

31993R3089

11.11.1993

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 278/1

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3089/93**z dnia 29 października 1993 r.****zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje: rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 ⁽⁴⁾ stanowi istotny krok w kierunku osiągnięcia niezakłóconej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi oraz między komputerowymi systemami rezerwacji, chroniąc w ten sposób interesy konsumentów;

konieczne jest rozszerzenie zakresu rozporządzenia (EWG) nr 2299/89 i wyjaśnienie jego przepisów oraz właściwe jest podjęcie takich środków na poziomie wspólnotowym, aby zapewnić spełnianie celów rozporządzenia we wszystkich Państwach Członkowskich;

niniejsze rozporządzenie jest bez uszczerbku dla stosowania art. 85 i 86 Traktatu;

rozporządzenie Komisji (EWG) nr 83/91 ⁽⁵⁾ wyłącza porozumienia dotyczące wspólnego zakupu, rozwoju i eksploatacji komputerowych systemów rezerwacji spod przepisów art. 85 ust. 1 Traktatu;

nieregularne usługi lotnicze posiadają istotne znaczenie na terytorium Wspólnoty;

duża część tych podróży to wycieczki zorganizowane lub produkty wiązane, a transport lotniczy stanowi jedynie jeden z elementów całego produktu;

w zasadzie produkty typu „tylko bilet” lub niewiązane produkty w ramach nieregularnych usług lotniczych konkurują bezpośrednio z produktami transportu lotniczego oferowanymi w ramach regularnych usług;

pożądane jest równe traktowanie podobnych produktów i zapewnienie uczciwej konkurencji między obydwojema rodzajami produktów transportu lotniczego oraz bezstronnego upowszechniania informacji wśród konsumentów;

właściwe jest ujęcie wszystkich kwestii dotyczących używania komputerowych systemów rezerwacji dla wszystkich rodzajów usług transportu lotniczego w tym samym rozporządzeniu Rady;

konsumentom poszukującym różnych produktów powinni mieć możliwość zażądania wyświetlenia informacji dotyczących tylko regularnych albo tylko nieregularnych lotów;

pożądane jest wyjaśnienie, że rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 powinno mieć zastosowanie do komputerowych systemów rezerwacji oferowanych dla i/lub używanych przez konsumentów końcowych, niezależnie od tego, czy są osobami fizycznymi, czy też przedsiębiorcami;

przewoźnicy lotniczy używający komputerowego systemu rezerwacji w swoich własnych wyraźnie oznakowanych biurach lub okienkach nie będą podlegać przepisom regulującym główny wykaz;

właściwe jest wyraźne rozróżnienie między umową o uczestnictwo w systemie lub zezwalającą na korzystanie z systemu a dostarczaniem samego wyposażenia technicznego; przy czym to ostatnie podlega normalnemu prawu zobowiązań, umożliwiając w ten sposób sprzedawcy systemu żądania zwrotu kosztów bezpośrednich w przypadku rozwiązania umowy o uczestnictwo lub podpisania umowy zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia;

odmowa ze strony przewoźników macierzystych dostarczenia tych samych informacji dotyczących rozkładów, taryf i dostępności innych systemów niż ich własne oraz przyjęcia rezerwacji dokonanych przez takie systemy może poważnie zakłócać konkurencję między komputerowymi systemami rezerwacji;

⁽¹⁾ Dz.U. C 56 z 26.2.1993, str. 28.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 28.6.1993, str. 65.

⁽³⁾ Dz.U. C 108 z 19.4.1993, str. 16.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 220 z 29.7.1989, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. nr L 10 z 15.1.1991, str. 9. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1618/93 (Dz.U. L 155 z 26.6.1993, str. 23).

bezsronna konkurencyjność komputerowych systemów rezerwacji dla przewoźników lotniczych musi być zapewniona w odniesieniu do jednakowej funkcjonalności i zabezpieczenia danych, w szczególności poprzez równy dostęp do funkcji, informacji/danych oraz interfejsów, a także wyraźne rozróżnienie między własnymi urządzeniami przewoźnika a urządzeniami dystrybucyjnymi;

równość konkurencji zostanie wzmocniona poprzez zapewnienie oddzielnej tożsamości prawnej komputerowych systemów rezerwacji;

w konkurencji między przewoźnikami przewoźnik macierzysty może nieuczciwie czerpać korzyści wynikające z kontroli nad własnym komputerowym systemem rezerwacji; dlatego konieczne jest bezwzględnie równe traktowanie przewoźników macierzystych i przewoźników używających systemu w zakresie, w jakim możliwości systemu wykorzystywane są przez przewoźnika macierzystego, objęte niniejszym rozporządzeniem;

w interesie konsumenta pożądane jest, aby do każdej transakcji, której żąda konsument, przewidziany był główny wykaz;

pożądane jest udostępnianie przewoźnikom używającym systemu danych marketingowych oraz danych o rezerwacjach i sprzedaży na niedyskryminacyjnych zasadach, a także przy zachowaniu równych czasów dostępu; identyfikacja lub informacje osobowe pasażera indywidualnego lub podróżującego służbowo muszą pozostać informacjami poufnymi; dlatego sprzedawca systemu musi zagwarantować, poprzez środki techniczne i odpowiednie zabezpieczenia, przynajmniej w zakresie oprogramowania, że nie będzie miał miejsca nieupoważniony dostęp do informacji;

informacje dotyczące korzystania z systemu powinny być wystarczająco szczegółowe, aby umożliwić przewoźnikom używającym systemu i subskrybentom kontrolę swych kosztów; w celu ułatwienia takiej kontroli takie informacje należy udostępnić na nośnikach magnetycznych;

w interesie konsumenta pożądane jest wyjaśnienie, że żaden lot lub kombinacja lotów nie są pokazywane więcej niż jeden raz podczas wyświetlania głównego wykazu systemu, z wyjątkiem umów joint venture lub innych porozumień, gdy każdy przewoźnik indywidualnie ponosi odpowiedzialność za ofertę i sprzedaż produktów transportu lotniczego na danych lotach;

sprzedawca systemu powinien zapewnić, aby przestrzeganie zasad technicznej zgodności z przepisami dotyczącymi jednakowej funkcjonalności i zabezpieczenia danych monitorowane było przez niezależnego kontrolera,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (EWG) nr 2299/89 wprowadza się następujące zmiany:

1) Artykuły 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do komputerowych systemów rezerwacji w zakresie, w jakim obejmują one produkty transportu lotniczego oferowane do korzystania i/lub wykorzystywane na terytorium Wspólnoty, niezależnie od:

- statusu lub przynależności państwowej sprzedawcy systemu,
- źródła informacji lub umiejscowienia odpowiedniej centralnej jednostki przetwarzania danych,
- położenia geograficznego portów lotniczych, między którymi ma miejsce przewóz lotniczy.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) »niewiązany produkt transportu lotniczego« oznacza przewóz pasażera drogą powietrzną między dwoma portami lotniczymi, włączając wszelkie pokrewne, dodatkowe usługi i świadczenia oferowane do sprzedaży i/lub sprzedawane jako integralna część tej usługi;
- b) »wiązany produkt transportu lotniczego« oznacza uprzednio przygotowane połączenie niewiązanego produktu transportu lotniczego z innymi usługami, które nie stanowią usług dodatkowych dla transportu lotniczego, oferowanych do sprzedaży i/lub sprzedanych za łączną cenę;
- c) »produkt transportu lotniczego« oznacza zarówno niewiązane jak i wiązane produkty transportu lotniczego;
- d) »regularna usługa lotnicza« oznacza serię lotów, z których każdy posiada następujące cechy:
 - wykonywany jest statkami powietrznymi przeznaczonymi do transportu pasażerów lub pasażerów i ładunków i/lub poczty za wynagrodzeniem, w taki sposób, że na każdy lot są udostępniane miejsca w sprzedaży publicznej (zarówno bezpośrednio od przewoźnika lotniczego lub od upoważnionych agentów,

- zorganizowany jest w taki sposób, aby obsługiwał ruch między tymi samymi dwoma lub więcej punktami, zarówno:
 1. zgodnie z opublikowanym rozkładem; lub
 2. z lotami o takiej regularności lub częstotliwości, że stanowią uznane systematyczne serie;
- e) »opłata« oznacza cenę za niewiązany produkty transportu lotniczego oraz warunki stosowania takiej ceny;
- f) »komputerowy system rezerwacji« (KSR) oznacza system komputerowy zawierający, między innymi, informacje o przewoźnikach lotniczych w zakresie:
 - rozkładów,
 - dostępności,
 - opłat, oraz
 - pokrewnych usług,
 wraz urządzeniami lub bez, za pomocą których można:
 - dokonywać rezerwacji, lub
 - wystawiać bilety,
 w takim zakresie, aby niektóre lub wszystkie usługi były dostępne dla subskrybentów;
- g) »urządzenia dystrybucyjne« oznaczają urządzenia zapewniane przez sprzedawcę systemu, służące do dostarczania informacji o rozkładach przewoźników, dostępności, taryfach i usługach pokrewnych oraz do dokonywania rezerwacji i/lub wystawiania biletów, a także do sprzedaży innych pokrewnych usług;
- h) »sprzedawca systemu« oznacza każdą jednostkę i jej filie, odpowiedzialne za działalność lub obrót KSR;
- i) »przewoźnik macierzysty« oznacza przewoźnika lotniczego, który bezpośrednio lub pośrednio, indywidualnie lub wspólnie z innymi przewoźnikami, jest właścicielem systemu sprzedawcy lub sprawuje nad nim rzeczywistą kontrolę, jak również każdego przewoźnika lotniczego, którego jest właścicielem lub sprawuje nad nim rzeczywistą kontrolę;
- j) »efektywna kontrola« oznacza stosunek ustanowiony przez przepisy prawne, umowy lub w inny sposób, który albo indywidualnie albo w powiązaniu z innymi oraz z uwzględnieniem stanu faktycznego lub prawnego, przyznaje możliwość wywierania, bezpośrednio lub pośrednio, decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności poprzez:
 - prawo do korzystania z całości lub części aktywów przedsiębiorstwa,
 - przepisy prawne lub umowy, które zapewniają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w inny sposób decydujący wpływ na prowadzenie działalności tego przedsiębiorstwa;
- k) »przewoźnik uczestniczący« oznacza przewoźnika lotniczego, który posiada umowę ze sprzedawcą systemu na dystrybucję produktów transportu lotniczego poprzez KSR. Jest on uważany za przewoźnika uczestniczącego w zakresie, w jakim przewoźnik macierzysty korzysta z urządzeń do dystrybucji swojego własnego KSR, określonych w niniejszym rozporządzeniu;
- l) »subskrybent« oznacza osobę lub przedsiębiorstwo, inną niż przewoźnik uczestniczący, korzystającą z urządzeń dystrybucyjnych KSR dla produktów transportu lotniczego na podstawie umowy lub innego porozumienia ze sprzedawcą systemu;
- m) »konsument« oznacza każdą osobę poszukującą informacji o produkcie transportu lotniczego i/lub zamierzającą go kupić;
- n) »główny wykaz« oznacza wyczerpujący neutralny wykaz danych dotyczących usług lotniczych między miastami, w określonym przedziale czasowym;
- o) »czas trwania podróży« oznacza różnicę czasu między planowym czasem odlotu a przylotu;
- p) »rozszerzenie usługi« oznacza każdy produkt lub usługę oferowane przez sprzedawcę systemu w swoim imieniu dla subskrybentów wraz z KSR, inne niż urządzenia dystrybucyjne.

Artykuł 3

1. Sprzedawca systemu ma zdolność, w swoim własnym imieniu jako podmiot niezależny od przewoźnika macierzystego, do bycia podmiotem praw i obowiązków, zawierania umów, między innymi, z przewoźnikami macierzystymi, uczestniczącymi i subskrybentami lub do dokonywania innych czynności prawnych oraz do pozywania i bycia pozywany.

2. Sprzedawca systemu zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na korzystanie, na zasadzie równouprawnienia i braku dyskryminacji, z urządzeń dystrybucyjnych w ramach dostępnej pojemności danego systemu oraz z zastrzeżeniem ograniczeń technicznych pozostających poza kontrolą sprzedawcy systemu.

3. a) Sprzedawca systemu:

- nie włącza do umowy z przewoźnikiem uczestniczącym niemożliwych do spełnienia warunków,

- nie wymaga przyjęcia dodatkowych warunków, które w związku z ich charakterem czy zwyczajami handlowymi nie mają związku z uczestniczeniem w jego KSR i stosuje te same warunki dla tego samego poziomu obsługi.
- b) Sprzedawca systemu nie uzależnia uczestniczenia w jego KSR od tego, czy przewoźnik nie jest jednocześnie uczestnikiem innego systemu.
- c) Przewoźnik uczestniczący może wypowiedzieć umowę ze sprzedawcą systemu poprzez za wypowiedzeniem nie przekraczającym sześciu miesięcy, jednak nie przed upływem pierwszego roku.

W takim przypadku sprzedawca systemu nie jest uprawniony do uzyskania zwrotu kosztów wyższych niż te, które są bezpośrednio związane z rozwiązaniem umowy.

4. Jeżeli sprzedawca systemu postanowił wprowadzić ulepszenia do urządzeń dystrybucyjnych lub do wyposażenia związanego z udostępnianiem urządzeń, informuje o tym i oferuje ulepszenia wszystkim przewoźnikom uczestniczącym, włączając przewoźników macierzystych, w tym samym czasie i na tych samych warunkach, z zastrzeżeniem ograniczeń technicznych pozostających poza kontrolą sprzedawcy systemu oraz w taki sposób, aby różnica w terminach wprowadzania ulepszeń między macierzystymi przewoźnikami a przewoźnikami uczestniczącymi była niedostrzegalna”

2) Dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. a) Przewoźnik macierzysty nie może dyskryminować konkurencyjnego KSR poprzez odmowę dostarczenia na żądanie jego operatorowi w jednakowym czasie takich samych informacji dotyczących rozkładów, taryf i dostępności w jego własnych połączeniach lotniczych, jakie wprowadza on do swojego KSR, bądź przez odmowę dystrybucji jego produktów transportu lotniczego poprzez inny KSR. Nie może także odmawiać przyjęcia lub potwierdzenia równie szybko rezerwacji dokonanej poprzez konkurencyjny KSR, dotyczącej jakiegokolwiek z jego produktów transportu lotniczego, które są dystrybuowane poprzez jego własny KSR. Macierzysty przewoźnik jest zobowiązany do przyjęcia i potwierdzania tylko tych rezerwacji, które są zgodne z jego opłatami i warunkami.
- b) W związku z tym przewoźnik macierzysty nie jest zobowiązany do ponoszenia jakichkolwiek kosztów, z wyjątkiem tych dotyczących reprodukcji dostarczanych informacji i przyjętych rezerwacji.

- c) Przewoźnik macierzysty ma prawo do przeprowadzenia kontroli w celu upewnienia się, że w konkurencyjnym KSR przestrzegane są przepisy art. 5 ust. 1.

2. Obowiązek nałożony w niniejszym artykule nie jest stosowany na korzyść konkurencyjnego KSR, jeżeli zgodnie z procedurami z art. 6 ust. 5 lub z art. 7 ust. 3 lub 4 stwierdzono, że ten KSR narusza art. 4a albo że sprzedawca systemu nie może dać wystarczających gwarancji, że spełnione zostaną obowiązki wynikające z art. 6 dotyczące nieupoważnionego dostępu przewoźników macierzystych do informacji”

3) Artykuł 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

1. Przewoźnicy uczestniczący i inne podmioty oferujące produkty transportu lotniczego gwarantują, że dane, które zgodnie z ich decyzją są przekazywane do KSR, są dokładne, nie wprowadzają w błąd, są przejrzyste i równie wyczerpujące jak w każdym innym KSR. Dane te umożliwią, między innymi, sprzedawcy systemu spełnienie wymagań według kryteriów ustalania kolejności wymienionych w Załączniku.

Dane przekazane przez pośredników nie są przez nich zmieniane w sposób, który może doprowadzić do uzyskania informacji niedokładnych, mylących lub dyskryminacyjnych.

2. Sprzedawca systemu nie manipuluje informacjami, określonymi w ust. 1 w sposób, który może doprowadzić do dostarczenia informacji niedokładnych, mylących lub dyskryminacyjnych.

3. Sprzedawca systemu wprowadza i przetwarza dane przekazane przez przewoźników uczestniczących z jednakową starannością i w jednakowym czasie, z zastrzeżeniem ograniczeń wynikających jedynie z metody wprowadzania danych, wybranej przez poszczególnych przewoźników uczestniczących oraz znormalizowanych formularzy używanych przez tego dostawcę”

4) Dodaje się art. 4a w brzmieniu:

„Artykuł 4a

1. Urządzenia do wprowadzania i/lub przetwarzania danych, dostarczane przez sprzedawcę systemu są oferowane wszystkim przewoźnikom macierzystym i przewoźnikom uczestniczącym bez dyskryminacji. W przypadku gdy pojawią się odpowiednie i ogólnie przyjęte normy w zakresie transportu lotniczego, sprzedawcy systemów zaoferują urządzenia spełniające takie normy.

2. Sprzedawca systemu nie rezerwuje jakiegokolwiek wybranej procedury wprowadzania i/lub przetwarzania danych lub urządzenia dystrybucyjnego dla jednego lub kilku macierzystych przewoźników.

3. Sprzedawca systemu gwarantuje, że jego urządzenia dystrybucyjne są odizolowane, w sposób jasny i możliwy do zweryfikowania, od jakichkolwiek własnych urządzeń przewoźnika służących do inwentaryzacji, zarządzania i marketingu. Może tego dokonać albo za pomocą oprogramowania lub fizycznie w taki sposób, aby jedynym powiązaniem między urządzeniami dystrybucyjnymi a urządzeniami własnymi był interfejs sprzęgający programy użytkowe. Niezależnie od przyjętej metody separacji, taki interfejs zostaje udostępniony na niedyskryminacyjnych zasadach wszystkim macierzystym przewoźnikom i przewoźnikom uczestniczącym oraz zapewnia równe traktowanie w odniesieniu do procedur, protokołów, danych wejściowych i wynikowych. W przypadku gdy dostępne są odpowiednie i ogólnie przyjęte normy w zakresie transportu lotniczego, sprzedawcy systemów oferują interfejsy spełniające te normy.”

5) Artykuł 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 5

1. a) Ekrany w komputerowym systemie rezerwacji wyświetlane są w przejrzysty i niedyskryminacyjny sposób.
- b) W KSR dostawca systemu nie wyświetla informacji niedokładnych lub mylących w sposób zamierzony lub poprzez zaniedbanie.
2. a) W KSR sprzedawca przewiduje wyświetlanie głównego(-ych) wykazu(-ów) dla każdej indywidualnej transakcji i włącza do niego (nich) dane dostarczone przez przewoźników uczestniczących, dotyczące rozkładu lotów, rodzajów taryf oraz dostępności w sposób przejrzysty i obszerny oraz niedyskryminacyjny i bezstronny, w szczególności jeśli chodzi o formę, w jakiej informacje są prezentowane.
- b) Konsument ma prawo żądać wyświetlenia głównego wykazu ograniczonego jedynie do połączeń rejsowych lub nieregularnych.
- c) Przy tworzeniu wykazu i doborze lotów między daną parą miast, które mają być zawarte w głównym wykazie systemu, nie będą stosowane praktyki dyskryminujące w odniesieniu do portów lotniczych obsługujących to samo miasto.
- d) Kolejność wyświetlania lotów do wyboru na głównym wykazie jest ustalana w sposób określony w Załączniku.
- e) Kryteria wykorzystywane do ustalania kolejności nie są oparte na jakimkolwiek wskaźniku bezpośrednio lub pośrednio odnoszącym się do tożsamości przewoźnika i są stosowane w sposób niedyskryminujący żadnego z przewoźników uczestniczących.

3. W przypadku gdy sprzedawca systemu przedstawia informacje o taryfach, na ekranie są one wyświetlane w sposób bezstronny i niedyskryminujący i obejmują przynajmniej taryfy dotyczące wszystkich lotów przewoźników uczestniczących, pokazanych na głównym wykazie. Źródło informacji jest akceptowane przez przewoźnika lub przewoźników uczestniczących i danego sprzedawcę systemu.

4. Informacje o wiązanych produktach, dotyczące między innymi organizatora wycieczki, dostępności oraz cen, nie są ujęte na głównym wykazie.

5. Jeżeli w KSR zmienia się ekran w celu sprostania szczególnym żądaniom konsumentów, nie traktuje się tego jako naruszenia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

1. Następujące przepisy regulują udostępnianie danych statystycznych lub innych z KSR przez jego sprzedawcę:

- a) informacje dotyczące poszczególnych rezerwacji są dostarczane na równych zasadach i jedynie przewoźnikowi(-om) lotniczemu(-ym) uczestniczącemu(-ym) w przewozie objętym rezerwacją oraz subskrybentowi zaangażowanemu w rezerwację;
- b) dane dotyczące marketingu, rezerwacji i sprzedaży są udostępniane na następujących zasadach:
 - i) dane takie są oferowane w tym samym czasie i na niedyskryminującej zasadzie wszystkim przewoźnikom uczestniczącym, włączając macierzystych przewoźników;
 - ii) dane takie mogą oraz, na żądanie, będą obejmować wszystkich przewoźników uczestniczących/lub subskrybentów, ale nie będą zawierać danych identyfikujących pasażera lub przedsiębiorstwo bądź informacji osobowych;
 - iii) wszystkie żądania takich danych traktowane są z jednakową uwagą i realizowane są równie szybko, z zastrzeżeniem metody transmisji wybranej przez poszczególnych przewoźników.

2. Sprzedawca systemu nie udostępnia informacji osobowych dotyczących pasażera innym osobom niezaangażowanym w transakcję bez zgody pasażera.

3. Sprzedawca systemu zapewnia przestrzeganie przepisów ust. 1 i 2 powyżej przy użyciu środków technicznych i/lub odpowiednich środków bezpieczeństwa dotyczących przynajmniej oprogramowania, w taki sposób, aby do informacji dostarczanych przez przewoźników lub przygotowywanych dla przewoźników nie mieli dostępu w żaden sposób przewoźnicy macierzyści, z wyjątkiem sytuacji dopuszczonych niniejszym artykułem.

4. W ciągu trzech miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia sprzedawca systemu udostępni na żądanie wszystkim przewoźnikom uczestniczącym szczegółowy opis środków technicznych i administracyjnych, jakie zostały przyjęte w celu przestrzegania przepisów niniejszego artykułu.

5. Po otrzymaniu szczegółowego opisu środków technicznych i administracyjnych, które zostały przyjęte lub zmodyfikowane przez sprzedawcę systemu, w ciągu trzech miesięcy Komisja zdecyduje, czy te środki są wystarczające dla wprowadzenia działań zabezpieczających wymaganych przepisami niniejszego artykułu. Jeśli okażą się one niewystarczające, decyzja Komisji może spowodować zastosowanie przepisów art. 3a ust. 2. Komisja niezwłocznie powiadomi Państwa Członkowskie o takiej decyzji. Jeśli Rada, na prośbę Państwa Członkowskiego, nie podejmie innej decyzji w ciągu dwóch miesięcy od daty podjęcia decyzji przez Komisję, decyzja Komisji wejdzie w życie."

6) W art. 7 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

"1. Obowiązki sprzedawcy systemu wynikające z art. 3 i 4–6 nie mają zastosowania w odniesieniu do macierzystego przewoźnika z państwa trzeciego, jeżeli jego KSR działający poza terytorium Wspólnoty nie oferuje przewoźnikom Wspólnoty traktowania równoważnego z tym, jakie przewidziane jest w niniejszym rozporządzeniu i w rozporządzeniu Komisji (EWG) nr 83/91(*).

2. Obowiązki macierzystych przewoźników lub przewoźników uczestniczących, wynikające z przepisów art. 3a, 4 i 8 nie mają zastosowania w odniesieniu do KSR kontrolowanego przez przewoźnika(-ów) z jednego lub więcej państw trzecich, jeżeli macierzyści przewoźnicy lub przewoźnicy uczestniczący nie są poza terytorium Wspólnoty tak traktowani, jak przewidziano przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia Komisji (EWG) nr 83/91.

(*) Dz.U. L 10 z 15.1.1991, str. 9."

7) W art. 7 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

"5. a) W przypadkach gdy stwierdzona zostanie poważna dyskryminacja w rozumieniu ust. 1 lub 2, Komisja może na drodze decyzji polecić operatorom KSR modyfikację ich eksploatacji, w celu wyeliminowania takiej dyskryminacji. Komisja niezwłocznie powiadomi Państwa Członkowskie o takiej decyzji.

b) Jeżeli Rada, na żądanie Państwa Członkowskiego, w ciągu dwóch miesięcy od daty decyzji Komisji nie podejmie innej decyzji, decyzja Komisji wchodzi w życie."

8) Artykuł 8 otrzymuje brzmienie:

"Artykuł 8

1. Przewoźnik macierzysty nie wiąże bezpośrednio ani pośrednio korzystania przez subskrybenta z wybranego KSR z otrzymaniem prowizji lub stosowaniem innego bodźca lub antybodźca do sprzedaży produktów transportu lotniczego dostępnych w swoich lotach.

2. Przewoźnik macierzysty nie żąda od subskrybenta bezpośrednio ani pośrednio korzystania z wybranego KSR w celu sprzedaży lub wystawiania biletów na jakikolwiek produkt transportu lotniczego oferowany bezpośrednio lub pośrednio przez niego.

3. Jakikolwiek warunek stawiany przez przewoźnika lotniczego biura podróży przy udzielaniu mu zezwolenia na sprzedaż i wystawianie biletów na produkt transportu lotniczego tego przewoźnika jest bez uszczerbku dla ust. 1 i 2."

9) W art. 9 ust. 4, 5 i 6 otrzymują brzmienie:

"4. a) Sprzedawca systemu nie nakłada nierozsądnych warunków w umowie z subskrybentem zezwalającej na korzystanie z KSR oraz, w szczególności, subskrybent może rozwiązać umowę ze sprzedawcą systemu za wypowiedzeniem nieprzekraczającym trzech miesięcy, jednak nie przed upływem pierwszego roku.

W takim przypadku sprzedawca systemu nie jest uprawniony do otrzymania zwrotu wyższych kosztów niż te, które bezpośrednio związane są z rozwiązaniem umowy.

b) Z zastrzeżeniem ust. 2, dostarczenie urządzeń technicznych nie podlega warunkom określonym w lit. a).

5. W każdej umowie z subskrybentem sprzedawca systemu zapewnia, że:

a) główny wykaz systemu, odpowiadający art. 5, jest udostępniany dla każdej indywidualnej transakcji, z wyjątkiem przypadku, gdy konsument żąda informacji tylko o jednym przewoźniku lub jedynie o wiązanych produktach transportu lotniczego;

b) subskrybent nie manipuluje informacjami dostępnymi w KSR w sposób, który mógłby prowadzić do przedstawiania konsumentom informacji nieścisłych, mylących lub o charakterze dyskryminującym.

6. Sprzedawca systemu nie nakłada na subskrybenta obowiązku przyjęcia oferty w zakresie wyposażenia technicznego lub oprogramowania, może jednakże żądać, aby używane wyposażenie i oprogramowanie były zgodne z jego własnym systemem."

10) W art. 10 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Żadna opłata nałożona przez sprzedawcę systemu nie może być dyskryminująca, jest natomiast odpowiednio skonstruowana i rozsądnie powiązana z kosztem świadczonych usług, w szczególności, jest taka sama za taki sam poziom usługi.

Rachunek za usługi KSR jest dostatecznie szczegółowy, aby umożliwić przewoźnikom uczestniczącym i subskrybentom sprawdzenie, jakie usługi zostały wykonane oraz wysokości opłat; rachunki za rezerwację muszą zawierać co najmniej następujące informacje dla każdego odcinka:

- rodzaj rezerwacji w KSR,
- nazwisko pasażera,
- kraj,
- kod identyfikacyjny IATA/ARC agenta,
- kod miasta,
- para miast lub odcinek,
- data dokonania rezerwacji (data transakcji),
- data wykonania lotu,
- numer lotu,
- kod statusu (status rezerwacji),
- rodzaj usługi (klasa usługi),
- numer rezerwacji PNR,
- identyfikator rezerwacji/anulowania.

Informacja o rachunkach jest dostarczana na nośnikach magnetycznych.

Przewoźnikowi używającemu systemu proponuje się urządzenie, które umożliwia otrzymywanie informacji w czasie dokonywania rezerwacji/transakcji, za którą będzie poniesiona opłata. Jeżeli przewoźnik zdecyduje, że chce być w ten sposób informowany, będzie miał on możliwość zrezygnowania z takiej rezerwacji/transakcji, o ile nie została ona wcześniej przyjęta.

2. Sprzedawca systemu dostarcza na żądanie zainteresowanym stronom szczegółowe informacje dotyczące obowiązujących procedur, opłat i urządzeń systemu, włączając interfejsy, edycję i wykorzystywane kryteria wyświetlania. Ten przepis, jednakże nie zobowiązuje sprzedawcy systemu do ujawniania informacji zastrzeżonych dotyczących np. oprogramowania.”

11) Artykuł 21 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 21

Przepisy art. 5, art. 9 ust. 5 oraz Załącznik do niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do KSR używanego przez przewoźnika lotniczego lub grupę przewoźników lotniczych we własnych biurach i punktach sprzedaży wyraźnie oznakowanych.”

12) Dodaje się art. 21a w brzmieniu:

„Artykuł 21a

1. Sprzedawca systemu zapewnia monitorowanie przez niezależnego kontrolera zgodności technicznej swojego KSR z art. 4a i 6. W tym celu kontroler uzyskuje nieograniczony dostęp do wszystkich programów, procedur, operacji i środków zabezpieczających, używanych w komputerach lub systemach komputerowych, poprzez które sprzedawca systemu udostępnia urządzenia dystrybucyjne. Co najmniej raz w roku każdy sprzedawca systemu przedkłada Komisji sprawozdanie kontrolera z inspekcji i jej wyniki. Takie sprawozdanie jest sprawdzane przez Komisję w celu podjęcia wszelkich niezbędnych działań zgodnie z art. 11 ust. 1.

2. Sprzedawca systemu powiadamia przewoźników uczestniczących i Komisję o tożsamości kontrolera co najmniej trzy miesiące przed potwierdzeniem jego nominacji i co najmniej trzy miesiące przed coroczną ponowną nominacją. Jeżeli w ciągu jednego miesiąca od dnia powiadomienia, którykolwiek z przewoźników uczestniczących wniesie zastrzeżenia do zdolności kontrolera do wykonywania zadań wymaganych na podstawie niniejszego artykułu, w ciągu kolejnych dwóch miesięcy Komisja, po konsultacjach z kontrolerem, sprzedawcą systemu i każdą inną stroną zgłaszającą uzasadniony interes, zdecyduje czy kontroler ma zostać zmieniony.”

13) Artykuł 22 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 22

1. Niniejsze rozporządzenie jest bez uszczerbku dla ustawodawstwa krajowego dotyczącego bezpieczeństwa, porządku publicznego i ochrony danych.

2. Beneficjenci praw wynikających z art. 3 ust. 4, art. 4a, 6 i art. 21 lit. a) nie mogą zrzec się tych praw w drodze umowy lub w inny sposób."

14) Artykuł 23 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 23

1. Do dnia 31 grudnia 1997 r. Rada podejmie decyzję w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia na podstawie wniosku Komisji, który ma być przedłożony do dnia 31 marca 1997 r. wraz ze sprawozdaniem ze stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Rada dokona oceny stosowania art. 4a i art. 6 ust. 3 na podstawie sprawozdania, które ma być przedłożone przez Komisję, najpóźniej do końca 1994 r.”.

15. Załącznik zastępuje się Załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzydziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

2. Nowy art. 3 ust. 1 i art. 5 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 2299/89 nie stosuje się w okresie sześciu miesięcy od dnia określonego w ust. 1. Komisja może przedłużyć ten okres o kolejne 12 miesięcy w stosunku do tych KSR, które z obiektywnych przyczyn nie są zgodne z art. 3 ust. 1 i art. 5 ust. 2 lit b).

3. Obowiązek nałożony w pkt 9 lit. c) Załącznika dotyczący wyświetlania łączonych lotów w jednej linii dla jednego odcinka trasy będzie stosowany od dnia 1 stycznia 1995 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 29 października 1993 r.

W imieniu Rady

R. URBAIN

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Kryteria ustalania głównego wykazu dla lotów oferujących niewiązane produkty transportu lotniczego

1. Kolejność na głównym wykazie lotów na żądany dzień lub dni ustalana jest w następujący sposób, o ile konsument nie zażąda innej kolejności dla wybranej transakcji:
 - i) wszystkie loty bezpośrednie, bez międzylądowania, między danymi parami miast,
 - ii) inne loty bezpośrednie, w których nie następuje zmiana statku powietrznego, między danymi parami miast,
 - iii) loty łączone.
 2. Konsument otrzymuje możliwość przynajmniej wglądu na żądanie w główny wykaz, uporządkowany według czasów odlotów lub przylotów i/lub czasów trwania podróży. Jeśli konsument nie żąda inaczej, główny wykaz porządkowany jest według czasów odlotów dla grupy i) oraz czasów trwania podróży dla grup ii) i iii).
 3. W przypadku gdy sprzedawca systemu zdecyduje o wyświetlaniu informacji o przelotach między parami miast w odniesieniu do rozkładów lub taryf przewoźników nieuczestniczących, ale niekoniecznie wszystkich takich przewoźników, informacje takie podawane są w sposób ścisły, nie mogą wprowadzać konsumenta w błąd ani dyskryminować żadnego z przewoźników.
 4. Jeżeli zgodnie z najlepszą wiedzą sprzedawcy systemu informacje o ilości bezpośrednich rejsowych połączeń lotniczych oraz tożsamości danych przewoźników lotniczych nie są wyczerpujące, na odpowiednim ekranie umieszczona jest wyraźna uwaga.
 5. Loty inne niż dokonywane w ramach rejsowych połączeń lotniczych są wyraźnie oznaczone.
 6. Loty, których trasa obejmuje międzylądowania są wyraźnie oznaczone.
 7. W przypadku gdy loty wykonywane są przez innego przewoźnika lotniczego niż określa to użyty kod, faktyczny przewoźnik zostaje wyraźnie wskazany. Wymóg ten odnosi się do wszystkich przypadków, z wyjątkiem krótkoterminowych porozumień *ad hoc*.
 8. Sprzedawca systemu nie wykorzystuje przestrzeni głównego wykazu w sposób nadmiernie eksponujący jeden wybrany sposób podróżowania ani nie wyświetla podróży mało prawdopodobnych.
 9. Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ust. 10, stosuje się następujące zasady:
 - a) w przypadku połączeń bezpośrednich w głównym wykazie żaden lot nie jest wyświetlany więcej niż jeden raz;
 - b) w przypadku połączeń międzystrefowych, w których następuje zmiana statków powietrznych, w głównym wykazie żadna kombinacja lotów nie jest wyświetlana więcej niż jeden raz;
 - c) loty, w których następuje zmiana statków powietrznych są traktowane i wyświetlane jako loty łączone, przy użyciu jednej linijki dla jednego statku powietrznego.
- Niemniej jednak, w przypadku lotów wykonywanych przez tego samego przewoźnika lotniczego z tym samym numerem lotu konieczna jest tylko jedna rezerwacja, o ile przewoźnik lotniczy wymaga tylko jednego kuponu.
10. 1. W przypadku gdy przewoźnicy uczestniczący tworzą spółkę wspólnego przedsięwzięcia lub są związani innymi ustaleniami umownymi, które wymagają przyjęcia przez co najmniej dwóch z nich oddzielnej odpowiedzialności za ofertę i sprzedaż produktów przewozu lotniczego dotyczących lotu lub kombinacji lotów, określenia „lot” (w przypadku połączeń bezpośrednich) oraz „kombinacja lotów” (w przypadku połączeń międzystrefowych) użyte w ust. 9 zezwalają każdemu z zainteresowanych przewoźników — najwyżej dwóm — na oddzielne wyświetlanie ekranu przy użyciu indywidualnego kodu przewoźnika.
 2. W przypadku więcej niż dwóch przewoźników, wyznaczenie dwóch przewoźników, uprawnionych do korzystania z wyjątku przewidzianego w pkt 1, należy do przewoźnika faktycznie wykonującego lot.
11. Tam, gdzie ma to zastosowanie, główny wykaz obejmuje loty łączone w rejsowych połączeniach, które wykonywane są przez przewoźników uczestniczących, zaś konstruowane są przy użyciu minimalnej ilości dziewięciu punktów połączeniowych. Sprzedawca systemu przyjmuje żądanie przewoźnika uczestniczącego włączenia połączenia pośredniego, o ile trasa nie przekracza 130 % odległości po dużym okręgu między dwoma portami lotniczymi lub z wyjątkiem przypadków, gdy doprowadziłoby to do wykluczenia połączeń o krótszym czasie podróży. Nie należy korzystać z punktów połączeniowych na trasach przekraczających 130 % odległości.