



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 15.11.2007
KOM(2007) 709 wersja ostateczna

2007/0243 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji

(przedstawiony przez Komisję)

{SEK(2007)1496}

{SEK(2007)1497}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Kodeks postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji został ustanowiony w 1989 r. rozporządzeniem 2299/89, gdy większość rezerwacji linii lotniczych odbywała się za pomocą komputerowych systemów rezerwacji (KSR), a większość KSR stanowiła własność linii lotniczych i była przez nie kontrolowana. Znaczące zmiany na rynku takie jak powstanie alternatywnych kanałów rezerwacji sprawiły, że kodeks postępowania w coraz mniejszym stopniu odpowiada warunkom rynkowym: w praktyce utrudnia on konkurencję i tym samym przyczynia się do wyższych kosztów dystrybucji niż to konieczne.

Niniejszy wniosek ma na celu znaczne uproszczenie kodeksu postępowania i zwiększenie konkurencji pomiędzy operatorami KSR przy jednoczesnym utrzymaniu podstawowych zabezpieczeń przed możliwymi naruszeniami konkurencji, szczególnie w przypadku bliskich powiązań pomiędzy KSR a liniami lotniczymi, oraz zagwarantowanie konsumentom otrzymywania obiektywnych informacji.

- **Kontekst ogólny**

Komputerowe systemy rezerwacji (KSR) dostarczają klientom natychmiastowe informacje o dostępności transportowych usług lotniczych i o taryfach za te usługi. Pozwalają one biuram podróży (stacjonarnym albo on-line) dokonywać w imieniu konsumenta natychmiastowych potwierdzonych rezerwacji.

Kodeks postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji („kodeks postępowania”) został ustanowiony po raz pierwszy w 1989 r. z chwilą przyjęcia rozporządzenia 2299/89. Większość rezerwacji lotniczych odbywała się wówczas za pomocą KSR. W przypadku przewozów lotniczych konsumenci byli w praktyce zdani tylko na jeden kanał informacyjno-dystrybucyjny, który tworzyły KSR i biura podróży. Oprócz tego większość KSR należała do linii lotniczych i była przez nie kontrolowana. Łączne występowanie tych okoliczności powodowało szczególne ryzyko naruszeń konkurencji. W tym przypadku ogólne reguły konkurencji nie wystarczały i konieczne były szczególne przepisy *ad hoc* w postaci kodeksu postępowania. Kodeks postępowania stworzono w celu zwiększenia przejrzystości i zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu zarówno ze strony sprzedawców systemu, jak i linii lotniczych, zwłaszcza przewoźników macierzystych KSR. Z jednej strony sprzedawcy systemu mieli obowiązek dokonywać transakcji ze wszystkimi przewoźnikami i biurami podróży w sposób bezstronny. Natomiast z drugiej strony przewoźnikom macierzystym KSR nie wolno było faworyzować własnego systemu kosztem innych.

Kodeks postępowania skutecznie zapobiega nadużyciom pozycji rynkowej, ale ma również pewne niezamierzone skutki, ponieważ w coraz mniejszym stopniu pasuje do zmieniających się warunków rynkowych. Po pierwsze, wiele linii lotniczych zbyło swoje udziały w KSR. W trzech z czterech KSR linie lotnicze nie posiadają już żadnych udziałów, natomiast w czwartym KSR udziały posiadają aż trzy linie

lotnicze. Po drugie, dzięki rozwojowi alternatywnych kanałów dystrybucji takich jak witryny internetowe czy centra obsługi telefonicznej należące do linii lotniczych, konsumenci dysponują obecnie wieloma informacjami o transportowych usługach lotniczych i licznymi kanałami ich rezerwacji. Około 40 % wszystkich biletów lotniczych w UE jest rezerwowane za pośrednictwem kanałów alternatywnych i ok. 60 % za pośrednictwem biur podróży i KSR.

Przewidziane w kodeksie wymogi dotyczące niedyskryminacji hamują konkurencję cenową i innowacje, ponieważ znacznie ograniczają swobodę linii lotniczych i operatorów KSR w zakresie negocjowania opłat za rezerwacje i zawartości oferty taryfowej oferowanej za pośrednictwem KSR. Wskutek tego braku konkurencji opłaty za rezerwacje utrzymują się na wyższym poziomie niż to konieczne. Z tego powodu linie lotnicze rozprowadzają coraz większą część puli biletów przez kanały alternatywne takie jak własne witryny internetowe, co jest metodą mniej kosztowną i bardziej elastyczną z technicznego punktu widzenia.

Ponieważ rynki KSR w innych regionach świata zostały zderegulowane, konieczne jest zapewnienie jednakowych warunków konkurencji liniom lotniczym i operatorom KSR z UE i spoza jej granic.

Konsultacje społeczne wykazały, że zainteresowane strony popierają zmianę kodeksu postępowania w celu dostosowania go do aktualnych warunków, ale przy jednoczesnym utrzymaniu najważniejszych przepisów gwarantujących abonantom otrzymywanie obiektywnych informacji oraz zabezpieczających przed możliwymi naruszeniami konkurencji w przypadku bliskich powiązań pomiędzy przewoźnikami lotniczymi a operatorami KSR.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Niniejszy wniosek zastąpi rozporządzenie 2299/89, zmienione rozporządzeniami 3089/93 i 323/99.

- **Spójność z polityką i celami Unii w innych dziedzinach**

Nie dotyczy.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Przygotowanie niniejszego wniosku poprzedziły konsultacje społeczne mające na celu zebranie jak największej liczby uwag i sugestii od zainteresowanych osób prywatnych i instytucji. Proces ten był zgodny z podstawowymi standardami w zakresie konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002)704 wersja ostateczna).

W dniach od 23 lutego 2007 r. do 27 kwietnia 2007 r. przeprowadzono otwarte konsultacje za pośrednictwem Internetu. Komisja otrzymała 48 wypowiedzi ze strony następujących grup:

- Przewoźnicy lotniczy i ich organy przedstawicielskie: 18 wypowiedzi
- Operatorzy KSR i dostawcy usług informatycznych: 5 wypowiedzi
- Konsumenci/pasażerowie i ich organy przedstawicielskie: 9 wypowiedzi
- Biura podróży i ich organy przedstawicielskie: 10 wypowiedzi
- Sektor transportu kolejowego: 1 wypowiedź
- Inne: 5 wypowiedzi

W dniu 2 maja 2007 r. strony zainteresowane i ich stowarzyszenia zaproszono na spotkanie do Brukseli w celu przedstawienia krótkiego podsumowania swoich wypowiedzi.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Konsultacje wykazały, że tylko nieliczne zainteresowane strony (spośród linii lotniczych i operatorów KSR) popierają całkowite uchylene kodeksu postępowania. Większość zainteresowanych stron woli utrzymać kodeks postępowania, ale popiera zmianę obecnego kodeksu w celu dostosowania go do zmian rynkowych, poprzez przyznanie liniom lotniczym i operatorom KSR większej swobody w negocjowaniu opłat za rezerwacje i zawartości oferty taryfowej.

Biura podróży obawiają się większej swobody ustalania cen i popierają zmianę rozporządzenia w celu zapewnienia dostępu do pełnej zawartości oferty taryfowej linii lotniczych bez żadnych dodatkowych kosztów.

Organizacje konsumenckie ostrzegają, że zmiany należy dokonać z dużą ostrożnością, aby zagwarantować konsumentom otrzymywanie obiektywnych i wyczerpujących informacji.

Większość zainteresowanych stron jednoznacznie wypowiedziała się za tym, aby obecne przepisy w dalszym ciągu stosowały się do przewoźników macierzystych operatorów KSR, tj. za obowiązkowym uczestnictwem przewoźników macierzystych we wszystkich KSR (art. 4a kodeksu) oraz za zakazem stosowania jakichkolwiek środków motywujących lub demotywuujących do korzystania z danego KSR (art. 8).

Bardziej szczegółowy opis wypowiedzi zainteresowanych stron oraz sposobu, w jaki były one uwzględniane, znajduje się w sprawozdaniu z oceny wpływu załączonym do niniejszego wniosku.

Wyniki publicznej konsultacji internetowej są dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_04_27_en.htm.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena wpływu**

W niniejszej ocenie wpływu porównano dwa sposoby zmiany: deregulację częściową i pełną, w zestawieniu z przypadkiem bazowym, tj. utrzymaniem obecnej sytuacji. Pierwsza opcja, czyli deregulacja częściowa, została rozbita na trzy podopieczne różniące się zabezpieczeniami w przypadku bliskich powiązań pomiędzy liniami lotniczymi a KSR. Celem wszystkich tych opcji jest zwiększenie zakresu konkurencji na rynku KSR.

- Opcja 0: utrzymanie obecnej sytuacji
- Opcja 1: deregulacja częściowa
 - Opcja 1a: deregulacja częściowa przewidująca rozdzielenie kontroli linii lotniczych i KSR;
 - Opcja 1b: deregulacja częściowa przewidująca szczegółowe przepisy dotyczące przewoźników macierzystych ;
 - Opcja 1c: deregulacja częściowa nie przewidująca szczegółowych przepisów dotyczących przewoźników macierzystych ;
- Opcja 2: pełna deregulacja (uchylenie kodeksu postępowania).

Opcja 0 (utrzymanie obecnej sytuacji) została odrzucona, ponieważ ograniczenia dotyczące swobody ustalania i negocjowania cen przewidziane w obowiązującym rozporządzeniu mają coraz większe negatywne skutki takie jak wysokie koszty dystrybucji.

Opcja 2 (pełna deregulacja) została odrzucona ze względu na obecną sytuację rynkową. Wielu podróżnych będących osobami prawnymi pozostaje w dużej mierze zależnych od jednego kanału dystrybucji, tj. od biur podróży i KSR. To samo dotyczy pasażerów z państw członkowskich o niskim poziomie korzystania z Internetu: dostęp do Internetu ma mniej niż połowa ludności UE, a Internet stanowi najważniejszy alternatywny kanał dystrybucji.

W tej sytuacji ryzyko naruszenia konkurencji jest wyższe niż w innych sektorach gospodarki i ogólne reguły konkurencji byłyby niewystarczającym zabezpieczeniem, szczególnie w przypadku bliskich powiązań pomiędzy liniami lotniczymi a KSR. Oprócz tego niektóre zachowania rynkowe KSR (np. nieobiektywność wykazów) mogłyby być szkodliwe dla konsumentów, nawet gdyby nie były efektem naruszenia konkurencji.

Z oceny wpływu wynika, że opcja 1b jest najkorzystniejsza pod względem zwiększenia konkurencji, zabezpieczenia przed naruszeniami konkurencji, obiektywności, przejrzystości i wyczerpującego charakteru informacji dla konsumentów oraz promowania przewozów kolejowych w wykazach KSR.

Komisja przeprowadziła ocenę wpływu ujętą w programie prac. Sprawozdanie z oceny jest dostępne w Internecie na stronie:

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

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Niniejszy wniosek zastąpiłby rozporządzenie 2299/89, zmienione rozporządzeniami 3089/93 i 323/99.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 71 i art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

- **Zasada pomocniczości**

Niniejszy wniosek wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty. Zasada pomocniczości nie ma zatem zastosowania.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Rozporządzenie 2299/89 przyznaje Komisji wyłączne kompetencje. Z uwagi na międzynarodowy charakter operacji KSR i trudność monitorowania tej działalności na poziomie krajowym, w proponowanej zmianie i uproszczeniu rozporządzenia utrzymane są kompetencje na poziomie UE.

Proponowana zmiana i uproszczenie rozporządzenia nie wpływa na organy krajowe, regionalne i lokalne oraz minimalizuje już i tak ograniczone obciążenie administracyjne podmiotów gospodarczych.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: rozporządzenie.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

Rozporządzenie jest najwłaściwszym środkiem z następujących względów:

- Wniosek dotyczy zmiany obowiązującego rozporządzenia;
- Rozporządzenie dotyczy działalności gospodarczej o charakterze międzynarodowym, którą trudno byłoby regulować na poziomie krajowym.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

5. INFORMACJE DODATKOWE

• Uproszczenie

Wniosek służy uproszczeniu prawodawstwa.

Zmieniony kodeks postępowania dla KSR został sformułowany i ustrukturyzowany w przystępny i łatwo zrozumiały sposób. Z rozporządzenia 2299/89 usunięto zbędne przepisy, zwłaszcza te, które uniemożliwiały sprawniejsze funkcjonowanie rynku.

Wniosek został uwzględniony w długofalowym programie Komisji przewidującym uaktualnianie i upraszczanie dorobku prawnego Wspólnoty oraz w programie działalności legislacyjnej i prac Komisji pod numerem referencyjnym 2002/TREN/29.

• Uchylenie obowiązujących przepisów prawa

Przyjęcie niniejszego wniosku pociąga za sobą uchylenie obowiązujących przepisów prawa.

• Klauzula przeglądu/weryfikacji/wygaśnięcia

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

• Europejski Obszar Gospodarczy

Proponowany akt prawny dotyczy kwestii związanych z EOG i z tego względu powinien objąć także Europejski Obszar Gospodarczy.

• Szczegółowe wyjaśnienie wniosku

Częściowa deregulacja rynku KSR

Wniosek zmienia kodeks postępowania dla KSR w celu dostosowania go do obecnych zmian na rynku takich jak rozwój alternatywnych kanałów dystrybucji oraz w celu wzmocnienia konkurencji pomiędzy operatorami KSR. Pozwalając KSR i liniom lotniczym na większą elastyczność, wniosek ten umożliwia KSR skuteczniejsze konkurowanie z alternatywnymi kanałami dystrybucji, zarówno pod względem oferowanych cen jak i usług.

Uproszczenie kodeksu znacznie zwiększy swobodę negocjacyjną uczestników rynku: linie lotnicze i sprzedawcy systemu będą mogli swobodnie negocjować opłaty za rezerwacje pobierane przez KSR oraz zawartość ofert taryfowych przedstawianych przez te linie lotnicze. Zniesione zostaną ograniczenia dotyczące zawartości oferty taryfowej, dostępu do urządzeń dystrybucyjnych i opłat za rezerwacje, które są przewidziane w obecnym kodeksie postępowania (z wyjątkiem zabezpieczeń, o których mowa poniżej).

Zabezpieczenia

Wniosek utrzymuje pewne zabezpieczenia przed możliwymi naruszeniami konkurencji, szczególnie w przypadku bliskich powiązań pomiędzy KSR a

przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportowe. Zabezpieczenia te odzwierciedlają opinię wyrażoną przez wiele zainteresowanych stron i potwierdzoną w ocenie wpływu, zgodnie z którą w obecnych warunkach rynkowych takie bliskie powiązania nadal stanowią ryzyko dla konkurencji. Ryzyko to wymaga szczegółowych przepisów wykraczających poza ogólne zasady konkurencji.

W uproszczonym kodeksie postępowania utrzymane zostaną następujące przepisy mające na celu ochronę przed naruszeniami konkurencji i zagwarantowanie, że konsumenci będą otrzymywać obiektywne informacje:

- Zabezpieczenia mające na celu obiektywność informacji udzielanych przez biura podróży (art. 6), jak np. zakaz umieszczania postanowień o wyłączności w umowach pomiędzy sprzedawcami systemu a biurami podróży. Wniosek dodaje także zakaz ujawniania przez sprzedawców tożsamości biur podróży na taśmach magnetycznych z danymi marketingowymi. przepis ten uniemożliwia liniom lotniczym wykorzystanie tych danych do wywierania nacisków na biura podróży, aby zmniejszyły rezerwacje konkurencyjnych linii lotniczych.
- Zobowiązanie sprzedawców systemu do wyraźnego odizolowania systemów KSR od ewentualnych wewnętrznych systemów rezerwacji linii lotniczej (art. 4 ust. 2), aby zapobiec możliwości uzyskania przez przewoźnika macierzystego uprzywilejowanego dostępu do KSR.
- Zakaz rezerwowania przez sprzedawców systemu jakichkolwiek urządzeń dystrybucyjnych na potrzeby ich przewoźników macierzystych (art. 4 ust. 1) w celu zapobiegania przewadze konkurencyjnej przewoźników macierzystych nad innymi przewoźnikami uczestniczącymi.
- Zobowiązanie sprzedawców systemu do zapewniania obiektywnych, niedyskryminacyjnych wykazów (art. 5) w celu zagwarantowania konsumentom obiektywnych informacji i zapobiegania nieobiektywnemu sposobowi prezentowania informacji na ekranie, który faworyzuje niektóre linie lotnicze.
- Zobowiązanie sprzedawców systemu do dostarczania taśm magnetycznych z danymi marketingowych (MIDT) na zasadzie braku dyskryminacji (art. 7).
- Zobowiązanie przewoźników macierzystych do przekazywania innemu KSR niż ich własny tych samych informacji dotyczących usług transportowych przewoźnika macierzystego oraz do przyjmowania rezerwacji z innego KSR niż ich własny (art. 10 ust. 1), aby zapobiec utrudnianiu przez przewoźników macierzystych konkurencji ze strony innych KSR.
- Zakaz stosowania przez przewoźników macierzystych środków motywujących lub demotywuujących do korzystania z danego KSR (art. 10 ust. 3), w celu zapobiegania planowemu traktowaniu własnego KSR w sposób preferencyjny.
- Zabezpieczenia umożliwiające Komisji podjęcie środków mających na celu zapewnienie unijnym liniom lotniczym równego traktowania w kontekście KSR w krajach trzecich (art. 8).

- Przepisy dotyczące ochrony danych osobowych uszczegóławiające i uzupełniające przepisy dyrektywy 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (art. 11).

Usługi kolejowe

Kodeks postępowania stosuje się również do usług kolejowych włączonych do KSR poświęconych transportowi lotniczemu (nie stosuje się on natomiast do systemów poświęconych wyłącznie transportowi kolejowemu). Zapewnia to niedyskryminacyjne traktowanie usług kolejowych w ramach KSR. Obecne przepisy dotyczące niedyskryminacyjnych zasad ustalania cen prowadzą jednak w praktyce do dyskryminacji usług kolejowych, ponieważ w przypadku tych usług pobiera się takie same opłaty za rezerwacje, mimo że średnia wartość biletów jest niższa. Pozwalając na swobodne ustalanie opłat za rezerwacje, projekt umożliwia przedsiębiorstwom kolejowym negocjowanie takich opłat za rezerwacje, które będą lepiej dostosowane do kosztów biletów kolejowych i dzięki temu zachęci przedsiębiorstwa kolejowe do oferowania swoich usług również w KSR. Przepisy dotyczące przewoźników macierzystych i obiektywności wykazów będą w dalszym ciągu obowiązywać również w odniesieniu do usług kolejowych.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów informacji⁴ przyczyniło się w dużym stopniu do zapewnienia uczciwych i bezstronnych warunków dla przewoźników lotniczych, dotyczących komputerowych systemów rezerwacji (dalej „KSR”), chroniąc w ten sposób interesy konsumentów.
- (2) Znaczna część rezerwacji linii lotniczych nadal odbywa się za pomocą komputerowych systemów rezerwacji.
- (3) Dzięki rozwojowi technologii i rynku możliwe jest znaczne uproszczenie ram prawnych poprzez pozwolenie sprzedawcom KSR i przewoźnikom lotniczym na większą elastyczność w negocjowaniu opłat za rezerwacje oraz zawartości oferty taryfowej. Umożliwi im to elastyczniejsze reagowanie na potrzeby i życzenia biur

¹ Dz.U. C ... z, str.

² Dz.U. C ... z, str.

³ Dz.U. C ... z, str.

⁴ Dz.U. L 220 z 29.7.1989, str. 1. Rozporządzenie zmienione ostatnio rozporządzeniem (EWG) nr 3089/93 (Dz.U. L 278 z 11.11.1993, str. 1) i rozporządzeniem (WE) nr 323/1999 (Dz.U. L 40 z 13.2.1999, str. 1).

podróży i konsumentów oraz sprawniejszą dystrybucję własnych produktów transportowych.

- (4) W obecnych warunkach rynkowych konieczne jest utrzymanie niektórych przepisów dotyczących systemów KSR, w zakresie w którym obejmują one produkty transportowe, aby zapobiec naruszeniom konkurencji i zapewnić obiektywność informacji udzielanych konsumentom.
- (5) Odmawianie przez przewoźników macierzystych dostarczania takich samych informacji o rozkładach, taryfach i dostępności systemom innym niż ich własne systemy czy też odmawianie przyjmowania rezerwacji dokonanych przez takie inne systemy może w poważnym stopniu zaburzyć konkurencję pomiędzy komputerowymi systemami rezerwacji.
- (6) Sprzedawcy systemu powinni wyraźnie odizolować systemy KSR od ewentualnych wewnętrznych systemów rezerwacji linii lotniczej i powinni powstrzymać się od rezerwowania urządzeń dystrybucyjnych na potrzeby swoich przewoźników macierzystych, aby zapobiec możliwości uzyskania przez przewoźnika macierzystego uprzywilejowanego dostępu do systemu KSR.
- (7) Ze względu na ochronę interesów konsumentów konieczne jest, aby użytkownikom KSR był przedstawiany obiektywny wstępny wykaz i aby informacje dotyczące wszystkich przewoźników uczestniczących były w równym stopniu dostępne, bez faworyzowania któregośkolwiek przewoźnika uczestniczącego kosztem pozostałych.
- (8) Sprzedawcy systemu powinni zapewnić dostępność danych marketingowych KSR wszystkim przewoźnikom uczestniczącym, bez dyskryminacji, a przedsiębiorstwa transportowe powinny zostać pozbawione możliwości wykorzystywania tych danych w celu wywierania bezprawnego wpływu na decyzje biura podróży.
- (9) Należy ułatwić zamieszczanie w wykazach KSR informacji o usługach transportu kolejowego i kolejowo-lotniczego.
- (10) W przypadku usług KSR wspólnotowi przewoźnicy lotniczy i przewoźnicy lotniczy z krajów trzecich powinni być traktowani równoprawnie.
- (11) W celu zapewnienia prawidłowego stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna otrzymać odpowiednie uprawnienia wykonawcze, w tym uprawnienie do prowadzenia dochodzeń w sprawie naruszenia przepisów rozporządzenia, z własnej inicjatywy lub na podstawie skargi, w celu nakazania zainteresowanym przedsiębiorstwom zaprzestania naruszeń oraz w celu nałożenia kar grzywnien.
- (12) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stosowania przepisów art. 81 i 82 Traktatu.

(13) Ochrona osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych jest uregulowana dyrektywą 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁵. Przepisy niniejszego rozporządzenia uszczegóławiają i uzupełniają dyrektywę 95/46/WE w odniesieniu do działalności KSR.

(14) Rozporządzenie(WE) nr 2299/89 powinno zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Sekcja 1

Przepisy wstępne

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego komputerowego systemu rezerwacji (zwanego dalej „KSR”) w zakresie, w jakim obejmuje on produkty transportu lotniczego, kiedy są oferowane do użytkowania lub użytkowane na terytorium Wspólnoty.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się także do produktów transportu kolejowego, które są objęte głównym wykazem KSR wraz z produktami transportu lotniczego.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie następujące definicje:

- a) „produkt transportowy” oznacza przewóz pasażera między dwoma portami lotniczymi lub stacjami kolejowymi;
- b) „regularna usługa lotnicza” oznacza serię lotów, z których każdy posiada wszystkie następujące cechy:
 - (i) na każdy lot są udostępniane w sprzedaży publicznej (bezpośrednio od przewoźnika lotniczego lub od upoważnionych agentów) miejsca i/lub pojemność ładunkowa do przewozu ładunków i/lub poczty;
 - (ii) jest zorganizowany w taki sposób, że obsługuje ruch pomiędzy dwoma lub więcej tymi samymi portami lotniczymi:

⁵ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31

- zgodnie z publikowanym rozkładem; lub
 - lotami o takiej regularności lub częstotliwości, że stanowią one rozpoznawalne, systematyczne serie.
- c) „taryfy” oznaczają ceny, które pasażerowie płacą przewoźnikom lotniczym, przewoźnikom kolejowym, ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz tych pasażerów w ramach usług transportowych oraz wszystkie warunki dotyczące stosowania się tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencjom i inne usługi pomocnicze;
- d) „komputerowy system rezerwacji” oznacza system komputerowy zawierający, między innymi, informacje o rozkładach, dostępności, taryfach i pokrewnych usługach dotyczące więcej niż jednego przewoźnika lotniczego, wraz z urządzeniami, za pomocą których można dokonywać rezerwacji lub wystawiać bilety, lub bez takich urządzeń, w zakresie, w którym niektóre lub wszystkie te usługi są udostępniane abonentom.
- e) "urządzenia dystrybucyjne" oznaczają urządzenia zapewniane przez sprzedawcę systemu, służące do dostarczania informacji o rozkładach przewoźników lotniczych lub kolejowych, o ich dostępności, taryfach i usługach pokrewnych oraz do dokonywania rezerwacji i/lub wystawiania biletów, a także do sprzedaży innych pokrewnych usług;
- f) "sprzedawca systemu" oznacza każdą jednostkę i jej podmioty powiązane, odpowiedzialną/-e za eksploatację KSR lub obrót KSR;
- g) "przewoźnik macierzysty" oznacza przewoźnika lotniczego lub kolejowego, który bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub wspólnie z innymi, jest właścicielem sprzedawcy systemu lub sprawuje nad nim skuteczną kontrolę, oraz każdego przewoźnika lotniczego lub kolejowego, którego jest właścicielem lub nad którym sprawuje rzeczywistą kontrolę;
- h) „skuteczna kontrola” oznacza stosunek opierający się na prawach, umowach lub na innej podstawie, który samodzielnie albo w powiązaniu z innymi okolicznościami, oraz z uwzględnieniem stanu faktycznego lub prawnego, daje możliwość wywierania, bezpośrednio lub pośrednio, decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
- (i) prawa użytkowania całości lub części aktywów przedsiębiorstwa;
 - (ii) prawa lub umowy, które zapewniają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w inny sposób zapewniają decydujący wpływ na prowadzenie działalności tego przedsiębiorstwa;
- i) „przewoźnik uczestniczący” oznacza przewoźnika lotniczego lub kolejowego, który zawarł ze sprzedawcą systemu umowę o dystrybucję produktów transportowych poprzez KSR.
- j) „abonent” oznacza osobę inną niż konsument lub przedsiębiorstwo i inną niż przewoźnik uczestniczący, która korzysta z KSR na mocy umowy lub innych porozumień finansowych ze sprzedawcą systemu. „Porozumienie finansowe”

oznacza dokonanie określonej płatności za usługi sprzedawcy systemu lub dokonanie zakupu produktu transportowego;

- k) „główny wykaz” oznacza wyczerpujący obiektywny wykaz danych dotyczących usług transportowych pomiędzy parami miast, w określonym przedziale czasowym;
- l) „bilet” oznacza ważny dokument uprawniający do przewozu lub jego równoważnik w formie niepapierowej, wystawiony lub zatwierdzony przez przewoźnika lotniczego, przewoźnika kolejowego lub upoważnionego agenta.

Sekcja 2

Zasady postępowania obowiązujące sprzedawców systemu

Artykuł 3

Relacje z przedsiębiorstwami transportowymi

1. Sprzedawca systemu:

- a) nie dołącza do umowy z przewoźnikiem uczestniczącym bezzasadnych warunków ani nie wymaga przyjęcia warunków dodatkowych, które ze względu na swój charakter lub zwyczaje handlowe nie mają związku z uczestniczeniem w jego KSR;
- b) nie uzależnia uczestniczenia w jego KSR od tego, czy przewoźnik uczestniczący nie jest jednocześnie uczestnikiem innego systemu.

2. Sprzedawca systemu wprowadza i przetwarza dane przekazane przez przewoźników uczestniczących z jednakową starannością i w jednakowym czasie, przy czym jedyne zastrzeżenie, któremu podlega ten obowiązek, dotyczy ograniczeń metody wprowadzania danych wybranej przez poszczególnych przewoźników uczestniczących.

Artykuł 4

Urządzenia dystrybucyjne

1. Sprzedawca systemu nie rezerwuje dla swojego(-ich) macierzystego(-ych) przewoźnika(-ów) określonej procedury wprowadzania i/lub przetwarzania danych, jakiegokolwiek urządzenia dystrybucyjnego ani też wprowadzonych ulepszeń.

2. Sprzedawca systemu gwarantuje, że jego urządzenia dystrybucyjne są odizolowane, co najmniej za pomocą oprogramowania, w sposób wyraźny i możliwy do zweryfikowania, od urządzeń służących do inwentaryzacji, zarządzania i marketingu należących do przewoźnika.

Artykuł 5

Wykazy

1. Sprzedawca systemu przewiduje wyświetlanie głównego(-ych) wykazu(-ów) dla każdej poszczególnej transakcji dokonywanej za pośrednictwem jego KSR i włącza do niego (nich) dane dostarczone przez przewoźników uczestniczących w sposób obiektywny, wyczerpujący, niedyskryminacyjny i bezstronny. Kryteria wykorzystywane do ustalania porządku wyświetlania nie opierają na jakimkolwiek czynniku bezpośrednio lub pośrednio odnoszącym się do tożsamości przewoźnika i są stosowane w sposób niedyskryminujący żadnego z przewoźników uczestniczących. Główny(-e) wykaz(-y) są zgodne z zasadami określonymi w załączniku I.
2. W przypadku informacji dostarczanej przez KSR, abonent używa obiektywnego wykazu, zgodnie z ust. 1, chyba że w związku z preferencjami wskazanymi przez konsumenta wymagane jest wyświetlenie innego wykazu.
3. Niniejszy artykuł nie dotyczy KSR używanych przez przewoźników lotniczych lub kolejowych albo grupę przewoźników lotniczych lub kolejowych we własnym(-ych) biurze (-rach) i stanowiskach sprzedaży wyraźnie wskazanych jako takie.

Artykuł 6

Relacje z abonentami

1. Sprzedawca systemu nie włącza do umowy z abonentem bezzasadnych warunków takich jak warunki uniemożliwiające mu abonowanie lub korzystanie z innego(-ych) systemu(-ów), wymagające przyjęcia warunków dodatkowych, które nie mają związku z abonowaniem KSR sprzedawcy systemu lub zobowiązujące do przyjęcia oferty dotyczącej sprzętu technicznego lub oprogramowania.
2. W przypadku gdy abonent jest samodzielnym przedsiębiorstwem, które zatrudnia mniej niż 50 osób i którego roczny obrót i/lub całkowity bilans roczny nie przekracza 10 mln EUR, ma on prawo rozwiązać umowę ze sprzedawcą systemu za wypowiedzeniem nieprzekraczającym trzech miesięcy, ze skutkiem najwcześniej z końcem pierwszego roku. W takim przypadku sprzedawca systemu nie jest uprawniony do otrzymania zwrotu kwot wyższych niż koszty bezpośrednio związane z rozwiązaniem umowy.

Artykuł 7

Taśmy magnetyczne z danymi marketingowymi (MIDT)

Sprzedawcy systemu mogą udostępniać wszelkie dane dotyczące marketingu, rezerwacji i sprzedaży, pod warunkiem że:

- a) dane takie są oferowane w tym samym czasie i w sposób niedyskryminacyjny wszystkim przewoźnikom uczestniczącym, w tym przewoźnikom macierzystym; Dane mogą obejmować i obejmują na żądanie wszystkich przewoźników uczestniczących i/lub abonentów
- b) jeżeli dane te uzyskano w wyniku korzystania z urządzeń dystrybucyjnych przez abonenta mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej, nie mogą one zawierać żadnych informacji pozwalających, bezpośrednio lub pośrednio, zidentyfikować tego abonenta.

Artykuł 8

Równoprawne traktowanie w krajach trzecich

Bez uszczerbku dla umów międzynarodowych, których stronami są Wspólnota lub państwa członkowskie, w przypadku gdy sprzedawca systemu działający w kraju trzecim nie traktuje wspólnotowych przewoźników lotniczych równoprawnie z przewoźnikami uczestniczącymi z kraju trzeciego w zakresie jakiegokolwiek kwestii będącej przedmiotem niniejszego rozporządzenia, Komisja może zażądać od wszystkich sprzedawców systemu działających we Wspólnocie, aby traktowali przewoźników lotniczych z danego kraju trzeciego w taki sam sposób, jak wspólnotowi przewoźnicy lotniczy są traktowani w tym kraju trzecim.

Sekcja 3

Zasady postępowania obowiązujące przedsiębiorstwa transportowe

Artykuł 9

Dane dostarczane przez przewoźników uczestniczących

Przewoźnicy uczestniczący i pośrednicy zajmujący się danymi gwarantują, że dane dostarczane przez nich do KSR są dokładne i że umożliwiają sprzedawcy systemu spełnienie wymogów określonych w przepisach załącznika I.

Artykuł 10

Szczególne przepisy dotyczące przewoźników macierzystych

1. Przewoźnik macierzysty nie może dyskryminować konkurencyjnego KSR, odmawiając mu dostarczenia na żądanie, w jednakowym czasie, takich samych informacji o rozkładach, taryfach i dostępności swoich produktów transportowych jak informacje, które przewoźnik macierzysty dostarcza własnemu KSR, albo niepozwalając innemu KSR na dystrybucję swoich produktów transportowych, albo też odmawiając przyjęcia lub potwierdzenia w

jednakowym czasie rezerwacji dokonanej za pośrednictwem konkurencyjnego KSR i dotyczącej jego własnego produktu transportowego, który jest dystrybuowany przez należący do niego KSR. Przewoźnik macierzysty jest zobowiązany do przyjmowania i potwierdzania tylko tych rezerwacji, które są zgodne z jego taryfami i warunkami.

2. Przewoźnik macierzysty nie jest zobowiązany do honorowania jakichkolwiek kosztów z tego tytułu, poza kosztami wynikającymi z powielania dostarczanych informacji i kosztami przyjętych rezerwacji. Opłata za rezerwację należna KSR z tytułu przyjętej rezerwacji, dokonanej zgodnie z przepisami ust. 1, nie może przekroczyć wysokości opłaty, którą dany KSR lub własny KSR przewoźnika macierzystego obciąża innych przewoźników uczestniczących za równoważną transakcję.

3. Przewoźnik macierzysty nie wiąże, bezpośrednio ani pośrednio, korzystania przez abonenta z określonego KSR z płatnością prowizji ani z innym środkiem motywującym lub demotywowującym do sprzedaży produktów transportowych przewoźnika macierzystego.

4. Przewoźnik macierzysty nie żąda od abonenta, bezpośrednio ani pośrednio, aby korzystał z określonego KSR do celów sprzedaży lub wystawiania biletów na produkty transportowe oferowane bezpośrednio lub pośrednio przez przewoźnika macierzystego.

Sekcja 4

Ochrona danych osobowych

Artykuł 11

1. Dane osobowe są przetwarzane w ramach działalności KSR wyłącznie w celu dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów na produkty transportowe. W kontekście przetwarzania tych danych KSR będzie uważany za administratora danych zgodnie z art. 2 lit. d) dyrektywy 95/46/WE.

2. Dane osobowe mogą być przetwarzane tylko w zakresie, w którym przetwarzanie to jest konieczne dla realizacji umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, lub w celu podjęcia działań na życzenie osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy.

3. W przypadku danych szczególnej kategorii, o których jest mowa w art. 8 dyrektywy 95/46/WE, dane te mogą być przetwarzane tylko wówczas, gdy osoba, której dane dotyczą, udzieliła wyraźnej zgody na ich przetwarzanie.

4. Informacja, którą administruje sprzedawca systemu, dotycząca możliwej do zidentyfikowania poszczegółnej rezerwacji, jest zapisywana w pamięci autonomicznej (offline) w terminie 72 godzin liczonych od zakończenia ostatniego etapu poszczegółnej rezerwacji i usuwana w terminie trzech lat. Dostęp do tych danych jest dozwolony tylko w przypadku sporów dotyczących faktur.

5. Udostępniane przez KSR dane dotyczące marketingu, rezerwacji i sprzedaży nie mogą zawierać żadnych informacji pozwalających, bezpośrednio lub pośrednio, zidentyfikować osoby fizyczne albo organizacje lub spółki, w imieniu których mogą działać te osoby.

6. Abonent informuje konsumenta o nazwie i adresie sprzedawcy systemu, celach przetwarzania danych, okresie zachowywania danych osobowych oraz o sposobie wykonywania prawa dostępu do swoich danych przysługującego osobie, której dane te dotyczą.

7. Osoba, której dotyczą dane, ma prawo do bezpłatnego dostępu do własnych danych, bez względu na to, czy dane te są przechowywane są przez KSR czy przez abonenta.

8. Prawa przyznane w niniejszym artykule mają charakter uzupełniający i dodatkowy wobec praw osób, których dotyczą dane, ustanowionych dyrektywą 95/46/WE i w przepisach krajowych przyjętych zgodnie z tą dyrektywą.

9. Przepisy niniejszego rozporządzenia uszczegóławiają i uzupełniają dyrektywę 95/46/WE zgodnie z celami przedstawionymi w art. 1. Jeśli nie przewidziano inaczej, stosują się definicje określone w tej dyrektywie. W przypadkach gdy nie stosują się przepisy szczególne niniejszego artykułu dotyczące przetwarzania danych osobowych w kontekście działalności KSR, niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów powyższej dyrektywy i przepisów krajowych przyjętych przez państwa członkowskie na jej podstawie.

Sekcja 5

Naruszenia przepisów i kary

Artykuł 12

Naruszenia przepisów

Jeżeli Komisja, działając z własnej inicjatywy lub na podstawie skargi, stwierdzi naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia, może w drodze decyzji nakazać zainteresowanym przedsiębiorstwom lub stowarzyszeniom przedsiębiorstw, by zaprzęstały naruszenia.

Artykuł 13

Uprawnienia do przeprowadzania dochodzenia

W celu wypełniania obowiązków wyznaczonych niniejszym rozporządzeniem Komisja może zwrócić się do przedsiębiorstw lub stowarzyszeń przedsiębiorstw o dostarczenie wszelkich koniecznych informacji, występując ze zwykłym żądaniem informacji lub w drodze decyzji.

Artykuł 14

Grzywny

1. Komisja może w drodze decyzji nałożyć na przedsiębiorstwa i stowarzyszenia przedsiębiorstw grzywny nieprzekraczające 10 % całkowitego obrotu uzyskanego w poprzedzającym roku obrachunkowym, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania dopuszczają się naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia.
2. Komisja może w drodze decyzji nałożyć na przedsiębiorstwa i stowarzyszenia przedsiębiorstw grzywny nieprzekraczające 1 % całkowitego obrotu uzyskanego w poprzedzającym roku obrachunkowym, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania przedstawią nieprawidłowe lub niekompletne informacje lub gdy nie dostarczą w wymaganym terminie informacji w odpowiedzi na żądanie lub decyzję przyjętą zgodnie z przepisami art. 13.
3. Przy ustalaniu wysokości grzywny uwzględnia się ciężar i czas trwania naruszenia.
4. Grzywny nie mają charakteru karnoprawnego.
5. Trybunał Sprawiedliwości ma nieograniczoną jurysdykcję do rozpatrywania odwołań od decyzji Komisji o nałożeniu grzywny. Trybunał Sprawiedliwości może uchylić, obniżyć lub zwiększyć grzywnę.

Artykuł 15

Postępowanie

1. Przed podjęciem decyzji zgodnie z przepisami art. 12 i 14 Komisja wystosowuje do zainteresowanych przedsiębiorstw lub stowarzyszeń przedsiębiorstw pismo przedstawiające zarzuty i umożliwia im złożenie wyjaśnień w formie pisemnej, a także, na żądanie, w formie ustnej podczas spotkania wyjaśniającego.
2. Komisja jest zobowiązana do nieujawniania informacji chronionych tajemnicą zawodową, które uzyska zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

Osoba przedkładająca Komisji informacje na podstawie niniejszego rozporządzenia jest zobowiązana wyraźnie wskazać materiały, które uważa za poufne, podając uzasadnienie, oraz przedstawić oddzielną wersję informacji bez klauzuli poufności do daty określonej przez Komisję.
3. W przypadku, gdy Komisja uzna, że w oparciu o informacje znajdujące się w jej posiadaniu nie istnieją dostateczne podstawy do działań na podstawie skargi, powiadamia skarżących o swoim stanowisku i wyznacza termin, w którym skarżący może przedstawić pisemnie swoją opinię.

Jeżeli skarżący przedstawi swoją opinię w terminie wyznaczonym przez Komisję i oświadczenia pisemne złożone przez skarżącego nie prowadzą do odmiennej oceny skargi, Komisja odrzuca skargę w drodze decyzji. Jeżeli skarżący nie przedstawi swojej opinii w terminie wyznaczonym przez Komisję, skarga zostaje uznana za wycofaną.

W przypadku wystosowania przez Komisję pisma przedstawiającego zarzuty, Komisja przekazuje skarżącemu kopię wersji bez klauzuli poufności i wyznacza termin, w którym skarżący może przedstawić pisemnie swoją opinię.

4. Na żądanie Komisja udostępnia akta do wglądu stronom, do których skierowano przedstawienie zarzutów, oraz skarżącemu. Dostęp do akt udzielany jest po doręczeniu pisma przedstawiającego zastrzeżenia. Prawo wglądu do akt nie dotyczy tajemnic handlowych, innych informacji poufnych oraz wewnętrznych dokumentów Komisji.

5. Jeżeli Komisja uzna to za konieczne, może wysłuchać inne osoby fizyczne lub prawne.

Sekcja 6

Przepisy końcowe

Artykuł 16

Uchylenie

1. Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 traci moc.
2. Odesłania do uchylonego rozporządzenia należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku II.

Artykuł 17

Przegląd

W okresie pięciu lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja sporządzi sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia, w którym oceni potrzebę utrzymania, zmiany lub uchylecia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 18

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

Przepisy stosujące się do głównych wykazów

1. W przypadku gdy w głównym wykazie są wyświetlane taryfy i/lub gdy wybrano porządek wyświetlania oparty na taryfach, taryfy te zawierają wszystkie stosujące się i konieczne podatki, opłaty i koszty, które należy uiścić przedsiębiorstwu transportowemu.
2. Przy tworzeniu i doborze produktów transportowych w komunikacji pomiędzy daną parą miast, które mają być ujęte w głównym wykazie, nie mogą być stosowane praktyki dyskryminujące związane z faktem, że dane miasto jest obsługiwane przez różne porty lotnicze lub stacje kolejowe.
3. Należy wyraźnie wskazać połączenia inne niż regularne usługi lotnicze. Konsument ma prawo żądać wyświetlenia głównego wykazu ograniczonego tylko do usług regularnych lub nieregularnych.
4. Należy wyraźnie wskazać loty z międzylądowaniami.
5. W przypadku gdy loty są wykonywane przez innego przewoźnika lotniczego niż określa to użyty kod, faktyczny przewoźnik musi zostać wyraźnie wskazany. Wymóg ten ma zastosowanie we wszystkich przypadkach, z wyjątkiem krótkoterminowych uzgodnień *ad hoc*.
6. W wykazie głównym nie figurują informacje o produktach w pakiecie, tzn. o ustalonych z góry i oferowanych za łączną cenę kombinacjach usług transportowych i innych usług, niebędących usługami dodatkowymi wobec usług transportowych.

ZAŁĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie 2299/89	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2	Artykuł 2
Art. 3 ust. 1 i 2	-
Art. 3 ust. 3	Art. 3 ust. 1
Art. 3 ust. 4	Art. 4 ust. 1
Artykuł 3a	Art. 10 ust. 1 i 2
Art. 4 ust. 1	Artykuł 9
Art. 4 ust. 2	-
Art. 4 ust. 3	Art. 3 ust. 2
Artykuł 4a ust. 1 i 2	Art. 4 ust. 1
Art. 4a ust. 3	Art. 4 ust. 2
Art. 4a ust. 4	-
Artykuł 5	Artykuł 5
Artykuł 6	Artykuł 7 i 11
Artykuł 7	Artykuł 8
Artykuł 8	Art. 10 ust. 3 i 4
Artykuł 9	Artykuł 6
Artykuł 9a	Art. 5 ust. 2 i art. 11
Artykuł 10	-
Artykuł 11	Artykuł 12
Artykuł 12	Artykuł 13
Artykuł 13	Artykuł 13
Artykuł 14	Art. 15 ust. 2

Artykuł 15	Artykuł 13
Artykuł 16	Artykuł 14
Artykuł 17	-
Artykuł 18	-
Artykuł 19	Art. 15 ust. 1 i 5
Artykuł 20	-
Artykuł 21	-
Artykuł 21a	-
Artykuł 21b	-
Artykuł 22	Artykuł 11
Artykuł 23	Artykuł 17
Załącznik I	Załącznik I