



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 15.11.2007
KOM(2007) 709 slutlig

2007/0243 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2007)1496}
{SEK(2007)1497}

MOTIVERING

1. BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Uppförandekoden för datoriserade bokningssystem fastställdes 1989 genom förordning 2299/89 i en tid då den övervägande majoriteten flygbokningar gjordes via datoriserade bokningssystem och de flesta bokningssystemen ägdes och kontrollerades av flygbolagen. Utvecklingen på marknaden har gått så snabbt, t.ex. genom uppkomsten av alternativa bokningskanaler, att uppförandekoden inte längre är anpassad till de villkor som råder på marknaden. Det har gått så långt att den har blivit till hinder för konkurrensen och därigenom bidrar den till att distributionskostnaderna blir högre än nödvändigt.

Syftet med detta förslag är att förenkla uppförandekoden betydligt och öka konkurrensen mellan leverantörerna av datoriserade bokningssystem, samtidigt som grundläggande skyddsåtgärder mot konkurrensbegränsningar bevaras, framför allt när det finns nära kopplingar mellan datoriserade bokningssystem och flygbolag, och neutral information till konsumenterna garanteras.

- **Allmän bakgrund**

Via datoriserade bokningssystem får kunderna omedelbart information om tillgången till lufttransporttjänster och om biljettpreiser. Systemen gör det möjligt för traditionella resebyråer och Internetresebyråer att omedelbart bekräfta bokningarna på konsumenternas vägnar.

Uppförandekoden för datoriserade bokningssystem fastställdes för första gången 1989 i och med antagandet av förordning 2299/89. Vid den tiden gjordes den övervägande majoriteten flygbokningar via datoriserade bokningssystem. Inför flygresor hade konsumenterna praktiskt taget endast tillgång till en enda informations- och distributionskanal, och det var den som de datoriserade bokningssystemen och resebyråerna tillhandahöll. Dessutom ägdes och kontrollerades de flesta av de datoriserade bokningssystemen av flygbolagen. Dessa förhållanden skapade tillsammans särskilda risker för konkurrensbegränsningar som inte kunde regleras med de allmänna konkurrensreglerna. Därför behövdes särskilda regler i form av en uppförandekod. Uppförandekoden fastställdes i syfte att förbättra insynen och förhindra diskriminerande beteende från såväl systemleverantörerna själva som flygbolagen, framför allt moderföretag till datoriserade bokningssystem. Å ena sidan krävdes det att systemleverantörerna behandlade alla lufttrafikföretag och resebyråer jämlikt, och å andra sidan fick inte moderföretag till ett datoriserat bokningssystem gynna det systemet i förhållande till övriga.

Uppförandekoden visade sig vara effektiv när det gäller att förhindra missbruk av inflytandet på marknaden, men den har oförutsedda konsekvenser genom att den blir allt sämre anpassad till de förändrade marknadsvillkoren. För det första äger många flygbolag nu inte längre de datoriserade bokningssystemen. Tre av de fyra datoriserade bokningssystemen ägs inte längre av flygbolag, medan tre flygbolag har minoritetsandelar i det fjärde. För det andra har konsumenterna numera tillgång till

en mängd informations- och bokningskanaler för lufttransporttjänster, och det tack vare utvecklingen av alternativa distributionskanaler, såsom flygbolagens webbplatser och deras teletjänstcentraler. Omkring 40 % av alla flygbiljetter i EU bokas via alternativa kanaler och omkring 60 % via resebyråer och datoriserade bokningssystem.

Uppförandekodens krav på lika behandling hämmar priskonkurrens och innovation, eftersom de i hög grad ger flygbolag och leverantörer av datoriserade bokningssystem större frihet i utarbetandet av bokningsavgifter och de olika biljettprisvillkor som erbjuds via de datoriserade bokningssystemen. Den bristande konkurrens som blir följden därav håller kvar bokningsavgifterna på en högre nivå än nödvändigt. Flygbolagen tenderar därför att distribuera en allt större del av sina biljetter via de alternativa kanalerna, såsom sina egna webbplatser, som är mindre kostsamma och tekniskt mer flexibla.

Eftersom marknaderna för datoriserade bokningssystem har avreglerats i andra delar av världen är det dessutom nödvändigt att se till att flygbolag och leverantörer av datoriserade bokningssystem inom och utanför EU konkurrerar på lika villkor.

Det offentliga samrådet visade att de berörda parterna är positiva till att uppförandekoden anpassas till rådande villkor, medan de vill bevara grundläggande bestämmelser som ser till att abonnenterna får neutral information och skyddas mot potentiellt missbruk när det finns nära kopplingar mellan lufttrafikföretag och leverantörer av datoriserade bokningssystem.

- **Gällande bestämmelser**

Förordning 2299/89, ändrad genom förordningarna 3089/93 och 323/99, kommer att ersättas med detta förslag.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Ej tillämpligt.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Utarbetandet av detta förslag har föregåtts av ett offentligt samråd för att samla in så många kommentarer och förslag som möjligt från enskilda och organisationer som berörs. Det offentliga samrådet genomfördes i enlighet med de miniminormer för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

Ett öppet samråd på Internet genomfördes mellan den 23 februari 2007 och den 27 april 2007. Kommissionen tog emot 48 bidrag som kan delas upp i följande grupper:

- Lufttrafikföretag och representativa organ: 18

- Leverantörer av datoriserade bokningssystem och av IT-tjänster: 5
- Konsumenter/resenärer och representativa organ: 9
- Resebyråer och representativa organ: 10
- Järnvägstransportsektorn: 1
- Andra: 5

Berörda parter och intresseorganisationer var den 2 maj 2007 inbjudna till ett möte i Bryssel för att ge en kort presentation av sina bidrag.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Vid mötet framkom det att endast ett fåtal berörda parter – bland flygbolagen och leverantörerna av datoriserade bokningssystem – förespråkar att uppförandekoden upphävs helt. De flesta berörda parterna vill behålla uppförandekoden, men de vill att den ska anpassas till marknadsutvecklingen genom att flygbolag och leverantörer av datoriserade bokningssystem ges större frihet i utarbetandet av bokningsavgifter och biljettprisvillkor.

Resebyråerna har betänkligheter när det gäller en friare prissättning och de är positiva till att förordningen ändras så att tillgången säkerställs till flygbolagens fulla utbud av biljettprisvillkor utan ytterligare kostnader.

Konsumentorganisationerna framhåller att en översyn bör ske mycket försiktigt för att garantera att konsumenterna får neutral och fullständig information.

Huvuddelen av de berörda parterna har uttryckt att de klart föredrar att behålla de nuvarande reglerna för moderföretag till leverantörer av datoriserade bokningssystem, dvs. obligatoriskt deltagande för moderföretag i alla datoriserade bokningssystem (artikel 4a i uppförandekoden) och förbud mot att knyta fördelar respektive nackdelar till användningen av ett visst bokningssystem (artikel 8).

En utförligare redogörelse för de berörda parternas synpunkter och hur de har beaktats ingår i den konsekvensanalys som åtföljer detta förslag.

Resultatet av det offentliga samrådet på Internet finns tillgängligt på följande webbplats: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_04_27_en.htm.

• **Extern experthjälp**

Någon extern experthjälp har inte behövts.

• **Konsekvensanalys**

I denna konsekvensanalys jämfördes två alternativa översyner – delvis eller fullständig avreglering – med alternativet ”ingen förändring” som utgångspunkt. Det första alternativet – delvis avreglering – har delats upp i ytterligare tre delalternativ som skiljer sig åt när det gäller skyddsåtgärder vid nära kopplingar mellan flygbolag

och datoriserade bokningssystem. Samtliga alternativ syftar till att öka utrymmet för konkurrens på marknaden för datoriserade bokningssystem:

- Alternativ 0: Ingen förändring.
- Alternativ 1: Delvis avreglering.
 - Alternativ 1a: Delvis avreglering där flygbolagen skiljs från de datoriserade bokningssystemen.
 - Alternativ 1b: Delvis avreglering med särskilda bestämmelser för moderföretag.
 - Alternativ 1c: Delvis avreglering utan särskilda bestämmelser för moderföretag.
- Alternativ 2: Fullständig avreglering (avskaffande av uppförandekoden).

Alternativet ”ingen förändring” (alternativ 0) har avvisats på grund av de allt större negativa effekter begränsningarna i den nuvarande förordningen har på prissättning och förhandlingsfrihet; framför allt leder det till höga distributionskostnader.

Full avreglering (alternativ 2) har avvisats på grund av rådande marknadsvillkor. Många affärsresande är fortsatt mycket beroende av en enda distributionskanal, bestående av resebyråerna och de datoriserade bokningssystemen. Detsamma gäller resande i medlemsstater där Internetanvändningen är liten. Mindre än hälften av befolkningen i EU har tillgång till Internet – som är den vanligaste alternativa distributionskanalen.

Under dessa omständigheter är riskerna för konkurrensbegränsningar högre än i andra ekonomiska sektorer och de allmänna konkurrensreglerna skulle inte vara tillräckliga, särskilt inte när det finns nära kopplingar mellan flygbolag och datoriserade bokningssystem. Dessutom skulle vissa former av marknadsagerande hos de datoriserade bokningssystemen (t.ex. partiska textbilder) kunna inverka menligt på konsumenterna, även om de inte orsakades av konkurrensbegränsningar.

Det framgår av konsekvensanalysen att alternativ 1b ger gynnsammast resultat när det gäller ökad konkurrens, skydd mot konkurrensbegränsningar, neutral, tydlig och fullständig information för kunder och främjande av järnvägstransport i de datoriserade bokningssystemens textbilder.

Kommissionen har i enlighet med arbetsprogrammet genomfört en konsekvensanalys. Den tillhörande rapporten finns tillgänglig på följande webbplats:

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

3. RÄTTLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Detta förslag skulle ersätta förordning 2299/89, ändrad genom förordningarna 3089/93 och 323/99.

- **Rättslig grund**

Artiklarna 71 och 80.2 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Förslaget avser ett område där gemenskapen är ensam behörig. Subsidiaritetsprincipen är därför inte tillämplig.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Förordning 2299/89 ger kommissionen ensam behörighet på detta område. Eftersom de datoriserade bokningssystemen är internationella och det är svårt att övervaka sådan verksamhet på nationell nivå, håller man kvar kompetensen på EU-nivå vid den föreslagna översynen och förenklingen.

Den föreslagna översynen och förenklingen av förordningen påverkar inte de nationella, regionala och lokala myndigheterna och minskar den redan begränsade administrationen för de ekonomiska aktörerna.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: förordning.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

En förordning är lämpligast av följande skäl:

- Förslaget avser en översyn av en befintlig förordning.
- Förordningen avser en ekonomisk verksamhet av internationell karaktär som skulle vara svår att reglera på nationell nivå.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5. ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Förenklingar**

Förslaget innebär att lagstiftningen förenklas.

Den genomgångna uppförandekoden för datoriserade bokningssystem har skrivits och strukturerats på ett sätt som gör den lätt att förstå. Överflödiga bestämmelser från förordning 2299/89 har tagits bort, särskilt när de är till hinder för ökad effektivitet på marknaden.

Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av gemenskapens regelverk och i dess arbets- och lagstiftningsprogram enligt referensdokument 2002/TREN/29.

- **Upphävande av gällande lagstiftning**

Om förslaget antas kommer gällande lagstiftning att upphöra att gälla.

- **Översyn/ändring/tidsbegränsning**

Förslaget innehåller en bestämmelse om översyn.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Den förslagna rättsakten berör en EES-fråga och bör därför omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

- **Närmare redogörelse för förslaget**

Delvis avreglering av marknaden för datoriserade bokningssystem

Genom förslaget ändras uppförandekoden för datoriserade bokningssystem så att den anpassas till rådande marknadsförhållanden – framför allt till utvecklingen av alternativa distributionskanaler – och konkurrensen ökar mellan de som tillhandahåller bokningssystemen. Genom att flexibiliteten ökar för de datoriserade bokningssystemen och flygbolagen, blir det möjligt för bokningssystemen att konkurrera effektivare med de alternativa distributionskanalerna, både när det gäller priser och vilka tjänster som erbjuds.

Förenklingen av uppförandekoden ökar huvudsakligen förhandlingsfriheten för marknadsaktörerna: flygbolag och systemleverantörer kommer att vara fria att förhandla om de bokningsavgifter som bokningssystemen tar ut och de biljettprisvillkor som erbjuds. Begränsningarna i den gällande uppförandekoden när det gäller biljettprisvillkor, tillträde till distributionstjänster och bokningsavgifter kommer att hävas (med undantag av de skyddsåtgärder som anges nedan).

Skyddsåtgärder

Genom förslaget upprätthålls en rad skyddsåtgärder mot potentiella konkurrensbegränsningar, särskilt när det finns nära kopplingar mellan leverantörer av datoriserade bokningssystem och transporttjänster. Dessa skyddsåtgärder avspeglar många berörda parter åsikt som bekräftas genom konsekvensanalysen, nämligen att sådana nära kopplingar under rådande marknadsförhållanden fortfarande utgör en risk för konkurrensen, och att de allmänna konkurrensreglerna behöver kompletteras med specifika regler.

Den förenklade uppförandekoden innehåller fortfarande följande bestämmelser för att skydda mot konkurrensbegränsningar och för att säkerställa att kunderna får neutral information:

- Skyddsåtgärder för att garantera att resebyråernas rådgivning är neutral (artikel 6), t.ex. förbudet mot att systemleverantörer knyter villkor om ensamrätt till sina avtal med resebyråerna. Genom förslaget förbjuds systemleverantörerna dessutom att identifiera resebyråer i databand med saluföringsinformation (Marketing Information Data Tapes, MIDT). Därigenom förhindrar man att ett flygbolag som får tillgång till dessa uppgifter kan sätta press på resebyråerna för att minska deras bokningar hos konkurrerande flygbolag.
- Systemleverantörer måste göra åtskillnad mellan datoriserade bokningssystem och ett flygbolags interna bokningssystem (artikel 4.2) för att undvika att ett moderföretag får förmånstillträde till bokningssystemet.
- Systemleverantörer förbjuds att reservera distributionstjänster för sina moderföretag (artikel 4.1), så att moderföretaget inte får konkurrensfördelar i förhållande till andra deltagande transportföretag.
- Systemleverantörerna åläggs att leverera neutrala och icke-diskriminerande textbilder (artikel 5) så att konsumenterna tillförsäkras neutrala upplysningar och så att partiska textbilder till fördel för särskilda flygbolag undviks.
- Systemleverantörerna åläggs att tillhandahålla databand med saluföringsinformation (MIDT) på icke-diskriminerande grunder.
- Moderföretaget åläggs att förse andra datoriserade bokningssystem än sitt eget med samma upplysningar om sina transporttjänster eller godkänna bokningar från andra datoriserade bokningssystem än sitt eget (artikel 10.1), för att undvika att moderföretag begränsar konkurrensen från andra datoriserade bokningssystem.
- Moderföretaget förbjuds att knyta användningen av ett särskilt datoriserat bokningssystem till fördelar respektive nackdelar (artikel 10.3) för att undvika systematiska fördelar för företagets eget bokningssystem.
- Skyddsåtgärder gör det möjligt för kommissionen att vidta åtgärder för att säkerställa lika behandling av EU:s flygbolag med hänsyn till datoriserade bokningssystem i tredjeland (artikel 8).
- Bestämmelserna om skydd av personuppgifter preciserar och kompletterar direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (artikel 11).

Järnvägstjänster

Uppförandekoden omfattar också järnvägstjänster som är integrerade i ett datoriserat bokningssystem för lufttransporter (den omfattar inte system som bara hanterar järnvägstjänster). Den säkerställer att järnvägstjänster inte diskrimineras i det datoriserade bokningssystemet. De gällande bestämmelserna om icke-

diskriminerande prissättning leder emellertid till att järnvägstjänsterna i praktiken diskrimineras, eftersom de är ålagda samma bokningsavgifter trots att det genomsnittliga värdet av biljetterna är lägre. Genom att tillämpa fri prissättning med hänsyn till bokningsavgifterna, gör förslaget det möjligt för järnvägsföretag att förhandla fram bokningsavgifter som är bättre anpassade till värdet på deras biljetter och då skapas incitament för järnvägsföretag att även erbjuda sina tjänster till datoriserade bokningssystem. Bestämmelserna om moderföretag och opartiska textbilder fortsätter att gälla för järnvägstjänster också.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

med beaktande av Europeiska datatillsynsmannens yttrande,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget³, och

av följande skäl:

- (1) Förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem⁴ har i hög grad bidragit till att säkerställa rättvisa och opartiska villkor för lufttrafikföretag i datoriserade bokningssystem och skyddar därigenom också konsumenternas intressen.
- (2) En betydande del av flygbolagens bokningar görs fortfarande via datoriserade bokningssystem.
- (3) Den tekniska utvecklingen och marknadsutvecklingen möjliggör en betydande förenkling av lagstiftningen, genom att leverantörer av datoriserade bokningssystem och lufttrafikföretag ges större spelrum i utarbetandet av bokningsavgifter och biljettprisvillkor. Det gör det möjligt för dem att dels vara flexibla och anpassa sig till resebyråernas och konsumenternas behov och önskemål, dels tillhandahålla sina transporttjänster på ett effektivare sätt.

¹ EUT C ...

² EUT C ...

³ EUT C ...

⁴ EGT L 220, 29.7.1989, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EEG) nr 3089/93 (EGT L 278, 11.11.1993, s. 1) och förordning (EG) nr 323/1999 (EGT L 40, 13.2.1999, s. 1).

- (4) För att förhindra konkurrensbegränsningar och säkerställa att konsumenterna tillhandahålls neutral information är det under rådande marknadsförhållanden emellertid nödvändigt att bibehålla vissa bestämmelser rörande datoriserade bokningssystem i den mån de omfattar transporttjänster.
- (5) Konkurrensen mellan datoriserade bokningssystem kan allvarligt snedvridas om moderföretag vägrar att ställa samma uppgifter om tidtabeller, biljettpriser och platstillgång till förfogande för andra system än sina egna och vägrar godkänna bokningar som gjorts via de systemen.
- (6) Systemleverantörer bör göra tydlig åtskillnad mellan de datoriserade bokningssystemen och flygbolagens interna bokningssystem och bör avhålla sig från att låta distributionstjänsterna vara förbehållna moderföretagen, för att undvika att moderföretagen skulle kunna få förmånstillträde till bokningssystemet.
- (7) För att skydda konsumenternas intressen är det nödvändigt att presentera en opartisk inledande textbild för det datoriserade bokningssystemets användare och säkerställa att alla deltagande lufttrafikföretag är lika tillgängliga, så att inte ett deltagande lufttrafikföretag gynnas framför ett annat.
- (8) Systemleverantörerna bör säkerställa att ett datoriserat bokningssystems saluföringsuppgifter är tillgängliga för alla deltagande transportföretag utan diskriminering, och transportörerna bör inte kunna använda de uppgifterna för att på ett otillbörligt sätt påverka valet av resebyrå.
- (9) Det bör bli lättare att få upplysningar om järnvägstransporttjänster och kombinationer av järnvägstransport- och lufttransporttjänster via de datoriserade bokningssystemens textbilder.
- (10) Lufttrafikföretag från gemenskapen och från tredjeländer bör behandlas på samma sätt i datoriserade bokningssystem.
- (11) För att säkerställa en korrekt tillämpning av denna förordning bör kommissionen ha lämpliga genomförandebefogenheter, däribland möjlighet att utreda överträdelser på eget initiativ eller efter klagomål, att uppmana berörda företag att se till att överträdelserna upphör och att ålägga böter.
- (12) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget.
- (13) Skyddet av enskilda i samband med behandling av personuppgifter regleras genom direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁵. Bestämmelserna i denna förordning preciserar och kompletterar direktiv 95/46/EG avseende datoriserade bokningssystem.
- (14) Förordning (EEG) nr 2299/89 bör upphöra att gälla.

⁵ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

Avsnitt 1

Inledande bestämmelser

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på datoriserade bokningssystem, i den mån de omfattar lufttransporttjänster, som tillhandahålls eller används inom gemenskapen.

Denna förordning ska också tillämpas på järnvägstransporttjänster, som är integrerade jämte lufttransporttjänsterna i den primära textbilden för datoriserade bokningssystem.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *transporttjänst*: befordran av passagerare mellan två flygplatser eller järnvägsstationer.
- b) *regelbunden lufttransport*: en serie flygningar med följande kännetecken:
 - i) För varje flygning erbjuds platser och/eller kapacitet att transportera gods och/eller post för försäljning till enskilda personer (antingen direkt hos lufttrafikföretaget eller hos dess auktoriserade agenter).
 - ii) Lufttransporten går mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen
 - enligt en offentliggjord tidtabell, eller
 - med flygningar som är så regelbundna eller täta att det är tydligt att de utgör en systematisk serie flygningar.
- c) *biljettpriser*: de priser passagerare ska betala lufttrafikföretag, järnvägstransportföretag, deras agenter eller andra biljettförsäljare för befordran av de passagerarna med transporttjänsterna samt de villkor på vilka de priserna gäller, inberäknat ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.
- d) *datoriserat bokningssystem*: ett datoriserat system som innehåller information om bland annat tidtabeller, platstillgång, biljettpriser och tjänster i samband med befordran, från mer än ett lufttrafikföretag, med eller utan möjlighet att boka platser

eller utfärda biljetter, och där några av eller samtliga dessa tjänster ställs till abonnenternas förfogande.

- e) *distributionstjänster*: tjänster som tillhandahålls av en systemleverantör för att förmedla information om lufttrafikföretags och järnvägstransportföretags tidtabeller, platstillgång, biljettpriser och tjänster i samband med befordran samt för att boka platser eller utfärda biljetter och för att tillhandahålla andra tjänster i samband härmed.
- f) *systemleverantör*: varje företag och dess filialer som ansvarar för drift eller marknadsföring av ett datoriserat bokningssystem.
- g) *moderföretag*: ett lufttrafikföretag eller järnvägstransportföretag som direkt eller indirekt, ensamt eller tillsammans med andra, äger eller faktiskt kontrollerar en systemleverantör, liksom varje lufttrafikföretag eller järnvägstransportföretag som det äger eller faktiskt kontrollerar.
- h) *faktiskt kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller andra medel, som var för sig eller tillsammans, och med hänsyn tagen till faktiska och rättsliga förhållanden, ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt då det gäller
 - i) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,
 - ii) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ och på omröstningar eller beslut i organen, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet.
- i) *deltagande transportföretag*: ett lufttrafikföretag eller ett järnvägstransportföretag som har ett avtal med en systemleverantör om att dess transporttjänster tillhandahålls via ett datoriserat bokningssystem.
- j) *abonnent*: en person som inte är konsument eller ett företag som inte är ett deltagande lufttrafikföretag och som enligt avtal eller annan ekonomisk överenskommelse med en systemleverantör använder ett datoriserat bokningssystem. En *ekonomisk överenskommelse* anses föreligga om en särskild betalning görs för systemleverantörens tjänster eller om en transporttjänst har köpts.
- k) *primär textbild*: en textbild som ger fullständig och opartisk information om transportförbindelser mellan två orter inom en angiven tidsperiod.
- l) *biljett*: en giltig handling som ger rätt till transport, eller en motsvarighet till denna i annan form än papper, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget, järnvägstransportföretaget eller en auktoriserad agent.

Avsnitt 2

Uppföranderegler för systemleverantörer

Artikel 3

Relationer med transportörer

1. En systemleverantör får inte

- a) knyta oskäligen villkor till ett avtal med ett deltagande transportföretag eller kräva att tilläggsvillkor godtas, som genom sin karaktär eller enligt kommersiell praxis saknar samband med deltagandet i leverantörens datoriserade bokningssystem,
- b) ställa som villkor för deltagande i det datoriserade bokningssystemet att ett deltagande transportföretag inte samtidigt deltar i ett annat system.

2. En systemleverantör ska läsa in och behandla uppgifterna från de olika deltagande lufttrafikföretagen med samma omsorg och inom samma tidsramar, med förbehåll bara för begränsningarna i den inläsningsmetod som valts av de enskilda deltagande transportföretagen.

Artikel 4

Distributionstjänster

1. En systemleverantör får inte reservera någon specifik datainläsningsmetod, databehandlingsmetod eller distributionstjänst – eller några förbättringar av dessa – för ett eller flera av sina moderföretag.

2. En systemleverantör ska säkerställa att dess distributionstjänster är åtskilda, åtminstone genom programvara och på ett klart och verifierbart sätt, från transportföretagens interna register med uppgifter om platstillgång, samt från funktioner avseende hantering och saluföring.

Artikel 5

Textbilder

1. Systemleverantören ska via sitt datoriserade bokningssystem tillhandahålla en eller flera primära textbilder för varje enskild transaktion och ska däri inkludera de uppgifter som lämnats in av deltagande transportföretag på ett neutralt och uttömmande sätt som inte är diskriminerande eller partiskt. Kriterierna för rangordningen av upplysningarna får inte baseras på någon faktor som direkt eller indirekt har samband med transportföretagens

identitet och inte tillämpas på ett sätt som diskriminerar något deltagande lufttrafikföretag. Den eller de primära textbilderna ska vara förenliga med reglerna i bilaga 1.

2. För de upplysningar som ett datoriserat bokningssystem tillhandahåller ska en abonnent använda en neutral textbild i enlighet med punkt 1, om inte en annan textbild krävs för att tillgodose konsumentens önskemål.

3. Denna artikel ska inte tillämpas på datoriserade bokningssystem som används av ett lufttrafikföretag eller ett järnvägstransportföretag, eller en grupp av lufttrafikföretag eller järnvägstransportföretag, i deras egna klart markerade kontor och försäljningsdiskar.

Artikel 6

Förhållandet till abonnenter

1. En systemleverantör får inte knyta orimliga villkor till ett avtal med en abonnent, t.ex. hindra abonnenten från att abonnera på eller använda ett eller flera andra system, kräva att ytterligare villkor accepteras som inte har samband med deltagandet i dess datoriserade bokningssystem, eller kräva att abonnenten accepterar ett erbjudande om teknisk utrustning eller programvara.

2. Om abonnenten är ett fristående företag som sysselsätter mindre än 50 personer och har en årlig omsättning eller årlig balansräkning som inte överstiger 10 miljoner euro, får den säga upp sitt avtal med en systemleverantör efter en uppsägningstid som inte behöver överstiga tre månader men som tidigast får löpa ut vid utgången av det första avtalsåret. I sådana fall ska inte systemleverantören ha rätt att återfå mer än de kostnader som är direkt förbundna med avtalets upphörande.

Artikel 7

Databand med saluföringsinformation (MIDT)

Systemleverantörerna får på följande villkor tillgängliggöra alla saluförings-, boknings- och försäljningsuppgifter:

- a) Uppgifterna erbjuds alla deltagande lufttrafikföretag, inklusive moderföretag, inom samma tidsramar och på ett icke-diskriminerande sätt. Uppgifterna får – och ska på begäran – omfatta alla deltagande transportföretag och abonnenter.
- b) Om uppgifterna har framkommit då en abonnent med säte i Europeiska unionen använt distributionstjänsterna i ett datoriserat bokningssystem, får de inte innehålla någon identifikation, varken direkt eller indirekt, av abonnenten.

Artikel 8

Likabehandling i tredjeländer

När den behandling ett lufttrafikföretag från gemenskapen får av en systemleverantör som agerar i ett tredjeland inte motsvarar den behandling som transportföretag från det tredjelandet får när det gäller frågor som behandlas i denna förordning, får kommissionen begära att alla systemleverantörer i gemenskapen behandlar lufttrafikföretag från det tredjelandet på ett sätt som motsvarar den behandling som lufttrafikföretaget från gemenskapen fick i det landet; detta ska inte påverka tillämpningen av de internationella avtal som gemenskapen eller medlemsstaterna är part i.

Avsnitt 3

Uppföranderegler för transportörer

Artikel 9

Uppgifter från de deltagande transportföretagen

Deltagande transportföretag och mellanhänder som hanterar uppgifterna ska säkerställa att de uppgifter som de lämnar in till ett datoriserat bokningssystem är riktiga och gör det möjligt för systemleverantören att följa bestämmelserna i bilaga I.

Artikel 10

Särskilda bestämmelser för moderföretag

1. Ett moderföretag får inte, för någon av de lufttransporttjänster som distribueras genom deras eget system, diskriminera ett konkurrerande datoriserat bokningssystem genom att vägra att på begäran och inom samma tidsramar tillhandahålla det senare samma information om tidtabeller, biljettpriser och platstillgång avseende sina egna transporttjänster som det ger de egna datoriserade bokningssystemen, eller genom att distribuera sina egna transporttjänster via ett annat datoriserat bokningssystem eller vägra att inom samma tidsramar godkänna eller bekräfta bokningar som har gjorts via ett konkurrerande system. Moderföretaget ska bara vara skyldigt att acceptera och bekräfta de bokningar som överensstämmer med dess biljettpriser och villkor.

2. Moderföretaget ska inte vara förpliktat att godta kostnader i samband med detta utom för återgivande av de uppgifter som ska lämnas in och för godkända bokningar. Den bokningsavgift som ska betalas till det datoriserade bokningssystemet för en godkänd bokning som gjorts i enlighet med punkt 1, får inte överskrida avgiften för en likvärdig transaktion som ska betalas av andra deltagande lufttrafikföretag till samma datoriserade bokningssystem eller till deras egna datoriserade bokningssystem.

3. Ett moderföretag får inte, varken direkt eller indirekt, knyta en abonnents användning av ett visst datoriserat bokningssystem till provision eller någon annan fördel eller nackdel vid försäljningen av företagets transporttjänster.

4. Ett moderföretag får varken direkt eller indirekt kräva att en abonnent använder ett visst datoriserat bokningssystem för att sälja eller utfärda biljetter för en transporttjänst som företaget självt direkt eller indirekt tillhandahåller.

Avsnitt 4

Skydd av personuppgifter

Artikel 11

1. Personuppgifter ska behandlas av ett datoriserat bokningssystem uteslutande i samband med att bokningar görs eller biljetter utfärdas för transporttjänster. Vid behandlingen av sådana uppgifter ska det datoriserade bokningssystemet betraktas som registeransvarigt i enlighet med artikel 2 d i direktiv 95/46/EG.

2. Personuppgifter ska endast behandlas när behandlingen är nödvändig för att fullgöra ett avtal i vilket den registrerade är part eller för att vidta åtgärder på begäran av den registrerade innan ett sådant avtal ingås.

3. När det rör sig om särskilda kategorier av uppgifter i enlighet med artikel 8 i direktiv 95/46/EG, ska sådana uppgifter endast behandlas om den registrerade har givit sitt uttryckliga medgivande till det.

4. Information som kontrolleras av systemleverantören och som rör identifierbara enskilda bokningar ska lagras offline inom 72 timmar efter det att den sista delen av den enskilda bokningen har avslutats, och den ska förstöras inom tre år. Det ska endast vara tillåtet att tillgå sådana uppgifter vid faktureringsstvister.

5. Det ska inte vara möjligt att varken direkt eller indirekt identifiera fysiska personer, eller i tillämpliga fall de organisationer eller företag på vars vägnar de agerar, via de uppgifter om saluföring, bokföring och försäljning som ett datoriserat bokningssystem tillgängliggör.

6. Abonnenten ska informera konsumenten om systemleverantörens namn och adress, syftet med databehandlingen, hur länge personuppgifterna ska ligga kvar och hur den som är föremål för uppgifterna kan få tillgång till dessa.

7. Den registrerade ska ha rätt att kostnadsfritt få tillgång till uppgifter om sig själv oberoende av om uppgifterna är lagrade i det datoriserade bokningssystemet eller hos abonnenten.

8. De rättigheter som tas upp i denna artikel kompletterar och existerar vid sidan av de rättigheter för registrerade som fastställs i direktiv 95/46/EG och i de nationella bestämmelser som antagits i enlighet därmed.

9. Bestämmelserna i denna förordning ska precisera och komplettera direktiv 95/46/EG för de ändamål som avses i artikel 1. Om inte annat anges ska definitionerna i det direktivet gälla. Denna förordning ska inte påverka bestämmelserna i nämnda direktiv och de nationella bestämmelser som medlemsstaterna antagit i enlighet därmed, om de särskilda bestämmelserna när det gäller bearbetning av personuppgifter i samband med den verksamhet hos ett datoriserat bokningssystem som fastställs i denna artikel inte är tillämpliga.

Avsnitt 5

Överträdelser och sanktioner

Artikel 12

Överträdelser

Om kommissionen till följd av ett klagomål eller på eget initiativ konstaterar att denna förordning överträds, får den genom beslut ålägga de berörda företagen eller företagssammanslutningarna att se till att överträdelsen upphör.

Artikel 13

Utredningsbefogenheter

Kommissionen får när den fullgör de uppgifter som den tilldelas genom denna förordning genom en enkel begäran eller genom beslut begära att företag eller företagssammanslutningar överlämnar alla nödvändiga upplysningar.

Artikel 14

Böter

1. Kommissionen får genom beslut ålägga företag eller företagssammanslutningar böter om upp till 10 % av föregående räkenskapsårs sammanlagda omsättning, om de uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot denna förordning.
2. Kommissionen får genom beslut ålägga böter för företag eller företagssammanslutningar; dessa böter ska inte överstiga 1 % av den totala omsättningen föregående verksamhetsår och ska utdömas om felaktiga eller ofullständiga upplysningar har lämnats, avsiktligt eller oavsiktligt, eller om upplysningarna inte har lämnats inom den angivna tidsfristen som svar på ett beslut som antagits i enlighet med artikel 13.
3. När bötesbeloppet fastställs, ska hänsyn tas både till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått.

4. Böterna ska inte vara av straffrättslig art.

5. EG-domstolen ska ha obegränsad behörighet att pröva beslut genom vilka kommissionen har ålagt böter. Domstolen kan upphäva, sänka eller höja böterna.

Artikel 15

Förfaranden

1. Innan kommissionen fattar beslut i enlighet med artiklarna 12 och 14, ska den meddela de berörda företagen eller företagssammanslutningarna sina invändningar samt ge dem tillfälle att lämna in sina åsikter skriftligen och, om de så önskar, att yttra sig muntligen.

2. Kommissionen ska inte röja upplysningar som omfattas av sekretess som de har inhämtat med stöd av denna förordning.

Alla som lämnar upplysningar till kommissionen enligt denna förordning ska tydligt ange vilka uppgifter de anser vara konfidentiella och ange skälen för detta samt tillhandahålla en separat icke-konfidentiell version inom den tidsfrist som fastställts av kommissionen.

3. Om kommissionen anser att det utifrån de upplysningar den har tillgång till inte finns tillräckliga grunder för att agera vid ett klagomål, ska den meddela klaganden anledningarna till detta och fastställa en tidsfrist inom vilken klaganden får lämna in sina synpunkter skriftligen.

Om klaganden redogör för sina synpunkter inom den tidsfrist som kommissionen har angivit och klagandens skriftliga synpunkter inte leder till någon omvärdering av klagomålet, ska kommissionen genom ett beslut avslå klagomålet. Om klaganden underlåter att framföra synpunkter inom den tidsfrist som kommissionen har fastställt ska klagomålet anses ha återkallats.

Om kommissionen avger ett meddelande med invändningar ska den lämna en kopia av den icke-konfidentiella versionen till klaganden och fastställa en tidsfrist inom vilken klaganden får lämna in sina synpunkter skriftligen.

4. Kommissionen ska på begäran bevilja tillträde till handlingarna för klaganden och de parter till vilka den har riktat ett meddelande med invändningar. Tillträde ska beviljas efter delgivningen av meddelandet med invändningar. Tillgången till handlingarna ska inte omfatta företagshemligheter, andra konfidentiella uppgifter och kommissionens interna dokument.

5. Om kommissionen anser det nödvändigt får den också höra andra fysiska eller juridiska personer.

Avsnitt 6

Slutbestämmelser

Artikel 16

Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 2299/89 ska upphöra att gälla.
2. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga II.

Artikel 17

Översyn

Senast fem år efter det att denna förordning har trätt i kraft ska kommissionen utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning, där det ska bedömas om det är nödvändigt att bibehålla, ändra eller upphäva förordningen.

Artikel 18

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

Regler för primära textbilder

1. När biljettpiserna framgår av den primära textbilden eller när en rangordning görs efter biljettpiserna, ska priserna anges inklusive alla tillämpliga och obligatoriska skatter och avgifter som ska betalas till transportören.
2. Vad gäller de uppgifter som ska ingå i den primära textbilden får vid sammanställning och val av transporttjänster mellan två givna orter ingen diskriminering ske mellan flygplatser eller järnvägsstationer som betjänar samma ort.
3. Det ska klart framgå vilken lufttransport som inte är regelbunden. En konsument ska ha rätt att på begäran få en primär textbild med enbart antingen regelbunden eller icke-regelbunden lufttransport.
4. Det ska klart framgå vilka flygningar som innefattar mellanlandningar.
5. När en flygning utförs av ett lufttrafikföretag som inte är det lufttrafikföretag som anges i lufttrafikföretagskoden, ska det klart framgå vem som utför flygningen. Detta krav kommer att gälla vid alla tillfällen, utom vid kortvariga särskilda arrangemang.
6. Information om kombinerade tjänster – dvs. en på förhand avtalad kombination av en transport och andra tjänster som inte är bitjänster till transporten, som erbjuds till försäljning till ett totalpris – ska inte visas i den primära textbilden.

BILAGA II

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning 2299/89	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3.1 och 3.2	-
Artikel 3.3	Artikel 3.1
Artikel 3.4	Artikel 4.1
Artikel 3a	Artikel 10.1 och 10.2
Artikel 4.1	Artikel 9
Artikel 4.2	-
Artikel 4.3	Artikel 3.2
Artikel 4a.1 och 4a.2	Artikel 4.1
Artikel 4a.3	Artikel 4.2
Artikel 4a.4	-
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artiklarna 7 och 11
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 10.3 och 10.4
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 9a	Artiklarna 5.2 och 11
Artikel 10	-
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 13
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14	Artikel 15.2

Artikel 15	Artikel 13
Artikel 16	Artikel 14
Artikel 17	-
Artikel 18	-
Artikel 19	Artikel 15.1 och 15.5
Artikel 20	-
Artikel 21	-
Artikel 21a	-
Artikel 21b	-
Artikel 22	Artikel 11
Artikel 23	Artikel 17
Bilaga I	Bilaga I