



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 15.11.2007
COM(2007) 709 definitief

2007/0243 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2007)1496}

{SEC(2007)1497}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

De gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen (Computerised Reservation Systems - CRS) is in 1989 ingevoerd bij Verordening (EEG) nr. 2299/89, toen het overgrote deel van de vluchten via CRS werden geboekt en de meeste CRS werden gecontroleerd door of eigendom waren van luchtvaartmaatschappijen. Door belangrijke marktontwikkelingen, zoals de opkomst van alternatieve boekingskanalen, is de gedragscode niet meer aangepast aan de huidige marktomstandigheden: ze belemmert de mededinging en drijft de distributiekosten onnodig op.

Het voorstel beoogt een grondige vereenvoudiging van de gedragscode en een scherpere concurrentie tussen aanbieders van CRS, zonder afbreuk te doen aan de basiswaarborgen tegen mogelijke misbruiken van concurrentiepositie, met name wanneer er sprake is van nauwe banden tussen CRS en luchtvaartmaatschappijen. Voorts moet worden gewaarborgd dat de klant op een neutrale manier wordt geïnformeerd.

- **Algemene context**

Geautomatiseerde boekingsystemen bieden klanten actuele informatie over de aangeboden luchtvervoerdiensten en de tarieven voor die diensten. Zij laten reisbureaus toe, hetzij fysiek hetzij online, namens hun klanten boekingen te verrichten die onmiddellijk worden bevestigd.

De gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen ("de gedragscode") is op 24 juli 1989 ingevoerd bij Verordening (EEG) nr. 2299/89. Op dat moment werden de grote meerderheid van de vluchten via CRS geboekt. Om een vlucht te boeken beschikte de klant over slechts één informatie- en distributiekanaal, namelijk de CRS en reisagenten. De meeste CRS waren bovendien eigendom van en werden beheerd door luchtvaartmaatschappijen. Door die combinatie van factoren ontstond een groot risico op misbruik van een dominante concurrentiepositie. Omdat de algemene concurrentieregels geen antwoord boden op dit risico was er behoefte aan ad hoc regels in de vorm van een gedragscode. De gedragscode moest zorgen voor meer transparantie en moet discriminerend gedrag van zowel systeemverkopers zelf als de luchtvaartmaatschappijen, met name moedermaatschappijen van CRS, voorkomen. Enerzijds dienden systeemverkopers zich onpartijdig op te stellen ten aanzien van de verschillende luchtvaartmaatschappijen en reisbureaus, anderzijds mochten moedermaatschappijen van een CRS dat systeem geen voorkeursbehandeling geven.

De gedragscode heeft geholpen om misbruik van dominante marktposities te voorkomen, maar heeft ook ongewenste effecten waardoor ze steeds minder is afgestemd op de wijzigende marktomstandigheden. Veel luchtvaartmaatschappijen bezitten niet langer een eigen CRS. Drie van de vier CRS zijn niet meer in handen van een luchtvaartmaatschappij, terwijl drie luchtvaartmaatschappijen een minderheidsaandeel bezitten in het vierde. Dankzij de ontwikkeling van alternatieve

distributiekkanalen, zoals websites en callcenters van luchtvaartmaatschappijen beschikken reizigers tegenwoordig bovendien over talrijke informatie- en boekingskanalen om hun vluchten te boeken. Ongeveer 40% van alle vliegtuigtickets in de EU wordt via alternatieve kanalen geboekt, de overige 60% via reisbureaus en CRS.

De gedragsregels betreffende het verbod op discriminatie belemmeren de prijsconcurrentie en innovatie omdat deze regels de onderhandelingsruimte van luchtvaartmaatschappijen en aanbieders van CRS om afspraken te maken over boekingskosten en via de CRS aangeboden tarieven sterk inperken. Het gebrek aan concurrentie dat hieruit voortvloeit leidt tot onnodig hoge tarieven. Daarom proberen luchtvaartmaatschappijen meer tickets via alternatieve, goedkopere en vanuit technisch oogpunt flexibeler kanalen, zoals hun eigen website, te verkopen.

Voorts zijn de CRS-markten in andere delen van de wereld reeds vrijgemaakt en moeten derhalve gelijke concurrentievoorwaarden worden gecreëerd voor aanbieders van CRS van binnen en buiten de EU.

De raadplegingsprocedure heeft aangetoond dat de sector positief staat tegenover een aanpassing van de gedragscode aan de huidige context, maar de belangrijke bepalingen waardoor de neutraliteit van de aangeboden informatie wordt gewaarborgd en de klant wordt beschermd tegen potentiële misbruiken in geval van nauwe banden tussen luchtvaartmaatschappijen en aanbieders van CRS wenst te behouden.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Dit voorstel vervangt Verordening (EEG) nr. 2299/89 als gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3089/93 en Verordening (EG) nr. 323/99.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

Niet van toepassing.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Dit voorstel werd voorafgegaan door een publieke raadpleging die tot doel had zoveel mogelijk commentaren en suggesties van betrokken personen en organisaties te verzamelen. De raadpleging is uitgevoerd overeenkomstig de minimumnormen voor raadpleging van de betrokken partijen die zijn vastgesteld in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002)704 def.).

Van 23 februari 2007 tot 27 april 2007 heeft een openbare internetraadpleging plaatsgevonden. De Commissie heeft 48 reacties ontvangen van respectievelijk de volgende groepen:

- Luchtvaartmaatschappijen en representatieve organisaties: 18
- Aanbieders van CRS en IT-diensten: 5
- Klanten/reizigers en representatieve organisaties: 9
- Reisbureaus en representatieve organisaties: 10
- De spoorvervoersector: 1
- Overige: 5

Op 2 mei 2007 werden de betrokkenen en hun representatieve organisaties uitgenodigd voor een vergadering in Brussel waar een kort overzicht is gegeven van de binnengekomen reacties.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Uit de raadpleging is gebleken dat slechts een kleine minderheid van de betrokken actoren – de luchtvaartmaatschappijen en aanbieders van CRS – voorstander is van een volledige intrekking van de gedragscode. De meeste actoren zijn voor het behoud van de code, maar pleiten wel voor een aanpassing van de regels aan de marktontwikkelingen door luchtvaartmaatschappijen en aanbieders van CRS een grotere vrijheid te bieden om te onderhandelen over boekingskosten en aangeboden tarieven.

Reisbureaus zijn geen voorstander van grotere prijsconcurrentie en wensen de verordening aan te passen om het volledige aanbod van de luchtvaartmaatschappijen zonder extra kosten toegankelijk te maken.

Consumentenorganisaties dringen aan op voorzichtigheid bij de herziening van de regels zodat een neutrale en volledige informatieverstrekking aan klanten gewaarborgd blijft.

De meeste betrokkenen hebben duidelijk hun voorkeur uitgedrukt voor de handhaving van de huidige regels voor moedermaatschappijen van CRS-aanbieders, namelijk de verplichting deel te nemen aan alle CRS (artikel 4 bis van de gedragscode) en het verbod voor- of nadelen te koppelen aan het gebruik van één bepaald CRS (artikel 8).

Een gedetailleerd overzicht van de reacties van de actoren en op welke manier daarmee rekening is gehouden, bevindt zich in de effectbeoordeling die bij dit voorstel is gevoegd.

De resultaten van de openbare internetraadpleging zijn beschikbaar op:

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

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

• Effectbeoordeling

Tijdens de effectbeoordeling zijn twee herzieningsopties – gedeeltelijke of volledige deregulering – vergeleken met het basisscenario, namelijk de voortzetting van het huidige beleid. De eerste optie – gedeeltelijke deregulering – is uitgesplitst in twee subopties die van elkaar verschillen wat betreft de beschermingsmaatregelen bij nauwe banden tussen luchtvaartmaatschappijen en CRS. Alle opties beogen een grotere concurrentie op de CRS-markt.

- Optie 0: status quo
- Optie 1: gedeeltelijke deregulering
 - Optie 1a: gedeeltelijke deregulering met gescheiden beheer van luchtvaartmaatschappijen en CRS;
 - Optie 1b: gedeeltelijke deregulering met specifieke bepalingen voor moedermaatschappijen van een CRS;
 - Optie 1c: gedeeltelijke deregulering zonder specifieke bepalingen voor moedermaatschappijen van een CRS;
- Optie 2: volledige deregulering (intrekking van de gedragscode).

De status quo optie (optie 0) is verworpen omdat de krachtens de huidige verordening opgelegde beperkingen inzake prijszetting en onderhandelingsvrijheid meer en meer negatieve effecten hebben en tot hoge distributiekosten leiden.

Een volledige deregulering (optie 2) werd niet haalbaar geacht in de huidige marktomstandigheden. Veel zakenreizigers blijven sterk afhankelijk van één enkel distributiekanaal, namelijk de reisagenten en CRS. Dit geldt eveneens voor reizigers in lidstaten met een lage internetpenetratie: minder dan de helft van de bevolking in de EU heeft toegang tot het internet, het belangrijkste alternatieve distributiekanaal.

Hierdoor is het risico op misbruik van een dominante concurrentiepositie groter dan in andere sectoren. Met name wanneer er sprake is van verticale integratie tussen luchtvaartmaatschappijen en CRS zijn de algemene concurrentieregels ontoereikend. Bovendien zijn bepaalde marktgedragingen van CRS (bv. weergave van het aanbod op het scherm) ongunstig voor de klant, zelfs al is er geen sprake van misbruik van concurrentiepositie.

Uit de effectbeoordeling blijkt dat optie 1b de beste waarborgen biedt voor een toename van de concurrentiepositie, bescherming tegen misbruik van concurrentiepositie, neutrale, transparante en volledige informatie voor de klant en de promotie van spoorvervoer op CRS-terminals.

De Commissie heeft conform haar wetgevings- en werkprogramma een effectbeoordeling uitgevoerd, waarvan het verslag kan worden geraadpleegd op: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/networks_en.htm

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Dit voorstel vervangt Verordening (EEG) nr. 2299/89 als gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3089/93 en Verordening (EG) nr. 323/99.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 71 en artikel 80, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het voorstel betreft een gebied dat onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap valt. Het subsidiariteitsbeginsel is derhalve niet van toepassing.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Krachtens Verordening (EEG) nr. 2299/89 gaat het hier om een exclusieve bevoegdheid van de Commissie. Gelet op het internationale karakter van CRS-verrichtingen en de moeilijkheid om op lidstaatniveau toezicht uit te oefenen op deze activiteiten, blijft de voorgestelde herziening en vereenvoudiging van de verordening een bevoegdheid van de EU.

De voorgestelde herziening en vereenvoudiging van de verordening heeft geen effecten voor nationale, regionale en lokale overheden en verlicht de reeds beperkte administratieve lasten voor de ondernemingen.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld(e) instrument(en): verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

Een verordening is het meest geschikte instrument om de volgende redenen:

- Het voorstel behelst de herziening van een bestaande verordening;
- De verordening heeft betrekking op een economische activiteit met een internationaal karakter, die moeilijk op lidstaatniveau kan worden geregeld.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in een vereenvoudiging van de wetgeving.

De herziene gedragscode voor CRS is op een heldere manier geformuleerd en gestructureerd. Een aantal overbodige bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2299/89 zijn geschrapt, met name bepalingen die een grotere markefficiëntie in de weg staan.

Het voorstel is opgenomen in het programma van de Commissie voor de modernisering en vereenvoudiging van het acquis communautaire en in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, onder referentie 2002/TREN/29.

- **Intrekking van bestaande wetgeving**

De vaststelling van het voorstel heeft de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg.

- **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een evaluatiebepaling.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet derhalve worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Nadere uitleg van het voorstel, per hoofdstuk of per artikel**

Gedeeltelijke deregulering van de CRS-markt

Het voorstel behelst de aanpassing van de gedragscode voor CRS aan de huidige marktsituatie – met name de opkomst van alternatieve distributiekanaal - en beoogt een grotere concurrentie tussen aanbieders van CRS. Door CRS en luchtvaartmaatschappijen meer flexibiliteit te bieden, maakt het voorstel een grotere concurrentie mogelijk tussen CRS en de alternatieve distributiekanaal, zowel op het gebied van tarieven als aangeboden diensten.

De vereenvoudiging van de gedragsregels biedt marktdeelnemers een grotere onderhandelingsvrijheid: luchtvaartmaatschappijen en aanbieders van CRS zullen vrij kunnen onderhandelen over de door de CRS aangerekende boekingskosten en de door de luchtvaartmaatschappij aangeboden tarieven. De beperkingen van de huidige gedragsregels inzake aangeboden tarieven, toegang tot distributiefaciliteiten en boekingsvergoedingen worden opgeheven (met uitzondering van de hierna vermelde waarborgen).

Waarborgen

Een aantal waarborgen tegen potentiële misbruiken van concurrentiepositie, met name wanneer er sprake is van nauwe banden tussen de aanbieders van CRS en

vervoersdiensten, worden in het voorstel gehandhaafd. Deze waarborgen sluiten aan bij het standpunt dat door talrijke actoren naar voren is gebracht en die zijn bevestigd door de effectbeoordeling, namelijk dat dergelijke nauwe banden in de huidige marktsituatie nog steeds concurrentierisico's inhouden waarvoor specifieke regels noodzakelijk zijn bovenop de algemene concurrentieregels.

In de vereenvoudigde gedragsregels blijven de volgende bepalingen om misbruik van concurrentiepositie te voorkomen en klanten een neutrale informatieverstrekking te waarborgen, behouden:

- Bescherming van de neutrale adviesverstrekking door reisbureaus (artikel 6), zoals het verbod voor aanbieders van systemen om exclusiviteitsvoorwaarden te koppelen aan hun contract met reisbureaus. In het voorstel wordt tevens een verbod toegevoegd om in marketinginformatie datatapes (MIDT) de namen van reisbureaus bekend te maken waardoor wordt vermeden dat luchtvaartmaatschappijen die gegevens kunnen gebruiken om reisagenten onder druk te zetten om minder boekingen bij andere maatschappijen te doen.
- De verplichting voor aanbieders van CRS om een duidelijk onderscheid te maken tussen het interne reservatiesysteem van de luchtvaartmaatschappij en het CRS (artikel 4, lid 2) om te voorkomen dat een maatschappij over een bevoorrechte toegang tot het CRS zou beschikken.
- Het verbod voor systeemverkopers van CRS om distributiefaciliteiten voor te behouden voor hun moedermaatschappijen (artikel 4, lid 1) om te voorkomen dat deze maatschappijen een concurrentievoordeel zouden genieten ten opzichte van andere deelnemende maatschappijen.
- De verplichting voor verkopers van CRS om op de schermen neutrale en niet-discriminerende informatie aan te bieden (artikel 5) om ervoor te zorgen dat de klant over onpartijdige informatie beschikt en te voorkomen dat een bepaalde maatschappij wordt bevoordeeld door de op het scherm aangeboden informatie.
- Aanbieders van CRS zijn verplicht op niet-discriminerende basis marketinginformatie datatapes (MIDT) aan te bieden (artikel 7).
- Een moedermaatschappij is verplicht andere CRS dezelfde informatie over haar vervoersdiensten aan te bieden en boekingen te aanvaarden van andere CRS (artikel 10, lid 1) om te voorkomen dat moedermaatschappijen de concurrentie door andere CRS belemmeren.
- Het verbod voor moedermaatschappijen om voor- of nadelen te koppelen aan het gebruik van een bepaald CRS (artikel 10, lid 3) om een systematische voorkeur voor het eigen CRS te vermijden.
- Waarborgen waardoor de Commissie kan optreden om een gelijke behandeling van luchtvaartmaatschappijen uit de EU te waarborgen in CRS in derde landen (artikel 8).
- Bepalingen inzake de bescherming van persoonsgegevens ter verduidelijking en aanvulling van de bepalingen van Richtlijn 95/46/EG van 24 oktober 1995

betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (artikel 11).

Spoorvervoersdiensten

De gedragscode is eveneens van toepassing op spoorvervoersdiensten die in een luchtvaart-CRS zijn geïntegreerd (ze geldt niet voor systemen die alleen betrekking hebben op spoorvervoer). De code waarborgt dat spoorvervoer niet wordt gediscrimineerd in de CRS. De huidige bepalingen inzake de niet-discriminerende prijszetting leiden de facto echter tot een discriminatie van spoorvervoersdiensten aangezien dezelfde boekingsvergoeding wordt aangerekend terwijl de gemiddelde prijs van een treinticket lager ligt. Door de deregulering van de boekingsvergoedingen, kunnen spoorwegmaatschappijen onderhandelen over een lagere vergoeding die beter is afgestemd op de waarde van hun tickets en worden zij aangemoedigd hun diensten ook via de CRS aan te bieden. De bepalingen inzake moedermaatschappijen en neutrale schermweergave gelden ook voor spoorvervoersdiensten.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 71 en 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Gezien het advies van de Europese toezichthouder voor gegevensbescherming,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag³,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EEG) nr. 2299/89 van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingsystemen⁴ (hierna "CRS" genoemd) heeft er in belangrijke mate toe bijgedragen dat in geautomatiseerde boekingsystemen aan luchtvaartmaatschappijen eerlijke en niet-discriminerende voorwaarden worden gewaarborgd, waardoor ook de belangen van de consumenten worden beschermd.
- (2) Een groot deel van de plaatsreserveringen bij luchtvaartmaatschappijen gebeurt nog steeds via geautomatiseerde boekingsystemen.
- (3) In het licht van de technologische en marktontwikkelingen kan het regelgevingskader grondig worden vereenvoudigd en kan aan aanbieders van CRS en luchtvaartmaatschappijen meer flexibiliteit worden geboden om te onderhandelen over de aangerekende boekingsvergoeding en de aangeboden tarieven. Hierdoor zullen zij soepeler kunnen inspelen op de behoeften en vragen van reisbureaus en klanten en kunnen zij de distributie van hun vervoersproducten optimaliseren.

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB L 220 van 29.7.1989, blz. 1. Verordening als gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3089/93 (PB L 278 van 11.11.1993, blz. 1) en Verordening (EG) nr. 323/1999 (PB L 40 van 13.2.1999, blz. 1).

- (4) In de huidige marktcontext is er echter nog steeds behoefte aan een aantal regels inzake CRS voor vervoersproducten om misbruiken van concurrentiepositie tegen te gaan en de consument neutrale informatie te waarborgen.
- (5) De weigering door "moedermaatschappijen" om dezelfde informatie over dienstregelingen, tarieven en beschikbaarheid meedelen aan andere dan hun eigen systemen en boekingen via deze andere systemen te aanvaarden, kan de concurrentie tussen geautomatiseerde boekingsystemen ernstig verstoren.
- (6) Verkopers van systemen moeten ervoor zorgen dat er een duidelijke scheiding bestaat tussen het CRS en het interne reservatiesysteem van een luchtvaartmaatschappij en mogen geen distributiefaciliteiten verlenen aan hun moedermaatschappijen zodat de moedermaatschappij geen bevoorrechte toegang tot het CRS geniet.
- (7) Om de belangen van de consument te beschermen, mag op het eerste scherm van een CRS uitsluitend objectieve informatie worden aangeboden en moet gelijke toegang worden gewaarborgd tot de gegevens over alle deelnemende luchtvaartmaatschappijen zodat bepaalde luchtvaartmaatschappijen niet worden bevoordeeld.
- (8) Systeemverkopers moeten ervoor zorgen dat alle deelnemende maatschappijen op niet-discriminerende basis kunnen beschikken over de marketinggegevens uit CRS, waarbij ervoor dient te worden gezorgd dat vervoersondernemingen deze gegevens niet onrechtmatig kunnen gebruiken om de keuze van de reisagent te beïnvloeden.
- (9) Het aanbieden van informatie over spoorvervoer en de combinatie trein + vliegtuig op CRS-schermen moet worden gefaciliteerd.
- (10) Luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap en derde landen moeten ten aanzien van CRS-diensten op gelijke voet worden behandeld.
- (11) Om een correcte tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, dient de Commissie over passende handhavingsinstrumenten te beschikken, waaronder de mogelijkheid een onderzoek te openen naar eventuele inbreuken, op eigen initiatief of naar aanleiding van een klacht de betrokken onderneming te gelasten een einde te maken aan de inbreuk alsmede boetes op te leggen.
- (12) Deze verordening laat de toepassing van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag onverlet.
- (13) De bescherming van personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens valt onder Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁵. De bepalingen van deze verordening vormen een specificatie van en aanvulling op Richtlijn 95/46/EG met betrekking tot de activiteiten van een CRS.
- (14) Verordening (EG) nr. 2299/89 moet worden ingetrokken.

⁵ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

Afdeling 1

Inleidende bepalingen

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op geautomatiseerde boekingsystemen (hierna "CRS" genoemd) die luchtvervoersproducten bevatten die op het grondgebied van de Gemeenschap worden aangeboden en/of gebruikt.

Deze verordening is eveneens van toepassing op gecombineerde producten trein + vliegtuig die naast de luchtvervoersproducten op het hoofdscherm van een CRS worden vermeld.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

- a) "vervoersproduct": het vervoer van een passagier tussen twee luchthavens of treinstations;
- b) "geregelde luchtdienst": een reeks vluchten die elk alle volgende kenmerken bezitten:
 - i) reizigers kunnen op elke vlucht individuele plaatsen en/of capaciteit voor het vervoer van vracht en/of post boeken (rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappij of via erkende agenten);
 - ii) zij worden uitgevoerd om het vervoer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen:
 - hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
 - met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen.
- c) "tarieven": de prijzen die passagiers aan luchtvaartmaatschappijen, spoorwegondernemingen, hun agenten of andere ticketverkopers dienen te betalen om gebruik te maken van hun vervoersdiensten alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen aangeboden vergoedingen en voorwaarden alsmede andere aanvullende diensten;

- d) "geautomatiseerd boekingsysteem ("CRS" - Computerised Reservation System)": geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over onder meer dienstregelingen, beschikbaarheid, tarieven en bijbehorende diensten van meer dan één luchtvaartmaatschappij, met of zonder de mogelijkheid plaatsen te reserveren of tickets af te geven, in zoverre bepaalde of alle diensten voor abonnees beschikbaar zijn;
- e) "distributiefaciliteiten": faciliteiten die een systeemverkoper verleent om inlichtingen over dienstregelingen, beschikbare plaatsen, tarieven en bijbehorende diensten van luchtvaartmaatschappijen en spoorwegondernemingen te verstrekken, boekingen te verrichten en/of tickets af te geven en voor andere bijbehorende diensten;
- f) "systeemverkoper": onderneming en haar filialen die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie of het op de markt brengen van een geautomatiseerd boekingsysteem;
- g) "moedermaatschappij": luchtvaartmaatschappij of spoorwegonderneming die direct of indirect, alleen of samen met anderen, een systeemverkoper bezit of daarover daadwerkelijk zeggenschap heeft, alsmede elke luchtvaartmaatschappij die zij bezit en/of waarover zij daadwerkelijk zeggenschap heeft;
- h) "daadwerkelijke zeggenschap": relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of samen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:
 - i) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;
 - ii) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluitvorming van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op het beleid van de onderneming;
- i) "deelnemende vervoersmaatschappij": luchtvaartmaatschappij of spoorwegonderneming die met een systeemverkoper een overeenkomst heeft gesloten voor de distributie van haar vervoersproducten via een CRS.
- j) "abonnee": persoon die geen consument is of een onderneming die geen deelnemende luchtvaartmaatschappij is, die in het kader van een contract of een andere financiële regeling met een systeemverkoper gebruik maakt van een CRS. Een "financiële regeling" betekent dat een specifieke vergoeding wordt betaald voor de diensten van de systeemverkoper of dat een vervoersproduct wordt gekocht;
- k) "hoofdscherm": scherm met een volledig en neutraal overzicht van de gegevens over de vervoersdiensten tussen twee steden, binnen een aangegeven tijdsspanne;
- l) "ticket": geldig document dat recht geeft op vervoer of een gelijkwaardig document in immateriële vorm, dat door de luchtvaartmaatschappij, spoorwegonderneming of een erkende agent is uitgegeven of toegestaan.

Afdeling 2

Gedragsregels voor verkopers van systemen

Artikel 3

Relaties met vervoersondernemingen

1. Een systeemverkoper:

- a) mag geen onredelijke voorwaarden koppelen aan een contract met een deelnemende vervoersonderneming of eisen dat die onderneming instemt met aanvullende voorwaarden die naar hun aard of volgens het handelsgebruik geen verband houden met deelneming aan zijn CRS;
- b) mag voor deelneming aan zijn CRS niet als voorwaarde stellen dat een deelnemende vervoersonderneming niet terzelfder tijd aan een ander systeem deelneemt.

2. De door alle deelnemende vervoersondernemingen verstrekte gegevens worden door de systeemverkoper met evenveel zorg en stiptheid ingevoerd en verwerkt; de enige factor die tot onderscheid bij het invoeren van de gegevens mag leiden, is de door de afzonderlijke deelnemende ondernemingen gekozen invoermethode.

Artikel 4

Distributiefaciliteiten

1. Een systeemverkoper mag geen specifieke invoer- en/of verwerkingsprocedure of een andere distributiefaciliteit, noch verbeteringen daarvan, voor een of meer van zijn moedermaatschappijen reserveren.

2. Een systeemverkoper draagt er zorg voor dat zijn distributiefaciliteiten minstens door middel van software op duidelijke en controleerbare wijze gescheiden zijn van de inventaris en de beheers- en marketingfaciliteiten van een specifieke vervoersonderneming.

Artikel 5

Schermen

1. Een systeemverkoper voorziet in zijn CRS in (een) hoofdscherm(en) voor elke afzonderlijke transactie waarop de door de deelnemende vervoersondernemingen verstrekte gegevens neutraal, volledig en op niet-discriminerende en onbevooroordeelde wijze worden weergegeven. De criteria op grond waarvan de volgorde wordt bepaald, mogen niet berusten op rechtstreeks met de identiteit van de vervoersonderneming verband houdende factoren en

moeten op niet-discriminerende wijze op alle deelnemende ondernemingen worden toegepast. Het hoofdscherm dient te voldoen aan de in bijlage 1 vastgestelde regels.

2. Wat de door een CRS verschaft informatie betreft, maakt de abonnee overeenkomstig lid 1 gebruik van een neutraal scherm, tenzij een ander scherm nodig is om tegemoet te komen aan de door de klant uitgedrukte voorkeur.

3. Dit artikel is niet van toepassing op CRS die zich in het kantoor/de kantoren van een luchtvaartmaatschappij, spoorwegonderneming of groep van luchtvaartmaatschappijen of spoorwegondernemingen bevinden, noch op verkooppunten die duidelijk als dusdanig herkenbaar zijn.

Artikel 6

Betrekkingen met abonnees

1. Een systeemverkoper mag geen onredelijke voorwaarden koppelen aan een contract met een abonnee zoals de abonnee beletten zich te abonneren op of gebruik te maken van een ander systeem, hem verplichten aanvullende voorwaarden te aanvaarden die geen verband houden met het abonnement op zijn CRS, of hem verplichten aangeboden technische apparatuur of software te aanvaarden.

2. Indien de abonnee een zelfstandige onderneming is met minder dan 50 werknemers en een jaarlijkse omzet en/of balanstotaal van maximum 10 miljoen euro, kan hij, ten vroegste op het eind van het eerste jaar, het contract met een systeemverkoper beëindigen met inachtneming van een opzeggingstermijn van maximum drie maanden. In dat geval kan een systeemverkoper uitsluitend de kosten terugvorderen die rechtstreeks verband houden met de beëindiging van het contract.

Artikel 7

Marketinginformatie datatapes (MIDT)

Marketing, boekings- en verkoopsgegevens mogen door de systeemaanbieder beschikbaar worden gesteld indien:

- a) die gegevens met dezelfde stiptheid en op niet-discriminerende basis worden aangeboden aan alle deelnemende vervoerondernemingen, met inbegrip van moedermaatschappijen. Gegevens mogen, of moeten wanneer dat wordt gevraagd, betrekking hebben op alle deelnemende ondernemingen en/of abonnees;
- b) wanneer dergelijke gegevens het resultaat zijn van het gebruik van de distributiefaciliteiten van een CRS door een op het grondgebied van de Europese Unie gevestigde abonnee, mag deze abonnee noch direct, noch indirect in de gegevens worden geïdentificeerd.

Artikel 8

Gelijke behandeling in derde landen

Ongeacht de internationale overeenkomsten waarbij de Gemeenschap of de lidstaten partij zijn, kan de Commissie, wanneer met betrekking tot een van de in deze verordening behandelde aspecten een in de Gemeenschap gevestigde luchtvaartonderneming in een derde land niet op gelijke voet wordt behandeld met ondernemingen uit dat land, alle systeemaanbieders in de Gemeenschap verplichten luchtvaartmaatschappijen uit dat derde land te behandelen op een manier die vergelijkbaar is met de manier waarop luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap in dat land worden behandeld.

Afdeling 3

Gedragsregels voor vervoersondernemingen

Artikel 9

Door deelnemende vervoersondernemingen verstrekte gegevens

Deelnemende vervoersondernemingen en tussenpersonen die de gegevens verwerken, waarborgen dat de gegevens die zij aan een CRS verstrekken correct zijn en de systeemverkoper toelaten de bepalingen van bijlage I na te leven.

Artikel 10

Specifieke regels voor moedermaatschappijen

1. Een moedermaatschappij mag een concurrerend CRS niet discrimineren door te weigeren aan dit laatste, desgevraagd, met dezelfde stiptheid dezelfde informatie over dienstregelingen, tarieven en vrije plaatsen of capaciteit met betrekking tot haar eigen luchtdiensten te verstrekken als aan haar eigen CRS, door te weigeren via een ander CRS haar vervoersproducten te verdelen, of door te weigeren een via een concurrerend CRS verrichte boeking van een van haar via haar eigen CRS verdeelde luchtvervoerproducten met dezelfde stiptheid te aanvaarden of te bevestigen. De moedermaatschappij hoeft alleen boekingen te aanvaarden en te bevestigen die in overeenstemming zijn met haar tarieven en voorwaarden.
2. De moedermaatschappij mag in dit verband niet worden verplicht kosten te aanvaarden behalve kosten voor de reproductie van te verstrekken gegevens en voor aanvaarde boekingen. De aan een CRS verschuldigde boekingsvergoeding voor een aanvaarde boeking die is gedaan in overeenstemming met lid 1, mag niet hoger zijn dan de vergoeding die voor een vergelijkbare transactie door hetzelfde CRS of het eigen CRS wordt aangerekend aan andere deelnemende ondernemingen.

3. Een moedermaatschappij mag het gebruik van een bepaald CRS door een abonnee rechtstreeks noch onrechtstreeks verbinden aan het ontvangen van een commissieloon of een andere vorm van aanmoediging of ontmoediging tot het verkopen van haar vervoersproducten.

4. Een moedermaatschappij mag een abonnee rechtstreeks noch onrechtstreeks verplichten een bepaald CRS te gebruiken voor de verkoop of afgifte van tickets voor vervoersproducten die zij zelf rechtstreeks of onrechtstreeks verstrekt.

Afdeling 4

Bescherming van persoonsgegevens

Artikel 11

1. Bij de exploitatie van een CRS worden persoonsgegevens alleen verwerkt met het oog op de reservatie van plaatsen of de afgifte van tickets voor vervoersproducten. Wat de verwerking van die gegevens betreft, wordt een CRS beschouwd als "een voor de verwerking verantwoordelijke" als bedoeld in artikel 2, onder d), van Richtlijn 95/46/EG.

2. Persoonsgegevens worden alleen verwerkt wanneer dat noodzakelijk is voor de uitvoering van een overeenkomst waarbij de betrokkene partij is of om precontractuele maatregelen te nemen op verzoek van de betrokkene.

3. Bijzondere categorieën van gegevens als bedoeld in artikel 8 van Richtlijn 95/46/EG mogen alleen worden verwerkt wanneer de persoon waarop de gegevens betrekking hebben daartoe toestemming heeft verleend.

4. Onder de controle van de systeemverkoper vallende informatie betreffende identificeerbare afzonderlijke boekingen wordt offline opgeslagen binnen 72 uur nadat het laatste gegeven in de individuele boeking is aangevuld en binnen drie jaar vernietigd. Toegang tot dergelijke gegevens wordt alleen toegestaan in geval van geschillen met betrekking tot de facturatie.

5. Door een CRS gegenereerde marketing-, boekings- en verkoopgegevens mogen direct noch indirect leiden tot de identificatie van natuurlijke personen of, desgevallend, van organisaties of ondernemingen waarvoor zij optreden.

6. Een abonnee stelt de consument in kennis van de naam en het adres van de systeemverkoper, het doel van de verwerking, de periode gedurende dewelke de persoonsgegevens worden bewaard, en de beschikbare middelen om de rechten van toegang tot zijn persoonlijke gegevens uit te oefenen.

7. Elke betrokkene heeft kosteloos toegang tot gegevens die op hem betrekking hebben, ongeacht of die door het CRS of door de abonnee zijn opgeslagen.

8. De in dit artikel vastgestelde rechten zijn een aanvulling op de rechten van de betrokkene inzake de toegang tot persoonsgegevens krachtens Richtlijn 95/46/EG en de op grond daarvan vastgestelde nationale regelgeving.

9. Met het oog op de in artikel 1 vastgestelde doelstellingen vormen de bepalingen van deze richtlijn een specificatie van en een aanvulling op Richtlijn 95/46/EG. Tenzij anders bepaald, gelden de definities van die Richtlijn. Wanneer de in dit artikel vastgestelde specifieke bepalingen inzake de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de exploitatie van een CRS niet van toepassing zijn, doet deze verordening geen afbreuk aan de bepalingen van de voormelde richtlijn en de door de lidstaten op grond daarvan vastgestelde nationale regelgeving.

Afdeling 5

Inbreuken en geldboetes

Artikel 12

Inbreuken

Wanneer de Commissie, naar aanleiding van een klacht of ambtshalve, constateert dat inbreuk op deze verordening wordt gepleegd, kan zij de betrokken ondernemingen en ondernemersverenigingen bij beschikking gelasten een einde aan de vastgestelde inbreuk te maken.

Artikel 13

Onderzoeksbevoegdheden

Ter vervulling van de haar bij deze verordening opgedragen taken kan de Commissie met een eenvoudig verzoek of bij beschikking ondernemingen en ondernemersverenigingen vragen alle nodige inlichtingen te verstrekken.

Artikel 14

Geldboetes

1. De Commissie kan ondernemingen en ondernemersverenigingen die opzettelijk of uit onachtzaamheid een inbreuk plegen op deze verordening bij beschikking een geldboete van ten hoogste 10% van de in het voorafgaande boekjaar behaalde totale omzet opleggen.

2. De Commissie kan aan ondernemingen en ondernemersverenigingen die, opzettelijk of uit onachtzaamheid, in antwoord op een besluit overeenkomstig artikel 13 onjuiste of onvolledige inlichtingen verstrekken of geen inlichtingen binnen de gestelde termijn verstrekken, bij beschikking een geldboete van ten hoogste 1% van de in het voorafgaande boekjaar behaalde totale omzet opleggen.

3. Bij de vaststelling van het bedrag van een geldboete wordt zowel met de ernst, als met de duur van de inbreuk rekening gehouden.

4. De boetes zijn niet van strafrechtelijke aard.

5. Het Hof van Justitie heeft volledige rechtsbevoegdheid om beschikkingen van de Commissie tot het opleggen van een geldboete te herzien. Het Hof kan de opgelegde geldboete vernietigen, verlagen of verhogen.

Artikel 15

Procedures

1. Alvorens beschikkingen op grond van de artikelen 12 of 14 te geven, stelt de Commissie de betrokken ondernemingen en ondernemersverenigingen in de gelegenheid schriftelijk hun standpunt mee te delen betreffende de punten van bezwaar welke de Commissie in aanmerking neemt of heeft genomen en, desgevallend, te worden gehoord.

2. De Commissie mag informatie die zij bij de toepassing van deze verordening heeft ingewonnen en die door haar aard onder het beroepsgeheim valt, niet openbaar maken.

Personen die overeenkomstig de bepalingen van deze verordening informatie meedelen aan de Commissie delen, met opgave van redenen, duidelijk mee welke elementen zij als vertrouwelijk beschouwen, en verstrekken de Commissie binnen de door haar vastgestelde termijn een afzonderlijke, niet-vertrouwelijke versie van die informatie.

3. Wanneer de Commissie van oordeel is dat er op grond van de informatie waarover zij beschikt onvoldoende redenen zijn om gevolg te geven aan een klacht, stelt zij de klager in kennis van deze redenen alsmede van de termijn waarbinnen hij zijn standpunt schriftelijk kan meedelen.

Indien de klager zijn standpunt binnen de door de Commissie vastgestelde termijn kenbaar maakt en de schriftelijke toelichting van de klager niet leidt tot een andere beoordeling van de klacht, wordt de klacht bij beschikking van de Commissie verworpen. Indien de klager zijn standpunt niet binnen de door de Commissie vastgestelde termijn kenbaar maakt, wordt de klacht geacht te zijn ingetrokken.

Wanneer de Commissie haar punten van bezwaar kenbaar maakt, verstrekt zij de klager een afschrift van de niet-vertrouwelijke versie daarvan en stelt zij een termijn vast waarbinnen hij schriftelijk zijn standpunt kan meedelen.

4. Op verzoek verleent de Commissie de partijen aan wie zij haar punten van bezwaar heeft meegedeeld alsmede de klager toegang tot het dossier. De toegang wordt verleend na de kennisgeving van de punten van bezwaar. Het inzagerecht in het dossier is niet van toepassing op zakengeheimen, andere vertrouwelijke informatie en interne documenten van de Commissie.

5. Indien de Commissie dit nodig acht, kan zij andere natuurlijke personen of rechtspersonen horen.

Afdeling 6

Slotbepalingen

Artikel 16

Intrekking

1. Verordening (EEG) nr. 2299/89 wordt ingetrokken.
2. Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de in bijlage II opgenomen concordantietabel.

Artikel 17

Herziening

Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening stelt de Commissie een verslag op over de tenuitvoerlegging van de verordening waarin wordt onderzocht of de verordening moet worden gehandhaafd, aangepast dan wel ingetrokken.

Artikel 18

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

Regels voor hoofdschermen

1. Wanneer op het hoofdscherm tarieven worden vermeld, en/of wanneer wordt gekozen voor een rangschikking op basis van tarieven, worden tarieven vermeld waarin alle aan de vervoerder te betalen toepasselijke en onvermijdbare taksen, heffingen en vergoedingen zijn begrepen.
2. Bij de samenstelling en de selectie van vervoersproducten voor een stedenpaar die in een hoofdscherm worden opgenomen, mag niet worden gediscrimineerd op grond van de binnen die bepaalde stad bediende luchthaven of treinstation.
3. Andere dan geregelde luchtdiensten worden als zodanig duidelijk aangegeven. De consument moet in de mogelijkheid worden gesteld om, desgevraagd, op het hoofdscherm uitsluitend informatie over geregelde dan wel niet-geregelde luchtdiensten te krijgen.
4. Vluchten met een tussenlanding worden duidelijk aangegeven.
5. Wanneer vluchten worden geëxploiteerd door een andere dan de door de desbetreffende code geïdentificeerde luchtvaartmaatschappij, wordt de identiteit van de feitelijke exploitant duidelijk aangegeven. Deze vereiste geldt in alle gevallen, behalve voor tijdelijke ad-hocregelingen.
6. Informatie over gecombineerde producten – een van te voren georganiseerde combinatie van een vervoersproduct met andere niet-vervoersgerelateerde aanvullende diensten die tegen een "all in"-prijs worden aangeboden - mag niet op het hoofdscherm worden weergegeven.

BIJLAGE II

CONCORDANTIETABEL

Verordening (EEG) nr. 2299/89	Deze verordening
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3, leden 1 en 2	-
Artikel 3, lid 3	Artikel 3, lid 1
Artikel 3, lid 4	Artikel 4, lid 1
Artikel 3bis	Artikel 10, leden 1 en 2
Artikel 4, lid 1	Artikel 9
Artikel 4, lid 2	-
Artikel 4, lid 3	Artikel 3, lid 2
Artikel 4 bis, leden 1 en 2	Artikel 4, lid 1
Artikel 4bis, lid 3	Artikel 4, lid 2
Artikel 4bis, lid 4	-
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikelen 7 en 11
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 10, leden 3 en 4
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 9bis	Artikel 5, lid 2, en artikel 11
Artikel 10	-
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 13
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14	Artikel 15, lid 2

Artikel 15	Artikel 13
Artikel 16	Artikel 14
Artikel 17	-
Artikel 18	-
Artikel 19	Artikel 15, leden 1 en 5
Artikel 20	-
Artikel 21	-
Artikel 21bis	-
Artikel 21ter	-
Artikel 22	Artikel 11
Artikel 23	Artikel 17
Bijlage I	Bijlage I