

## I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)***VERORDNUNG (EG) Nr. 323/1999 DES RATES**

vom 8. Februar 1999

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (CRS)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 und Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags<sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89<sup>(3)</sup> hat einen wichtigen Beitrag zur Gewährleistung fairer und unparteiischer Bedingungen für Luftfahrtunternehmen in computergesteuerten Buchungssystemen geleistet und damit auch dem Schutz der Verbraucherinteressen gedient.
- (2) Es ist erforderlich, den Geltungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 auszudehnen und ihre Bestimmungen deutlicher zu formulieren; dies sollte auf Gemeinschaftsebene geschehen, um sicherzustellen, daß die Ziele der Verordnung in allen Mitgliedstaaten erreicht werden.
- (3) Diese Verordnung steht der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags nicht entgegen.
- (4) Diese Verordnung steht der Anwendung der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>(4)</sup> nicht entgegen.
- (5) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 3652/93 der Kommission<sup>(5)</sup> sind Vereinbarungen über den gemeinsamen Erwerb, die gemeinsame Entwicklung und den gemeinsamen Betrieb computergesteuerter Buchungssysteme (CRS) von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrags ausgenommen.
- (6) Es sollte klargestellt werden, auf welcher Grundlage Luftfahrt-Mutterunternehmen Buchungen in Rechnung gestellt werden, die sie von konkurrierenden CRS akzeptieren müssen.
- (7) Insbesondere in bezug auf Förderungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Transparenz ist klarzustellen, auf welcher Grundlage die CRS die Bereitstellung von Diensten den teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und den abonnierten Benutzern in Rechnung stellen.
- (8) Es muß gewährleistet sein, daß Dritte, die im Auftrag eines CRS Dienstleistungen erbringen, denselben Verpflichtungen unterliegen, die der Verhaltenskodex auch dem jeweiligen CRS auferlegt.
- (9) Die im Verhaltenskodex niedergelegten Anforderungen zur Überprüfung der CRS sollten auch herangezogen werden, um die Einhaltung der Datenschutzerfordernungen aus der Richtlinie 95/46/EG zu überwachen.
- (10) Die Verpflichtungen abonnierten Benutzer gemäß dem Verhaltenskodex müssen genau festgelegt werden, damit die Buchungsdienste, die sie ihren Kunden anbieten, weder ungenau noch irreführend oder diskriminierend sind.
- (11) Das Recht eines Beklagten auf Anhörung in Angelegenheiten, in denen die Kommission Einwände erhebt, sollte ausdrücklich vorgesehen werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 95 vom 30. 3. 1998, S. 27.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 15. Mai 1998 (AbI. C 167 vom 1. 6. 1998, S. 293), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 24. September 1998 (AbI. C 360 vom 23. 11. 1998, S. 69) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 3. Dezember 1998 (AbI. C 398 vom 21. 12. 1998).

<sup>(3)</sup> ABl. L 220 vom 29. 7. 1989, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3089/93 (AbI. L 278 vom 11. 11. 1993, S. 1).

<sup>(4)</sup> ABl. L 281 vom 23. 11. 1995, S. 31.

<sup>(5)</sup> ABl. L 333 vom 31. 12. 1993, S. 37. Verordnung geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

- (12) Die Einbeziehung von Bahnverkehrsdiensten in die Hauptanzeige der CRS kann die Qualität der den Verbrauchern zugänglichen Informationen verbessern und den Verbrauchern die besten Voraussetzungen für die Wahl ihrer Flugreisen bieten.
- (13) Bahnverkehrsbetreiber, die bestimmte, klar abgegrenzte Kategorien von Bahnverkehrsdiensten über die Hauptanzeige der CRS erbringen, sollten Bedingungen unterliegen, die den für Luftfahrtunternehmen geltenden Bedingungen vergleichbar sind.
- (14) Informationen oder Vertriebsmöglichkeiten, die von einem Luftfahrtunternehmen oder einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen angeboten werden, sollten bestimmten Vorschriften des Verhaltenskodex nicht unterliegen, sofern solche Informationen oder Vertriebsmöglichkeiten klar und ohne Unterbrechung gekennzeichnet werden —

oder wenn ein Luftverkehrsprodukt erworben wird;“

b) Buchstabe m) erhält folgende Fassung:

„m) ‚Verbraucher‘: eine Person, die Auskunft über ein Luftverkehrsprodukt wünscht oder dieses zur privaten Nutzung zu erwerben beabsichtigt;“

c) Folgende Buchstaben werden angefügt:

„n) ‚ungebündeltes Bahnverkehrsprodukt‘ die Beförderung eines Fahrgasts mit einem Schienenfahrzeug zwischen zwei Bahnhöfen einschließlich aller verwandten Nebenleistungen und Zugaben, die als fester Bestandteil dieses Produkts zum Verkauf angeboten oder verkauft werden;

r) ‚gebündeltes Bahnverkehrsprodukt‘ eine im voraus zusammengestellte und zu einem Gesamtpreis zum Verkauf angebotene oder verkaufte Kombination eines ungebündelten Bahnverkehrsprodukts mit anderen Leistungen, die keine Nebenleistungen der Beförderung mit einem Schienenfahrzeug sind;

s) ‚Bahnverkehrsprodukt‘ ein ungebündeltes oder ein gebündeltes Bahnverkehrsprodukt;

t) ‚Flugschein‘ ein gültiges, einen Anspruch auf Beförderungsleistung begründendes Dokument oder eine gleichwertige Berechtigung in papierloser Form, einschließlich in elektronischer Form, das bzw. die vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt wurde;

u) ‚Doppelbuchung‘ den Fall, daß zwei oder mehr Buchungen für denselben Fluggast vorgenommen wurden und der Fluggast offensichtlich jeweils nur eine Buchung in Anspruch nehmen kann.“

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

##### „Artikel 1

Diese Verordnung gilt für alle computergesteuerten Systeme zur Buchung von Luftverkehrsprodukten und — sofern in die Hauptanzeige des jeweiligen CRS einbezogen — von Bahnverkehrsprodukten, sofern diese Systeme im Gebiet der Gemeinschaft angeboten oder benutzt werden, und zwar ungeachtet

— des Status oder der Staatsangehörigkeit des Systemverkäufers,

— der benutzten Informationsquelle oder des Standorts der entsprechenden zentralen Datenverarbeitungsanlage,

— des Standorts der Flughäfen, zwischen denen die Beförderung mit einem Luftfahrzeug erfolgt.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe l) erhält folgende Fassung:

„l) ‚abonnierter Benutzer‘ eine nicht als Verbraucher geltende Person oder ein nicht als teilnehmendes Luftfahrtunternehmen geltendes Unternehmen, die bzw. das aufgrund einer vertraglichen oder sonstigen Finanzvereinbarung mit einem Systemverkäufer ein CRS nutzt. Eine Finanzvereinbarung gilt dann als gegeben, wenn eine spezifische Zahlung für die Dienste des Systemanbieters geleistet wird

3. Artikel 3a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe b) erhält folgende Fassung:

„b) Das Mutterluftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, in diesem Zusammenhang außer für die Reproduzierung der bereitzustellenden Informationen und für angenommene Buchungen Kosten zu übernehmen. Die an ein CRS zu zahlende Buchungsgebühr für eine angenommene Buchung, die gemäß diesem Artikel vorgenommen wurde, darf die Gebühr, die für eine gleichwertige Transaktion von demselben CRS gegenüber teilnehmenden Luftfahrtunternehmen erhoben wird, nicht übersteigen.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Verpflichtung nach diesem Artikel gilt nicht zugunsten eines konkurrierenden CRS,

wenn nach dem Verfahren des Artikels 11 entschieden worden ist, daß das CRS gegen Artikel 4a oder Artikel 6 hinsichtlich des unbefugten Zugangs von Mutterluftfahrtunternehmen zu Informationen verstößt.“

4. In Artikel 4 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Grundsätze gelten für Bahnverkehrsdienste bezüglich der Daten, die zur Aufnahme in die Hauptanzeige bereitgestellt werden.“

5. In Artikel 4a wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Der Systemverkäufer stellt sicher, daß Dritte, die in seinem Auftrag in vollem Umfang oder teilweise CRS-Dienste anbieten, die entsprechenden Bestimmungen dieser Verordnung einhalten.“

6. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) Informationen über identifizierbare Einzelbuchungen werden nur dem bzw. den Luftfahrtunternehmen, das bzw. die an dem Dienst, den die Buchung betrifft, beteiligt ist bzw. sind, sowie den mit der Buchung befaßten abonnierten Benutzern unterschiedslos bereitgestellt.

Vom Systemverkäufer kontrollierte Informationen über identifizierbare Einzelbuchungen werden binnen zweiundsiebzig Stunden nach Abwicklung des letzten Teils des Einzelbuchungsvorgangs rechnerunabhängig archiviert und binnen drei Jahren gelöscht. Ein Zugriff auf diese Daten ist nur aufgrund von Streitigkeiten in bezug auf die Buchung zulässig.“

7. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) wird wie folgt geändert:

a) Ziffer ii) erhält folgende Fassung:

„ii) sie können — und müssen auf Anforderung — alle teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und/oder abonnierten Benutzer abdecken, enthalten jedoch keinerlei direkte oder indirekte Angaben zur Identität oder persönliche Informationen über die Fluggäste oder über die Unternehmen, die das System benutzen;“

b) Folgende Ziffern werden angefügt:

„iv) die Informationen werden den teilnehmenden Luftfahrtunternehmen und den abonnierten Benutzern auf Wunsch sowohl global als auch gezielt in bezug auf den

Markt, auf dem sie tätig sind, zur Verfügung gestellt;

v) eine Gruppe von Luftfahrtunternehmen und/oder abonnierten Benutzern hat die Möglichkeit, Daten zur gemeinsamen Verarbeitung zu erwerben.“

8. Artikel 6 Absätze 4 und 5 werden gestrichen.

9. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

(1) a) Hinsichtlich der von einem CRS bereitgestellten Angaben verwendet ein abonnierter Benutzer eine neutrale Anzeige in Übereinstimmung mit Artikel 5 Absatz 2 Buchstaben a) und b), sofern nicht eine andere Anzeige erforderlich ist, um einem Wunsch des Verbrauchers zu entsprechen.

b) Ein abonnierter Benutzer darf die von einem CRS zur Verfügung gestellten Informationen nicht so manipulieren, daß sie dem Verbraucher in ungenauer, irreführender oder diskriminierender Weise dargestellt werden.

c) Ein abonnierter Benutzer nimmt Buchungen vor und stellt Flugscheine aus, die den in dem verwendeten CRS enthaltenen Angaben entsprechen oder von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen genehmigt sind.

d) Ein abonnierter Benutzer informiert die Verbraucher über eventuelle Flugzeugwechsel bei Direktflügen, die Anzahl der planmäßigen Zwischenlandungen, das Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, und die gegebenenfalls für eine bestimmte Flugstrecke erforderlichen Flughafenwechsel, sofern diese Informationen vom CRS angezeigt werden. Ein abonnierter Benutzer informiert die Verbraucher über Namen und Anschrift des Systemverkäufers, den Zweck der Verarbeitung, die Dauer der Speicherung personenbezogener Daten und die den betroffenen Personen zur Wahrnehmung ihrer Auskunftsrechte zur Verfügung stehenden Mittel.

e) Ein Verbraucher ist berechtigt, jederzeit einen Ausdruck der CRS-Anzeige zu erhalten oder Zugang zu einer parallelen CRS-Anzeige zu erhalten, die die gleiche Anzeige aufweist wie die des abonnierten Benutzers.

f) Eine betroffene Person hat Anspruch auf effektive kostenlose Auskunft über ihre Daten unabhängig davon, ob diese beim CRS oder beim abonnierten Benutzer gespeichert sind.

(2) Ein abonnierter Benutzer nimmt die Vertriebsmöglichkeiten eines CRS gemäß Anhang II in Anspruch.“

10. Artikel 10 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) a) Gebühren werden einem teilnehmenden Luftfahrtunternehmen von einem Systemverkäufer in nichtdiskriminierender Weise, angemessen strukturiert und in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der erbrachten und in Anspruch genommenen Leistung in Rechnung gestellt; insbesondere müssen sie für gleiche Leistungen gleich hoch sein.

Die Abrechnung von Leistungen eines CRS erfolgt so detailliert, daß die teilnehmenden Luftfahrtunternehmen genau erkennen können, welche Leistungen in Anspruch genommen wurden und wie hoch die Gebühren dafür sind; die Rechnungen für Buchungsgebühren enthalten mindestens die nachstehenden Angaben für jedes Segment:

- Art der Buchung über ein CRS,
- Name des Fluggastes,
- Land,
- IATA/ARC-Abrechnungsnummer der Agentur,
- Städtecode,
- Städtepaar des Segments,
- Buchungsdatum (Datum des Vorgangs),
- Flugdatum,
- Flugnummer,
- Buchungsstatuscode,
- Buchungsklasse,
- Buchungsbestätigungsnummer (Passenger Name Record/PNR),
- Buchungs-/Stornierungsanzeige.

Die Abrechnungsinformationen werden auf Magnetdatenträgern angeboten. Die für die Bereitstellung der — in der vom Luftfahrtunternehmen gewählten Form angebotenen — Abrechnungsinformationen in Rechnung gestellten Gebühren dürfen die Kosten für den Datenträger zuzüglich der betreffenden Transportkosten nicht überschreiten.

Einem teilnehmenden Luftfahrtunternehmen wird die Möglichkeit angeboten, sich zu dem Zeitpunkt einer Buchung oder eines Vorgangs, für die oder den eine Buchungsge-

bühr erhoben wird, entsprechend unterrichten zu lassen. Macht ein Luftfahrtunternehmen von dieser Unterrichtsmöglichkeit Gebrauch, so wird ihm die Möglichkeit eingeräumt, solche Buchungen oder Vorgänge zu untersagen, es sei denn, die Buchung oder der Vorgang wurde bereits akzeptiert. Im Falle einer Untersagung darf dem Luftfahrtunternehmen die betreffende Buchung oder der betreffende Vorgang nicht berechnet werden.

b) Gebühren für die Miete von Einrichtungen oder für andere Dienstleistungen, die einem abonnierten Benutzer von einem Systemverkäufer in Rechnung gestellt werden, müssen nichtdiskriminierend und angemessen strukturiert sein sowie in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der erbrachten und in Anspruch genommenen Leistung stehen; insbesondere müssen sie für gleiche Leistungen gleich hoch sein. Produktivitätsbezogene Prämien, die abonnierten Benutzern von Systemverkäufern in Form von Rabatten auf die Mietgebühren oder Provisionszahlungen gezahlt werden, werden als Vertriebskosten des Systemverkäufers betrachtet und müssen auf durch Flugscheine belegten Segmenten beruhen. Ist dem Systemverkäufer vorbehalten des Anhangs II Nummer 5 nicht bekannt, ob ein Flugschein ausgestellt worden ist oder nicht, so kann er sich auf die Mitteilung der Flugscheinnummer durch einen abonnierten Benutzer berufen.

Die Abrechnung von Leistungen eines CRS erfolgt so detailliert, daß die abonnierten Benutzer genau erkennen können, welche Leistungen in Anspruch genommen wurden und welche Gebühren dafür berechnet worden sind.

(2) Auf Anfrage erteilt ein Systemverkäufer Interessenten, einschließlich Verbrauchern, umfassende Auskünfte über die aktuellen Verfahren, Gebühren, Systeme, Systemeinstellungen einschließlich Schnittstellen sowie Aufarbeitungs- und Darstellungskriterien. Für Verbraucher sind diese Auskünfte kostenlos und auf die Verarbeitung personenbezogener Daten bezogen. Aufgrund dieser Vorschrift ist ein Systemverkäufer jedoch nicht verpflichtet, betriebsinterne Informationen, beispielsweise über Software, weiterzugeben.“

11. Artikel 19 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Vor Entscheidungen aufgrund der Artikel 11 oder 16 gibt die Kommission den betroffenen Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen Gelegenheit, sich zu den Beschwerdepunkten zu äußern, die von der Kommission in Betracht gezogen werden oder in Betracht gezogen worden sind.“

12. Artikel 21 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 21*

(1) Artikel 5, Artikel 9 Absatz 5 und die Anhänge gelten nicht für CRS, die von einem Luftfahrtunternehmen oder einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen

a) in seinen bzw. ihren klar als solche gekennzeichneten Büro- und Verkaufsräumen benutzt werden oder

b) zur Bereitstellung von Informationen und/oder Vertriebsmöglichkeiten über ein öffentliches Telekommunikationsnetz benutzt werden, wobei der bzw. die Anbieter der Informationen klar und ohne Unterbrechung als solche kenntlich gemacht wird bzw. werden.

(2) Erfolgt die Buchung unmittelbar durch ein Luftfahrtunternehmen, so unterliegt dieses Artikel 9a Buchstaben d) und f).“

13. Artikel 21a Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Systemverkäufer stellt sicher, daß die technische Übereinstimmung seines CRS mit den Artikeln 4a und 6 von einem unabhängigen Prüfer auf Kalenderjahresgrundlage überwacht wird. Hierzu erhält der Prüfer jederzeit Zugang zu allen Programmen, Verfahren, Arbeitsgängen und Sicherungen, die bei den Rechnern oder Rechnersystemen verwendet werden, über die der Systemverkäufer seine Vertriebsmöglichkeiten bereitstellt. Jeder Systemverkäufer unterbreitet der Kommission innerhalb von vier Monaten nach Ende des jeweiligen Kalenderjahres den Kontrollbericht seines Prüfers mit den entsprechenden Ergebnissen. Die Kommission prüft den Bericht im Hinblick auf etwaige Maßnahmen gemäß Artikel 11 Absatz 1.“

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 21b*

(1) Vorbehaltlich dieses Artikels gilt diese Verordnung auch für die Einbeziehung von Bahnverkehrsprodukten.

(2) Ein Systemverkäufer kann beschließen, Bahnverkehrsdienste in die Hauptanzeige seines CRS aufzunehmen.

(3) Beschließt ein Systemverkäufer, Bahnverkehrsprodukte in die Hauptanzeige seines CRS aufzunehmen, so wählt er unter Berücksichtigung der Grundsätze gemäß Artikel 3 Absatz 2 hierfür

bestimmte, klar abgegrenzte Kategorien von Bahnverkehrsdiensten aus.

(4) Für die Zwecke des Kodex gilt ein Bahnverkehrsbetreiber als teilnehmendes Verkehrsunternehmen oder gegebenenfalls als Mutter-Verkehrsunternehmen, sofern er mit einem Systemverkäufer eine Vereinbarung für den Vertrieb seiner Produkte über die Hauptanzeige eines CRS geschlossen hat oder sein eigenes Buchungssystem ein CRS im Sinne des Artikels 2 Buchstabe f) ist. Vorbehaltlich des Absatzes 5 werden diese Produkte genauso behandelt wie Luftverkehrsprodukte und nach den in Anhang I dargelegten Kriterien in die Hauptanzeige aufgenommen.

(5) a) Bei der Anwendung des Anhangs I Nummern 1 und 2 auf Bahnverkehrsdienste paßt der Systemverkäufer die Grundsätze für die Reihenfolge in der Hauptanzeige an, um den Bedürfnissen der Verbraucher, angemessen über Bahnverkehrsdienste, die eine wettbewerbsfähige Alternative zu den Luftverkehrsdiensten sind, informiert zu werden, gebührend Rechnung zu tragen. Insbesondere können die Systemverkäufer Bahnverkehrsdienste mit einer begrenzten Zahl von Kurzaufenthalten Direktflügen gleichsetzen.

b) Die Systemverkäufer legen eindeutige Kriterien für die Anwendung dieses Artikels auf Bahnverkehrsdienste fest. Mit diesen Kriterien wird auch die Beförderungszeit erfaßt und der Notwendigkeit Rechnung getragen, ein Überangebot auf dem Bildschirm zu vermeiden. Spätestens zwei Monate vor der Anwendung werden diese Kriterien der Kommission zur Unterrichtung unterbreitet.

(6) Im Sinne dieses Artikels schließen alle Verweise auf den Begriff ‚Flüge‘ in dieser Verordnung auch den Begriff ‚Bahnverkehrsdienste‘ und Verweise auf den Begriff ‚Luftverkehrsprodukte‘ auch den Begriff ‚Bahnverkehrsprodukte‘ ein.

(7) Die Beurteilung der Anwendung dieses Artikels wird in dem Bericht der Kommission gemäß Artikel 23 Absatz 1 besonders berücksichtigt.“

15. Artikel 22 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung berührt nicht die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Sicherheit, die öffentliche Ordnung und die in Umsetzung der Richtlinie 95/46/EG (\*) getroffenen Maßnahmen zum Datenschutz.

(\*) ABl. L 281 vom 23. 11. 1995, S. 31.“

16. Artikel 23 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 23*

Die Kommission erstellt binnen zwei Jahren ab dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung einen Bericht über die Anwendung der Verordnung, in dem unter anderem die wirtschaftlichen Entwicklungen in der betreffenden Branche berücksichtigt werden. Dieser Bericht kann durch Vorschläge für die Überprüfung dieser Verordnung ergänzt werden.“

17. Der Anhang wird durch die Anhänge I und II der vorliegenden Verordnung ersetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am dreißigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft; ausgenommen hiervon ist der neue Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89, der sechs Monate nach der Veröffentlichung dieser Verordnung in Kraft tritt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 8. Februar 1999.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

O. LAFONTAINE

---

## ANHANG

## „ANHANG I

**Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge der Flüge<sup>(1)</sup>, bei denen ungebündelte Luftverkehrsprodukte angeboten werden, in der Hauptanzeige**

1. Die Flugmöglichkeiten an dem oder den gewünschten Tagen werden in Hauptanzeigen in folgender Reihenfolge angezeigt, sofern es ein Verbraucher für einen Einzelvorgang nicht anders verlangt:
  - i) alle Direktflüge zwischen den betreffenden Städtepaaren ohne Zwischenlandung;
  - ii) sonstige Direktflüge bzw. zwischen den betreffenden Städtepaaren ohne Wechsel des Luftfahrzeugs bzw. sonstige Direktverbindungen des Zuges;
  - iii) Anschlußflüge.
2. Dem Verbraucher wird zumindest die Möglichkeit gegeben, die Hauptanzeige auf Wunsch in der Reihenfolge der Abflug- oder Ankunftszeiten und/oder der Flugzeiten zu erhalten. Sofern der Verbraucher nichts anderes verlangt, erfolgt die Hauptanzeige für Flüge der Gruppe i) in der Reihenfolge der Abflugzeiten und für Flüge der Gruppen ii) und iii) in der Reihenfolge der Flugzeiten.
3. Ein Systemverkäufer, der für Städtepaare Informationen über Flugpläne oder Flugpreise nichtteilnehmender Luftfahrtunternehmen — aber nicht notwendigerweise aller nichtteilnehmenden Luftfahrtunternehmen — anzeigt, tut dies auf eine genaue, nicht irreführende und zwischen den angezeigten Luftfahrtunternehmen nicht diskriminierende Art und Weise.
4. Sind nach bestem Wissen des Systemverkäufers die Informationen über die Anzahl der direkten planmäßigen Flugdienste und über die betreffenden Luftfahrtunternehmen unvollständig, so wird dies in der betreffenden Anzeige deutlich angegeben.
5. Bedarfsflüge werden deutlich als solche gekennzeichnet.
6. Flüge mit Zwischenlandungen werden deutlich als solche gekennzeichnet.
7. Bei Flügen, die von einem anderen als dem durch die Luftfahrt-Kennzahl bezeichneten Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wird das Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, deutlich gekennzeichnet. Eine Ausnahme von dieser Vorschrift ist nur bei kurzfristigen Ad-hoc-Vereinbarungen möglich.
8. Ein Systemverkäufer darf eine Hauptanzeige nicht so gestalten, daß eine bestimmte Flugmöglichkeit übermäßig hervorgehoben wird oder unrealistische Flugmöglichkeiten angezeigt werden.
9. Sofern in Nummer 10 nichts anderes vorgesehen ist, gilt folgendes:
  - a) Bei Direktflügen darf kein Flug mehr als einmal in einer Hauptanzeige erscheinen.
  - b) Bei Multisektorflügen mit Wechsel des Luftfahrzeugs darf keine Flugkombination mehr als einmal in einer Hauptanzeige erscheinen.
  - c) Flüge mit Wechsel des Luftfahrzeugs werden wie Anschlußflüge behandelt und mit einer Zeile je Luftfahrzeugsegment angezeigt.

Wenn die Flüge von demselben Luftfahrtunternehmen und unter derselben Flugnummer durchgeführt werden und wenn das Luftfahrtunternehmen nur einen Flugschein und eine Buchung verlangt, sollte das CRS jedoch nur einen Flugschein ausstellen und nur eine Buchung in Rechnung stellen.

10. 1. Haben teilnehmende Luftfahrtunternehmen ein Joint-venture oder andere Vereinbarungen geschlossen, so daß zwei oder mehr von ihnen vertraglich bei der Wahrnehmung getrennter Verantwortung für das Angebot und den Verkauf von Luftverkehrsprodukten auf einem Flug oder einer Flugkombination beteiligt sind, so sind die Begriffe ‚Flug‘ (bei Direktflügen) und ‚Flugkombination‘ (bei Multisektorflügen) in Nummer 9 so auszulegen, daß alle betreffenden Luftfahrtunternehmen — jedoch nicht mehr als zwei — getrennt mit dem individuellen Kennzeichen des Luftfahrtunternehmens angezeigt werden dürfen.
2. Sind mehr als zwei Luftfahrtunternehmen beteiligt, so obliegt es dem Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, zu bestimmen, welche zwei Luftfahrtunternehmen die Ausnahmeregelung nach Nummer 10 Absatz 1 in Anspruch nehmen dürfen. Liefert das durchführende Luftfahrtunternehmen keine zur Feststellung der beiden anzuzeigenden Unternehmen ausreichenden Informationen, so legt der Systemverkäufer die anzuzeigenden Luftfahrtunternehmen in nichtdiskriminierender Weise fest.

<sup>(1)</sup> Alle Verweise auf „Flüge“ erfolgen gemäß Artikel 21b Absatz 6.

11. Eine Hauptanzeige umfaßt, soweit praktisch möglich, Anschlußverbindungen an Linienflüge teilnehmender Luftfahrtunternehmen, die unter Verwendung von mindestens neun Anschlußpunkten zusammengestellt werden. Auf Verlangen eines teilnehmenden Luftfahrtunternehmens nimmt ein Systemverkäufer eine indirekte Flugverbindung auf, sofern deren Streckenführung 130 % der Großkreisentfernung zwischen den betreffenden zwei Flughäfen nicht überschreitet und sofern dies nicht zum Ausschluß von Flügen mit einer kürzeren Flugzeit führt. Anschlußpunkte mit Streckenführungen, bei denen 130 % der betreffenden Großkreisentfernung überschritten werden, brauchen nicht berücksichtigt zu werden.

---

## ANHANG II

### Nutzung der Vertriebsmöglichkeiten durch abonnierte Benutzer

1. Ein abonnierter Benutzer führt genaue Aufzeichnungen über alle CRS-Buchungsvorgänge. Aufzuzeichnen ist folgendes: Flugnummern, Buchungsklassen, Reisedatum, Abflugs- und Ankunftszeiten, Status der Segmente, Namen und Initialen der Fluggäste mit deren Kontaktanschrift und/oder Telefonnummer und Angaben zur Flugscheinausstellung. Bei der Buchung oder Stornierung eines Flugs muß der abonnierte Benutzer sicherstellen, daß die verwendete Buchungsklasse dem vom Fluggast gezahlten Flugpreis entspricht.
  2. Ein abonnierter Benutzer sollte nicht vorsätzlich für den gleichen Fluggast Doppelbuchungen vornehmen. Wenn für den vom Verbraucher gewählten Flug keine Plätze bestätigt werden, kann der Fluggast für diesen Flug auf eine Warteliste (falls vorhanden) gesetzt und für einen anderen Flug bestätigt werden.
  3. Storniert ein Fluggast eine Buchung, so muß der abonnierter Benutzer den entsprechenden Platz unverzüglich freigeben.
  4. Ändert ein Fluggast eine Reiseroute, so stellt der abonnierter Benutzer sicher, daß sämtliche Buchungen für Plätze und Zusatzdienste zum Zeitpunkt der neuen Buchung storniert werden.
  5. Wenn dies in der Praxis möglich ist, nimmt ein abonnierter Benutzer alle Buchungen für eine bestimmte Reise und alle späteren Änderungen über das gleiche CRS vor.
  6. Ein abonnierter Benutzer bucht oder verkauft von Luftfahrtunternehmen angebotene Plätze nur, wenn ihn ein Verbraucher damit beauftragt.
  7. Ein abonnierter Benutzer stellt sicher, daß ein Flugschein in Übereinstimmung mit dem Buchungsstatus jedes einzelnen Segments und unter Berücksichtigung der geltenden Fristen ausgestellt wird. Ein abonnierter Benutzer stellt einen Flugschein, in dem ein bestimmter Flug als fest gebucht angegeben ist, nur aus, wenn er eine Bestätigung für eine derartige Buchung erhalten hat.“
-