



DET KONGELIGE  
UTENRIKSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 46

(1999-2000)

---

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 148/1999 av 5. november 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII om transport

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 14. april 2000, godkjent i statsråd samme dag.*

## 1 Bakgrunn

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 148/1999 av 5. november 1999 ble rådsforordning (EF) nr. 323/1999 av 8. februar 1999 tatt inn i EØS-avtalens vedlegg XIII om transport. Rådsforordningen endrer forordning (EØF) nr. 2299/89 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer, såkalt CRS (Computer Reservation System). Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 er en del av EØS-avtalen, jf. særskilt vedlegg nr. 2 til St.prp. nr. 100 (1991-92), bind 10, s. 726. Forordningen er tidligere endret ved rådsforordning (EØF) nr. 3089/93, jf. St.prp. nr. 40 (1993-94), bind 10a, s. 346.

Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 regulerer utformingen av edb-baserte reservasjonssystemer for luftfarten og forholdet mellom disse og brukerne (flyselskapene og reisebyråene/agentene). Formålet er å sikre rimelige og like vilkår for luftfartsselskapene innenfor edb-baserte reservasjonssystemer og samtidig ivareta forbrukernes interesser.

Den nye rådsforordningen har som formål å styrke forbrukernes rettigheter samt åpne opp for at jernbanereiser kan inntas i reservasjonssystemet på linje med flyreiser.

Beslutningen i EØS-komiteen om å innlemme rådsforordning (EF) nr. 323/1999 i EØS-avtalen ble fattet med forbehold om Stortingets samtykke, da gjennomføringen i norsk rett nødvendiggjør lovendring, jf. Grl. § 26, annet ledd og EØS-avtalens artikkel 103. Stortinget inviteres gjennom denne proposisjonen til å samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 148/1999. Samferdselsdepartementet vil fremme Odelstingsproposisjon med de nødvendige lovendringer for å gjennomføre rådsforordningen i norsk rett.

EØS-komiteens beslutning og rådsforordningsteksten i norsk oversettelse følger som trykte vedlegg.

## 2 Nærmere om rådsforordningen

Ved rådsforordning (EF) nr. 323/1999 gjennomføres en rekke endringer i forhold til tidligere regelverk. Erfaringer med regelverket tydeliggjorde både et behov for utvidelse av anvendelsesområdet og klarere regler for enkelte områder.

De fleste endringene som følger av rådsforordningen er i hovedsak en presisering av tidligere regler. Det som imidlertid er nytt er at jernbanereiser skal kunne integreres i edb-baserte reservasjonssystemer og skal presenteres på samme måte som flyforbindelser. Det er i utgangspunktet jernbaneforbindelser som er realistiske alternativer til flyforbindelser. De selskapene som tilbyr edb-baserte reservasjonssystemer kan selv bestemme om jernbanereiser skal få adgang til systemene (jf. artikkel 1, 2 (q), (s), 4 (1) og 21 (b)), men disse forutsettes i så fall å bli tatt inn i reservasjonssystemene på en ikke-diskriminerende måte.

Videre er regler om tydeliggjøring av «code sharing» (det vil si der et flyselskap selger billetter «i eget navn» på en strekning hvor flyvningen utføres av et samarbeidende selskap) presisert. Det samme gjelder reglene om tilgjengelighet og salg av reisestatistikk fra CRS. Det er også tatt inn en presisering av prinsippene for å kreve betaling for de tjenester CRS-selskapene yter.

I tillegg pålegges reisebyråene/agentene et selvstendig ansvar overfor forbrukerne for å styrke forbrukervernet ved kjøp av flyreiser. Reisebyråene/agentene gjøres direkte ansvarlig overfor kundene mht. å overholde prinsippene om nøytral/korrekt informasjon om flyforbindelser, priser m.m., jf. artikkel 2 (1), 9a, 10 (1) og vedlegg II.

### 3 EØS-komiteens beslutning

Som et ledd i samarbeidet i EØS vedtok EØS-komiteen 5. november 1999 å endre vedlegg XIII om transport, slik at avtalen også omfatter rådsforordning (EF) nr. 323/1999 av 8. februar 1999 om endring av forordning (EØF) nr. 2299/89 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer (CRS). Beslutningen inneholder en innledning og fire artikler. I innledningen blir det vist til EØS-avtalen og særlig artikkel 98, som gjør det mulig å endre vedleggene til avtalen gjennom vedtak i EØS-komiteen.

*Artikkel 1* slår fast at det i avtalens vedlegg XIII nr. 63 (rådsforordning (EØF) nr. 2299/89) gjøres følgende endringer: Nytt strekpunkt skal lyde: «399 R 0323: Rådsforordning (EF) nr. 323/1999 av 8. februar 1999 (EFT L 40 av 13.2.1999, s. 6).» Videre gis anvisning på enkelte terminologiske tilpasninger.

*Artikkel 2* slår fast at rådsforordningen skal gjelde på islandsk og norsk på lik linje med andre språk i Fellesskapets medlemsstater.

*Artikkel 3* slår fast at beslutningen skal tre i kraft 6. november 1999 forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

*Artikkel 4* slår fast at EØS-komiteens beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Etter artikkel 103 nr. 1 jf. nr. 2 skal EFTA-statene innen seks måneder fra tidspunktet for beslutningen (som var 5. november 1999), bekrefte overfor de øvrige EØS-stater at de forfatningsmessige krav er oppfylt, dvs. for Norges del at Stortingets samtykke er innhentet.

## 4 Forholdet til norsk rett

Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 er gjennomført i Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven), kapittel XVI, §§ 16-1 flg. og forskrift av 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartsområdet § 1. 2.

Som følge av at rådsforordning (EF) nr. 323/1999 åpner for at jernbanereiser også skal kunne integreres i CRS, får forordningen en sterkere forbrukerrettslig side, noe som faller utenfor luftfartslovens naturlige virkeområde.

Utvidelse av CRS-regelverkets virkeområde og formål medfører at hjemmelsgrunnlaget i luftfartsloven ikke lenger er tilstrekkelig.

Spørsmålet om hjemmelsgrunnlaget har vært forelagt Justisdepartementets lovavdeling som konkluderte med at endringsforordningen bør hjemles i en ny særlov. Samferdselsdepartementet vil sikre det nødvendige hjemmelsgrunnlag for gjennomføringen av beslutningen i norsk rett og Samferdselsdepartementet vil fremme en egen Odelstingsproposisjon med forslag om ny lov om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport mv.

## 5 Vurdering

Rådsforordningen vil styrke forbrukernes rettigheter ved at reisebyråene/agentene pålegges et selvstendig ansvar overfor forbrukerne for å styrke forbrukervernet ved kjøp av flyreiser. Rådsforordningen innebærer også at jernbanereiser kan inntas i edb-baserte reservasjonssystemer og sikrer at disse behandles på en ikke-diskriminerende måte.

Forordningen antas ikke å medføre administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning.

Samferdselsdepartementet tilrår at EØS-komiteens beslutning om å ta rådsforordningen inn i EØS-avtalen godkjennes. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 148/1999 av 5. november 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII om transport.

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 148/1999 av 5. november 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII om transport, i samsvar et framlagt forslag.

Tilråding fra Utenriksdepartementet ligger ved.

## Vedlegg 1

# EØS-komiteens beslutning nr. 148/1999 av 5. november 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR -

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, justert ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt avtalen, særlig artikkel 98, og ut fra følgende betraktninger:

Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 11/1999 av 29. januar 1999 <sup>1)</sup>.

Rådsforordning (EF) nr. 323/1999 av 8. februar 1999 om endring av forordning (EØF) nr. 2299/89 om regler for bruk av edb aserte reservasjonssystemer (CRS) <sup>2)</sup> skal innlemmes i avtalen -

BESLUTTET FØLGENDE:

### Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII nr. 63 (rådsforordning (EØF) nr. 2299/89) gjøres følgende endringer:

1. Nytt strekpunkt skal lyde:
  - **399 R 0323:** Rådsforordning (EF) nr. 323/1999 av 8. februar 1999 (EFT L 40 av 13.2.1999, s. 6).»
2. Ordene «når det gjelder anvendelsen av artikkel 6 nr. 5, artikkel 7 nr. 3, 4 og 5, artikkel 11 til 21a og artikkel 23 nr. 2» i første ledd i tilpasningen erstattes med «når det gjelder anvendelsen av artikkel 7 nr. 3, 4 og 5 og artikkel 11 til 21a».

### Artikkel 2

Teksten til rådsforordning (EF) nr. 323/1999 på islandsk og norsk, som er vedlagt de respektive språkversjoner av denne beslutning, har samme gyldighet.

### Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 6. november 1999, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser i henhold til avtalens artikkel 103 nr. 1.

### Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Utferdiget i Brussel, 5. november 1999.

<sup>1)</sup> Ennå ikke kunngjort.

<sup>2)</sup> EFT L 40 av 13.2.1999, s. 6.

For EØS-komiteen	
Formann	
N. v. Liechtenstein	
EØS-komiteens sekretærer	
G. Vik	E. Gerner



## Vedlegg 2

# **Rådsforordning (EF) nr. 323/1999 av 8. februar 1999 om endring av forordning (EØF) nr. 2299/89 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer (CRS)**

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 75 og 84 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité <sup>3)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C <sup>4)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

1. Forordning (EØF) nr. 2299/89 <sup>5)</sup> er et vesentlig skritt i retning av å sikre rettferdige og like vilkår for luftfartsselskaper innenfor edb-baserte reservasjonssystemer, slik at forbrukernes interesser ivaretas.
2. Det er nødvendig å utvide virkeområdet for forordning (EØF) nr. 2299/89 og å presisere dens bestemmelser, og disse tiltakene bør treffes på fellesskapsplan for å sikre at forordningens mål nås i alle medlemsstater.
3. Denne forordning berører ikke anvendelsen av traktatens artikkel 85 og 86.
4. Denne forordning berører ikke anvendelsen av europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger <sup>6)</sup>
5. I henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 3652/93 <sup>7)</sup> får traktatens artikkel 85 nr. 1 ikke anvendelse på avtaler om felles kjøp, utvikling og drift av edb-baserte reservasjonssystemer.
6. Det er ønskelig å få avklart på hvilket grunnlag eierluftfartsselskaper skal faktureres for reservasjoner de er pålagt å godta fra konkurrerende CRS.
7. Det er nødvendig å få avklart på hvilket grunnlag CRS fastsetter avgifter for de tjenester de yter til deltakende luftfartsselskaper og abonnenter, særlig med hensyn til belønning og for å øke oversiktligheten.
8. Det er nødvendig å sikre at en tredjemann som yter tjenester på vegne av et CRS, er underlagt de samme forpliktelser som reglene pålegger vedkommende CRS.
9. Reglene om kontroll med CRS bør også anvendes for å kontrollere om kravene til datasikring i direktiv 95/46/EF overholdes.

<sup>3)</sup> EFT C 95 av 30.3.1998, s. 27.

<sup>4)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 15. mai 1998 (EFT C 167 av 1.6.1998, s. 293), Rådets felles holdning av 24. september 1998 (EFT C 360 av 23.11.1998, s. 69) og europaparlamentsbeslutning av 3. desember 1998 (EFT C 398 av 21.12.1998).

<sup>5)</sup> EFT L 220 av 29.7.1989, s. 1. Forordningen endret ved forordning (EØF) nr. 3089/93 (EFT L 278 av 11.11.1993, s. 1).

<sup>6)</sup> EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

<sup>7)</sup> EFT L 333 av 31.12.1993, s. 37. Forordningen endret ved tiltredelsesakten av 1994.

10. Det må fastlegges nærmere hvilke forpliktelser abonnentene har i henhold til reglene slik at reservasjonene de foretar for sine kunder ikke blir unøyaktige eller villedende eller fører til forskjellsbehandling.
11. Det må fastsettes konkrete bestemmelser om en innklaget parts rett til å bli hørt i saker som Kommisjonen har gjort innsigelse mot.
12. Å ta med jernbanetransport i hovedskjermbildet i CRS kan bedre kvaliteten av opplysningene som er tilgjengelige for forbrukerne, og gi dem de beste muligheter til å treffe valg for sine reiser.
13. Jernbanetransportører som yter visse veldefinerte kategorier av tjenester gjennom hovedskjermbildene i CRS, bør være underlagt vilkår som tilsvare dem som gjelder for luftfartsselskaper.
14. Opplysninger eller distribusjonsutstyr som tilbys av et luftfartsselskap eller en gruppe av luftfartsselskaper, bør unntas fra visse regler, forutsatt at det hele tiden er klart hva slikt utstyr består i —

#### VEDTATT DENNE FORORDNING:

##### Artikkel 1

I forordning (EØF) nr. 2299/89 gjøres følgende endringer:

1.	Artikkel 1 skal lyde:	
	« <i>Artikkel 1</i>	
	Denne forordning får anvendelse på ethvert edb-basert reservasjonssystem, forutsatt at det omfatter lufttransportprodukter og forutsatt at jernbanetransportprodukter er tatt med i hovedskjermbildet, når de tilbys eller brukes på Fellesskapets territorium, uten hensyn til	
	-	systemleverandørens status eller nasjonalitet,
	-	hvor opplysningene som brukes kommer fra eller hvor den sentrale data-behandlingsenheten er plassert,
	-	den geografiske plassering av de lufthavnene som benyttes i forbindelse med lufttransporten.
2.	I artikkel 2 gjøres følgende endringer:	
	a)	Bokstav l) skal lyde:
	«l)	«abonnet»: en person som ikke er forbruker, eller et foretak som ikke er et deltakende luftfartsselskap, og som i henhold til en avtale eller en annen finansiell ordning med en systemleverandør bruker et CRS. En finansiell ordning anses å foreligge når det foretas særskilt betaling for systemleverandørens tjenester eller når det kjøpes et lufttransportprodukt.».
	b)	Bokstav m) skal lyde:
	«m)	«forbruker»: enhver person som søker opplysninger om og/eller har til hensikt å kjøpe et lufttransportprodukt til privat bruk.».
	c)	Ny bokstav q), r), s), t) og u) skal lyde:
	«q)	«ikke-kombinert jernbanetransportprodukt»: transport med jernbane av en passasjer mellom to stasjoner, herunder alle tilleggstjenester og ekstraytelser som er tilknyttet transporten, og som tilbys og/eller selges som en integrerende del av produktet,
	r)	«kombinert jernbanetransportprodukt»: en på forhånd avtalt kombinasjon av et ikke-kombinert jernbanetransportprodukt og andre tjenester som tilbys eller selges til en samlet pris, og som ikke er tilleggstjenester til jernbanetransporten,

	s)	«jernbanetransportprodukt»: både ikke-kombinerte og kombinerte jernbanetransportprodukter,
	t)	«billett»: et gyldig dokument som gir rett til transport, eller tilsvarende i en annen form enn papir, herunder i elektronisk form, som er utstedt eller godkjent av luftfartsselskapet eller dets godkjente agent,
	u)	«dobbelreservasjon»: den situasjon som oppstår dersom det foretas to eller flere reservasjoner for samme passasjer(er) når det er klart at passasjer(e) vil kunne benytte bare én.»
3.	I artikkel 3a gjøres følgende endringer:	
	a)	Nr. 1 bokstav b) skal lyde:
	«b)	Eierluftfartsselskapet skal ikke være forpliktet til å dekke noen kostnader i denne forbindelse, unntatt kostnader i forbindelse med gjengivelse av opplysningene som skal stilles til rådighet, og kostnader for godkjente reservasjoner. Den reservationsavgift som skal betales til et CRS for en reservasjon som er godkjent og foretatt i samsvar med bestemmelsene i denne artikkel, skal ikke overstige avgiften vedkommende CRS krever av deltakende luftfartsselskaper for en tilsvarende transaksjon.»
	b)	Nr. 2 skal lyde:
	«2.	Forpliktelsen som pålegges i denne artikkel, skal ikke gjelde til fordel for et konkurrerende CRS når det etter framgangsmåtene i artikkel 11 er fastslått at vedkommende CRS ikke overholder bestemmelsene i artikkel 4a eller artikkel 6 med hensyn til eierluftfartsselskapenes ikke-autoriserte tilgang til opplysninger.»
4.	I artikkel 4 nr. 1 innsettes følgende avsnitt:	
	«Prinsippene omhandlet i første og annet avsnitt får anvendelse på jernbanetransport med hensyn til data som stilles til rådighet for å vises i hovedskjermbildet.»	
5.	I artikkel 4a skal nytt nr. 4 lyde:	
	«4.	Systemleverandøren skal sørge for at enhver tredjemann som på hans vegne helt eller delvis yter CRS-tjenester, overholder de relevante bestemmelsene i denne forordning.»
6.	Artikkel 6 nr. 1 bokstav a) skal lyde:	
	«a)	opplysninger om identifiserbare enkeltbestillinger skal stilles til rådighet på likt grunnlag og bare for det eller de luftfartsselskaper som utfører de tjenester som berøres av bestillingen, og for abonnenten som er omfattet av nevnte bestilling.
	Oplysninger som systemleverandøren innehar med hensyn til identifiserbare enkeltbestillinger, skal lagres frakoplet innen 72 timer etter at det siste element i enkeltbestillingen er ferdigbehandlet, og skal tilintetgjøres innen tre år. Det skal gis tilgang til slike opplysninger bare i tilfeller av tvist om fakturering.»	
7.	I artikkel 6 nr. 1 bokstav b) gjøres følgende endringer:	
	a)	Nr. ii) skal lyde:
	«ii)	slike data kan, og på anmodning skal, omfatte alle deltakende luftfartsselskaper og/eller abonnenter, men skal ikke omfatte noen form for direkte eller indirekte identifikasjon av eller personlige opplysninger om passasjerer (enkeltpersoner eller selskaper).».
	b)	Nytt nr. iv) og v) skal lyde:
	«iv)	opplysninger stilles til rådighet på anmodning fra deltakende luftfartsselskaper og/eller abonnenter både som helhet og selektivt i forhold til det marked de opererer i,
	v)	en gruppe av luftfartsselskaper og/eller abonnenter har rett til å kjøpe data med sikte på felles behandling.»
8.	Artikkel 6 nr. 4 og 5 oppheves.	

9.	Ny artikkel 9a skal lyde:		
	« <i>Artikkel 9a</i>		
	1.	a)	Med hensyn til de opplysninger som stilles til rådighet av et CRS, skal en abonnent benytte en nøytral presentasjon i samsvar med artikkel 5 nr. 2 bokstav a) og b), med mindre en annen presentasjon er nødvendig for å imøtekomme forbrukerens ønsker.
		b)	En abonnent skal ikke håndtere opplysninger levert av et CRS på en slik måte at forbrukeren gis en unøyaktig, villedende eller diskriminerende presentasjon av opplysningene.
		c)	En abonnent skal foreta reservasjoner og utstede billetter i samsvar med opplysningene som ligger i det CRS som benyttes, eller som er godkjent av vedkommende luftfartsselskap.
		d)	En abonnent skal underrette forbrukeren om ethvert bytte av utstyr underveis, antall fastsatte mellomlandinger, navnet på det luftfartsselskap som faktisk utfører flygingen, og ethvert bytte av lufthavn som er nødvendig på en gitt rute, i den grad disse opplysningene er lagt inn i vedkommende CRS. Abonnenten skal underrette forbrukeren om systemleverandørens navn og adresse, formålet med databehandlingen, varigheten av lagringen av de individuelle dataene samt på hvilke måter vedkommende kan utøve sin rett til tilgang til opplysningene.
		e)	En forbruker skal til enhver tid ha rett til å få en utskrift av CRS-presentasjonen eller tilgang til en parallell CRS-presentasjon med samme skjerm bilde som det som vises abonnenten.
		f)	Enhver person skal ha rett til uhindret og vederlagsfri tilgang til sine egne data, uansett om disse dataene er lagret i et CRS eller hos en abonnent.
	2.	En abonnent skal benytte distribusjonsutstyret i et CRS i samsvar med vedlegg II.»	
10.	Artikkel 10 nr. 1 og 2 skal lyde:		
	«1.	a)	De avgifter systemleverandøren krever av et deltakende luftfartsselskap, skal ikke være diskriminerende, de skal være rimelig strukturert og de skal stå i rimelig forhold til kostnadene for tjenesten som er ytt og benyttet; særlig skal de være like for samme servicenivå.
			Faktureringen av CRS-tjenestene skal være tilstrekkelig detaljert til at de deltakende luftfartsselskapene kan se nøyaktig hvilke tjenester som er benyttet og hvilke avgifter som kreves for dem. Fakturaer for reservasjonsavgift skal omfatte minst følgende opplysninger for hver strekning:
		-	form for CRS-reservasjon,
		-	passasjerens navn,
		-	stat,
		-	identifikasjonskode for IATA/ARC-agentur,
		-	bykode,
		-	de to byene på strekningen,
		-	reservasjonsdato (transaksjonsdato),
		-	reisedato,
		-	rutenummer,
		-	statuskode (reservasjonsstatus),
		-	servicenivå (serviceklasse),
		-	reservasjonsnummer [passenger name record (PNR)],
		-	reservasjons-/avbestillingsindikator.

			Fakturaopplysningene skal tilbys på datamedier. Avgiften for fakturaopplysninger levert i den form luftfartsselskapet har valgt, skal ikke overstige prisen for selve mediet pluss tilknyttede transportkostnader.
			Et deltakende luftfartsselskap skal ha mulighet til å bli underrettet når det foretas en reservasjon/transaksjon som det skal betales reservasjonsavgift for. Når et luftfartsselskap velger å bli underrettet om dette, skal det tilbys muligheten til å annullere en slik reservasjon/transaksjon med mindre reservasjonen/transaksjonen allerede er godkjent. Ved en slik annullering skal luftfartsselskapet ikke pålegges avgift for reservasjonen/transaksjonen.
		b)	De avgifter som systemleverandøren pålegger en abonnent for leie av utstyr eller andre tjenester, skal ikke være diskriminerende, de skal være rimelig strukturert og de skal stå i rimelig forhold til kostnadene for tjenesten som er ytt og benyttet; særlig skal de være like for samme servicenivå. Ytelser på grunnlag av produktivitet som systemleverandøren tilbyr abonnenter i form av rabatt på leie eller provisjon, skal anses som distribusjonskostnader for systemleverandørene og baseres på de strekninger det er utstedt billetter for. Dersom systemleverandøren med forbehold for vedlegg II nr. 5 ikke vet om det er utstedt billett, skal systemleverandøren holde seg til abonnentens angivelse av billettnummer.
			Faktureringen av CRS-tjenestene skal være tilstrekkelig detaljert til at abonnentene kan se nøyaktig hvilke tjenester som er benyttet og hvilke avgifter som er pålagt for dem.
	2.		En systemleverandør skal på anmodning gi de interesserte parter, herunder forbrukere, opplysninger om gjeldende prosedyrer og avgifter, om systemets muligheter, herunder grensesnitt og kriteriene for redigering og presentasjon av skjermbilder. Disse opplysningene skal være gratis for forbrukere og gjelder behandling av individuelle data. Systemleverandøren skal i henhold til denne bestemmelse likevel ikke ha plikt til å røpe opplysninger underlagt eiendomsrett, slik som programvare.»
11.	Artikkel 19 nr. 1 skal lyde:		
	«1.		Før Kommisjonen gjør vedtak i henhold til artikkel 11 eller 16, skal den gi de berørte foretak eller sammenslutninger av foretak anledning til å uttale seg i saker der Kommisjonen har eller har hatt innvendinger.»
12.	Artikkel 21 skal lyde:		
	« <i>Artikkel 21</i>		
	1.		Artikkel 5, artikkel 9 nr. 5 og vedleggene får ikke anvendelse på et CRS som brukes av et luftfartsselskap eller en gruppe luftfartsselskaper
		a)	i dets eller deres klart avgrensede lokale(r) eller skranker, eller
		b)	for å stille opplysninger og/eller distribusjonsutstyr til rådighet som er tilgjengelige via et offentlig telekommunikasjonsnett når det klart og til enhver tid framgår hvem som stiller opplysningene til rådighet.
	2.		Når reservasjon foretas direkte av et luftfartsselskap, skal luftfartsselskapet underlegges artikkel 9a bokstav d) og f).»
13.	Artikkel 21a nr. 1 skal lyde:		

	«1.	Systemleverandøren skal sørge for at en uavhengig kontrollør i løpet av et kalenderår kontrollerer at systemleverandørens CRS er teknisk forenlig med artikkel 4a og 6. For dette formål skal kontrolløren til enhver tid ha tilgang til alle programmer, prosedyrer, operasjoner og sikringsystemer som brukes på de datamaskiner eller databehandlingssystemer som systemleverandøren benytter for å stille sitt distribusjonsutstyr til rådighet. Senest fire måneder etter avslutningen av det aktuelle kalenderår skal systemleverandøren forelegge Kommisjonen kontrollørens rapport om de inspeksjoner som er foretatt og resultatene av dem. Kommisjonen skal gjennomgå denne rapporten med henblikk på å treffe eventuelle nødvendige tiltak i samsvar med artikkel 11 nr. 1.»
14.	Ny artikkel 21b skal lyde:	
	« <i>Artikkel 21b</i>	
	1.	Med forbehold for denne artikkel skal denne forordning gjelde innlemming av jernbanetransportprodukter.
	2.	En systemleverandør kan beslutte å innlemme jernbanetransport i hovedskjermbildet til sitt CRS.
	3.	Når en systemleverandør beslutter å innlemme jernbaneprodukter i hovedskjermbildet til sitt CRS, skal systemleverandøren velge å innlemme særskilte vel avgrensede kategorier av jernbanetransport, idet prinsippene i artikkel 3 nr. 2 overholdes.
	4.	Med hensyn til reglene skal en jernbanetransportør alt etter omstendighetene anses som et deltakende luftfartsselskap eller et eierluftfartsselskap såfremt jernbanetransportøren har en avtale med en systemleverandør om distribusjon av sine produkter gjennom hovedskjermbildet i et CRS eller dens eget reservasjonssystem er et CRS som definert i artikkel 2 bokstav f). Med forbehold for nr. 5 skal disse produktene behandles som lufttransportprodukter, og skal innlemmes i hovedskjermbildet i samsvar med kriteriene fastsatt i vedlegg I.
	5.	a) Ved anvendelse av bestemmelsene i vedlegg I nr. 1 og 2 på jernbanetransport, skal systemleverandøren tilpasse prinsippene for rekkefølgen i hovedskjermbildet for å ta behørig hensyn til forbrukernes behov for dekkende opplysninger om jernbanetransport, som utgjør et konkurrerende alternativ til lufttransport. Systemleverandøren kan særlig likestille jernbanetransport som innebærer et begrenset antall korte opphold, med direkte flyging.
		b) Systemleverandøren skal fastsette klare kriterier for anvendelsen av denne artikkel på jernbanetransport. Slike kriterier skal omfatte reisetid og avspeile nødvendigheten av å unngå unødige opplysninger på skjermen. Kriteriene skal framlegges for Kommisjonen til underretning senest to måneder før de anvendes.
	6.	I henhold til denne artikkel skal alle henvisninger til «flyginger» i denne forordning også omfatte «jernbanetransport», og henvisninger til «lufttransportprodukter» skal omfatte «jernbanetransportprodukter».
	7.	I Kommisjonens rapport utarbeidet i henhold til artikkel 23 nr. 1 skal det legges særlig vekt på en vurdering av gjennomføringen av denne artikkel.»
15.	Artikkel 22 nr. 1 skal lyde:	
	«1.	Denne forordning skal ikke berøre nasjonal lovgivning om sikkerhet, offentlig orden og datasikring i henhold til direktiv 95/46/EF (*EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.)»
16.	Artikkel 23 skal lyde:	
	« <i>Artikkel 23</i>	
	Kommisjonen skal, senest to år etter ikrafttredelsen av denne forordning, utarbeide en rapport om gjennomføringen av forordningen, der det bl.a. skal tas hensyn til den økonomiske utvikling på det berørte markedet. Forslag til endringer av denne forordning kan vedlegges rapporten.»	
17.	Vedlegget erstattes av vedlegg I og II som finnes i vedlegget til denne forordning.	

## Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den 30. dag etter at den er kunngjort i *De Europæiske Fellesskaps Tidende*, med unntak av ny artikkel 10 nr. 1 bokstav b) i forordning (EØF) nr. 2299/89, som trer i kraft seks måneder etter kunngjøringen av denne forordning.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 8. februar 1999.

For Rådet

O. LAFONTAINE

Formann

## Vedlegg

### «Vedlegg I

Kriterier for rekkefølgen av flyginger <sup>8)</sup> der det tilbys ikke-kombinerte lufttransportprodukter, ved visning i hovedskjerm bilde

1. Med mindre en forbruker ber om en annen rekkefølge for en bestemt transaksjon, skal rekkefølgen av ruteflygingene for den eller de ønskede dager være slik i hovedskjerm bildet:
  - i. alle direkte flyginger uten mellomlanding mellom de to byer det gjelder,
  - ii. andre direkte flyginger mellom de to byer som ikke innebærer fly- eller togbytte,
  - iii. korresponderende flyginger.
2. Forbrukeren skal minst kunne kreve at rekkefølgen av opplysninger i hovedskjerm bildet er ordnet kronologisk etter avgangs- eller ankomsttid og/eller etter reisetid. Med mindre forbrukeren ønsker noe annet, skal rekkefølgen av opplysninger om flyginger i hovedskjerm bildet være ordnet etter avgangstidspunkt for gruppe i) og etter reisetid for gruppe ii) og iii).
3. Når systemleverandøren velger å vise opplysninger om ikke-deltakende luftfartsselskapers ruteplaner eller takster for by-til-by-forbindelser, men ikke nødvendigvis for alle slike luftfartsselskaper, skal presentasjonen være nøyaktig, og den skal ikke være villedende og diskriminerende for de selskaper som vises.
4. Dersom systemleverandøren har kjennskap til at opplysninger om antallet direkte ruteflyginger og om identiteten til de luftfartsselskaper det gjelder ikke er fullstendige, skal dette klart framgå av det aktuelle skjerm bildet.
5. Andre flyginger enn ruteflyginger skal være tydelig angitt.
6. Flyginger som innebærer mellomlandinger skal være tydelig angitt.
7. Dersom en flyging utføres av et annet luftfartsselskap enn det som er angitt med luftfartsselskapskoden, skal det selskap som faktisk utfører flygingen klart angis. Dette krav gjelder i alle tilfeller, med unntak for kortvarige ad-hoc-ordninger.
8. Systemleverandøren skal ikke bruke skjerm plassen i hovedskjerm bildet

<sup>8)</sup> Alle henvisninger til «flyginger» i dette vedlegg er i samsvar med artikkel 21b nr. 6.

på en måte som sterkt framhever et bestemt reisevalg eller som viser lite realistiske reisevalg.

9. Med forbehold for nr. 10 får følgende bestemmelser anvendelse:
  - a) for direkte forbindelser skal ingen flyging vises flere enn én gang i hovedskjermbildet,
  - b) for kombinerte forbindelser som innebærer flybytte, skal ingen kombinasjon av flyginger vises flere enn én gang i hovedskjermbildet,
  - c) flyginger som innebærer flybytte, skal behandles og vises som korresponderende flyginger med én linje per strekning.  
Imidlertid skal et CRS utstede bare én kupong og kreve avgift for bare én reservasjon når flygingene foretas av samme luftfartsselskap og dette luftfartsselskapet krever bare én billettakupong og én reservasjon.
10. 1. Når deltakende luftfartsselskaper har fellesforetaksavtaler eller andre ordninger som kontraktsmessig innebærer at to eller flere av dem hver for seg har ansvaret for tilbud og salg av lufttransportprodukter på en flyging eller kombinasjon av flyginger, skal uttrykket «flyging» (for direkte forbindelser) og «kombinasjon av flyginger» (for kombinerte forbindelser) i nr. 9 tolkes slik at hvert av luftfartsselskapene, men ikke flere enn to, kan presenteres særskilt med anvendelse av sin egen selskapskode.
  1. Når flere enn to luftfartsselskaper deltar, skal det selskap som faktisk utfører flygingen utpeke de to selskapene som skal ha rett til å benytte seg av unntaket fastsatt i nr. 1. Dersom det selskap som faktisk utfører flygingen ikke har framlagt tilstrekkelige opplysninger til at det kan avgjøres hvilke to selskaper som skal utpekes, skal systemleverandøren utpeke selskapene på et ikke-diskriminerende grunnlag.
  2. Hovedskjermbildet skal så vidt mulig omfatte deltakende luftfartsselskapers korresponderende rutenflyginger, og de skal vises ved hjelp av minst ni forbindelsespunkter. Systemleverandøren skal imøtekomme anmodninger fra deltakende luftfartsselskaper om å ta med en korresponderende flyging så lenge flygingen ikke overstiger 130 % av storsirkeldistansen mellom de to lufthavnene, eller så lenge dette ikke medfører at flyginger med kortere reisetid utelukkes. Forbindelsespunkter som gir en reiserute med en lengde som overstiger 130 %, kan utelates.

## Vedlegg II

### Abonnenters bruk av distribusjonsutstyr

1. En abonnent skal føre nøyaktige fortegnelser over alle CRS-reservasjons-transaksjoner. Fortegnelsene skal omfatte rutenummer, reservasjonskode, reisedato, avgangs- og ankomsttidspunkt, status for flygingene, passasjerens fornavn, etternavn og forbokstaver, kontaktadresse og/eller telefonnummer samt billettstatus. Ved reservasjon eller avbestilling av plass skal abonnenten sørge for at den reservasjonskode som brukes, tilsvarer billettprisen passasjerer har betalt.
2. En abonnent må ikke bevisst foreta dobbeltreservasjoner for én og samme passasjer. Dersom det ikke er bekreftet plass til rådighet etter kundens ønske, kan passasjerer settes på venteliste til den aktuelle flygingen (dersom det finnes venteliste), og få bekreftet reservasjon på en annen flyging.



3. Når en passasjer avbestiller en reservasjon, skal abonnenten omgående frigi plassen.
4. Når en passasjer endrer reiserute, skal abonnenten sørge for at alle reserverasjoner og tilleggstenester avbestilles når de nye reserverasjonene foretas.
5. En abonnent skal når det er mulig anmode om eller behandle alle reserverasjoner til en bestemt reiserute og alle etterfølgende endringer gjennom samme CRS.
6. Abonnenten kan ikke anmode om eller selge en reservasjon med mindre en forbruker ber om det.
7. En abonnent skal sørge for at hver billett utstedes i samsvar med hver enkelt streknings reserverasjonsstatus og i samsvar med gjeldende tidsfrister. En abonnent skal ikke utstede en billett med en endelig reservasjon til en bestemt flyging uten at reservasjonen er blitt bekreftet.»

---

---