



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.11.2007
KOM(2007) 709 endelig

2007/0243 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2007)1496}

{SEK(2007)1497}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Adfærdskodeksen for edb-reservationssystemer blev oprindeligt fastsat i 1989 ved forordning (EØF) nr. 2299/89, dengang næsten alle flyreservationer blev foretaget via elektroniske reservationssystemer, og hvor de fleste af disse var ejet og kontrolleret af luftfartselskaber. Markedsudviklingen, f.eks. udbredelsen af alternative reservationskanaler, har gjort adfærdskodeksen stadig mere uegnet i forhold til markedsvilkårene. Den hæmmer rent faktisk konkurrencen og bidrager derved til unødvendigt høje distributionsomkostninger.

Med forslaget sigtes der mod at forenkle adfærdskodeksen betydeligt og øge konkurrencen mellem edb-reservationssystemleverandører, samtidig med at man bevarer de grundlæggende beskyttelsesforanstaltninger mod misbrug af konkurrencemæssig stilling - især i tilfælde af tætte forbindelser mellem edb-reservationssystemer og luftfartsselskaber - og sikrer forbrugerne objektive oplysninger.

- **Generel baggrund**

Edb-reservationssystemer (CRS - Computerised Reservation Systems) giver øjeblikkeligt kunderne aktuelle oplysninger om de disponible flytransportmuligheder, og hvad de koster. Systemerne giver både traditionelle rejsebureauer med et fysisk forretningssted og internetbaserede rejsebureauer mulighed for at reservere billetter til forbrugerne og bekræfte reservationen med det samme.

Adfærdskodeksen for edb-reservationssystemer ("adfærdskodeksen") blev første gang fastlagt i 1989 med vedtagelsen den 24. juli af forordning 2299/89. Dengang blev næsten alle flyreservationer foretaget via CRS. Forbrugerne havde i praksis kun en enkelt informations- og distributionskanal til rådighed, når de skulle bestille flyrejser; CRS og rejsebureauer. Desuden var de fleste CRS ejet og kontrolleret af luftfartselskaber. Disse forhold i forening skabte særlige risici for mod misbrug, som kunne gå ud over den frie konkurrence, og som ikke kunne afhjælpes med de generelle konkurrenceregler, og der var derfor behov for specifikke *ad hoc*-regler i form af en adfærdskodeks. Adfærdskodeksen blev fastlagt med det formål at øge gennemsigtigheden og hindre diskriminerende adfærd hos både systemleverandørerne selv og hos luftfartsselskaber, særlig moderluftfartsselskaber for CRS. På den ene side skulle systemleverandører behandle alle luftfartsselskaber og rejsebureauer lige, og på den anden skulle moderluftfartsselskaber for CRS hindres i at favorisere dette system på bekostning af de andre.

Adfærdskodeksen viste sig egnet til at forebygge misbrug af den konkurrencemæssige stilling, men den havde utilsigtede bivirkninger, idet den bliver stadig mere uegnet som følge af de ændrede markedsvilkår. De fleste luftfartsselskaber har nu afhændet deres CRS. Tre ud af fire CRS ejes ikke længere af luftfartsselskaber, mens tre luftfartsselskaber har minoritetskapitalandele i det fjerde. For det andet har forbrugerne nu adgang til en række kanaler, hvor de kan søge oplysninger om og reservere lufttransportydelse takket være udviklingen af alternative distributions-

kanaler, f.eks. luftfartsselskabernes websteder eller deres callcentre. Ca. 40 % af alle flybilletter i EU reserveres via alternative kanaler, og ca. 60 % reserveres via rejsebureauer og CRS.

Kodeksens krav om ligebehandling hæmmer priskonkurrencen og innovationen, fordi de i alvorlig grad begrænser luftfartsselskabernes og CRS-leverandørernes frihed til at forhandle reservationsgebyrer og omfanget af billettyper, der udbydes via CRS. Den deraf følgende mangel på konkurrence fastholder reservationsgebyrer på et unødvendigt højt niveau. Luftfartsselskaber søger derfor at distribuere en stigende andel af deres billetter via alternative kanaler f.eks. deres egne websteder, som er billigere og teknisk set mere fleksible.

Da CRS-markeder i andre dele af verden er blevet dereguleret, er det nødvendigt at sikre, at luftfartsselskaber og CRS-leverandører i og uden for EU konkurrerer på lige vilkår.

En offentlig høring har vist, at interessenterne ønsker at revidere adfærdskodeksen for at tilpasse den til de aktuelle vilkår, men bevare centrale bestemmelser, som sikrer udbuddet af objektive oplysninger til abonnenterne og beskytter mod potentielt misbrug i tilfælde af tætte forbindelser mellem luftfartsselskaber og CRS-leverandører.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Forordning (EØF) nr. 2299/89, ændret ved forordning (EØF) nr. 3089/93 og (EF) nr. 323/99, vil blive erstattet af nærværende forslag.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Ikke relevant.

2. HØRING AF DE INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Forud for udarbejdelsen af dette forslag er der foretaget en offentlig høring for at indsamle flest mulige kommentarer og forslag fra berørte enkeltpersoner og organer. Denne høring opfyldte minimumskravene til høring af interesserede parter som fastlagt i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (KOM(2002) 703 endelig.

Der blev gennemført en åben høring på Internettet mellem den 23. februar 2007 og den 27. april 2007. Kommissionen modtog 48 bidrag fordelt på følgende grupper:

- Luftfartsselskaber og repræsentative organer: 18
- Leverandører af CRS og IT-tjenester: 5
- Forbrugere/rejsende og repræsentative organer: 9

- Rejsebureauer og repræsentative organer: 10
- Jernbanetransportsektoren: 1
- Andre: 5

Den 2. maj 2007 blev interessenter og interesseorganisationer indbudt til et møde i Bruxelles for at præsentere deres bidrag.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Under høringen kom det frem, at kun få interessenter – blandt luftfartsselskaberne og CRS-leverandørerne – går ind for helt at ophæve adfærdskodeksen. Hovedparten af interessenterne foretrækker at bevare en adfærdskodeks; de ønsker dog at revidere adfærdskodeksen for at tilpasse den til markedsudviklingen ved at give luftfartsselskaber og CRS-leverandører frihed til at forhandle om reservationsgebyrer og omfanget af billettyper.

Rejsebureauerne er betænkelige ved fri prissætning og ønsker at ændre forordningen således, at de får adgang til det fulde omfang af luftfartsselskabernes billettyper uden yderligere omkostninger.

Forbrugerorganisationerne advarer om, at en revision bør udføres meget forsigtigt for at garantere, at forbrugerne får neutrale og fyldestgørende oplysninger.

Hovedparten af interessenterne gav udtryk for, at de klart foretrækker at bevare de nuværende regler for modertransportsselskaber til CRS-leverandører, dvs. obligatorisk deltagelse af alle modertransportsselskaber i alle CRS (kodeksens artikel 4a) og forbuddet mod at knytte brug af et bestemt CRS sammen med en provision eller andre tilskyndelser til at sælge eller til ikke at sælge luftfartsprodukter (artikel 8).

Der redegøres mere udførligt for interessenternes synspunkter og hvordan der er taget hensyn til dem i den konsekvensanalyserapport, som ledsager dette forslag.

Resultaterne af den offentlige Internet-høring findes på adressen:

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_04_27_en.htm.

• **Ekspertbistand**

Der var ikke brug for ekstern ekspertbistand.

• **Konsekvensanalyse**

I denne konsekvensanalyse sammenlignes to alternative revisionsmuligheder – delvis og fuld deregulering – med status quo-grundscenariet. Det første alternativ – delvis deregulering – er opdelt yderligere i tre underordnede alternativer, hvad angår beskyttelsesforanstaltninger i tilfælde af tætte forbindelser mellem luftfartsselskaber og CRS. Alle alternativer tilsigter at øge konkurrencen i CRS-markedet:

- Alternativ 0: status quo

- Alternativ 1: delvis deregulering
 - Alternativ 1a: delvis deregulering med kontrolmæssig adskillelse af luftfartsselskaberne og CRS
 - Alternativ 1b: delvis deregulering med specifikke bestemmelser for moderluftfartsselskaber
 - Alternativ 1c: delvis deregulering uden specifikke bestemmelser for moderluftfartsselskaber
- Alternativ 2: fuld deregulering (ophævelse af adfærdskodeksen).

Status quo (alternativ 0) er afvist, fordi den nugældende forordnings begrænsninger for prissætning og forhandlingsfrihed får stadig flere negative konsekvenser, bl.a. høje distributionsomkostninger.

En fuld deregulering (alternativ 2) er afvist på grund af de aktuelle markedsvilkår. Mange forretningsrejsende er fortsat meget afhængige af den ene distributionskanal, som består af rejsebureauerne og CRS. Det samme er tilfældet for rejsende i medlemsstater med lav Internet-udbredelse: under halvdelen af EU-befolkningen har adgang til Internettet, som er den væsentligste alternative distributionskanal.

Under disse omstændigheder er risikoen for misbrug af konkurrencemæssig stilling højere end i andre økonomiske sektorer, og det er utilstrækkeligt blot at holde sig til de generelle konkurrenceregler, navnlig i tilfælde af tætte forbindelser mellem luftfartsselskaber og CRS. Derudover kunne visse former for markedsadfærd hos CRS (f.eks. partiskhed i skærmpresentationer) skade forbrugerne, selv om de ikke udspringer af misbrug af den konkurrencemæssige stilling.

Af konsekvensanalysen fremgår det, at alternativ 1b rummer de gunstigste resultater i form af øget konkurrence, beskyttelse mod misbrug af konkurrencemæssig stilling, neutral, gennemskelig og fyldestgørende forbrugeroplysning og fremme af jernbanetransport i CRS-skærmpresentationer.

Kommissionen foretog en konsekvensanalyse som anført i arbejdsprogrammet; rapporten findes på adressen:

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/networks_en.htm

3. FORSLAGETS RETLIGE ELEMENTER

- **Resumé af forslaget**

Det foreliggende forslag erstatter i givet fald forordning (EØF) nr. 2299/89, ændret ved forordning (EØF) nr. 3089/93 og (EF) nr. 323/99.

- **Retsgrundlag**

Artikel 71 og artikel 80, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Forslaget falder ind under EF's enekompetence. Subsidiaritetsprincippet finder derfor ikke anvendelse.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, hvilket begrundes således:

Forordning (EØF) nr. 2299/89 giver Kommissionen enekompetence. I lyset af CRS-aktiviteternes internationale karakter og det vanskelige i at overvåge disse aktiviteter på nationalt niveau fastholdes kompetencen på EU-niveau i denne foreslåede revision og forenkling af forordningen.

Den foreslåede revision og forenkling af forordningen får ingen indflydelse på nationale, regionale og lokale myndigheder, og den mindsker de allerede begrænsede byrder for de økonomiske operatører.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslåede instrumenter: Forordning.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

En forordning er mest hensigtsmæssig af følgende grund(e):

- Forslaget vedrører revisionen af en bestående forordning.
- Forordningen vedrører en økonomisk aktivitet af international karakter, som kun vanskeligt kan reguleres på nationalt niveau.

4. BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER

Forslaget har ingen konsekvenser for Fællesskabets budget.

5. SUPPLERENDE OPLYSNINGER

- **Forenkling**

Forslaget indebærer en forenkling af forskrifterne.

Den reviderede adfærdskodeks for CRS er udarbejdet og struktureret på en letforståelig måde. Overflødige bestemmelser fra forordning (EØF) nr. 2299/89 er fjernet, navnlig når de er til hinder for en større markedseffektivitet.

Forslaget indgår i Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af EU-retten og i dens arbejds- og lovgivningsprogram under referencen 2002/TREN/29.

- **Ophævelse af gældende retsforskrifter**

Vedtagelse af forslaget vil indebære ophævelse af eksisterende lovgivning.

- **Fornyset gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om fornyset gennemgang.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

- **Nærmere beskrivelse af forslaget**

Delvis deregulering af CRS-markedet

Med forslaget ændres adfærdskodeksen for CRS med henblik på at tilpasse den til dagens markedsvilkår – navnlig udviklingen af alternative distributionskanaler – og øge konkurrencen mellem CRS-leverandørerne. Ved at give CRS og luftfartsselskaberne mere fleksibilitet gør forslaget det muligt for CRS at konkurrere mere effektivt med de alternative distributionskanaler, både hvad angår tilbudte priser og tjenester.

Forenklingen af kodeksen styrker navnlig markedsdeltagernes forhandlingsfrihed. Luftfartsselskaber og CRS-leverandører vil frit kunne forhandle om de reservationsgebyrer, som opkræves af CRS, og om omfanget af billettyper, der udbydes af luftfartsselskaberne. Begrænsningerne i den nugældende adfærdskodeks, hvad angår omfanget af billettyper, adgang til distributionsfaciliteterne og reservationsgebyrer vil blive ophævet (med undtagelse af nedennævnte beskyttelsesforanstaltninger).

Beskyttelsesforanstaltninger

Med forslaget opretholdes en række beskyttelsesforanstaltninger mod potentielt misbrug af konkurrencemæssig stilling, navnlig i tilfælde af tætte forbindelser mellem leverandører af CRS og transporttjenester. Disse beskyttelsesforanstaltninger afspejler den holdning, som mange interessenter har givet udtryk for, og som bekræftes af konsekvensanalysen, at sådanne tætte forbindelser under de aktuelle markedsvilkår stadig udgør en risiko for konkurrencen, og at de generelle konkurrenceregler må suppleres med specifikke regler.

Den forenkledede adfærdskodeks fastholder følgende bestemmelser for at beskytte mod misbrug af konkurrencemæssig stilling og sikre forbrugerne neutrale oplysninger:

- Beskyttelsesforanstaltninger for at sikre neutrale oplysninger fra rejsebureauer (artikel 6), f.eks. forbud mod, at systemleverandørerne pålægger eneforhandlingsbetingelser i deres kontrakter med rejsebureauer. Med forslaget forbydes systemleverandørerne endvidere at identificere rejsebureauer i databånd med markedsføringsinformationer (Marketing Information Data Tapes, MIDT'er). Med denne bestemmelse undgås det, at et luftfartsselskab med disse data i hånd kan lægge pres på rejsebureauer for at reducere deres reservationer hos konkurrerende luftfartsselskaber.

- Systemleverandører forpligtes til at adskille CRS fra luftfartsselskabers interne reservationssystem (artikel 4, stk. 2), således at et modertransportsselskab ikke har privilegeret adgang til CRS.
- Systemleverandører forbydes at reservere distributionsfaciliteter til deres modertransportsselskaber (artikel 4, stk. 1), således at modertransportsselskaber ikke opnår konkurrencefordele i forhold til andre deltagende luftfartsselskaber.
- Systemleverandører forpligtes til at levere neutrale og ikke-diskriminerende skærmpresentationer (artikel 5), således at forbrugerne sikres neutrale oplysninger, og partiskhed til fordel for specifikke luftfartsselskaber i skærmpresentationerne undgås.
- Systemleverandører forpligtes til at tilvejebringe databånd med markedsføringsinformationer på et ikke-diskriminerende grundlag (artikel 7).
- Modertransportsselskaber forpligtes til at forsyne andre CRS end sit eget med samme oplysninger om dettes transportaktiviteter eller at acceptere reservationer foretaget via andre CRS (artikel 10, stk. 1), således at modertransportsselskaber ikke kan hindre konkurrence fra andre CRS.
- Modertransportsselskaber forbydes at knytte brug af et bestemt CRS sammen med en tilskyndelse til at sælge eller til ikke at sælge luftfartsprodukter (artikel 10, stk. 3), således at en systematisk præference for selskabets egen CRS undgås.
- Beskyttelsesforanstaltninger giver Kommissionen mulighed for at sikre ligebehandling af EU's luftfartsselskaber med hensyn til CRS i tredjelande (artikel 8).
- Bestemmelser om beskyttelse af personlige oplysninger specificerer og supplerer direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (artikel 11).

Jernbanetjenester

Adfærdskodeksen gælder også for jernbanetjenester, som er integreret i lufttransport-CRS (den gælder ikke for systemer, som alene vedrører jernbanetransport). Den sikrer, at jernbanetjenester ikke forskelsbehandles inden for CRS. De nugældende bestemmelser om ikke-diskriminerende prissætning førte imidlertid i praksis til en forskelsbehandling af jernbanetjenester, idet de fik pålagt de samme reservationsgebyrer, selv om gennemsnitsværdien af billetterne er lavere. Ved at etablere fri prissætning med hensyn til reservationsgebyrerne åbner forslaget mulighed for, at jernbaneselskaberne kan forhandle sig frem til reservationsgebyrer, som i højere grad er tilpasset værdien af deres billetter, og derved opstår der et incitament for jernbaneselskaber til også at udbyde deres rejser på CRS. Bestemmelserne vedrørende modertransportsselskaber og neutralitet i præsentationen af oplysninger gælder fortsat også for jernbanetjenester.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

under henvisning til udtalelse fra den europæiske tilsynsførende for databeskyttelse,

efter proceduren i traktatens artikel 251³, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forordning (EØF) nr. 2299/89 af 24. juli 1989 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer⁴ er et væsentligt skridt i retning af at sikre rimelige og lige vilkår for luftfartsselskaber inden for edb-reservationssystemer (i det følgende benævnt "CRS") med henblik på at beskytte forbrugernes interesser.
- (2) En betydelig del af reservationerne inden for luftfarten foregår stadig ved hjælp af edb-reservationssystemer.
- (3) Den teknologiske udvikling og udviklingen på markedet åbner mulighed for en betydelig forenkling af lovgivningen, ved at CRS-leverandører og luftfartsselskaber gives større fleksibilitet til at forhandle reservationsgebyrer og omfanget af udbudte billettyper. De vil dermed kunne tilpasse sig rejsebureauernes og forbrugernes behov og ønsker på en fleksibel måde og distribuere deres transportprodukter mere effektivt.

¹ EUT C ...

² EUT C ...

³ EUT C ...

⁴ EFT L 220 af 29.7.1989, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 3089/93 (EFT L 278 af 11.11.1993, s. 1) og forordning (EF) nr. 323/1999 (EFT L 40 af 13.2.1999, s. 1).

- (4) Under de aktuelle markedsvilkår er det dog fortsat nødvendigt at opretholde visse bestemmelser for CRS, der indeholder transportprodukter, for derigennem at forebygge misbrug af konkurrencemæssig stilling og sikre forbrugerne neutrale oplysninger.
- (5) Modertransportsekskabers nægtelse af at give de samme oplysninger om fartplaner, billetpriser og ledig kapacitet til andre systemer som til deres eget eller af at acceptere reservationer, der foretages gennem disse systemer, kan udgøre en alvorlig fordrejning af konkurrencen mellem edb-reservationssystemer.
- (6) Systemleverandører bør klart adskille CRS fra ethvert luftfartsselskabs interne reservationssystem og bør afstå fra at forbeholde distributionsfaciliteter til deres modertransportsekskaber, således at et modertransportsekskab ikke kunne få privilegeret adgang til dette CRS.
- (7) Af hensyn til forbrugernes interesser er det nødvendigt at sikre, at den første skærmpresentation, brugere af et edb-reservationssystem præsenteres for, fremstår upartisk, og at alle deltagende luftfartsselskaber har lige let adgang, således at ét luftfartsselskab ikke stilles gunstigere end andre.
- (8) Systemleverandørerne bør sikre, at CRS-markedsføringsdata står til rådighed for alle deltagende luftfartsselskaber uden forskelsbehandling, og transportleverandører bør ikke kunne anvende disse data til at påvirke rejsebureauets valg på utilbørlig vis.
- (9) Det bør gøres lettere at give oplysninger om jernbane- og jernbane/luftfartstjenester på CRS-skærmpresentationer.
- (10) Luftfartsselskaber fra EF og tredjelande bør behandles ens, hvad angår CRS-tjenester.
- (11) Kommissionen bør råde over egnede håndhævelsesbeføjelser for at sikre, at denne forordning anvendes korrekt, herunder en mulighed for at efterforske overtrædelser på eget initiativ eller efter en klage samt beordre det pågældende selskab til at bringe overtrædelserne til ophør og pålægge bøder.
- (12) Denne forordning berører ikke anvendelsen af traktatens artikel 81 og 82.
- (13) Beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger reguleres ved direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger⁵. Bestemmelserne i denne forordning specificerer og supplerer direktiv 95/46/EF, hvad angår aktiviteterne i CRS.
- (14) Forordning (EØF) nr. 2299/89 bør ophæves -

⁵ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Afsnit 1

Indledende bestemmelser

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

Denne forordning gælder for alle edb-reservationssystemer (i det følgende benævnt "CRS"), der indeholder lufttransportprodukter, når de udbydes til salg eller anvendes på Fællesskabets område.

Denne forordning gælder også for jernbanetransportprodukter, der er medtaget sammen med lufttransportprodukter i et CRS' primære skærmpresentation.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) "transportprodukt": befordring af en passager mellem to lufthavne eller jernbanestationer
- b) "ruteflyvning": en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:
 - i) for hver flyvning udbydes pladser og/eller kapacitet til fragt og/eller post til salg på individuel basis til offentligheden (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer)
 - ii) de gennemføres mellem de samme to eller flere lufthavne:
 - enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller
 - med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger
- c) "billetpriser": de priser, som passagerer skal betale luftfartsselskaber, jernbanetransportselskaber, deres agenter eller billetforhandlere for befordring med transporttjenester, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemed

- d) "edb-reservationssystem": et edb-system, der indeholder oplysninger om bl.a. fartplaner, ledig kapacitet, billetpriser og tilknyttede ydelser for mere end et enkelt luftfartsselskab, med eller uden mulighed for at reservere eller udstede billetter, for så vidt som nogle af eller alle de nævnte ydelser stilles til rådighed for abonnenter
- e) "distributionsfaciliteter": faciliteter, som en systemleverandør stiller til rådighed med henblik på at oplyse om luftfartsselskabers og jernbanetransportselskabers fartplaner, ledige kapacitet, billetpriser og tilknyttede ydelser og med henblik på reservation og/eller udstedelse af billetter samt andre tilknyttede ydelser
- f) "systemleverandør": enhver virksomhed og dennes associerede, som har ansvaret for driften eller markedsføringen af et CRS
- g) "modertransportsselskab": ethvert luftfartsselskab eller jernbanetransportselskab, som direkte eller indirekte, alene eller sammen med andre ejer eller effektivt kontrollerer en systemleverandør, samt ethvert luftfartsselskab eller ethvert jernbanetransportselskab, som det ejer eller effektivt kontrollerer
- h) "effektiv kontrol": forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske og retlige forhold, giver mulighed for direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:
 - i) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf
 - ii) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer, på deres afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift
- i) "deltagende transportselskab": et luftfartsselskab eller et jernbanetransportselskab, der har indgået aftale med en systemleverandør om distribution af transportprodukter via et CRS
- j) "abonnet": en person, der ikke er forbruger, eller en virksomhed, som ikke er et deltagende transportselskab, og som på grundlag af en kontrakt eller en anden finansiel aftale med en systemleverandør benytter et CRS. En "finansiel aftale" indebærer, at der foretages en særskilt betaling for systemleverandørens tjenesteydelser, eller at der købes et transportprodukt
- k) "primær skærmpresentation": en omfattende, neutral præsentation på skærm af data om transporttjenester mellem to byer inden for en nærmere fastsat periode
- l) "billet": et gyldigt dokument, der giver ret til transport, eller tilsvarende i ikke-papirbaseret form, der er udstedt eller godkendt af luftfartsselskabet, jernbanetransportselskabet eller en autoriseret agent.

Afsnit 2

Adfærdskodeks for systemleverandører

Artikel 3

Forbindelser til transportleverandører

1. Systemleverandøren må ikke:

- a) knytte urimelige betingelser til en kontrakt med et deltagende transportselskab eller kræve accept af supplerende betingelser, som ifølge deres natur eller ifølge handels-sædvane ikke har forbindelse med deltagelsen i dennes CRS
- b) som betingelse for deltagelse i CRS-systemet kræve, at et deltagende luftfartsselskab ikke samtidig deltager i et andet system.

2. En systemleverandør skal indlæse og behandle data fra de deltagende luftfartsselskaber med samme omhu og hastighed, dog med forbehold af de begrænsninger, der følger af den indlæsningsmetode, der er valgt af de deltagende transportselskaber.

Artikel 4

Distributionsfaciliteter

1. En systemleverandør må ikke reservere nogen specifik indlæsnings- og/eller behandlings-procedure eller nogen anden distributionsfacilitet eller eventuelle forbedringer af disse til et eller flere af sine modertransportsselskaber.

2. En systemleverandør skal drage omsorg for, at dens distributionsfaciliteter som minimum logisk ved hjælp af programmelt klart og kontrollerbart er adskilt fra ethvert transportselskabs private pladslager og management- og markedsføringsfaciliteter.

Artikel 5

Skærmpresentationer

1. En systemleverandør skal levere en eller flere primære skærmpresentationer for hver individuel transaktion via vedkommendes CRS, og data fra de deltagende transportselskaber skal være indeholdt heri på en neutral og fyldestgørende måde og uden forskelsbehandling eller partiskhed. De kriterier, der anvendes i forbindelse med rækkefølgen, må ikke baseres på faktorer, der direkte eller indirekte er knyttet til luftfartsselskabets identitet, og de skal anvendes på alle deltagende transportselskaber uden diskrimination. Den eller de primære skærmpresentationer skal opfylde reglerne i bilag I.

2. Med hensyn til de oplysninger, der leveres af et CRS, benytter abonnenten en neutral skærmpresentation i overensstemmelse med stk. 1, medmindre det er nødvendigt at anvende en anden præsentation for at imødekomme forbrugerens ønsker.

3. Denne artikel finder ikke anvendelse på et CRS, som benyttes af et luftfartsselskab, et jernbaneselskab eller en gruppe af luftfartsselskaber eller jernbaneselskaber i dets eller deres eget kontor eller egne kontorer eller salgssteder, når disse klart er identificeret som sådanne.

Artikel 6

Forbindelser med abonnenter

1. En systemleverandør må ikke knytte urimelige betingelser til en kontrakt med en abonnent, f.eks. afskære en abonnent fra at abonnere på eller benytte et eller flere andre systemer, kræve accept af supplerende betingelser, som ikke har forbindelse med abonnementet i dennes CRS, eller forpligte abonnenten til at acceptere et tilbud om teknisk udstyr eller programmel.

2. Hvis abonnenten er en uafhængig virksomhed, som beskæftiger færre end 50 personer, og hvis årlige omsætning og/eller samlede årlige balance ikke overstiger 10 mio. EUR, kan denne opsige sin kontrakt med en systemleverandør med et varsel, som ikke behøver at overstige tre måneder, idet kontrakten dog tidligst kan ophøre ved udgangen af det første år. I så fald har systemleverandøren kun krav på godtgørelse af de omkostninger, der er direkte forbundet med kontraktens ophør.

Artikel 7

Databånd med markedsføringsinformationer (Marketing Information Data Tapes, MIDT)

Systemleverandørerne kan stille alle markedsførings-, reservations- og salgsoplysninger til rådighed på følgende betingelser:

- a) at oplysningerne tilbydes alle deltagende transportselskaber, herunder modertransportselskaber, på samme tid og uden diskrimination. Data må, og skal efter anmodning, omfatte alle deltagende transportselskaber og/eller abonnenter
- b) at oplysningerne, når de er fremkommet som følge af, at en abonnent, der har hjemsted på Den Europæiske Unions område, har brugt et CRS-systems distributionsfaciliteter, ikke må indeholde nogen hverken direkte eller indirekte identifikation af denne abonnent.

Artikel 8

Ligebehandling i tredjelande

Medmindre andet er fastsat i internationale aftaler og konventioner, hvori Fællesskabet eller medlemsstaterne er part, gælder det, at hvis systemleverandører i et tredjeland ikke behandler EF-luftfartsselskaber på samme måde, som tredjelandets deltagende luftfartsselskaber

behandles i anliggender henhørende under denne forordning, kan Kommissionen pålægge alle systemleverandører med virksomhed i Fællesskabet at behandle luftfartsselskaber fra dette tredjeland på samme måde, som EF-luftfartsselskaber behandles i dette tredjeland.

Afsnit 3

Adfærdskodeks for transportleverandører

Artikel 9

Data fra de deltagende transportselskaber

Deltagende transportselskaber og datahåndterende mellemed sikrer, at de data, de sender til et CRS, er korrekte, og at de gør det muligt for systemleverandøren at opfylde bestemmelserne i bilag I.

Artikel 10

Særlige regler for modertransportselskaber

1. Et modertransportselskab må ikke diskriminere mod et konkurrerende CRS ved at nægte efter anmodning med samme hastighed at give dette de samme data om fartplaner, billetpriser og ledig kapacitet med hensyn til egne transportprodukter, som det giver sit eget CRS, ved at nægte at distribuere sine transportprodukter gennem et andet CRS eller ved at nægte med samme hastighed at acceptere eller bekræfte reservationer, der er foretaget gennem et konkurrerende CRS, for et hvilket som helst af modertransportselskabets transportprodukter, som distribueres gennem dets eget CRS. Modertransportselskabet er kun forpligtet til at acceptere og bekræfte reservationer, der er i overensstemmelse med dets billetpriser og betingelser.
2. Modertransportselskabet er ikke forpligtet til at acceptere nogen omkostninger i denne forbindelse, undtagen omkostninger i tilknytning til reproduktion af de data, der skal stilles til rådighed, og til de accepterede reservationer. Det reservationsgebyr, der betales til et CRS for en accepteret reservation, der er foretaget i overensstemmelse med denne artikel, må ikke overstige det gebyr, det pågældende CRS eller dets eget CRS opkræver hos deltagende luftfartsselskaber for en tilsvarende transaktion.
3. Et modertransportselskab må hverken direkte eller indirekte knytte en abonnents brug af et bestemt CRS sammen med en provision eller andre tilskyndelser til at sælge eller til ikke at sælge dets transportprodukter.
4. Et modertransportselskab må hverken direkte eller indirekte kræve, at en abonnent anvender et bestemt CRS i forbindelse med salg eller udstedelse af billetter til transportprodukter, som de selv leverer direkte eller indirekte.

Afsnit 4

Beskyttelse af personoplysninger

Artikel 11

1. Personoplysninger må kun behandles i forbindelse med et CRS' aktiviteter med det ene formål at foretage reservationer eller udstede billetter til transportprodukter. I henseende til behandling af sådanne data betragtes et CRS som en dataregisteransvarlig, jf. artikel 2, litra d), i direktiv 95/46/EF.
2. Behandling af personoplysninger må kun finde sted, hvis behandlingen er nødvendig af hensyn til opfyldelsen af en kontrakt, som den registrerede er part i, eller af hensyn til gennemførelse af foranstaltninger, der træffes på dennes anmodning forud for indgåelsen af en sådan kontrakt.
3. Drejer det sig om særlige kategorier af oplysninger, jf. artikel 8 i direktiv 95/46/EF, må sådanne oplysninger alene behandles, når den registrerede har givet sit udtrykkelige samtykke til behandlingen af disse oplysninger.
4. Oplysninger, der kontrolleres af systemleverandøren, vedrørende enkeltbestillinger skal lagres offline senest 72 timer efter, at det sidste element i enkeltbestillingen er blevet færdigbehandlet, og tilintetgøres senest 3 år efter. Der gives kun adgang til sådanne data i tilfælde af faktureringsvister.
5. Markedsførings-, reservations- og salgsoplysninger, der stilles til rådighed af et CRS, må ikke hverken direkte eller indirekte indeholde identifikation af fysiske personer eller i givet fald de organisationer eller selskaber, på hvis vegne de handler.
6. Abonnementen underretter forbrugeren om systemleverandørens navn og adresse, formålet med databehandlingen, varigheden af lagringen af personoplysninger og de måder, hvorpå den pågældende person kan udøve sin ret til adgang til oplysningerne.
7. En registreret har uhindret og vederlagsfrit adgang til at gøre sig bekendt med oplysninger, der vedrører vedkommende, uanset om disse er lagret hos et CRS eller hos en abonnent.
8. Rettighederne i denne artikel supplerer og eksisterer side om side med registreredes rettigheder ifølge direktiv 95/46/EF og de nationale bestemmelser, der er vedtaget i den forbindelse.
9. Med henblik på at nå de i artikel 1 omhandlede mål specificerer og supplerer denne forordnings bestemmelser direktiv 95/46/EF. Medmindre andet er fastsat, gælder definitionerne i dette direktiv. Når de specifikke bestemmelser vedrørende behandling af personoplysninger i forbindelse med CRS' aktiviteter, jf. denne artikel, ikke finder anvendelse, berører denne forordning ikke bestemmelserne i det nævnte direktiv og de nationale bestemmelser, som medlemsstaterne har vedtaget i den forbindelse.

Afsnit 5

Overtrædelser og sanktioner

Artikel 12

Overtrædelser

Hvis Kommissionen på grundlag af en klage eller på eget initiativ konstaterer, at denne forordning er overtrådt, kan den ved en beslutning pålægge de deltagende virksomheder eller virksomhedssammenslutninger at bringe den pågældende overtrædelse til ophør.

Artikel 13

Undersøgelsens status

Med henblik på at udføre de opgaver, som den er betroet i henhold til denne forordning, kan Kommissionen i form af en anmodning eller ved beslutning pålægge virksomheder eller virksomhedssammenslutninger at stille alle nødvendige oplysninger til rådighed.

Artikel 14

Bøder

1. Kommissionen kan ved beslutning pålægge virksomheder og virksomhedssammenslutninger bøder på op til 10 procent af den samlede omsætning i det foregående regnskabsår, hvis de forsætligt eller uagtsomt overtræder denne forordning.
2. Kommissionen kan ved beslutning pålægge virksomheder og virksomhedssammenslutninger bøder på op til 1 % af det foregående regnskabsårs samlede omsætning, hvis de med forsæt eller ved forsømmelighed giver urigtige eller ufuldstændige oplysninger eller undlader at give oplysningerne inden for den frist, der er fastsat for svar på en henvendelse i form af en beslutning, som er vedtaget i henhold til artikel 13.
3. Ved fastlæggelse af bødernes størrelse skal der tages hensyn til både overtrædelsens omfang og varighed.
4. Bøder skal ikke være af strafferetlig art.
5. Domstolen har fuld prøvelsesret med hensyn til klager over beslutninger, hvorved Kommissionen har pålagt en bøde. Den kan annullere, nedsætte eller forhøje bøden.

Artikel 15

Procedurer

1. Inden Kommissionen træffer beslutninger i medfør af artikel 12 og 14, skal den forelægge de berørte virksomheder og virksomhedssammenslutninger en klagepunktsmeddelelse og give dem mulighed for at give deres mening til kende skriftligt og, hvis de anmoder herom, at blive hørt mundtligt.

2. Kommissionen må ikke videregive oplysninger, som er omfattet af tavshedspligt, og som den har fået kendskab til i medfør af denne forordning.

Når en person forelægger Kommissionen oplysninger i henhold til denne forordning, skal vedkommende klart markere alt materiale, som vedkommende anser for at være fortroligt, med angivelse af årsagerne hertil og fremsende en særskilt, ikke-fortrolig udgave heraf inden for den af Kommissionen fastsatte frist.

3. Hvis Kommissionen er af den opfattelse, at der ud fra de oplysninger, som den er i besiddelse af, ikke er grundlag for at tage en klage til behandling, meddeler den klagens ophavsmand grundene hertil og giver vedkommende en frist til at fremsætte sine skriftlige bemærkninger hertil.

Hvis klageren redegør for sine synspunkter inden for Kommissionens frist, og klagerens skriftlige bemærkninger ikke ændrer ved vurderingen af klagen, afviser Kommissionen klagen med en beslutning. Hvis klageren undlader at fremsætte sine synspunkter inden for den tidsfrist, der er fastsat af Kommissionen, anses klagen for at være blevet trukket tilbage.

Hvis Kommissionen har fremsendt en klagepunktsmeddelelse, udleverer den en kopi af den ikke-fortrolige udgave af klagepunkterne til klageren, og den giver klageren en frist til at fremsætte sine skriftlige bemærkninger.

4. Kommissionen giver efter anmodning de parter, til hvem den har rettet en klagepunktsmeddelelse, og klageren indsigt i sagens akter. Aktindsigt gives efter fremsendelsen af klagepunktsmeddelelsen. Retten til aktindsigt omfatter ikke forretningshemmeligheder, andre fortrolige oplysninger eller interne dokumenter fra Kommissionen.

5. Hvis Kommissionen finder det nødvendigt, kan den indhente udtalelser fra andre fysiske eller juridiske personer.

Afsnit 6

Afsluttende bestemmelser

Artikel 16

Ophævelse

1. Forordning (EØF) nr. 2299/89 ophæves.
2. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag II.

Artikel 17

Revision

Senest fem år efter forordningens ikrafttræden udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af denne forordning, hvori det bl.a. overvejes, om der er behov for at opretholde, ændre eller ophæve nærværende forordning.

Artikel 18

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Gældende regler for primære skærmpresentationer

1. Når billetpriserne fremgår af den primære skærmpresentation, og/eller når der foretages en rangordning efter billetpriser, skal billetpriserne opgives inklusive alle gældende og obligatoriske skatter, afgifter og gebyrer, der skal betales til transportleverandøren.
2. Ved sammenstillingen og udvælgelsen af transportprodukter mellem to byer med henblik på medtagelse i en primær skærmpresentation må der ikke diskrimineres mellem lufthavne eller jernbanestationer, der betjener samme by.
3. Det skal fremgå klart, hvis der tilbydes andre flyvninger end ruteflyvninger. Forbrugeren har på anmodning ret til kun at få vist ruteflyvninger eller charterflyvninger i den primære skærmpresentation.
4. Det skal klart fremgå, for hvilke flyvninger der foretages mellemlanding.
5. Hvis en flyvning udføres af et andet luftfartsselskab end det, der er angivet med selskabskoden, skal det selskab, der faktisk udfører flyvningen, klart angives. Dette krav gælder i alle tilfælde, bortset fra kortvarige *ad hoc*-ordninger.
6. Oplysninger om pakkeprodukter - dvs. en på forhånd fastlagt kombination af transport og andre ydelser, som ikke er direkte knyttet til transport, og som udbydes til salg til en samlet pris - vises ikke i den primære skærmpresentation.

BILAG II

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning 2299/89	Denne forordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, stk. 1 og 2	-
Artikel 3, stk. 3	Artikel 3, stk. 1
Artikel 3, stk. 4	Artikel 4, stk. 1
Artikel 3a	Artikel 10, stk. 1 og 2
Artikel 4, stk. 1	Artikel 9
Artikel 4, stk. 2	-
Artikel 4, stk. 3	Artikel 3, stk. 2
Artikel 4a , stk. 1 og 2	Artikel 4, stk. 1
Artikel 4a, stk. 3	Artikel 4, stk. 2
Artikel 4a, stk. 4	-
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 7 og 11
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 10, stk. 3 og 4
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 9a	Artikel 5, stk. 2 og 11
Artikel 10	-
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 13
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14	Artikel 15, stk. 2

Artikel 15	Artikel 13
Artikel 16	Artikel 14
Artikel 17	-
Artikel 18	-
Artikel 19	Artikel 15, stk. 1 og 5
Artikel 20	-
Artikel 21	-
Artikel 21a	-
Artikel 21b	-
Artikel 22	Artikel 11
Artikel 23	Artikel 17
Bilag I	Bilag I