**Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah**

►**B** **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 785/2004**

**z 21. apríla 2004**

**o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel**

(Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 1)

Zmenené a doplnené:

| | | Úradný vestník | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Č. | Strana | Dátum |
| ►**M1** | Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1137/2008 z 22. októbra 2008 | L 311 | 1 | 21.11.2008 |

▼B

# NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 785/2004

## z 21. apríla 2004

## o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie ([1]),

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([2]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ([3]),

keďže:

(1) V rámci spoločnej dopravnej politiky a na podporu ochrany spotrebiteľa je dôležité zabezpečiť primeranú minimálnu úroveň poistenia na krytie zodpovednosti leteckých dopravcov vo vzťahu k cestujúcim, batožine, nákladu a tretím stranám.

(2) Na trhu leteckej dopravy spoločenstva bol odstránený rozdiel medzi vnútroštátnou a medzinárodnou leteckou dopravou, a je preto vhodné ustanoviť minimálne požiadavky na poistenie leteckých dopravcov spoločenstva.

(3) Je nevyhnutný spoločný postup, aby sa zabezpečilo, že tieto požiadavky sa budú uplatňovať aj na leteckých dopravcov z tretích krajín, a tým sa zabezpečí uplatňovanie rovnakých podmienok hospodárskej súťaže, aké platia pre leteckých dopravcov spoločenstva.

(4) Vo svojom oznámení z 10. októbra 2001, týkajúcom sa účinkov teroristických útokov v Spojených štátoch na odvetvie leteckej dopravy, Komisia oznámila svoj úmysel preskúmať čiastky a podmienky poistenia vyžadovaných členskými štátmi na udelenie prevádzkových licencií, aby bol zabezpečený zosúladený prístup. Okrem toho, vo svojom oznámení z 2. júla 2002, týkajúcom sa poistenia v sektore leteckej dopravy po teroristických útokoch 11. septembra 2001 v Spojených štátoch, Komisia vyhlásila úmysel naďalej monitorovať vývoj na poisťovacom trhu v letectve z hľadiska revízie čiastok a podmienok poistenia vyžadovaných členskými štátmi na udelenie prevádzkových licencií.

(5) Rozhodnutím Rady 2001/539/ES ([4]) spoločenstvo uzavrelo Dohovor o zjednotení určitých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, dohodnutý v Montreali 28. mája 1999 (Montrealský dohovor), ktorým sa ustanovujú nové pravidlá zodpovednosti v medzinárodnej leteckej doprave osôb, batožiny

([1]) Ú. v. ES C 20 E, 28.1.2003, s. 193.
([2]) Ú. v. EÚ C 95, 23.4.2003, s. 16.
([3]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 13. mája 2003 (ešte neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 5. decembra 2003 (Ú. v. EÚ C 54 E, 2.3.2004, s. 40), stanovisko Európskeho parlamentu z 11. marca 2004 (ešte neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 30. marca 2004.
([4]) Ú. v. ES L 194, 18.7.2001, s. 38.

▼B

a nákladu. Tieto pravidlá majú nahradiť pravidlá Varšavského dohovoru z roku 1929 a jeho následných zmien a doplnkov.

(6) Podľa článku 50 Montrealského dohovoru musia zmluvné strany zabezpečiť, aby boli leteckí dopravcovia primerane poistení na krytie zodpovednosti vyplývajúcej z tohto dohovoru. Varšavský dohovor z roku 1929 a jeho následné zmeny a doplnky budú naďalej existovať súčasne s Montrealským dohovorom po neurčitú dobu. Oba dohovory zabezpečia možnosť neobmedzenej zodpovednosti.

(7) Článok 7 nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov ([1]) vyžaduje, aby boli leteckí dopravcovia poistení z hľadiska krytia zodpovednosti v prípade nehôd, najmä pokiaľ ide o cestujúcich, batožinu, náklad, poštu a tretie strany, aj keď nestanovuje minimálne čiastky a podmienky poistenia.

(8) Je vhodné zohľadniť skutočnosť, že Európska konferencia civilného letectva prijala 13. decembra 2000 rezolúciu ECAC/25-1 o minimálnej výške poistného krytia zodpovednosti voči cestujúcim a tretím stranám, ktorá bola upravená 27. novembra 2002.

(9) Je nevyhnutné určiť minimálne poistné požiadavky na krytie zodpovednosti voči cestujúcim, batožine, nákladu a tretím stranám leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel, ktorí lietajú v rámci územia, z územia, na územie alebo cez územie členského štátu, vrátane jeho výsostných vôd.

(10) Poistná povinnosť zostáva na leteckých dopravcoch s platnou prevádzkovou licenciou a v prípade leteckých dopravcov spoločenstva, s platnou prevádzkovou licenciou udelenou v súlade s nariadením (EHS) č. 2407/92. Podnik, ktorý nemá licenciu alebo platnosť jeho licencie uplynula, nie je zbavený tejto povinnosti.

(11) Zatiaľ čo Montrealský dohovor osobitne usmerňuje zodpovednosť voči cestujúcim, batožine a nákladu, zodpovednosť za poštu je podľa článku 2 uvedeného dohovoru, predmetom „pravidiel platných vo vzťahu medzi dopravcami a poštovými správami“. V spoločenstve je poistenie takej zodpovednosti dostatočne usmerňované článkom 7 nariadenia (EHS) č. 2407/92.

(12) Povinné poistenie by sa nemalo vyžadovať pre štátne lietadlá a určité iné typy lietadiel.

(13) Minimálne poistné krytie by malo byť zabezpečené v situáciách, ak letecký dopravca alebo prevádzkovateľ lietadla je zodpovedný voči cestujúcim, batožine, nákladu a tretím stranám v súlade s pravidlami medzinárodných dohovorov, právom spoločenstva alebo národným právom, bez zasahovania do takých pravidiel.

(14) Poistenie by malo kryť pre letectvo špecifickú zodpovednosť voči cestujúcim, batožine, nákladu a tretím stranám. U cestujúcich by malo poistenie zahŕňať krytie zodpovednosti za smrť a telesné zranenie spôsobené nehodami a u batožiny a tovaru krytie zodpovednosti za ich stratu, zničenie alebo poškodenie. U tretích strán by malo poistenie zahŕňať krytie zodpovednosti za smrť, telesné zranenie a škody na majetku spôsobené nehodami.

(15) Toto nariadenie by sa nemalo vysvetľovať tak, že požaduje dvojité poistenie. Pokiaľ zmluvný dopravca a skutočný dopravca môže byť v zmysle článku 39 Montrealského dohovoru zodpovedný za tú istú škodu, členské štáty môžu zaviesť osobitné opatrenia, aby sa zabránilo dvojitému poisteniu.

(16) Hoci trhová prax ponúkajúca poistenie na kumulatívnej základni môže byť pre poisťovanie prospešná najmä v prípade vojnových

([1]) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼B

rizík a terorizmu tým, že umožní poisťovateľom lepšie kontrolovať svoje záväzky, táto prax nezbavuje leteckého dopravcu alebo prevádzkovateľa lietadla povinnosti rešpektovať minimálne poistné požiadavky, ak sa dosiahne kumulovaná čiastka stanovená jeho poistnou zmluvou.

(17) Je nevyhnutné vyžadovať od leteckých dopravcov, aby poskytli dôkaz o tom, že vždy rešpektujú minimálne poistné požiadavky na krytie zodpovednosti, ako je stanovené v tomto nariadení. Pre leteckých dopravcov spoločenstva a prevádzkovateľov lietadiel používajúcich lietadlá registrované v spoločenstve by malo byť pre všetky členské štáty dostatočné uloženie dôkazu o poistení v jednom členskom štáte, pričom také poistenie vykoná podnik, ktorý je k tomu oprávnený podľa uplatniteľného práva.

(18) Pri preletoch nad územím členského štátu leteckými dopravcami zo štátov mimo spoločenstva alebo lietadlami registrovanými mimo spoločenstva, ktoré nezahŕňajú pristátie v členskom štáte alebo vzlet z členského štátu, môže ktorýkoľvek členský štát, nad ktorého územím sa prelety uskutočňujú, v súlade s medzinárodným právom vyžadovať dôkaz o splnení poistných požiadaviek tohto nariadenia napríklad tak, že vykoná náhodné kontroly.

(19) Minimálne poistné požiadavky by sa mali po určitom čase revidovať.

(20) Postupy monitorovania uplatňovania minimálnych poistných požiadaviek by mali byť transparentné a nediskriminačné a nemali by brániť voľnému pohybu tovaru, osôb, služieb a kapitálu.

(21) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ([1]).

(22) Ak sa vyžadujú ďalšie pravidlá na zabezpečenie primeraného poistenia na krytie zodpovednosti osobitnej pre letectvo v oblastiach, ktoré nie sú v pôsobnosti tohto nariadenia, členské štáty by mali mať možnosť také pravidlá zaviesť.

(23) Dňa 2. decembra 1987 boli v Londýne v spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva dohodnuté ujednania o väčšej spolupráci oboch štátov pri využívaní letiska Gibraltár. Tieto ujednania ešte nenadobudli účinnosť.

(24) Je cieľom tohto nariadenia, t. j. zavedenie minimálnych poistných požiadaviek, ktoré môže byť prínosom pre ciele vnútorného trhu leteckej dopravy tým, že zmenší skresľovanie hospodárskej súťaže, nemôže byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi, a preto môže byť lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva, môže spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity ustanovenými v článku 5 zmluvy. V súlade s princípom proporcionality ustanoveným v uvedenom článku nezasahuje toto nariadenie nad rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

([1]) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

*Článok 1*

**Cieľ**

1. Cieľom tohto nariadenia je ustanoviť minimálne poistné požiadavky pre leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel vo vzťahu k cestujúcim, batožine, nákladu a tretím stranám.

2. Na prepravu pošty platia poistné požiadavky ustanovené v nariadení (EHS) č. 2407/92 a vo vnútroštátnych právnych predpisoch členských štátov.

*Článok 2*

**Pôsobnosť**

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetkých leteckých dopravcov a všetkých prevádzkovateľov lietadiel, ktorí lietajú v rámci územia, z územia, na územie alebo cez územie členského štátu, na ktoré sa vzťahuje zmluva.

2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na:

a) štátne lietadlá uvedené v článku 3 písm. b) Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, podpísaného v Chicagu 7. decembra 1944;

b) model lietadla s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) nižšou ako 20 kg;

c) letové zariadenia s použitím nôh pri štarte (vrátane motorových padákových klzákov a závesných klzákov);

d) pripútané balóny;

e) draky;

f) padáky (vrátane stúpavých padákov);

g) lietadlá, vrátane klzákov, s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou ako 500 kg a ultraľahké lietadlá, ktoré:

— sa používajú na neobchodné účely alebo

— sa používajú na miestnu letovú inštruktáž, ktorá nezahŕňa prekročenie medzinárodných hraníc,

pokiaľ ide o poistné záväzky podľa tohto nariadenia týkajúce sa vojnových rizík a terorizmu.

3. Rozumie sa, že uplatňovanie tohto nariadenia na letisko Gibraltár nemá dosah na príslušné právne postavenie Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva, vzhľadom na spor týkajúci sa suverenity nad územím, v ktorom je letisko situované.

4. Uplatňovanie tohto nariadenia na letisko Gibraltár sa pozastaví do doby, kým nenadobudnú účinnosť ujednania uvedené v spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva z 2. decembra 1987. Vlády Španielska a Spojeného kráľovstva budú informovať Radu o tomto dátume nadobudnutia účinnosti.

*Článok 3*

**Definície**

Na účely tohto nariadenia:

a) „letecký dopravca“ znamená podnik leteckej dopravy s platnou prevádzkovou licenciou;

▼B

b) „letecký dopravca spoločenstva“ znamená letecký dopravný podnik s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členským štátom v súlade s nariadením (EHS) č. 2407/92;

c) „prevádzkovateľ lietadla“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý nie je leteckým dopravcom a ktorý má stále dispozičné právo na používanie alebo prevádzkovanie lietadla; predpokladá sa, že prevádzkovateľom je fyzická alebo právnická osoba, v ktorej mene je lietadlo registrované, pokiaľ táto osoba nemôže preukázať, že prevádzkovateľom je iná osoba;

d) „let“ znamená:

— vo vzťahu k cestujúcim a nezapísanej batožine, dobu prepravy cestujúcich lietadlom, vrátane ich nastúpenia a vystúpenia,

— vo vzťahu k nákladu a zapísanej batožine, dobu prepravy batožiny a nákladu od okamihu odovzdania batožiny alebo nákladu leteckému dopravcovi až do okamihu ich odovzdania oprávnenému príjemcovi,

— vo vzťahu k tretím osobám, používanie lietadla od okamihu spustenia motora na účely rolovania alebo skutočného vzlietnutia až do okamihu jeho pristátia a úplného vypnutia motora; okrem toho znamená pohyb lietadla pomocou vlečných a tlačných vozidiel alebo pomocou síl, ktoré sú typické pre pohon a vztlak lietadla, najmä vzdušných prúdov;

e) „SDR“ znamená osobitné práva čerpania určené Medzinárodným menovým fondom;

f) „MTOM“ znamená maximálnu vzletovú hmotnosť, ktorá zodpovedá potvrdenej hodnote špecifickej pre všetky typy lietadiel uvedenej v osvedčení o letovej spôsobilosti lietadla;

g) „cestujúci“ znamená každú osobu, ktorá sa zúčastňuje na lete so súhlasom leteckého dopravcu alebo prevádzkovateľa lietadla, s výnimkou členov letovej posádky a palubného personálu, ktorí je v službe;

h) „tretia strana“ znamená každú právnickú alebo fyzickú osobu, s výnimkou cestujúcich a členov letovej posádky a palubného personálu, ktorí je v službe;

i) „obchodný let“ znamená let za odplatu a/alebo v nájme.

*Článok 4*

**Princípy poistenia**

1. Leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia lietadiel uvedení v článku 2 musia byť poistení v súlade s týmto nariadením vzhľadom na zodpovednosť osobitne pre letectvo vo vzťahu k cestujúcim, batožine, nákladu a tretím stranám. Poistné riziká zahŕňajú akty vojny, terorizmu, únosu, akty sabotáže, protiprávne zmocnenie sa lietadla a občiansky nepokoj.

2. Leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia lietadiel zabezpečia poistné krytie pre každý let alebo všetky lety bez ohľadu na to, či prevádzkované lietadlo majú k dispozícii prostredníctvom vlastníctva alebo akejkoľvek formy nájomnej zmluvy, alebo spoločnej alebo „franchising“ prevádzky, spoločného označovania liniek alebo akejkoľvek inej dohody podobného charakteru.

3. Toto nariadenie sa nedotýka pravidiel o zodpovednosti vyplývajúcej z:

— medzinárodných dohovorov, ktorých zmluvnými stranami sú členské štáty a/alebo spoločenstvo,

— práva spoločenstva a

▼B

— vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov.

*Článok 5*

**Plnenie ustanovení**

1. Leteckí dopravcovia a na požiadanie prevádzkovatelia lietadiel uvedení v článku 2 preukážu splnenie poistných požiadaviek stanovených v tomto nariadení tým, že uložia u príslušných orgánov príslušného členského štátu osvedčenie o poistení alebo iný dôkaz platného poistenia.

2. Na účely tohto článku „príslušný členský štát“ znamená členský štát, ktorý udelil prevádzkovú licenciu leteckému dopravcovi spoločenstva alebo členský štát, v ktorom je lietadlo prevádzkovateľa lietadla registrované. Pre leteckých dopravcov mimo spoločenstva alebo prevádzkovateľov lietadiel používajúcich lietadlo registrované mimo spoločenstva „príslušný členský štát“ znamená členský štát, z ktorého územia alebo na ktorého územie sa lety vykonávajú.

3. S výnimkou odseku 1 členské štáty, cez ktorých územia sa prelietava, môžu požadovať, aby leteckí dopravcovia alebo prevádzkovatelia lietadiel uvedení v článku 2 predložili dôkaz o platnom poistení v súlade s týmto nariadením.

4. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie článku 8 ods. 6, je pre všetky členské štáty dostatočné, aby leteckí dopravcovia spoločenstva a prevádzkovatelia lietadiel registrovaných v spoločenstve uložili v členskom štáte uvedenom v odseku 2 dôkaz o poistení.

5. Vo výnimočných prípadoch krachu poisťovacieho trhu môže Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 9 ods. 2 prijať vhodné opatrenia na uplatňovanie odseku 1.

*Článok 6*

**Poistenie zodpovednosti voči cestujúcim, batožine a nákladu**

1. Vzhľadom na zodpovednosť voči cestujúcim je minimálne poistné krytie 250 000 SDR na cestujúceho. Pri neobchodných letoch vykonávaných lietadlom s MTOM 2 700 kg alebo nižšou však môžu členské štáty ustanoviť nižšiu úroveň minimálneho poistného krytia za predpokladu, že taká čiastka je aspoň 100 000 SDR na cestujúceho.

2. Vzhľadom na zodpovednosť vo vzťahu k batožine je minimálne poistné krytie 1 000 SDR na cestujúceho pri obchodných letoch.

3. Vzhľadom na zodpovednosť vo vzťahu k nákladu je minimálne poistné krytie 17 SDR na kilogram pri obchodných letoch.

4. Odseky 1, 2 a 3 sa neuplatňujú pri letoch nad územím členských štátov vykonávané leteckými dopravcami mimo spoločenstva a prevádzkovateľmi lietadiel používajúcich lietadlo registrované mimo spoločenstva, ktoré nezahŕňajú pristátie a vzlet z takého územia.

▼M1

5. Čiastky uvedené v tomto článku sa môžu v prípade potreby prispôsobiť, ak zmeny a doplnenia v príslušných medzinárodných zmluvách preukážu nutnosť takej zmeny. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 9 ods. 3.

▼B

*Článok 7*

**Poistenie zodpovednosti voči tretím stranám**

1. Vzhľadom na zodpovednosť voči tretím stranám je minimálne poistné krytie na nehodu za každé jednotlivé lietadlo:

▼B

| Kategória | MTOM (kg) | Minimálne poistné krytie (milión 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 |

Ak nemá letecký dopravca alebo prevádzkovateľ lietadla kedykoľvek k dispozícii za každý jednotlivý prípad nehody poistné krytie zodpovednosti za škody spôsobené tretím stranám z dôvodu vojnových rizík alebo terorizmu, tento letecký dopravca alebo prevádzkovateľ lietadla môže splniť svoj záväzok poistiť také riziká, poistením na súhrnnú čiastku. Komisia bude pozorne sledovať uplatňovanie tohto ustanovenia, aby bolo zabezpečené, že taká súhrnná čiastka prinajmenšom zodpovedá príslušnej čiastke uvedenej v tabuľke.

▼M1

2. Čiastky uvedené v tomto článku sa môžu v prípade potreby prispôsobiť, ak zmeny a doplnenia v príslušných medzinárodných zmluvách preukážu nutnosť takej zmeny. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 9 ods. 3.

▼B

*Článok 8*

**Uplatňovanie a sankcie**

1. Členské štáty zabezpečia, aby leteckí dopravcovia a prevádzkovatelia lietadiel uvedení v článku 2 dodržiavali toto nariadenie.

2. Na účely odseku 1 a bez toho, aby bol dotknutý odsek 7, vzhľadom na prelety leteckých dopravcov zo štátov mimo spoločenstva alebo lietadlami registrovanými mimo spoločenstva, ktoré nezahŕňajú pristátie v členskom štáte alebo vzlet z členského štátu, ako aj vzhľadom na pristátia takých lietadiel v členských štátoch na neobchodné účely, môžu príslušné členské štáty požadovať dôkaz o splnení poistných požiadaviek ustanovených v tomto nariadení.

3. Ak je to nevyhnutné, môžu členské štáty od leteckého dopravcu, prevádzkovateľa lietadla alebo príslušného poisťovateľa požadovať doplňujúci dôkaz.

4. Sankcie za porušenie tohto nariadenia musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

5. U leteckých dopravcov spoločenstva môžu tieto sankcie zahŕňať odobratie prevádzkovej licencie, ktoré podliehajú rozhodujúcim ustanoveniam práva spoločenstva a sú s nimi v súlade.

6. U leteckých dopravcov mimo spoločenstva a prevádzkovateľov lietadiel používajúcich lietadlo registrované mimo spoločenstva môžu sankcie zahŕňať odmietnutie práva na pristátie na území členského štátu.

▼B

7. Ak nie sú členské štáty spokojné s plnením podmienok podľa tohto nariadenia, zakážu lietadlu vzlietnuť, až kým príslušný letecký dopravca alebo prevádzkovateľ nepredloží dôkaz o primeranom poistnom krytí v súlade s týmto nariadením

*Článok 9*

**Postup výboru**

1. Komisii bude pomáhať výbor ustanovený článkom 11 nariadenia Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov spoločenstva k letovým trasám v rámci spoločenstva ([1]).

2. Tam, kde sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES sa stanovuje na tri mesiace.

▼M1

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

▼B

4. Komisia sa môže poradiť s výborom aj o iných záležitostiach týkajúcich sa uplatňovania tohto nariadenia.

*Článok 10*

**Správa a spolupráca**

1. Komisia k 30. aprílu 2008 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tohto nariadenia.

2. Na požiadanie predložia členské štáty Komisii informácie o uplatňovaní tohto nariadenia.

*Článok 11*

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvanásť mesiacov po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

([1]) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).