



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 15.11.2007
COM(2007) 709 final

2007/0243 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare

(prezentată de Comisie)

{SEC(2007)1496}
{SEC(2007)1497}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Codul de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (SIR) a fost instituit în 1989 prin Regulamentul 2299/89, când marea majoritate a rezervărilor de bilete de avion se făcea prin SIR-uri, iar majoritatea SIR-urilor erau deținute sau controlate de companii aeriene. Evoluțiile majore de pe piață, cum sunt apariția canalelor alternative de rezervare, au făcut ca acest cod de conduită să fie din ce în ce mai neadecvat condițiilor pieței: de fapt, acesta obstrucționează concurența, contribuind astfel la costuri de distribuție mai mari decât este necesar.

Propunerea are drept scop simplificarea codului de conduită și întărirea concurenței între furnizorii de SIR-uri, menținând măsurile de salvagardare de bază împotriva eventualelor abuzuri de poziție dominantă, în special în cazul legăturilor strânse între SIR-uri și companiile aeriene, asigurând furnizarea unor informații neutre consumatorilor.

- **Context general**

Sistemele informatizate de rezervare (SIR) oferă consumatorilor informații imediate referitoare la serviciile de transport aerian și costul acestora. Astfel, agențiile de voiaj pot confirma imediat rezervările în numele consumatorului, fie în mod tradițional, fie online.

Codul de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (denumit în continuare „codul de conduită”) a fost instituit prima oară în 1989 prin adoptarea Regulamentului 2299/89. La acel moment, marea majoritate a rezervărilor de bilete de avion se făcea prin intermediul SIR-urilor. Consumatorii de transport aerian se puteau baza, practic, pe un singur canal de informare și distribuție, și anume cel format din SIR și agențiile de voiaj. De asemenea, majoritatea SIR-urilor erau deținute sau controlate de companii aeriene. Această situație a generat riscuri majore de abuz de poziție dominantă pentru care nu erau suficiente normele generale privind concurența și care necesitau norme specifice *ad-hoc* sub forma unui cod de conduită. Codul de conduită a fost instituit cu scopul de a îmbunătăți transparența și de a preveni comportamentul discriminatoriu al furnizorilor de sisteme și al companiilor aeriene, în special al transportatorilor asociați ai SIR-urilor. Pe de-o parte, s-a solicitat furnizorilor de sisteme să trateze în mod imparțial transportatorii și agențiile de voiaj și, pe de altă parte, s-a solicitat transportatorilor asociați ai unui SIR să nu favorizeze un anumit sistem în raport cu altele.

Codul de conduită s-a dovedit a fi un instrument de succes în prevenirea abuzurilor de poziție dominantă pe piață, dar are și consecințe nedorite, deoarece devine din ce în ce mai neadecvat în contextul evoluției condițiilor pieței. În primul rând, multe companii aeriene au renunțat la a mai deține SIR-uri. Trei din cele patru SIR-uri nu mai sunt deținute în prezent de nicio companie aeriană, în timp ce trei companii aeriene dețin o participație minoritară în cel de-al patrulea SIR. În al doilea rând, datorită dezvoltării canalelor de distribuție alternative, cum sunt site-urile web ale

companiilor aeriene sau centrele lor de apel, consumatorii au în prezent acces la o multitudine de canale de informare și rezervare pentru serviciile de transport aerian. În UE, aproximativ 40% din biletele de avion se rezervă prin intermediul canalelor alternative, iar 60% prin agenții de voiaj și SIR-uri.

Cerințele de nediscriminare ale codului împiedică concurența de preț și inovația, deoarece restrâng libertatea companiilor aeriene și a furnizorilor de SIR-uri de a negocia taxele de rezervare și informațiile privind tarifele oferite prin intermediul SIR-urilor. Prin urmare, lipsa concurenței menține taxele de rezervare la un nivel mai înalt decât ar fi necesar. Astfel, companiile aeriene au tendința de a distribui din ce în ce mai multe bilete prin intermediul canalelor alternative, cum sunt propriile lor site-uri web, care sunt mai puțin costisitoare și mai flexibile din punct de vedere tehnic.

De asemenea, deoarece piețele SIR din alte zone ale lumii au fost dereglementate, este necesar să se asigure că furnizorii de SIR și companiile aeriene din interiorul și din afara UE concurează în condiții echitabile.

Consultarea publică a arătat faptul că părțile interesate agreează ideea revizuirii codului de conduită pentru a-l adapta la condițiile actuale, dar și menținerea prevederilor-cheie care asigură furnizarea de informații neutre consumatorilor și a măsurilor de salvagardare față de eventualele abuzuri în contextul unor legături strânse între companiile aeriene și furnizorii de SIR.

- **Dispozițiile în vigoare în domeniul propunerii**

Regulamentul 2299/89, astfel cum a fost modificat prin Regulamentele 3089/93 și 323/99, se înlocuiește cu prezenta propunere.

- **Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Nu este cazul.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI STUDIUL DE IMPACT

- **Consultarea părților interesate**

Metode de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

Elaborarea prezentei propuneri a fost precedată de o consultare publică care a vizat să colecteze cât mai multe comentarii și sugestii din partea persoanelor și organismelor interesate. Acest demers s-a făcut cu respectarea standardelor minime privind consultarea părților interesate, astfel cum sunt acestea definite în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002)704 final].

În perioada 23 februarie-27 aprilie 2007, s-a desfășurat o consultare deschisă prin internet. Comisia a primit 48 de contribuții care pot fi împărțite în următoarele grupuri:

– Transportatori aerieni și organisme reprezentative: 18

- Furnizori de SIR și furnizori de servicii IT: 5
- Consumatori/pasageri și organisme reprezentative: 9
- Agenții de voiaj și organisme reprezentative: 10
- Sectorul de transport feroviar: 1
- Altele: 5

La 2 mai 2007, părțile interesate și organizațiile acestora au fost invitate la o reuniune la Bruxelles pentru o scurtă prezentare generală a contribuțiilor lor.

Rezumatul răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

Consultarea a arătat faptul că doar câteva părți interesate – companii aeriene și furnizori de SIR - sunt în favoarea abolirii complete a codului de conduită. Majoritatea preferă menținerea codului de conduită, dar susțin o revizuire a acestuia pentru a-l adapta la evoluțiile pieței, prin acordarea unei mai mari libertăți companiilor aeriene și furnizorilor de SIR în ceea ce privește negocierea taxelor de rezervare și informațiile privind tarifele oferite.

Agențiile de voiaj și-au exprimat îngrijorarea în legătură cu o mai mare libertate de stabilire a prețurilor și se declară în favoarea modificării regulamentului pentru a asigura accesul gratuit la informațiile integrale privind tarifele practicate de companiile aeriene.

Organizațiile consumatorilor atrag atenția asupra faptului că revizuirea trebuie făcută atent pentru a garanta furnizarea de informații neutre și complete consumatorilor.

Majoritatea părților interesate s-au exprimat în mod clar pentru menținerea actualelor reglementări aplicabile transportatorilor asociați ai SIR-urilor, și anume participarea obligatorie a transportatorilor asociați ai SIR-urilor (articolul 4a din cod) și interzicerea asocierii utilizării unui anumit SIR cu măsuri disuasive sau de stimulare (articolul 8).

O prezentare mai detaliată a opiniilor părților interesate și a modului în care acestea au fost luate în considerare este inclusă în studiul de impact anexat prezentei propuneri.

Rezultatele consultării publice prin internet sunt disponibile la adresa

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_04_27_en.htm.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

Nu a fost necesară consultarea unor experți externi.

• **Studiu de impact**

În cadrul acestui studiu de impact, au fost comparate două opțiuni de revizuire – dereglementarea parțială și totală – cu menținerea situației actuale (status quo). Prima

opțiune - dereglementarea parțială – a fost divizată, la rândul său, în trei sub-opțiuni care diferă din punctul de vedere al măsurilor de salvagardare în cazul legăturilor strânse între companiile aeriene și SIR-uri. Toate opțiunile au drept scop întărirea concurenței pe piața SIR:

- Opțiunea 0: status quo
- Opțiunea 1: dereglementare parțială
 - Opțiunea 1a: dereglementare parțială cu disocierea controlului companiilor aeriene și al SIR;
 - Opțiunea 1b: dereglementare parțială cu reglementări specifice pentru transportatorii asociați;
 - Opțiunea 1c: dereglementare parțială fără reglementări specifice pentru transportatorii asociați;
- Opțiunea 2: dereglementare totală (abolirea codului de conduită).

Status quo-ul (opțiunea 0) a fost respins deoarece restricțiile din actualul regulament privind stabilirea prețurilor și libertatea de negociere au efecte negative din ce în ce mai pronunțate, în special în ceea ce privește nivelul ridicat al costurilor de distribuție.

Dereglementarea totală (opțiunea 2) a fost respinsă având în vedere situația actuală a pieței. Mulți clienți corporativi sunt în mare măsură dependenți de canalele de distribuție unice constituite din agențiile de voiaj și SIR-uri. Același lucru este valabil și pentru călătorii din statele membre cu un nivel redus de acces la internet: mai puțin de jumătate din populația Europei are acces la internet – care reprezintă canalul alternativ de distribuție cel mai important.

În aceste condiții, riscurile de abuz de poziție dominantă pe piață sunt mai mari decât în alte sectoare economice, iar normele generale de concurență nu sunt suficiente, în special în cazul legăturilor strânse între companiile aeriene și SIR-uri. De asemenea, anumite comportamente de piață ale SIR-urilor (de exemplu, afișajul favorizant) pot afecta negativ consumatorii, chiar dacă nu sunt rezultatul unui abuz de poziție dominantă.

Studiul de impact arată că opțiunea 1b oferă soluția cea mai avantajoasă în termeni de stimulare a concurenței, asigurări împotriva abuzului de poziție dominantă pe piață, furnizare de informații neutre și complete în condiții de transparență destinate consumatorilor și promovarea transportului feroviar în cadrul afișajelor SIR.

Comisia a derulat un studiu de impact inclus în programul de lucru și disponibil la adresa

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

3. ELEMENTE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Rezumatul acțiunii propuse**

Prezenta propunere va înlocui Regulamentul 2299/89, astfel cum a fost modificat prin Regulamentele 3089/93 și 323/99.

- **Temei juridic**

Articolele 71 și 80 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene.

- **Principiul subsidiarității**

Propunerea intră în sfera competenței exclusive a Comunității. Prin urmare, principiul subsidiarității nu se aplică.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea se conformează principiului proporționalității din următorul motiv/următoarele motive.

Regulamentul 2299/89 conferă competențe exclusive Comisiei. Având în vedere caracterul internațional al operațiunilor SIR și dificultatea de a supraveghea aceste activități la nivel național, revizuirea și simplificarea propusă a regulamentului menține sfera de competență la nivelul UE.

Revizuirea și simplificarea propusă a regulamentului nu afectează în vreun fel autoritățile naționale, regionale și locale, reducând obligațiile administrative deja limitate ale agenților economici.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrumente propuse: regulament.

Alte mijloace nu ar fi adecvate din următorul motiv/următoarele motive.

Un regulament este cel mai adecvat din următorul/următoarele considerent(e):

- propunerea se referă la revizuirea unui regulament existent;
- regulamentul se referă la o activitate economică cu caracter internațional care ar fi dificil de reglementat la nivel național.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului comunitar.

5. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

• **Simplificare**

Propunerea prevede o simplificare a legislației.

Codul de conduită revizuit pentru SIR a fost elaborat și structurat într-o formă ușor comprehensibilă. Au fost eliminate din Regulamentul 2299/89 prevederile superflue, în special cele care constituie un obstacol pentru o mai mare eficiență pe piață.

Propunerea se înscrie în programul permanent al Comisiei de actualizare și simplificare a acquis-ului comunitar, precum și în programul de lucru și legislativ al Comisiei cu numărul de referință 2002/TREN/29.

• **Abrogarea legislației existente**

Adoptarea propunerii conduce la abrogarea legislației existente.

• **Clauza de reexaminare/revizuire/caducitate**

Propunerea include o clauză de reexaminare.

• **Spațiul Economic European**

Actul propus prezintă un interes pentru Spațiul Economic European și, prin urmare, trebuie extins la acesta.

• **Explicarea detaliată a propunerii**

Dereglementarea parțială a pieței SIR

Propunerea modifică codul de conduită pentru SIR pentru a-l adapta la contextul actual al pieței – în special dezvoltarea canalelor alternative de distribuție – și întărirea concurenței între furnizorii de SIR-uri. Prin oferirea unei mai mari flexibilități SIR-urilor și companiilor aeriene, propunerea permite SIR să concureze mult mai eficient cu canalele de distribuție alternative, atât în ceea ce privește prețul, cât și serviciile oferite.

Simplificarea codului are drept efect, în principal, creșterea libertății de negociere a participanților de pe piață. Companiile aeriene și furnizorii de SIR vor fi liberi să negocieze taxele de rezervare percepute de SIR-uri și informațiile privind tarifele ale companiilor aeriene. Vor fi eliminate restricțiile actualului cod de conduită referitoare la informațiile privind tarifele, accesul la sistemele de distribuție și taxele de rezervare (cu excepția măsurilor de salvagardare menționate în continuare).

Măsuri de salvagardare

Propunerea menține o serie de măsuri de salvagardare împotriva abuzurilor de poziție dominantă, în special în cazul legăturilor strânse între SIR-uri și furnizorii de servicii de transport. Aceste măsuri reflectă opinia exprimată de multe părți interesate și confirmată de studiul de impact, și anume faptul că în contextul actual al pieței, astfel

de legături strânse prezintă încă riscuri de poziție dominantă care impun adoptarea anumitor norme specifice, pe lângă normele generale privind concurența.

Codul de conduită simplificat menține următoarele prevederi pentru prevenirea abuzurilor de poziție dominantă și pentru a asigura furnizarea unor informații neutre consumatorilor:

- Măsuri de salvagardare pentru a proteja consultanța imparțială a agențiilor de voiaj (articolul 6), cum este, de exemplu, interdicția aplicată furnizorilor de sisteme de a impune condiții de exclusivitate contractelor cu agențiile de voiaj. Propunerea adaugă interdicția aplicată furnizorilor de sisteme de a revela identitatea agențiilor de voiaj pe suporturile magnetice conținând informații comerciale (Marketing Information Data Tapes – MIDT). Această prevedere împiedică companiile aeriene să utilizeze informațiile pentru a face presiuni asupra agențiilor de voiaj în vederea limitării rezervărilor la companiile aeriene concurente.
- Obligația furnizorilor de sisteme de a disocia în mod clar sistemele SIR de orice sistem de rezervare intern al unei companii aeriene (articolul 4.2), pentru a evita accesul privilegiat al unui transportator asociat la sistemul SIR.
- Interdicția aplicată furnizorilor de sisteme de a rezerva orice facilități de distribuție transportatorilor lor asociați (articolul 4.1), pentru a evita avantajele concurențiale ale acestora asupra altor transportatori participanți.
- Obligația furnizorilor de sisteme de a furniza afișaje neutre și nediscriminatorii (articolul 5), pentru a asigura informații neutre consumatorilor și pentru a evita orice afișaj favorizant al unor anumite companii aeriene.
- Obligația furnizorilor de sisteme de a furniza suporturi magnetice conținând informații comerciale (MIDT) în mod imparțial (articolul 7).
- Obligația transportatorilor asociați de a oferi și altor SIR-uri decât cel propriu aceleași informații privind serviciile sale de transport sau de a accepta rezervările unui alt SIR decât cel propriu (articolul 10.1), pentru a evita obstrucționarea concurenței de către transportatorii asociați.
- Interdicția aplicată transportatorilor asociați de a lega utilizarea unui anumit SIR cu măsuri disuasive sau de stimulare (articolul 10.3), pentru a evita preferința sistematică pentru propriul SIR.
- Măsuri de salvagardare care să permită Comisiei să ia măsuri pentru a asigura tratamentul egal al companiilor aeriene din UE în cazul sistemelor SIR din țările terțe (articolul 8).
- Prevederi pentru protecția datelor personale care specifică și aduc completări dispozițiilor Directivei 95/46/CE din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește protecția datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (articolul 11).

Serviciile feroviare

Codul de conduită se aplică, de asemenea, serviciilor feroviare integrate într-un SIR de transport aerian (nu se aplică sistemelor exclusiv feroviare). Codul garantează tratamentul nediscriminatoriu al serviciilor feroviare în cadrul SIR. Totuși, actualele prevederi referitoare la politica de preț nediscriminatorie a dus la o discriminare de facto a serviciilor feroviare, deoarece se aplică aceleași taxe de rezervare, deși valoarea medie a biletelor este mai mică. Prin prevederea libertății de stabilire a prețurilor în ceea ce privește taxele de rezervare, propunerea permite companiilor feroviare să negocieze taxele de rezervare adecvate valorii biletelor, stimulând astfel și companiile feroviare să își ofere serviciile prin sistemele SIR. Dispozițiile privind transportatorii asociați și neutralitatea afișajului se aplică, de asemenea, serviciilor feroviare.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 și articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

având în vedere avizul Controlorului European pentru Protecția Datelor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat³,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 din 24 iulie 1989 privind un cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare⁴ a reprezentat o contribuție majoră la asigurarea unor condiții echitabile și imparțiale pentru transportatorii aerieni în sistemele informatizate de rezervare (denumite în continuare „SIR”), protejând astfel interesele consumatorilor.
- (2) O mare parte a rezervărilor de bilete de avion se efectuează încă prin sistemele informatizate de rezervare.
- (3) Evoluțiile tehnologice și cele ale pieței permit o simplificare substanțială a cadrului legislativ, oferind o mai mare flexibilitate furnizorilor de SIR și transportatorilor aeriene de a negocia taxele de rezervare și informațiile privind tarifele. Aceasta le va permite să se adapteze de o manieră flexibilă nevoilor și solicitărilor agenților de voiaj și consumatorilor, precum și să distribuie mult mai eficient produsele lor de transport.

¹ JO C

² JO C

³ JO C

⁴ JO L 220, 29.7.1989, p.1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CEE) nr. 3089/93 (JO L 278 11.11.1993, p.1) și Regulamentul (CE) nr. 323/1999 (JO L 40, 13.2.1999, p.1).

- (4) În contextul actual al pieței, este totuși necesar să se mențină anumite dispoziții privind sistemele SIR, în măsura în care acestea conțin produse de transport, pentru a preveni abuzurile de poziție dominantă și pentru a asigura furnizarea unor informații neutre consumatorilor.
- (5) Refuzul transportatorilor asociați de a furniza aceleași informații privind orarul de zbor, taxele și disponibilitatea locurilor și altor sisteme decât cel propriu și de a accepta rezervările efectuate prin aceste sisteme poate denatura semnificativ concurența între sistemele informatizate de rezervare.
- (6) Furnizorii de sisteme trebuie să disocieze clar sistemele SIR de orice sistem de rezervare intern al unei companii aeriene și trebuie să se abțină să acorde facilități de distribuție transportatorilor lor asociați pentru a evita accesul privilegiat al acestora la sistemul SIR.
- (7) Pentru a respecta interesele consumatorilor SIR, trebuie ca acestora să li se ofere un afișaj inițial imparțial și să se asigure că informațiile referitoare la toți transportatorii participanți sunt accesibile în mod egal pentru a nu favoriza un anumit transportator.
- (8) Furnizorii de sisteme trebuie să garanteze accesul nediscriminatoriu la datele comerciale ale SIR tuturor transportatorilor participanți, iar furnizorii de servicii de transport nu trebuie să poată utiliza aceste informații pentru a influența în mod incorect alegerea agenției de voiaj.
- (9) Trebuie să se faciliteze furnizarea informațiilor privind serviciile feroviare și aeriene-feroviare în prezentările SIR-urilor.
- (10) Transportatorii aerieni din comunitate și cei din țări terțe trebuie să beneficieze de un tratament egal în ceea ce privește serviciile SIR.
- (11) Pentru a asigura aplicarea corectă a prezentului regulament, Comisia trebuie să dispună de competențe adecvate, inclusiv posibilitatea de a investiga neregulile, fie din proprie inițiativă, fie pe baza unei reclamații, pentru a solicita întreprinderilor respective să înceteze neregulile și pentru a impune sancțiuni.
- (12) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării articolelor 81 și 82 din tratat.
- (13) Protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal este reglementată prin Directiva 95/46/CE din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date⁵. Dispozițiile prezentului regulament aduc precizări și completări Directivei 95/46CE în ceea ce privește activitățile unui SIR.
- (14) Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 trebuie abrogat,

⁵ JO L 281, 23.11.1995, p.31.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Secțiunea 1

Dispoziții introductive

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică sistemelor informatizate de rezervare (denumite în continuare „SIR”) în măsura în care cuprind produse de transport aerian, când sunt oferite spre utilizare sau sunt utilizate pe teritoriul Comunității.

Prezentul regulament se aplică, de asemenea, produselor de transport feroviar care sunt incluse, împreună cu produsele de transport aerian, în afișajul principal al unui SIR.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „produs de transport” înseamnă transportul unui pasager între două aeroporturi sau gări feroviare;
- (b) „serviciu aerian regulat” înseamnă o serie de zboruri în care fiecare prezintă ansamblul următoarelor caracteristici:
 - (i) pentru fiecare zbor, sunt puse la dispoziție locuri și/sau capacitatea de a transporta mărfuri și/sau corespondență, care pot fi achiziționate în mod individual de publicul larg (fie direct de la transportatorul aerian, fie de la agenții săi autorizați);
 - (ii) serviciul este exploatat în așa fel încât să deservească traficul dintre aceleași două sau mai multe aeroporturi:
 - conform unui orar publicat; sau
 - cu o regularitate sau frecvență de așa natură încât să constituie o serie sistematică evidentă.
- (c) „tarife” înseamnă prețurile pe care pasagerii trebuie să le achite transportatorilor aerieni, operatorilor de transport feroviar, agenților acestora sau altor furnizori de bilete pentru transportul propriu prin intermediul serviciilor aeriene, precum și

condițiile de aplicare a acestor prețuri, inclusiv remunerația și condițiile oferite agenților și altor servicii auxiliare;

- (d) „sistem informatizat de rezervare” înseamnă un sistem informatizat care conține informații despre, *inter alia*, orarele de zbor, locurile disponibile, tarifele și serviciile conexe ale mai multor transportatori aerieni, cu sau fără mijloace care permit efectuarea rezervărilor sau emiterea de bilete, în măsura în care aceste servicii sunt puse parțial sau integral la dispoziția abonaților;
- (e) „mijloace de distribuție” înseamnă mijloacele oferite de furnizorul unui sistem în scopul comunicării informațiilor privind orarele, locurile disponibile, tarifele și serviciile conexe ale transportatorilor aerieni și ale operatorilor de transport feroviar, precum și pentru efectuarea rezervărilor și/sau emiterea biletelor și pentru orice alte servicii conexe;
- (f) „furnizor de sistem” înseamnă acea entitate și filialele sale care este/sunt responsabilă(e) cu exploatarea și comercializarea unui SIR;
- (g) „transportator asociat” înseamnă orice transportator aerian sau operator de transport feroviar care, direct sau indirect, singur sau în asociere cu alții, deține sau controlează efectiv un furnizor de sistem, precum și orice transportator aerian sau operator de transport feroviar al cărui proprietar este sau asupra căruia exercită un control efectiv;
- (h) „control efectiv” înseamnă o relație constituită prin drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, separat sau în asociere și având în vedere circumstanțele de drept sau de fapt implicate, conferă posibilitatea exercitării, direct sau indirect, a unei influențe decizionale asupra unei întreprinderi, în special prin:
 - (i) dreptul de a utiliza toate sau o parte din activele unei întreprinderi;
 - (ii) drepturile sau contractele care conferă o influență decizională asupra componentei, votării sau deciziilor organelor unei întreprinderi sau conferă în alt mod o influență decisivă asupra conducerii afacerilor întreprinderii;
- (i) „transportator participant” înseamnă un transportator aerian sau un operator de transport feroviar care deține un contract cu un furnizor de sistem pentru distribuția produselor de transport aerian prin intermediul unui SIR;
- (j) „abonat” înseamnă acea persoană, alta decât un consumator, sau acea întreprindere, alta decât un transportator participant, care folosește un SIR în temeiul unui contract sau a unui alt acord financiar cu un furnizor de sistem. Se consideră că există un „acord financiar” atunci când se efectuează o plată specifică pentru serviciile furnizorului de sistem sau atunci când se achiziționează un produs de transport;
- (k) „afișaj principal” înseamnă un afișaj neutru și complet al informațiilor privind serviciile de transport între perechi de orașe, pe o perioadă determinată de timp;
- (l) „bilet” înseamnă un document valabil care dă dreptul la transport sau un echivalent al acestuia într-un alt format decât cel de hârtie, eliberat sau autorizat de transportatorul aerian, operatorul de transport feroviar sau un agent autorizat.

Secțiunea 2

Norme de conduită pentru furnizorii de sisteme

Articolul 3

Relația cu furnizorii de servicii de transport

1. Un furnizor de sistem:

- (a) nu impune condiții nerezonabile privind execuția vreunui contract încheiat cu un transportator participant sau nu cere să fie acceptate condiții suplimentare care, prin caracterul lor sau conform uzanței comerciale, nu au nici o legătură cu participarea la SIR-ul său;
- (b) nu condiționează participarea unui transportator participant la propriul SIR de neparticiparea acestuia la un alt sistem în același timp.

2. Un furnizor de sistem încarcă și procesează informațiile furnizate de transportatorii participanți cu aceeași atenție și promptitudine, sub rezerva constrângerilor impuse numai de metodele de încărcare alese de fiecare transportator participant în parte.

Articolul 4

Mijloace de distribuție

1. Un furnizor de sistem nu rezervă proceduri speciale de încărcare și/sau procesare a datelor sau orice alt mijloc de distribuție - sau orice îmbunătățiri aduse acestora - unuia sau mai multora dintre transportatorii săi asociați.

2. Un furnizor de sistem se asigură că mijloacele sale de distribuție sunt separate, cel puțin prin intermediul programelor informatice și de manieră clară și verificabilă, de inventarul privat al oricărui transportator, precum și de mijloacele de gestiune și de comercializare ale acestora.

Articolul 5

Afișaj

1. Un furnizor de sistem oferă un afișaj principal sau afișaje principale pentru fiecare tranzacție efectuată prin intermediul SIR-ului său și introduce datele furnizate de transportatorii participanți integral și de o manieră neutră, în mod nediscriminatoriu și imparțial. Criteriile folosite pentru ordonarea zborurilor nu se bazează pe nici un factor legat, direct sau indirect, de identitatea transportatorului și se aplică în mod nediscriminatoriu

tuturor transportatorilor participanți. Afișajul sau afișajele principal(e) trebuie să respecte normele din anexa I.

2. În ceea ce privește informațiile furnizate de un SIR, abonatul utilizează un afișaj neutru în conformitate cu alineatul (1), cu excepția cazului în care este necesar un alt afișaj pentru a da curs preferințelor unui consumator.

3. Prezentul articol nu se aplică unui SIR folosit de un transportator aerian, un operator de transport feroviar sau un grup de transportatori aerieni sau operatori de transport feroviar, la sediul său/lor și ghișeele de vânzare identificate ca atare.

Articolul 6

Relațiile cu abonații

1. Un furnizor de sistem nu impune condiții nerezonabile privind execuția vreunui contract încheiat cu un abonat, cum ar fi interdicția de a se abona la sau a utiliza un alt sistem, solicitând acceptarea unor condiții suplimentare care nu au nici o legătură cu abonarea la SIR-ul său, sau impunerea unei obligații de a accepta o ofertă de echipament tehnic sau programe informatice.

2. În cazul în care abonatul este o întreprindere autonomă cu mai puțin de 50 de angajați și a cărei cifră de afaceri anuală și/sau bilanț anual nu depășește 10 milioane de euro, aceasta poate rezilia contractul cu furnizorul de sistem, cu un aviz de maximum 3 luni, cel mai târziu la sfârșitul primului an. Într-o asemenea situație, furnizorul de sistem nu este îndreptățit să recupereze mai mult decât costurile direct legate de rezilierea contractului.

Articolul 7

Suporturi magnetice care conțin date comerciale (MIDT)

Orice date comerciale, date referitoare la rezervări și vânzări pot fi făcute publice de furnizorii de sisteme cu condiția ca:

- (a) aceste date să fie oferite cu egală promptitudine și în mod nediscriminatoriu tuturor transportatorilor participanți, inclusiv transportatorilor asociați. Datele pot și, la cerere, trebuie să includă toți transportatorii participanți și/sau abonații;
- (b) în cazul în care datele sunt rezultatul utilizării mijloacelor de distribuție ale unui SIR de către un abonat cu sediul pe teritoriul Uniunii Europene, acestea nu trebuie să includă identificarea directă sau indirectă a respectivului abonat.

Articolul 8

Tratamentul echivalent în țări terțe

Fără a aduce atingere acordurilor internaționale încheiate de Comunitate sau de statele membre, în cazul în care tratamentul de care beneficiază un transportator aerian comunitar din partea unui furnizor de sistem care operează într-o țară terță nu este echivalent cu tratamentul de care beneficiază transportatorii participanți din țara terță în privința oricărui aspect prevăzut de prezentul regulament, Comisia poate solicita tuturor furnizorilor de sisteme din Comunitate să aplice transportatorilor aerieni din acea țară terță același tratament de care beneficiază transportatorii aerieni comunitari în țara terță respectivă.

Secțiunea 3

Norme de conduită pentru furnizorii de servicii de transport

Articolul 9

Date furnizate de transportatorii participanți

Transportatorii participanți, precum și intermediarii care manevrează aceste date, se asigură că datele pe care le furnizează unui SIR sunt exacte și că permit furnizorului de sistem să se conformeze dispozițiilor din anexa I.

Articolul 10

Norme specifice pentru transportatorii asociați

1. Un transportator asociat nu poate discrimina un SIR concurent prin refuzul de a-i furniza acestuia, la cerere și cu aceeași promptitudine, aceleași informații privind orarele, tarifele și locurile disponibile ale propriilor sale servicii de transport, pe care le furnizează și propriului său SIR sau prin distribuirea produselor sale de transport prin intermediul unui alt SIR, și nici prin refuzul de a accepta sau de a confirma cu aceeași promptitudine o rezervare făcută printr-un SIR concurent pentru orice produs de transport care este distribuit prin propriul său SIR. Transportatorul asociat este obligat să accepte și să confirme numai acele rezervări care sunt conforme cu tarifele și condițiile sale.

2. Transportatorul asociat nu este obligat să accepte orice cost generat de aceasta, cu excepția costurilor de reproducere a datelor care urmează să fie furnizate și a costurilor pentru rezervările acceptate. Taxa de rezervare plătită unui SIR pentru o rezervare acceptată făcută în conformitate cu articolul 1 nu poate depăși taxa încasată de același SIR sau de SIR-urile sale de la alți transportatori participanți pentru o tranzacție echivalentă.

3. Un transportator asociat nu leagă, direct sau indirect, utilizarea unui anumit SIR de către un abonat cu primirea unui comision sau cu alte măsuri stimulative sau disuasive pentru vânzarea produselor sale de transport.

4. Un transportator asociat nu pretinde, direct sau indirect, utilizarea unui anumit SIR de către un abonat pentru vânzarea sau emiterea de bilete pentru orice produse de transport furnizate direct sau indirect de el însuși.

Secțiunea 4

Protecția datelor cu caracter personal

Articolul 11

1. Datele cu caracter personal sunt prelucrate în cadrul activităților unui SIR exclusiv în scopul efectuării rezervărilor sau emiterii biletelor pentru produsele de transport. În ceea ce privește prelucrarea acestor date, un SIR este considerat a fi responsabil cu tratarea datelor în conformitate cu articolul 2 litera (d) din Directiva 95/46/CE.

2. Datele personale sunt prelucrate doar în măsura în care prelucrarea este necesară pentru executarea unui contract la care persoana vizată este parte contractantă sau pentru executarea unor dispoziții precontractuale adoptate la cererea persoanei vizate.

3. În cazul în care este vorba de categorii speciale de date, menționate la articolul 8 din Directiva 95/46/CE, datele sunt prelucrate numai dacă persoana vizată și-a dat consimțământul explicit în acest scop.

4. Informațiile deținute de furnizorul de sistem, care se referă la rezervările individuale identificabile, sunt stocate pe un suport fizic în termen de șaptezeci și două de ore de la momentul ultimei formalități a rezervării individuale și sunt distruse după maximum trei ani. Accesul la aceste date este permis doar în caz de dispută privind modul de facturare.

5. Datele comerciale, datele referitoare la rezervări și vânzări prezentate de un SIR nu conțin niciun element de identificare directă sau indirectă a persoanelor fizice sau, după caz, a organizațiilor sau companiilor pe care le reprezintă.

6. Abonatul informează consumatorul cu privire la numele și adresa furnizorului de sistem, scopul prelucrării datelor, durata de păstrare a datelor cu caracter personal și mijloacele prin care își poate exercita drepturile de acces la aceste date.

7. O persoană are dreptul de a accesa gratuit datele personale, indiferent dacă acestea sunt stocate de SIR sau de abonat.

8. Drepturile recunoscute în cadrul prezentului articol aduc completări și adăugiri drepturilor persoanelor stabilite prin Directiva 95/46/CE și prin dispozițiile naționale adoptate în temeiul directivei.

9. Dispozițiile prezentului regulament aduc precizări și completări Directivei 95/46/CE în scopurile menționate la articolul 1. Cu excepția cazului în care se prevede altfel, se aplică definițiile din directiva respectivă. În cazul inaplicabilității dispozițiilor specifice din prezentul articol privind prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul activităților unui SIR, prezentul regulament nu va aduce atingere dispozițiilor directivei respective și nici dispozițiilor naționale adoptate de statele membre în temeiul acesteia.

Secțiunea 5

Încălcări ale regulamentului și sancțiuni

Articolul 12

Încălcări ale regulamentului

În cazul în care Comisia, în urma unei reclamații sau din oficiu, constată o încălcare a prezentului regulament, poate solicita printr-o decizie întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi în cauză să înceteze respectiva încălcare.

Articolul 13

Competențe de investigare

Pentru a-și îndeplini îndatoririle atribuite prin prezentul regulament, Comisia poate, printr-o simplă cerere sau printr-o decizie, să solicite întreprinderilor sau asociațiilor de întreprinderi să-i furnizeze toate informațiile necesare.

Articolul 14

Amenzi

1. Prin decizie, Comisia poate impune întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi plata unor amenzi care nu depășesc 10 % din totalul cifrei de afaceri din exercițiul financiar anterior, atunci când constată încălcarea prezentului regulament în mod deliberat sau din neglijență.

2. Prin decizie, Comisia poate impune întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi plata unor amenzi care nu depășesc 1 % din totalul cifrei de afaceri din exercițiul financiar anterior, atunci când, în mod deliberat sau din neglijență, acestea furnizează informații eronate sau incomplete sau nu furnizează în timp util informațiile, ca răspuns la o solicitare formulată ca decizie adoptată în temeiul articolului 13.

3. La stabilirea valorii amenzilor, se iau în considerare atât gravitatea, cât și durata încălcării.

4. Amenzile nu sunt de natură penală.

5. Curtea de Justiție are competență nelimitată în ceea ce privește acțiunile introduse împotriva deciziilor prin care Comisia stabilește o amendă. Aceasta poate anula, reduce sau majora amenda.

Articolul 15

Proceduri

1. Înaintea luării deciziilor în temeiul articolelor 12 și 14, Comisia transmite întreprinderilor sau asociațiilor întreprinderilor în cauză o comunicare conținând obiecțiile și le oferă posibilitatea de a-și prezenta observațiile în scris și, la cerere, în cadrul unei audieri.

2. Comisia nu face publice informațiile obținute în temeiul prezentului regulament care, prin natura lor, intră în categoria secretului profesional.

Orice persoană care transmite informații Comisiei în temeiul prezentului regulament trebuie să indice în mod clar elementele considerate confidențiale, cu justificările aferente, și să furnizeze o versiune separată neconfidențială în termenul stabilit de Comisie.

3. În cazul în care Comisia consideră că, pe baza informațiilor de care dispune, nu există suficiente motive pentru a da curs unei reclamații, aceasta informează reclamantul cu privire la motivele poziției sale și stabilește un termen limită pentru ca acesta să își prezinte observațiile în scris.

În cazul în care reclamantul își prezintă observațiile în termenul stabilit de Comisie și observațiile sale scrise nu au ca rezultat o modificare a evaluării inițiale a reclamației, Comisia respinge reclamația prin decizie. În situația în care reclamantul nu își prezintă observațiile în termenul stabilit de Comisie, se consideră că reclamația a fost retrasă.

În cazul în care Comisia transmite o comunicare conținând obiecțiile, aceasta furnizează reclamantului o copie a versiunii neconfidențiale și stabilește un termen limită în care reclamantul își poate prezenta observațiile în scris.

4. La cerere, Comisia permite accesul la dosar părților cărora le-a transmis o comunicare conținând obiecțiile și reclamantului. Accesul se acordă după notificarea comunicării conținând obiecțiile. Dreptul de acces la un dosar nu este extins la secretele de afaceri, alte informații confidențiale sau documentele interne ale Comisiei.

5. În cazul în care Comisia consideră că este necesar, aceasta poate audia și alte persoane fizice sau juridice.

Secțiunea 6

Dispoziții finale

Articolul 16

Abrogare

1. Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 se abrogă.
2. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

Articolul 17

Revizuire

În termen de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia va elabora un raport privind punerea în aplicare a prezentului regulament, care va evalua nevoia de a menține, modifica sau abroga prezentul regulament.

Articolul 18

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

Norme aplicabile afişajelor principale

1. În cazul în care tarifele figurează în cadrul afişajului principal şi/sau a ordonării în funcţie de tarife, acestea trebuie să includă toate taxele, redevenţele şi drepturile aplicabile şi obligatorii care trebuie achitate furnizorului de transport.
2. În ceea ce priveşte includerea în cadrul afişajului principal, nu trebuie să existe nicio discriminare între aeroporturile sau gările feroviare care deserveşc acelaşi oraş la constituirea şi selectarea produselor de transport între anumite perechi de oraşe.
3. Zborurile, altele decât serviciile aeriene regulate, trebuie să fie clar identificate. Un consumator are dreptul să beneficieze, la cerere, de un afişaj principal limitat la serviciile regulate sau la cele neperiodice.
4. Zborurile cu escale trebuie clar identificate.
5. În cazul în care zborurile sunt operate de un transportator aerian altul decât cel indicat prin codul de identificare a transportatorului, operatorul de transport care asigură efectiv zborul trebuie să fie clar identificat. Această cerinţă se aplică în toate cazurile, cu excepţia aranjamentelor *ad-hoc* pe termen scurt.
6. Informaţiile privind produsele combinate - şi anume combinaţiile prestabilite de produse de transport şi alte servicii nelegate de transport incluse în preţul iniţial – nu sunt incluse în afişajul principal.

ANEXA II

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Regulamentul 2299/89	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2	Articolul 2
Articolul 3 alineatele (1) și (2)	-
Articolul 3 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 3 alineatul (4)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 3a	Articolul 10 alineatele (1) și (2)
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 9
Articolul 4 alineatul (2)	-
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 4a alineatele (1) și (2)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4a alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 4a alineatul (4)	-
Articolul 5	Articolul 5
Articolul 6	Articolele 7 și 11
Articolul 7	Articolul 8
Articolul 8	Articolul 10 alineatele (3) și (4)
Articolul 9	Articolul 6
Articolul 9a	Articolul 5 alineatul (2) și articolul 11
Articolul 10	-
Articolul 11	Articolul 12
Articolul 12	Articolul 13
Articolul 13	Articolul 13
Articolul 14	Articolul 15 alineatul (2)

Articolul 15

Articolul 16

Articolul 17

Articolul 18

Articolul 19

Articolul 20

Articolul 21

Articolul 21a

Articolul 21b

Articolul 22

Articolul 23

Anexa I

Articolul 13

Articolul 14

-

-

Articolul 15 alineatele (1) și (5)

-

-

-

-

Articolul 11

Articolul 17

Anexa I