėjui momento iki bagažo ar krovinio grąžinimo gavėjui, turinčiam į tai teisę, momento,

— trečiųjų šalių atžvilgiu, orlaivio naudojimas nuo energijos padavimo į jo variklius momento riedėjimo ar faktinio pakilimo tikslu iki to momento, kai jis nusileidžia ir varikliai visiškai sustoja; be to, tai reiškia orlaivio judėjimą velkančių ar stumiančių transporto priemonių pagalba ar jėgų, kurios būdingos orlaiviams valdyti ir pakelti, ypač oro srovių, pagalba;

e) „SST“ — specialios skolinimosi teisės, apibrėžtos Tarptautinio valiutos fondo;

f) „MTOM“ — tai didžiausias kilimo svoris, atitinkantis patvirtintą dydį, būdingą visoms orlaivių rūšims, kaip nurodyta orlaivio tinkamumo saugiam skrydžiui sertifikate;

g) „keleivis“ — bet koks asmuo, esantis lėktuve su oro vežėjo ar orlaivio naudotojo sutikimu, išskyrus orlaivio įgulos ir kabinos įgulos dirbančius narius;

h) „trečioji šalis“ — bet koks fizinis ar juridinis asmuo, išskyrus keleivius ir orlaivio įgulos ir kabinos įgulos dirbančius narius;

i) „komercinis naudojimas“ — tai naudojimas už atlyginimą ir(ar) nuomos pagrindais.

4 straipsnis

Draudimo principai

1. Oro vežėjai ir orlaivio naudotojai, nurodyti 2 straipsnyje, draudžiami pagal šį reglamentą nuo aviacijai būdingos atsakomybės keleivių, bagažo, krovinių ir trečiųjų šalių atžvilgiu. Draudiminiai įvykiai apima karo veiksmus, terorizmą, lėktuvo nuvarymą, sabotažo veiksmus, neteisėtą orlaivio užgrobimą ir pilietinius neramumus.

2. Oro vežėjai ir orlaivio naudotojai užtikrina, kad draudimo apsauga galiotų kiekvienam skrydžiui, nepriklausomai nuo to, ar naudojamas orlaivis yra jų dispozicijoje nuosavybės teise ar bet kokia nuomos sutarties forma, jungtinės veiklos ar frančizės forma, kodų jungimo ar bet kokios kitos tokio pačio pobūdžio sutarties pagrindu.

3. Šis reglamentas neapriboja taisyklių dėl atsakomybės, kylančios iš:

— tarptautinių konvencijų, kurių šalimis yra valstybės narės ir(ar) Bendrija,

— Bendrijos teisės aktų,

— valstybių narių nacionalinės teisės aktų.

5 straipsnis

Laikymasis

1. Oro vežėjais, o jeigu reikalaujama, ir orlaivio naudotojai, nurodyti 2 straipsnyje, parodo, kad jie laikosi šiame reglamente nustatytų draudimo reikalavimų, pateikdami atitinkamų valstybių narių kompetentingoms institucijoms turimą draudimo depozitą ar kitą galiojančio draudimo įrodymą.

2. Šiame straipsnyje „atitinkama valstybė narė“ reiškia valstybę narę, išdavusią veiklos licenciją Bendrijos oro vežėjui ar valstybei narei, kurioje įregistruotas oro vežėjas ar orlaivio naudotojas. Ne Bendrijos oro vežėjams ir orlaivio naudotojams, kurie naudoja ne bendrijoje registruotus orlaivius, „atitinkama valstybė narė“ reiškia valstybę narę, į kurią ar iš kurios vykdomi skrydžiai.

▼B

3. Išimties 1 straipsnio dalyje tvarka valstybės narės, per kurių teritoriją skrendama, gali paprašyti, kad 2 straipsnyje nurodyti oro vežėjai ir orlaivio naudotojai pateiktų pagal šį reglamentą galiojančio draudimo įrodymą.

4. Bendrijos oro vežėjų ir orlaivio naudotojų, naudojančių orlaivius, registruotus Bendrijoje, draudimo įrodymo turėjimo valstybėje narėje, nurodytoje 2 straipsnio dalyje, pakanka visoms valstybėms narėms, tuo neapribojant 8 straipsnio 6 dalies taikymo.

5. Išimtiniais draudimo rinkos pažeidimų atvejais Komisija, 9 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, gali nustatyti atitinkamas priemones 1 straipsnio daliai taikyti.

6 straipsnis

Atsakomybės už keleivius, bagažą ir krovinius draudimas

1. Būtiniausias atsakomybės už keleivius draudimas yra 250 000 SST vienam keleiviui. Tačiau, nekomercinio orlaivių, kurių MTOM neviršija 2 700 kg, naudojimo atžvilgiu valstybė narė gali nustatyti žemesnį būtiniausios draudiminės apsaugos lygį, su sąlyga, kad draudimas nemažesnis kaip 100 000 SST vienam keleiviui.

2. Būtiniausia atsakomybės už bagažą draudimo suma yra 1 000 SST vienam keleiviui komercinio naudojimo atveju.

3. Būtiniausia atsakomybės už krovinį draudimo suma yra 17 SST vienam kilogramui komercinio naudojimo atveju.

4. 1, 2 ir 3 straipsnio dalys netaikomos skrydžiams per valstybės narės teritoriją, vykdomiems ne Bendrijos oro vežėjų ar orlaivio naudotojų, kurie naudoja orlaivius, registruotus už Bendrijos ribų, kai nereikia valstybės narės teritorijoje nusileisti arba iš jos pakilti.

▼M1

5. Šiame straipsnyje nurodyti dydžiai gali būti prireikus derinami, jeigu dėl pakeitimų susijusiose tarptautinėse sutartyse tai yra būtina. Šios priemonės, skirtos neesminėms šio reglamento nuostatoms iš dalies keisti, tvirtinamos laikantis 9 straipsnio 3 dalyje nustatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

▼B

7 straipsnis

Atsakomybės trečiųjų šalių atžvilgiu draudimas

1. Atsakomybės trečiųjų šalių atžvilgiu būtiniausia draudimo apsauga vieno nelaimingo atsitikimo atveju kiekvienam orlaiviui yra:

Kategorija	MTOM (kg)	Būtiniausias draudimas (milijonais SST)
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

▼B

Jeigu kuriuo nors metu draudimo apsauga dėl žalos trečiosioms šalims, sukeltos karo ar terorizmo rizikos, kuriam nors oro vežėjui ar orlaivio naudotojui negalioja vieno nelaimingo atsitikimo pagrindu, toks oro vežėjas ar orlaivio naudotojas gali įvykdyti savo draudimo įsipareigojimą apdrausti šias rizikas, apdrausdamas jas visumos pagrindu. Komisija griežtai stebi šios nuostatos taikymą, siekiant užtikrinti, kad tokia suma būtų nemažesnė kaip nustatyta lentelėje.

▼M1

2. Šiame straipsnyje nurodyti dydžiai gali būti prireikus derinami, jeigu dėl pakeitimų susijusiose tarptautinėse sutartyse tai yra būtina. Šios priemonės, skirtos neesminėms šio reglamento nuostatoms iš dalies keisti, tvirtinamos laikantis 9 straipsnio 3 dalyje nustatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

▼B

8 straipsnis

Įgyvendinimas ir sankcijos

1. Valstybės narės užtikrina, kad oro vežėjai ir orlaivio naudotojai, nurodyti 2 straipsnyje, laikytųsi šio reglamento.

2. 1 straipsnio dalyje ir nepažeidžiant 7 straipsnio dalies, ne Bendrijos oro vežėjų ir orlaivių, registruotų už Bendrijos ribų, skrydžių atžvilgiu, kai valstybėje narėje nereikia nusileisti ar iš jos pakilti, o taip pat tokio orlaivio sustojimo valstybėje narėje ne eismo tikslais, atitinkama valstybė narė gali paprašyti šiame reglamente nustatytų draudimo reikalavimų vykdymo įrodymų.

3. Jei būtina, valstybė narė gali paprašyti oro vežėjo, orlaivio naudotojo ar atitinkamo draudėjo papildomų įrodymų.

4. Sankcijos už šio reglamento pažeidimus yra efektyvios, proporcingos ir atgrasančios.

5. Bendrijos oro vežėjų atžvilgiu šios sankcijos gali būti veiklos licencijos atėmimas, atsižvelgiant į ir pagal atitinkamas Bendrijos teisės aktų nuostatas.

6. Ne Bendrijos oro vežėjų ir orlaivio naudotojų, kurie naudoja orlaivius registruoti už Bendrijos ribų, atžvilgiu šios sankcijos gali būti atsisakymas suteikti teisę nusileisti valstybės narės teritorijoje.

7. Jeigu valstybės narės nėra įsitikinusios, kad laikomai šio reglamento sąlygų, jos neleidžia orlaiviui pakilti, kol oro vežėjas ar orlaivio naudotojas nepateikia pakankamos draudimo apsaugos pagal šį reglamentą įrodymo.

9 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda Komitetas, įkurtas 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus ([1]).

2. Darant nuorodą į šią pastraipą, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į šio sprendimo 8 straipsnį.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

([1]) OL L 240, 1992 8 24, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentu (EB) Nr. 1882/2003 (OL L 284, 2003 10 31, p. 1).

▼M1

3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

▼B

4. Komisija taip pat gali konsultuotis su Komitetu dėl bet kurių kitų klausimų, susijusių su šio reglamento taikymu.

10 straipsnis

Ataskaita ir bendradarbiavimas

1. Komisija pateikia ataskaitą dėl šio reglamento veikimo Europos Parlamentui ir Tarybai iki 2008 m. balandžio 30 d.

2. Paprašius, valstybės narės pateikia Komisijai informaciją dėl šio reglamento taikymo.

11 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja po dvylikos mėnesių nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.*

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.