

bahnunternehmen. Nach Dafürhalten des Ausschusses sollten erstere nicht unter das Verbot gemäß Artikel 85 Absatz 1 EGV fallen. Anders verhält es sich hinsichtlich des Wettbewerbs bei der Zusammenarbeit zwischen

Eisenbahnunternehmen. Ob diese Art der Zusammenarbeit den Wettbewerb im Binnenmarkt verhindert, beeinträchtigt oder verzerrt, muß im Einzelfall entschieden werden.

Brüssel, den 28. Januar 1998.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Tom JENKINS

Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zu Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (CRS)“⁽¹⁾

(98/C 95/07)

Der Rat beschloß am 5. August 1997, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 19. Januar 1998 an. Berichterstatter war Herr Moreland.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 351. Plenartagung am 28. und 29. Januar 1998 (Sitzung vom 28. Januar) mit 112 gegen 2 Stimmen bei 3 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Computergesteuerte Buchungssysteme (CRS) im Bereich der Luftfahrt sind äußerst leistungsstarke Vermarktungsinstrumente. Sie ermöglichen Reisebüros den Zugang zu Flugplänen, Tarifen usw. für die überwiegende Mehrheit des Linienflugverkehrs in der ganzen Welt. Selbst für ausgefallene Reiserouten können Buchungen unmittelbar bestätigt, der Flugpreis berechnet und Flugtickets ausgestellt werden. CRS haben den Luftfahrtgesellschaften, Reisebüros und Verbrauchern zweifellos große Vorteile gebracht.

1.2. Sie sind jedoch anfällig für mißbräuchliche Verwendung. Moderne CRS wurden zunächst in den Vereinigten Staaten von einzelnen Luftfahrtgesellschaften entwickelt. Sie waren durchweg einseitig auf die eigene Fluggesellschaft zugeschnitten. Wegen der Beeinträchtigung des lautereren Wettbewerbs durch diese Bevorteilung erließ die US-Regierung im Jahre 1984 Bestimmungen

für den Einsatz von CRS. Die EU zog 1989⁽²⁾ mit eigenen, detaillierteren Regeln nach, die 1993⁽³⁾ revidiert wurden.

1.3. Die Festlegung von Regeln für CRS erwies sich generell als Erfolg. Die ursprüngliche Einseitigkeit, die Diskriminierung, die insbesondere kleineren Luftfahrtgesellschaften große Sorge bereitet hatte, wurde inzwischen beseitigt. Viele große Fluggesellschaften sehen keinen Nutzen mehr darin, Teileigner eines CRS zu sein, und haben ihre Anteile ganz oder teilweise verkauft.

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergestützten Buchungssystemen (ABl. L 220 vom 29.7.1989, S. 1)

Stellungnahme des WSA: ABl. C 56 vom 6.3.1989, S. 32.

⁽³⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3089/93 des Rates vom 29. Oktober 1993 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (ABl. L 278 vom 11.11.1993, S. 1)

Stellungnahme des WSA: ABl. C 108 vom 19.4.1993, S. 16.

⁽¹⁾ ABl. C 267 vom 3.9.1997, S. 67.

Unter den CRS gab es erhebliche Konzentrationserscheinungen. Heutzutage handelt es sich durchweg um globale Systeme, die in weiten Teilen der Welt zum Einsatz kommen.

1.4. Es war von Anfang an unumstritten, daß angesichts der Vielschichtigkeit der Thematik, und der schnellen Entwicklung der Technik der CRS-Verhaltenskodex oft aktualisiert werden mußte. Wie bereits erwähnt, stellt der jetzige Vorschlag die zweite revidierte Fassung der ursprünglichen Verordnung dar.

1.5. Die Kommissionsvorlage gliedert sich in zwei Teile: und zwar einen Bericht über die Anwendung der derzeit geltenden Verordnung und einen Vorschlag für eine neue Verordnung mit detaillierten Änderungen. Nachstehend sollen diese beiden Teile einzeln erörtert werden.

2. Bericht über die Anwendung des Verhaltenskodex

2.1. Der Bericht gibt Aufschluß darüber, welche Befreiungen im einzelnen gewährt wurden, welche Beschwerden und welche Klarstellungswünsche zur Auslegung des Kodex eingingen, und behandelt auch verschiedene technische Fragen. Insgesamt läßt der Bericht den allgemeinen Eindruck entstehen, daß zwar zahlreiche Probleme im Zusammenhang mit dem Kodex aufgetreten sind, diese doch zur Zufriedenheit aller gelöst werden konnten. Offensichtlich teilen aber nicht alle betroffenen Seiten die allgemeine Zufriedenheit der Kommission. Vor allem von Luftverkehrsgesellschaften gingen zahlreiche Beschwerden aus.

2.2. Als ein besonderer Grund zur Besorgnis wird in dem Kommissionsbericht die Anzeige von Code-Sharing-Flügen herausgestellt. Der geltende Kodex schreibt vor, daß CRS so angelegt sein müssen, daß keine Flugmöglichkeit mehr als einmal angezeigt wird, sofern sie nicht Gegenstand eines Joint Venture oder einer anderen vertraglichen Vereinbarung (z. B. eine Code-Sharing-Vereinbarung) ist, wobei zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen die getrennte Verantwortung für das Angebot und den Verkauf von Luftverkehrsprodukten tragen; in diesem Fall kann die betreffende Flugverbindung für die daran beteiligten Luftfahrtunternehmen, deren Zahl jedoch zwei nicht übersteigen darf — gesondert angezeigt werden.

2.3. Die Kommission vermerkt, daß die Auswahl der beiden anzuzeigenden Flüge aus technischer Sicht kompliziert ist und nicht vom CRS im Alleingang vorgenommen werden kann. Vor allem müssen die Luftfahrtunternehmen mit den CRS zusammenarbeiten. In diesem Zusammenhang wäre es ein wünschenswerter erster Schritt, wenn die Fluggesellschaften sich auf eine branchenweit einheitliche Norm einigten. Bekanntermaßen hat sich eine solche Einigung bislang als schwierig erwiesen und die Umsetzung dieses Teils des Kodex ist trotz einiger Fortschritte noch immer nicht sehr weit gediehen.

2.4. Beschränkungen bei der Anzeige von Code-Sharing-Flügen waren von Anfang an ein Schlüsselproblem des CRS-Kodex. (Durch die Revision von 1993 wurden die Beschränkungen allerdings etwas gelockert). Die Bestimmungen sind aber bedauerlicherweise immer noch nicht vollständig umgesetzt. Es sieht nicht danach aus, daß die Kommission in der Vergangenheit die Angelegenheit in dem Maße vorangetrieben hat, wie sie es hätte tun können, und ihr die gebotene Priorität angedeihen ließ.

2.5. Empfehlung

Der Ausschuß begrüßt, daß die Kommission einen Bericht über die Anwendung des Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen vorgelegt hat, bei dem zwangsläufig komplexe und technische Fragen ins Spiel kommen, der aber trotz alledem für die Verbraucher und für den Wettbewerb im Luftverkehrsgewerbe von entscheidender Bedeutung ist. Solche Berichte sollten nach Einschätzung des Ausschusses in regelmäßigen Abständen (beispielsweise alle drei Jahre) ausgearbeitet werden, selbst wenn keine Vorschläge für Änderungen der CRS-Verordnung anstehen.

3. Vorschläge zur Änderung des Kodex

Die Kommission bringt zahlreiche Vorschläge zur Änderung des Kodex vor, auf die im folgenden näher eingegangen werden soll.

3.1. *Verpflichtungen der abonnierten Benutzer* (vorgeschlagener neuer Artikel 9 a und Anhang II)

3.1.1. Den geltenden Regeln zufolge müssen Informationen, die ein CRS liefert, präzise und umfassend sein. Diese Anforderung wird allerdings wirkungslos, wenn das Reisebüro nicht dieselbe Information an den Kunden weitergibt, weil es vielleicht zusätzliche Provisionen erhält, wenn es bestimmte Luftfahrtunternehmen bevorzugt behandelt. Die geltenden Regeln erlegen den Reisevermittlern gewisse Verpflichtungen auf, doch es ist seit langem unumstritten, daß deren Durchsetzung große Schwierigkeiten bereitet.

3.1.2. Der revidierte Kodex schreibt vor, daß, wenn vom Kunden keine Sonderwünsche geäußert werden, das Reisebüro eine neutrale Anzeige verwenden muß. Es sollte die von dem CRS gelieferten Daten auch nicht in einer Weise manipulieren, daß sie zu einer ungenauen, irreführenden oder diskriminierenden Darstellung der Informationen für den Verbraucher führen. Der Kunde sollte ebenfalls vollständige Auskunft über eine Reihe wichtiger Kenndaten des Fluges bekommen. Schließlich sollte ihm auf Wunsch ein Ausdruck der CRS-Anzeige ausgehändigt werden, damit der Kunde über dieselben Informationen verfügt wie das Reisebüro. Die meisten dieser Vorschriften sind im derzeitigen Kodex zwar bereits enthalten, werden aber in der revidierten Verordnung stärker in den Vordergrund gerückt.

3.1.3. Empfehlung

Der Ausschuß befürwortet diese Änderungen, weil sie nach seiner Einschätzung ein Schritt in die richtige Richtung sind. Hinsichtlich der Durchsetzbarkeit dieser wichtigen Bestimmungen hegt der Ausschuß indes gewisse Zweifel. Die Kommission sollte sich näher dazu äußern, wie sie dafür Sorge zu tragen gedenkt, daß die Reisebüros sich an den Verhaltenskodex halten, um so die Interessen der Verbraucher zu wahren.

3.1.4. Reisebüros wurden auch wegen unnötiger Buchungen gerügt, die sie tätigten, um z. B. bestimmte Produktivitätsvorgaben zu erfüllen, wofür die Luftfahrtunternehmen dann höhere Reservierungsgebühren zahlen. Um dieses Problem auszuräumen, schreibt der neue Kodex dem Reisebüro vor, die Buchung und Flugscheinausstellung nur entsprechend den im verwendeten CRS enthaltenen Informationen vorzunehmen und nach Möglichkeit für die Reservierung und Flugscheinausstellung das gleiche System zu benutzen. Doppelbuchungen für dieselbe Reise sind verboten.

3.1.5. Empfehlung

Dies ist ein äußerst technisches Thema. Auch die vorgeschlagenen Änderungen des Kodex, wie sie im wesentlichen in Anhang II der Kommissionsvorlage ausgeführt sind, stellen wohl einen Schritt in die richtige Richtung dar, aber es bleibt abzuwarten, ob sie ausreichen, die Probleme zu lösen. Die Kommission sollte aufgefordert werden, die Wirksamkeit der neuen Regeln zusammen mit Vertretern der Luftfahrtgesellschaften und Reiseagenturen zu überwachen.

3.2. Einbeziehung von Bahnverkehrsdiensten [vorgeschlagener neuer Artikel 2 (r), 2 (s), 2 (t) und 21 (b)]

3.2.1. Die kürzeren Flugverbindungen sind einer immer stärkeren unmittelbaren Konkurrenz von Hochgeschwindigkeitszugdiensten ausgesetzt. Die Kommission räumt ein, daß es dem Verbraucher zugute kommt, wenn Luft- bzw. Bahnverkehrsoptionen gleichzeitig auf dem CRS-Schirm angezeigt werden. Sie schlägt daher vor, daß Bahnverkehrsdienste im Sinne des Kodex genauso behandelt werden wie Luftverkehrsdienste, soweit sie auf der CRS-Anzeige erscheinen.

3.2.2. Empfehlung

Dagegen wäre eigentlich nichts einzuwenden. Da sich dies in der Praxis aber recht komplex gestaltet, führt die Kommission nicht im einzelnen die Bedingungen auf, die für die Einbeziehung von Bahnverkehrsdiensten in die CRS-Anzeigen gelten. Dies ist verwunderlich, zumal da die Kommission einen Beraterbericht über die Praktikabilität einer Ausweisung von Schienenverkehrsprodukten in den CRS der Fluggesellschaften finanziert hat. Die Kommission erwartet offensichtlich, daß Luftverkehrsgesellschaften, Eisenbahnunternehmen und CRS-Betreiber sich an einen Tisch setzen, um Normen festzulegen. Nach Ansicht des Ausschusses wäre es besser, wenn in dem Kodex selbst ausgeführt würde, welche Verpflichtungen alle beteiligten Parteien haben.

Bei dem jetzigen Vorschlag der Kommission sind Hader und Verzögerungstaktik gewissermaßen vorprogrammiert. Etwaige Mehrkosten sollten zweifelsfrei möglichst gering gehalten, von den dafür Verantwortlichen selbst getragen und nicht an die Passagiere weitergegeben werden.

Vor allem benachteiligt der Kommissionsvorschlag den Schienenverkehr, da er keinen Unterschied macht zwischen Zwischenlandungen und den in der Regel doch viel kürzeren Haltevorgängen im Schienenverkehr. Der WSA schlägt vor, von einer Unterscheidung zwischen Nonstopverbindungen und Verkehrsverbindungen mit Zwischenstopps abzusehen, wenn etwaige Zwischenhalte zusammengenommen 10 Minuten nicht übersteigen.

3.3. Gebührenkonzept (vorgeschlagene Neufassung von Artikel 3 a und Artikel 10 Absatz 1)

3.3.1. In dem geltenden Kodex heißt es: „Gebühren werden von einem Systemverkäufer in nichtdiskriminierender Weise, angemessen strukturiert und in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der erbrachten und in Anspruch genommenen Leistungen festgesetzt: Insbesondere müssen sie für gleiche Leistungen gleich hoch sein“. Es gab eine Reihe von Beschwerden seitens europäischer Luftfahrtunternehmen über die Gebührenkonzepte der CRS. Das eigentliche Problem liegt darin, daß ein intensiver Wettbewerb unter den CRS herrscht, um ihre jeweiligen Systeme in den Reiseagenturen einzusetzen, während viele Luftfahrtunternehmen sich als zwangsweise Kunden der CRS betrachten. In manchen Fällen werden Reisebüros tatsächlich dafür bezahlt, daß sie ein bestimmtes CRS benutzen, wodurch sich wiederum die den Luftfahrtunternehmen in Rechnung gestellten Buchungsgebühren erhöhen.

3.3.2. Die Kommission hat trotz eines früheren Beraterberichts — in dem keine Schlußfolgerungen gezogen wurden — nicht die Partei der Luftfahrtunternehmen ergriffen. Stattdessen akzeptiert sie die Zusicherung der CRS, daß Leistungsprämien für Reisebüros rechtmäßig als Vertriebskosten betrachtet werden und von daher in die Berechnung der Buchungsgebühren einfließen können. Diese Logik aber wird die Luftfahrtunternehmen kaum zufriedenstellen.

3.3.3. Die Kommission schlägt vor, daß der oben zitierte Artikel 10.1 des geltenden Kodex über die Höhe von Gebühren künftig nur auf die Gebühren Anwendung finden sollte, die den beteiligten Luftfahrtunternehmen in Rechnung gestellt werden. Ergänzend wird ein analoger Artikel in den Verordnungstext aufgenommen, in dem es um die Gebühren geht, die den Reisebüros für Anlagen usw. berechnet werden. Im Endeffekt gäbe es also keine Kontrolle mehr für die Höhe der sogenannten Vertriebsgebühren, die an die Reisebüros gezahlt werden. Schließlich schlägt die Kommission eine Revision des geltenden Kodex vor, um eine mögliche Zweideutigkeit zu klären, dergestalt daß ein Luftfahrtunternehmen als Betreiber eines CRS verpflichtet ist, gemäß Artikel 3.a.1.(a) eine Buchung von einem anderen Luftfahrtunternehmen zu akzeptieren. Diese Präzisierung soll sicherstellen, daß für solch eine Buchung keine überhöhten Gebühren in Rechnung gestellt werden.

3.3.4. Empfehlung

Nach Ansicht des Ausschusses mutet die Sonderung der Reisegebühren in Anlagennutzungsgebühren und Vertriebsgebühren doch sehr künstlich an und wird den Beschwerden der Luftfahrtgesellschaften, die nicht ganz unberechtigt sind, in keiner Weise auch nur annäherungsweise gerecht. Im Jahre 1995 gelangte die Kommission zu der Erkenntnis, daß bei den nach Benutzungshäufigkeit gestaffelten Gebührensätzen die tatsächliche Flugscheinausstellung und nicht etwa die Buchungsvornahme Bemessungsgrundlage sein sollte, um so den Anreiz zur Vornahme unnötiger passiver Buchungen zu nehmen. Anders gesagt, nur diejenigen Buchungen, die letztlich zur Flugscheinausstellung führen, sollten in die Berechnung einer Benutzungsprovision einfließen. Es läßt sich nicht so recht nachvollziehen, warum die Kommission seinerzeit beschlossen hat, dieses politische Konzept, das zuvor doch auf breite Zustimmung gestoßen war, nicht weiterzuverfolgen.

3.4. Anzeige von Code-Sharing-Flügen (Anhang I, Ziffer 10)

3.4.1. Wie bereits erläutert, hatten die CRS-Betreiber Schwierigkeiten bei der Anwendung der geltenden Regel, nach der bis zu zwei Luftfahrtunternehmen mit einer Code-Sharing-Vereinbarung getrennt mit ihrem jeweils eigenen LVG-Code angezeigt werden dürfen. Nur ein CRS-Betreiber hat ein zufriedenstellendes Verfahren eingesetzt, das es den Luftverkehrsunternehmen ermöglicht, dieser Bestimmung nachzukommen, wenngleich drei weitere CRS-Betreiber die Absicht bekundet haben, die Regel anzuwenden, aber auf verschiedene praktische Probleme gestoßen sind.

3.4.2. Die Kommission will weder zulassen, daß alle Code-Sharing-Optionen angezeigt werden, noch die Anzeige auf einen einzigen Code beschränken, wie es der ursprüngliche CRS-Kodex vorschrieb. Sie schlägt vor, die gegenwärtige Regel beizubehalten, aber, falls diese von CRS wegen unzureichender Informationen seitens der Fluggesellschaften nicht angewandt werden kann, zu erlauben, daß ein CRS-Betreiber in nichtdiskriminierender Weise eine Wahl treffen darf, welche Code-Sharing-Flüge auf der Anzeige erscheinen sollen.

3.4.3. Empfehlung

Der Ausschuß erkennt die Schwierigkeiten der CRS und der Luftverkehrsgesellschaften bei der Anwendung der derzeit geltenden Regeln für die Anzeige von Code-Sharing-Flügen durchaus an. Er hegt gleichwohl die Befürchtung, daß das vorgeschlagene Konzept, das den CRS eine gewisse Eigenentscheidungsbefugnis einräumt, mißbraucht werden könnte. Die ersten Erfahrungen mit CRS, insbesondere in den USA, zeigten, daß ein auf den ersten Blick nichtdiskriminierend anmutender Auswahlvorgang in Wirklichkeit höchst diskriminierend sein könnte. Der Ausschuß empfiehlt, die Möglichkeit für CRS-Anbieter, selbst darüber zu befinden, welche Code-Sharing-Flüge auf der Anzeige erscheinen, aus dem Vorschlag herauszunehmen. Der Kodex sollte ganz klar und deutlich die Kriterien festlegen, an die sich die CRS-Anbieter bei der Anzeige der Flugmöglichkeiten zu

halten haben. Außerdem sollte die Kommission ins Auge fassen, in dem Kodex stärker auf die Gewähr abzuheben, daß der Fluginteressent umfassend darüber informiert wird, welche Luftverkehrsgesellschaft die vom ihm gewünschte Beförderungsdienstleistung tatsächlich erbringt, was für ein Luftfahrzeug dabei zum Einsatz kommt usw.

3.5. Einbeziehung von Informationssystemen in den Kodex (vorgeschlagene Neufassung von Artikel 2 Absatz 1 sowie der Artikel 21 und 21 c)

3.5.1. Die Kommission weist darauf hin, daß es gegenwärtig schwierig ist, genau die Entwicklungen zu bewerten, die in Zukunft beim elektronischen Vertrieb von Luftverkehrsprodukten auftreten werden. Flugbuchungen können bereits über das Internet getätigt werden. Bislang dient das Internet jedoch nur als fortgeschrittene Kommunikationsverbindung zwischen Informationsanbieter, wie z. B. einem Luftfahrtunternehmen oder einem CRS, und deren abonnierten Benutzern und fallen deswegen wohl nicht unter die Definition eines Systemverkäufers oder CRS.

3.5.2. Die Kommission möchte Artikel 21 des Kodex' dahingehend ausdehnen, daß Luftverkehrsunternehmen bei der Verbreitung von Informationen über ihre Luftverkehrsprodukte über Internet nicht an die Bestimmungen der Artikel 5 und 9 Absatz 5 gebunden sind, so wie der Kodex sich auch nicht auf die Verkaufsbüros von Fluggesellschaften erstreckt. Für CRS-Dienste, die dem Benutzer direkt über ein elektronisches Medium zur Verfügung gestellt werden, sollte der Kodex hingegen sehr wohl gelten. Deswegen schlägt die Kommission vor, die Begriffsbestimmung des abonnierten Benutzers so abzuändern, daß sie auch CRS-Dienste dieser Erbringungsform erfaßt.

3.5.3. Empfehlung

Die Kommission ist zu Recht vorsichtig hinsichtlich ihrer Einschätzung der weiteren internetmäßigen Entwicklung bei Flugbuchungsdiensten. Es ist sehr schwierig, genaue Prognosen über die künftige Entwicklung in diesem Bereich anzustellen. Gleichwohl geht es hier um einen Bereich, den die Kommission sorgsam beobachten sollte und zu dem die Kommission ggf. entsprechende Vorschläge unterbreiten sollte, um Mißbrauch vorzubeugen.

3.6. Reihenfolge der angezeigten Flüge (Anhang I, Ziffer 1)

3.6.1. Die größte gegenüber den entsprechenden US-amerikanischen Regeln im europäischen Verhaltenskodex verankerte Neuerung war die detaillierte Festlegung der Reihenfolge, in der Flüge angezeigt werden sollten. Der Kundenpräferenz entsprechend erscheinen zunächst alle Nonstop-Flüge, danach Direktflüge mit Zwischenlandung und schließlich Flüge mit Umsteigeverbindung zum Reiseziel. Die Kommission versichert: „Mit der wachsenden Zahl von Zu- und Abbringerflügen im sogenannten Drehkursbetrieb können die durch Umsteigeverbindungen angebotenen Dienste mittlerweile Direktflügen mit Zwischenlandungen gleichgesetzt

werden.“ Deswegen wird vorgeschlagen, die Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge so zu ändern, daß künftig nur Nonstop-Flüge Präferenz bekämen. Direktflüge mit Zwischenlandung würden gegenüber Umsteigeverbindungen keine Priorität mehr genießen.

3.6.2. Die Kommission liefert aber keine Belege, die diese Änderung rechtfertigten. Es wird auch nicht ins Feld geführt, daß die geltende Regel etwa nicht zufriedenstellend funktioniert hätte, oder daß es diesbezüglich irgendwelche Beschwerden gegeben hätte. Besonders befremdlich erscheint, daß die Kommission gerade jetzt die Anzeigepriorität ändern möchte, wo die USA nach Jahren des Sträubens Tendenzen eines Einschwenkens auf den europäischen Ansatz zeigen.

3.6.3. Empfehlung

Es gibt keinerlei Grund für eine diesbezügliche Änderung der derzeit geltenden Regeln, die sich unter dem Aspekt des Verbrauchernutzens und des Wettbewerbs im Luftverkehr absolut bewährt haben. Statt dessen sollte die Kommission andere — insbesondere die Vereinigten Staaten — ermutigen, dem europäischen Beispiel zu folgen.

3.7. Sonstige Änderungen

3.7.1. Eine Reihe weiterer Änderungen des geltenden Kodex werden unter den Titeln: „Umfang der Prüfung; Vereinbarungen über die Ausstellung von Flugscheinen für Flüge, die von demselben Luftfahrtunternehmen unter derselben Flugnummer durchgeführt werden; Sicherheitspaket; Anhörungsrecht des Beschwerdegegners; Einbeziehung von Informationssystemen in den Geltungsbereich des Kodex; Verpflichtungen Dritter und Abrechnungsinformationen auf Magnetdatenträgern“ vorgeschlagen. Dabei geht es im wesentlichen um technische Fragen, die wohl kaum kontrovers sein werden.

4. Zusammenfassung

Der Verhaltenskodex für computergestützte Flugbuchungssysteme war eine erfolgreiche europäische Initiative. Er hat ein wesentliches Problem beim Wettbewerb im Luftverkehr beseitigt und zum Aufbau eines leistungsfähigen Luftverkehrsbinnenmarktes maßgeblich beigetragen. Es mag sich um eine technisch sehr komplexe Materie handeln, und es überrascht denn auch nicht, daß Probleme aufgetreten sind. Diese Schwierigkeiten

wurden wahrscheinlich durch die starken kommerziellen Interessen noch verschärft, die für die beteiligten Seiten auf dem Spiel standen.

Insgesamt gesehen befürwortet der Ausschuß die vorgeschlagenen Änderungen des Verhaltenskodex. In einzelnen, aber wichtigen Punkten sind nach Einschätzung des Ausschusses aber noch weitere Änderungen erforderlich.

Insbesondere sollte:

- die Kommission in regelmäßigen Abständen Berichte über die Anwendung des Verhaltenskodex' vorlegen;
- die Kommission die internetmäßige Entwicklung bei Buchungsdiensten aufmerksam verfolgen und ggf. entsprechende Vorschläge unterbreiten, um Mißbrauch vorzubeugen;
- die Kommission sich näher dazu äußern, wie sie dafür Sorge zu tragen gedenkt, daß die Reisebüros sich an den Verhaltenskodex halten, um so die Interessen der Verbraucher zu wahren;
- die Kommission gemeinsam mit Vertretern der Luftverkehrsunternehmen und der Reiseagenturen die Wirksamkeit der neuen Regeln in bezug auf unnötige Buchungen überwachen;
- der Kodex genau festlegen, welche Verpflichtungen alle an der Berücksichtigung von Bahnverkehrsdiensten in CRS-Anzeigen beteiligten Seiten haben, um so Streitigkeiten und Verzögerungstaktiken vorzubeugen;
- die Kommission zu ihrem früheren Vorschlag zurückkehren, demzufolge der Anreiz zu unnötigen Buchungen dadurch genommen werden soll, daß bei den nach Benutzungshäufigkeit gestaffelten Gebührensätzen die tatsächliche Flugscheinausstellung und nicht etwa die Buchungsvornahme Bemessungsgrundlage ist;
- den CRS-Betreibern kein Entscheidungsspielraum über die Art und Weise der Ausweisung von Code-Sharing-Flügen in den CRS-Anzeigen zuerkannt werden;
- der Kodex stärker auf die Gewähr ausgerichtet sein, daß der Fluginteressent umfassend darüber informiert wird, welche Luftverkehrsgesellschaft die von ihm gewünschte Beförderungsdienstleistung tatsächlich erbringt, was für ein Luftfahrzeug dabei zum Einsatz kommt usw.;
- an den derzeitigen Regeln für die Reihenfolge der in CRS angezeigten Flüge festgehalten werden.

Brüssel, den 28. Januar 1998.

*Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses*

Tom JENKINS