

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme“

KOM(2007) 709 endg. — 2007/0243 (COD)

(2008/C 224/12)

Der Rat beschloss am 5. Dezember 2007, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 und Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme“

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 8. Mai 2008 an. Berichterstatter war Herr MCDONOGH.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 445. Plenartagung am 28./29. Mai 2008 (Sitzung vom 29. Mai) mit 75 Ja-Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

1. Empfehlungen

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßt und befürwortet die Empfehlungen der Europäischen Kommission, ist allerdings der Ansicht, dass sie um folgende Punkte ergänzt werden sollten:

1.1 Es gilt, die Veräußerung sämtlicher Anteile von Mutterunternehmen an CRS (Computerreservierungssystemen) in der EU verbindlich vorzuschreiben und Maßnahmen zu ergreifen, um direkte bzw. indirekte Investitionen von Luftfahrtunternehmen in CRS auch in Zukunft zu unterbinden.

1.2 Die Bestimmungen für Mutterunternehmen sind beizubehalten, bis diese ihre CRS-Anteile veräußert haben.

1.3 Die Bestimmungen über die Anzeigenneutralität müssen aufgehoben werden. Eine Hauptanzeige ist aufgrund der unterschiedlichen Präferenzen und Verfahrensweisen der Individual- und Geschäftsreisenden in der Praxis nur in begrenztem Maße zweckdienlich; außerdem werden die Neutralitätsbestimmungen im Online-Reisebuchungswesen selten eingehalten bzw. wird dieses vom Verhaltenskodex erst gar nicht erfasst.

1.4 Die Anzeige der Tarife muss in allen Schritten sämtliche Gebühren, Abgaben und Zuschläge einschl. CRS-Gebühren enthalten. Ferner muss die Transparenz der Fluginformationen gewährleistet werden, insbesondere bei irreführenden Praktiken wie Code-Sharing, so dass für den Kunden klar ersichtlich ist, welche Luftfahrtunternehmen an dem betreffenden Flug beteiligt sind.

1.5 Die Reisebüros und Luftfahrtunternehmen müssen die Verwendung und den Verkauf von MIDT-Daten („Market Information Data Tapes“ — Marketingdatenbänder) frei mit den CRS verhandeln dürfen.

1.6 Die Datenschutzbestimmungen, insbesondere in Bezug auf die in den PNR-Daten („Passenger Name Record“ — Flug-gastdatensätze) enthaltenen Informationen über Dritte und nicht nur den Reisenden selbst, müssen gestärkt werden.

1.7 Ferner muss der Datenschutz im Rahmen des Verhaltenskodex auch wirklich durchgesetzt werden und insbesondere im Zusammenhang mit der Übertragung von personenbezogenen Daten seitens der Luftfahrtunternehmen an Drittländer (an Unternehmen und Regierungsbehörden) von der EU garantiert und in Form von bilateralen Verträgen mit diesen Drittländern anstelle von rechtlich unverbindlichen Vereinbarungen anerkannt werden.

1.8 Es müssen neue Bestimmungen aufgenommen werden, gemäß der ausnahmslos alle von CRS-Abonnenten (einschl. Luftfahrtunternehmen, die das Hosting ihrer PNR-Datenbank an CRS-Betreiber übertragen haben, sowie Reisebüros, Reiseveranstalter und Verkehrsunternehmen) erstellten PNR-Daten durch die Datenschutzbestimmungen des Verhaltenskodex geschützt werden.

1.9 Die Bestimmung, dass abonnierte Nutzer ihre Verträge mit CRS-Betreibern unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist kündigen können, ist aufzuheben.

1.10 Die CRS müssen offiziell als für die Datenverarbeitung Verantwortlicher anerkannt werden, und zwar nicht nur für Flug- und Bahnreisedaten, sondern auch für Hotel-, Bus-, Fäh-, Versicherungs- und weitere in ihrem System zur Verfügung stehende Daten.

1.11 Es gilt, den Eintritt neuer CRS-Betreiber auf den Markt und somit den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Systemverkäufern zu fördern. Abonnierte Nutzer und Verbraucher kämen dann in den Genuss besserer Dienstleistungen, ausgefeilterer Technologie und einer wettbewerbsorientierteren Preispolitik.

1.12 Eisenbahnunternehmen müssen dazu angehalten werden, ihre Inhalte über CRS anzubieten; es gilt, derartige umweltfreundlichere Verkehrsträger in der EU zu fördern.

2. Einführung

2.1 Am 15. November 2007 schlug die Europäische Kommission die Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computer-gesteuerten Buchungssystemen vor. Mit dieser Verordnung sollte unlauterem Verhalten in einem speziellen Markt vorgebeugt werden, für den die allgemeinen Wettbewerbsvorschriften nicht ausreichen würden. Zum damaligen Zeitpunkt waren Computerreservierungssysteme (CRS) die einzige Möglichkeit für Kunden, Fluginformationen abzurufen; allerdings waren die CRS in Besitz und unter Kontrolle der Luftfahrtunternehmen.

2.2 Über CRS können Reisedaten gespeichert, abgerufen und verbreitet sowie Reisen gebucht werden.

2.2.1 Derzeit gibt es vier CRS: SABRE, Galileo, Worldspan und Amadeus. Abgesehen von Amadeus (in europäischen Besitz) sind sie allesamt US-amerikanische Unternehmen. Galileo und Worldspan haben zwar 2007 fusioniert, arbeiten aber nach wie vor als getrennte Unternehmen.

2.3 Die Ausgangslage für CRS hat sich jedoch erheblich verändert.

2.3.1 Die meisten Luftfahrtunternehmen -mit Ausnahme von Air France, Lufthansa und Iberia⁽¹⁾ — haben ihre Anteile an CRS veräußert.

2.3.2 Mit dem Eintritt in die Internet-Ära sind CRS nicht mehr die einzige Flugbuchungsmöglichkeit. Da sich das Internet in allen EU-Mitgliedstaaten immer weiter durchsetzt⁽²⁾ und die Online-Reisebuchungstechnologie immer ausgereifter wird, wird die Bedeutung von CRS als wichtigste Zugangsmöglichkeit zu Reisedaten weiter zurückgehen.

2.4 In den Vereinigten Staaten wurde der CRS-Markt 2004 auf der Grundlage dereguliert, dass Mutterunternehmen sämtliche Anteile an CRS veräußerten. Die Buchungsgebühren sind seither um 20-30 % gesunken. Die EU-Luftfahrtunternehmen können nur schwer mit ihren US-amerikanischen Konkurrenten mithalten, da sie keine günstigeren Verträge mit CRS-Betreibern aushandeln dürfen.

2.5 Aufgrund des Verhaltenskodex wird der europäische CRS-Markt nach wie vor von einem Oligopol beherrscht, und die Verhandlungsstärke der wichtigsten Akteure ist unausgewogen. CRS verfügen über Absatzsicherheit und haben in den Beziehungen zu den Reisebüros die Oberhand, wohingegen die Luftfahrtunternehmen ihre Verhandlungsposition durch den Ausbau ihrer Online-Vertriebskapazitäten gestärkt haben.

2.6 Mit Ausnahme der Bestimmung für Mutterunternehmen werden die allgemeinen Wettbewerbsvorschriften der EU als ausreichend erachtet, um in Ermangelung sektorspezifischer Vorschriften Missbrauch wie Preisabsprachen vorzubeugen.

3. Bemerkungen

3.1 Mutterunternehmen

3.1.1 Luftfahrtunternehmen, die Anteile an CRS halten, werden als „Mutterunternehmen“ bezeichnet. Die Aufhebung der Bestimmungen für Mutterunternehmen wäre zu riskant, da drei

der größten europäischen Luftfahrtunternehmen (Iberia, Lufthansa und Air France) einen erheblichen Anteil an Amadeus halten. Die Gefahr unlauteren Verhaltens ist zu groß, und die beherrschende Stellung auf den einheimischen Märkten ist nach wie vor eine echte Bedrohung für andere CRS und Luftfahrtunternehmen, die keine CRS-Anteile halten (so genannte „nicht teilnehmende“ Luftfahrtunternehmen).

3.1.2 Die EU sollte allen Luftfahrtunternehmen verbieten, jetzt und künftig Besitzanteile an CRS zu halten.

3.1.3 Eine völlige Trennung zwischen CRS und Luftfahrt- bzw. anderen Verkehrsunternehmen wird letztlich Absprachen oder unlauteres Wettbewerbsverhalten seitens der Mutterunternehmen unmöglich machen. Dann kann der Verhaltenskodex auch durch die Aufhebung der zahlreichen in diesem Kommissionsvorschlag enthaltenen Sicherheitsbestimmungen für Mutterunternehmen noch weiter vereinfacht werden. Der Reisevertriebsmarkt insgesamt würde von einer derartigen Entwicklung profitieren, da CRS und Luftfahrtunternehmen auf gleicher Augenhöhe miteinander konkurrieren würden, ohne dass Missbrauch zu vermuten oder befürchten steht.

3.1.4 Bis zur Erfüllung dieser Bedingungen müssen die spezifischen Bestimmungen von Artikel 10 für Mutterunternehmen in Kraft bleiben, um jedwedes unlautere Verhalten dieser Luftfahrtunternehmen zu unterbinden.

3.2 Anzeigeneutralität für Online- und traditionelle Reisebüros

3.2.1 Mit dem Verhaltenskodex wird sichergestellt, dass die CRS-Fluganzeigen neutral sind und die Reihung der Flüge ohne Gewichtung bzw. Diskriminierung vorgenommen wird. Reisebüros müssen ihre Kunden über verfügbare Flüge nach der Flugdauer, beginnend mit der kürzesten, informieren (in der Reihenfolge „Non-Stop“-Flüge — Direktflüge — Flüge mit Umsteigen). Die Kunden können jedoch eine Anzeige der Ergebnisse gemäß ihren individuellen Anforderungen verlangen.

3.2.2 Die Beibehaltung der Anzeigeneutralität auf dem heutigen Markt ist wirkungslos, insbesondere da die Neutralitätsbestimmungen auf Online-Vertriebskanäle wie die Internetportale von Luftfahrtunternehmen und Selbstbuchungstools für Unternehmen keine Anwendung finden.

3.2.3 Aufgrund der Marktnachfrage steht den Kunden weiterhin Zugang zu allen Luftfahrtunternehmen offen; selbst über Online-Reisebüros wie Lastminute.com und eBookers, die im Besitz von CRS sind, werden in der Regel alle buchbaren Flüge sämtlicher Luftfahrtunternehmen — wenn auch in gewichteter Reihenfolge — angezeigt.

3.2.4 Websites zum Vergleich von Reiseangeboten⁽³⁾ bieten Luftfahrtunternehmen oder Reisebüros die Möglichkeit, gegen entsprechende Bezahlung an erster Stelle der Suchergebnisse aufgelistet zu werden, ungeachtet des Tarifs oder der Flugzeiten. Der Kunde kann die Flüge nach einer Reihe von Kriterien anzeigen, z.B. Gesamtpreis, Abflugzeit, Luftfahrtunternehmen oder Gesamtflugdauer. Ihm wird daher keineswegs der Zugang zu neutralen Informationen verwehrt, da sämtliche Informationen nach wie vor zur Verfügung stehen; er wird letztlich immer die Wahl treffen, die seinen Anforderungen am besten entspricht.

⁽¹⁾ Diese Luftfahrtunternehmen halten gemeinsam 46,4 % an Amadeus.

⁽²⁾ Derzeit liegt die Durchsatzrate bei 50 % für alle EU-Mitgliedstaaten.

⁽³⁾ Z.B. Kelkoo (<http://www.kelkoo.fr>).

3.2.5 Die Anzeige von Flügen für Firmenkunden erfolgt in der Regel gemäß den Dienstreise-Bedingungen des Unternehmens, den Tarifen und den Luftfahrtunternehmen und weniger gemäß dem Aspekt der Neutralität.

3.2.6 Durch die Abschaffung der Anzeigenneutralität könnten sich Luftfahrtunternehmen die „Spitzenränge“ in den Suchergebnissen in den CRS-Anzeigen „erkaufen“. Allerdings ist es unwahrscheinlich, dass kleinere Luftfahrtunternehmen dadurch erhebliche Marktanteile verlieren würden — und zwar aus den bereits oben erwähnten Gründen: Der Kunde wird seine Buchung immer gemäß seinen Reiseanforderungen und nicht anhand der Reihenfolge der Suchergebnisse vornehmen. Als Vergleich könnten hier die Suchergebnisse in Google angeführt werden: Auch hier steht die Information kostenlos zur Verfügung, bestimmte Anbieter können jedoch für ihren Rang in der Suchergebnisliste zahlen. Warum sollten für die Reiseindustrie daher andere Bestimmungen gelten?

3.2.7 Daher sollte Artikel 5 über Anzeigen aufgehoben werden. Diese Informationen bedürfen keinerlei Regulierung, da eine faire Darstellung der verfügbaren Reiseinformationen aufgrund des Spiels der Marktkräfte und der Verbraucherkompetenz sichergestellt ist.

3.2.8 Es ist im Interesse des Verbrauchers, dass die Tarife so transparent wie möglich sein und bereits bei der Anzeige der ursprünglichen Suchergebnisse sämtliche Abgaben, Gebühren und Zuschläge einschl. der CRS-Gebühren enthalten müssen. Auf diese Weise werden Luftfahrtunternehmen von irreführenden Anzeigen abgehalten, in denen Zuschläge erst in einer fortgeschrittenen Etappe des Buchungsverfahrens aufgelistet werden.

3.3 MIDT-Vorschriften

3.3.1 MIDT-Daten enthalten detaillierte Informationen über die allgemeinen Buchungstätigkeiten von Reisebüros und Luftfahrtunternehmen. Diese Informationen werden von CRS zusammengeführt und an Luftfahrtunternehmen verkauft. MIDT-Daten geben Luftfahrtunternehmen wertvolle Wettbewerbsinformationen an die Hand, einschl. Buchungen, Gewinne und Reiseplanungsmuster von Reisebüros.

3.3.2 Für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Luftfahrtunternehmen und Reisebüros, auch im Interesse des Verbrauchers, würde eine direkte oder indirekte Verschleierung der Identität von Reisebüros dem Markt insgesamt zu Gute kommen. Da MIDT aber auch über andere Quellen wie den Internationalen Luftverkehrsverband IATA zugänglich sind, sollte abonnierten Nutzern in Ermangelung einer Regelung das Recht eingeräumt werden, die Verwendung dieser Daten mit den CRS zu verhandeln, da es immerhin um wertvolle Informationen geht.

3.3.3 Artikel 7 sollte dahingehend ergänzt werden, dass Luftfahrtunternehmen und abonnierte Nutzer die Kaufbedingungen für MIDT-Daten frei mit CRS verhandeln dürfen.

3.4 Vorschriften für bei CRS abonnierte Nutzer

3.4.1 Mit den geltenden Verordnungen sollen die Reisebüros geschützt werden, wird ihnen doch die Möglichkeit eingeräumt, ihre Verträge mit CRS-Betreibern unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist zu kündigen.

3.4.2 Der Ausschuss empfiehlt die Aufhebung von Artikel 6 Absatz 2 und somit die Einführung freier Verhandlungen zwischen den Interessenträgern ohne jedwede Regulierung.

3.5 Hosting-Vereinbarungen

3.5.1 Das Hosting sollte nicht Gegenstand von CRS-Verträgen sein, um eine Bevorzugung der gehosteten Luftfahrtgesellschaften, insbesondere Mutterunternehmen, zu vermeiden. Veräußern Mutterunternehmen ihre Anteile an CRS, kann diese Bestimmung aufgehoben werden.

3.6 Datenschutz

3.6.1 Bei Flug-, Bahn-, Hotel- oder Mietwagenbuchungen bzw. anderweitigen reisebezogenen Reservierungen sowie Abschluss einer Versicherung erstellen CRS ein PNR-Dokument. Die darin enthaltenen Informationen sind hochsensibel, weshalb sie Gegenstand strenger Vorschriften über den Schutz der Privatsphäre sein sollten. In den PNR-Daten werden u.a. der Namen des Reisenden, seine Anschrift, sein Geburtsdatum sowie weitere persönliche Angaben, die seine Religionszugehörigkeit offen legen können (z.B. die Bestellung von koscherem Essen), detaillierte Angaben zu der Person, die den Flugschein bezahlt, Kreditkartendetails, Angaben zu Freunden, Familienangehörigen oder Arbeitskollegen, die den gleichen Flug buchen, sowie der Name des Reisebüros und dessen Anschrift erfasst. Im Falle von Firmenkunden werden oftmals Codes zu den PNR-Daten hinzugefügt, aus denen hervorgeht, welcher Abteilung bzw. welchem Mitarbeiter die Kosten in Rechnung gestellt werden bzw. ob der Reisende einer Gewerkschaft angehört. Auf diese Weise kann ein äußerst detailliertes Profil des Reisenden, aber auch von Drittpersonen erstellt werden, die an der Buchung beteiligt sind. Die EU muss den Schutz dieser personenbezogenen Daten gemäß den Bestimmungen des Verhaltenskodex sicherstellen.

3.6.2 CRS verstoßen systematisch gegen die Bestimmungen des Verhaltenskodex zum Schutz der Privatsphäre bei

- a) der Übertragung von Daten aus der EU in Drittländer;
- b) der Verarbeitung personenbezogener Daten ohne Zustimmung der betroffenen Person;
- c) der Verarbeitung von Daten, die in die Verantwortung der CRS fallen, zu anderen Zwecken als zu Buchungen.

3.6.3 Es wird auch gegen die Richtlinie 95/46/EG (die die Bestimmungen zum Schutz der Privatsphäre ergänzt) verstoßen, in der verankert ist, dass ein CRS als für die Datenverarbeitung Verantwortlicher die Einwilligung der betroffenen Person über die Offenlegung personenbezogener Daten erhalten muss und diese nicht an ein Drittland übermittelt werden dürfen, sofern dieses kein vergleichbares Datenschutzniveau gewährleistet. In den Vereinigten Staaten bestehen keine derartigen Datenschutzvorschriften; die Regierung und die Unternehmen können daher Profile auf der Grundlage von Reisedaten aus der EU erstellen. Diese Daten können außerdem dauerhaft gespeichert werden. Ein Beispiel ist das US-amerikanische APIS-Schema (Advance Passenger Information System), in dem Daten über Reisende aus der EU von der US-amerikanischen Regierung im Zusammenhang mit der Erteilung der Einreisegenehmigung verarbeitet werden.

3.6.4 Die Datenschutzbestimmungen müssen gezielt in Bezug auf alle in den PNR-Daten erfassten Personen, d.h. nicht nur die Reisenden selbst, verschärft werden.

3.6.5 Ferner muss der Datenschutz im Rahmen des Verhaltenskodex auch wirklich durchgesetzt werden und insbesondere im Zusammenhang mit der Übertragung von in den PNR-Daten enthaltenen personenbezogenen Daten seitens der CRS an Drittländer von der EU garantiert und in Form von bilateralen Verträgen mit diesen Drittländern anerkannt werden. Die geltenden Vereinbarungen zwischen den Vereinigten Staaten und der EU sind nicht durchsetzbar und rechtlich nicht bindend.

3.6.6 Es muss eine neue Bestimmung aufgenommen werden, gemäß der ausnahmslos alle von CRS-Abonnenten (einschl. Luftfahrtunternehmen, die das Hosting ihrer PNR-Datenbank an CRS-Betreiber übertragen haben, sowie Reisebüros, Reiseveranstalter, Verkehrsunternehmen und jedweder weitere Buchungsmechanismus im Zusammenhang mit CRS) erstellte PNR-Daten durch die Datenschutzbestimmungen des Verhaltenskodex geschützt werden.

4. Schlussfolgerungen — nächste Schritte

4.1 Mit der Vereinfachung des Verhaltenskodex soll ein den Gegebenheiten besser angepasstes Wirtschaftsumfeld geschaffen werden, in dem die CRS miteinander in Bezug auf Tarife und Dienstleistungsqualität konkurrieren und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Interessen der Verbraucher oberste Priorität genießen.

4.2 Das Ausmaß der auf dieser Preisbildungsfreiheit beruhenden inhaltlichen Konsolidierung (z.B. neue Eisenbahnunternehmen oder Billigfluglinien) sollte ebenfalls aufmerksam verfolgt werden. Die Aufnahme von Eisenbahnunternehmen und Billigfluglinien in CRS bedeutet für Reiseziele in Kurz- und Mittelstreckenentfernung günstigere Preise für die Kunden (und eine größere Bandbreite an Reiseoptionen). Dies könnte dazu führen, dass teilnehmende Luftfahrtunternehmen in den Preis-Konkurrenzkampf einsteigen und ganz allgemein die Tarife mittel- und langfristig senken, was wiederum für die Kunden, die auf CRS-Betreiber für Reiseinformationen angewiesen sind, ein zentraler Vorteil sein könnte.

4.3 Die Aufnahme von Bahnreise-Informationen in die CRS-Anzeigen sollte gefördert werden, da dies einer der Schlüsselfaktoren für die Verminderung der luftfahrtbedingten Umweltauswirkungen ist und zur Förderung umweltfreundlicherer Verkehrsträger beiträgt.

4.4 Die Auswirkungen der Abschaffung der Anzeigeneutralität müssen überwacht werden. Die Marktkräfte sollten etwaigem wettbewerbswidrigem Verhalten — auch seitens Mutterunternehmen — begegnen. Dieser Verhaltenskodex sollte nicht dahingehend regulierend wirken, dass über die CRS eine einzige, konsolidierte und neutrale Informationsquelle geschaffen wird; dies wird aufgrund der sich ändernden Marktbedingungen, insbesondere Internet, immer unbedeutender.

4.5 Die vorgeschlagenen Änderungen des Verhaltenskodex sollten auch im Hinblick auf ihre sozioökonomischen Auswirkungen auf KMU, einschl. Luftfahrtunternehmen und Reisebü-

ros, überwacht werden, die angesichts der neuen Flexibilität auf dem CRS-Markt anfällig sein könnten.

4.6 Die EU muss die Bürger für die Verwendung personenbezogener Daten in den Buchungsaufzeichnungen sensibilisieren, denn diese wissen oftmals nicht, dass es derartige CRS-Systeme überhaupt gibt — und noch weniger, was mit den von diesen CRS verarbeiteten personenbezogenen Daten geschieht. Ohne dieses Wissen ist das in dem Verhaltenskodex verankerte Recht der betroffenen Personen auf Zugang zu ihren persönlichen Daten sinnlos. Es ist wohl eher unwahrscheinlich, dass ein Reisender seine persönlichen Daten bei einem CRS einsehen will, da er schlicht und einfach gar nicht weiß, wie diese Daten verarbeitet werden. Wenn er es nämlich wüsste, würde er ihrer Verwendung wohl kaum zustimmen.

4.7 Interessenträger, die nicht direkt Teil des Reisevertriebsystems sind wie Verbraucherschutzorganisationen und Datenschutzexperten, sollten stärker in das Konsultationsverfahren eingebunden werden. Auf diese Weise kann ein ausgewogeneres Bild des CRS-Marktes in der EU ermittelt werden.

4.8 Die Fortschritte der Online-Reisetechnologie müssen analysiert werden. CRS und andere Reiseunternehmen, die diese Technologien einsetzen, haben erhebliche Verbesserungen der Funktionen in den Bereichen Verfügbarkeit, Buchung und Buchungsnachgang erzielt. Diese Verbesserungen in der Webtechnologie stärken die Verbraucherschutzkompetenz und werden möglicherweise auch weitere rechtliche Änderungen nach sich ziehen.

4.9 In weiteren technologischen Entwicklungen haben Luftfahrtunternehmen in den Vereinigten Staaten eine direkte Zusammenarbeit mit Reisebüros (unter Umgehung der CRS) aufgebaut; dies bedeutet weitere Veränderungen der CRS-Landschaft. Die Kunden, Reisebüros und Luftfahrtunternehmen sind immer weniger auf CRS angewiesen, sie gewinnen sogar immer mehr an Marktmacht.

4.10 Der Eintritt neuer Marktteilnehmer sollte gefördert werden. Durch eine Verstärkung des Wettbewerbs innerhalb des Oligopols in der EU wird der CRS-Markt angespornt. Seit der Deregulierung hat eine neue Generation von CRS-Betreibern auf dem US-amerikanischen Markt (*) Fuß gefasst. Dank des Einsatzes neuer Technologien können sie sehr attraktive und kostengünstigere Dienste für Luftfahrtunternehmen anbieten.

4.11 Es gilt, die Auswirkungen der niedrigeren Vertriebskosten sowohl auf dem Binnenmarkt als auch auf den weltweiten Märkten in Bezug auf die Tarife und die Wettbewerbsposition im Konkurrenzkampf mit den US-amerikanischen Luftfahrtunternehmen zu bewerten.

4.12 Der Verhaltenskodex sollte in zwei bis drei Jahren überprüft werden, um die Position der Mutterunternehmen, die Umsetzung der Datenschutzbestimmungen und die Marktbedingungen zu untersuchen und Anhörungen mit zusätzlichen Interessengruppen durchzuführen, ehe eine weitere Überarbeitung in Betracht gezogen wird.

Brüssel, den 29. Mai 2008

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Dimitris DIMITRIADIS

(*) Z.B. G2 Switchworks und Farelogix, die auch als GNE („GDS New Entrants“) bezeichnet werden.