



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 51

(1999-2000)

Om lov om edb-baserte
reservasjonssystemer for
passasjertransport mv.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 26. mai 2000, godkjent i statsråd samme dag.

1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen fremmes rettslig grunnlag for å implementere EØS-avtalens bestemmelser om regler for bruk av *edb-baserte reservasjonssystemer*, jf. Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 av 24. juni 1989, som senere er endret ved hhv. Rådsforordning (EØF) nr. 3089/93 av 29. oktober 1993 og Rådsforordning (EF) nr. 323/99 av 8. februar 1999.

Proposisjonen omfatter forslag til en ny bestemmelse som er nødvendig for å implementere siste endring i Rådsforordning 2299/89 (Rådsforordning nr. 323/99) og bestemmelser som tidligere var nedfelt i luftfartsloven, men som det er hensiktsmessig å flytte over i en særlov.

De fleste endringene innebærer hovedsakelig en presisering av tidligere regler, men nytt er at jernbanereiser skal kunne integreres i reservasjonssystemet og at det gis anvisning på etter hvilke prinsipper. Reisebyråene/agentene pålegges et selvstendig ansvar overfor forbrukerne mht. å overholde prinsippene om nøytral informasjon. I tillegg er det gitt anvisning på lagring og utlevering av opplysninger om identifiserbare enkeltbestillinger.

Med bakgrunn i at forordningens hovedinnhold faller utenfor luftfartslovens naturlige virkeområde, foreslås den implementert i norsk rett ved egen særlov som omhandler edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport mv.

Forordningens virkeområde er begrenset til innenfor EØS-området.

2 Bakgrunn for lovforslaget

Europakommisjonen utga 9. juli 1997 en rapport COM (97) 246 som oppsummerte erfaringene med anvendelse av Rådsforordning nr. 2299/89 (som er senere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93). I rapporten ble det på bakgrunn av erfaringer med de nevnte forordninger foreslått endringer i regelverket i form av ny rådsforordning, nr. 323/99.

Under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, vedtok EØS-komiteen 5. november 1999 å gjøre tillegg til vedlegg XIII om transport punkt 63 (Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89), 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.

Rådsforordning nr. 2299/89 er gjennomført i EØS-avtalen, vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63, jf. 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. § 16-1 gir hjemmel til å inkorporere EØS-regler i luftfartsloven. Tilpasningen av norsk rett til EUs regelverk på luftfartens område har foregått etter et tosporet system. Luftfartsloven er i utgangspunktet generell og gjelder all luftfart i riket. På bakgrunn av EØS-avtalen opprettet man et eget kapittel XVI for å dekke opp EØS-regelverket. For luftfart som omfattes av EØS-avtalens virkeområde, gjelder i tillegg regler som følger av EØS-avtalen. Reglene i luftfartslovens kapittel XVI går i tilfelle av motstrid foran luftfartslovens øvrige bestemmelser.

Forordningen regulerer utformingen av edbaserte reservasjonssystemer for luftfarten og forholdet mellom disse og brukerne (flyselskapene og reisebyråene/agentene). Edb-baserte reservasjonssystemer gir brukerne direkte adgang til skjermpresentasjon av informasjon om flyselskapenes rutetider og priser og gir mulighet for plassreservasjon med umiddelbar bekreftelse. Regelverket har til formål å sikre rimelige og like vilkår for flyselskapene innenfor reservasjonssystemet og samtidig ivareta forbrukernes interesser. Forordningen er tidligere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93.

De endringer som gjennomføres ved Rådsforordning nr. 323/1999 medfører en utvidelse av regelverkets virkeområde og formål i den forstand at jernbanetransport kan inntas samt at regelverkets forbrukerrettslige side bygges ut. Samtidig pålegges reisebyråene og agentene visse forpliktelser i forbindelse med at forbrukerne får utvidete rettigheter. For nærmere redegjørelse om innholdet i forordningen, se punkt 5.1 nedenfor.

Ovennevnte utvidelse av forordningens virkeområde gjør at dette faller utenfor luftfartslovens naturlige virkeområde. Hjemmelsgrunnlaget i luftfartslovens § 16-1 ansees på denne bakgrunn ikke lenger som tilstrekkelig.

Under henvisning til dette forhold samt framtidige behov for endringer i dette regelverket har departementet kommet frem til at det er mest hensiktsmessig å opprette en ny særlov. Endringer av forordningen vil da bli hjemlet i særloven. Gjeldende luftfartslov §§ 16-2 til 16-5 som omhandler prosedyre- og

reaksjonsregler ved brudd på forordningen oppheves og videreføres i den nye særloven.

3 Gjeldende rett m.m.

Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 av 24. juni 1989 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer ble første gang implementert i norsk rett ved Ot.prp. nr. 58 (1990-91) Om inngåelse av avtale mellom Norge, Sverige og det Europeiske økonomiske fellesskap, som la opp til et system med en gjennomføringslov og innarbeidelse av bl.a. regler om edb-baserte reservasjonssystemer som forskrifter (jf. lov 4. juli 1991 nr. 50 Om gjennomføring av avtale mellom Norge, Sverige og det Europeiske økonomiske fellesskap, jf. forskrift av 3. juli 1992 nr. 495 § 2).

I forbindelse med EØS-avtalen ble ovennevnte gjennomføringslov avløst av en egen bestemmelse i luftfartsloven som hjemmel for EØS-regelverket på luftfartens område (derunder regler om edb-baserte reservasjonssystemer). Det vises i denne sammenheng til Ot.prp. nr. 74 (1991-92) Om lov om endringer i luftfartslovgivningen som følge av EØS-avtalen (jf. lov 20. november 1992 nr. 108, § 108 b, senere § 8-10). § 8-10 i gjeldende luftfartslov anvendes i dag i forholdet til tredje land. Alt EØS-regelverk på luftfartens område implementeres i norsk rett som hovedregel via § 16-1 (jf. avsnitt nedenfor).

I Ot.prp. nr. 84 (1992-93) Om lov om endringer i lov 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart ble reglene om edb-baserte reservasjonssystemer videreført med hjemmel i lovens kapittel 16, EØS-regler, §§ 16-1 til 16-5, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart.

Rådsforordning nr. 2299/89 er en adferdskodeks for edb-reservasjonssystemer. Reglene skal sikre at reisebyråer og passasjerer mottar objektiv informasjon fra data-reservasjonssystemene om reise- og prisalternativer, og at alle flyselskap har rett til å delta i et CRS-system på like og ikke-diskriminerende vilkår. Forordningen omfatter også forholdet mellom selskap og agent.

Systemet anvendes av flyselskapene i forbindelse med plassreservasjoner, men brukes også for å vise ulike valgmuligheter ved valg av reisemåte mv. og inneholder således opplysninger om avgangstider, tilgjengelighet, priser og lignende.

Reservasjonssystemene er organisert som egne aksjeselskap med omsettelige aksjer. Alle flyselskaper som i dag flyr i det innenlandske rutenettet er tilknyttet informasjons- og distribusjonsnett Amadeus. Amadeus er ett av de store datareservasjonssystemene i Europa og ble operativt fra 1992. Systemet eies av flyselskapene (Lufthansa, Iberia og Air France), men anses å være nøytralt når det gjelder presentasjon av selskaper/flyavganger i systemet. I tillegg til Amadeus, har også datareservasjonssystemene Galileo, Sabre og Worldspan abonnenter i Norge.

Forordningen legger visse forpliktelser på systemselgeren (CRS-operatøren), dvs. den som har ansvar for drift og markedsføring av systemet, på flyselskap som selv er systemselger eller som kontrollerer systemselgerne, og på flyselskap som har avtale med systemselgerne om distribusjon av produktet (jf. artikkel 3 i forordningen).

Slike systemer kan være programmert slik at ett selskaps reisealternativ kommer først frem på skjermen selv om det finnes andre selskap som kan frakte passasjerer frem på en hurtigere og/eller billigere måte.

Forordningen tar bl.a. sikte på å forhindre slikt misbruk ved nærmere angivelse av prinsippene som skal ligge til grunn for etablering og bruk av reservasjonssystemet. Det gis bl.a. i artikkel 3 anvisning på at systemleverandørene skal tillate alle flyselskap å inngå i systemet på like vilkår og på ikke-diskriminerende basis.

Videre skal avgiften som pålegges være ikke-diskriminerende og kostnadsrelatert jf. artikkel 10.

Forordningen gir også anvisning på overvåking av systemet. Artikkel 11 til 22 inneholder i hovedsak regler for overvåking av systemet. Det er i første rekke EU-kommisjonen som står for dette, jf. artikkel 11. Iht. artikkel 12 har avtalestatene, selskaper og selskapssammenslutninger opplysningsplikt. Kommisjonen har rett til granskning av bøker, dokumenter o.l, jf. artikkel 13. Artikkel 16 gir anvisning på at det kan ilegges bøter fra 1000-50000 ECU dersom foretaket gir feilaktige eller ufullstendige opplysninger. For overtredelse av bestemmelsene i forordningen kan det ilegges bøter på opp til 10 prosent av selskapets årlige omsetning.

Ved Rådsforordning nr. 3089/93 av 29. oktober 1993 ble det i hovedsak foretatt en utbygging og presisering av reglene nedfelt i Rådsforordning nr. 2299/89.

4 Om høringen

Samferdselsdepartementets forslag til gjennomføring av forordningen i norsk rett ble sendt på høring 23. februar 2000. Høringsbrevet ble sendt til følgende instanser:

- Statsministerens kontor
- Justisdepartementet, Lovavdelingen
- Finansdepartementet
- Barne- og familiedepartementet
- Arbeids- og administrasjonsdepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Utenriksdepartementet
- Forsvarsdepartementet
- NSB
- Forbrukerombudet
- Datatilsynet
- Luftfartsverket, Hovedadm.
- Luftfartstilsynet
- Konkurransetilsynet
- Flyselskapenes Landsforening
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon
- Norsk Flygerforbund
- Den Norske Reisebransjeforening
- Landsorganisasjonen
- YS
- Handels- og servicenæringens hovedorganisasjon
- SAS - Norge ASA
- Braathens ASA
- Widerøes Flyveselskap ASA
- Board of Airline Representative in Norway (Barin)
- Sivilombudsmannen

Høringsfristen ble satt til 28. mars 2000.

Følgende instanser hadde ingen merknader til Samferdselsdepartementets forslag:

- Barne- og familiedepartementet
- Forsvarsdepartementet
- Utenriksdepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Datatilsynet
- LO

Følgende instanser har uttalt seg om Samferdselsdepartementets forslag:

- Justisdepartementet
- Arbeids- og administrasjonsdepartementet
- Konkurransetilsynet
- Luftfartstilsynet
- Forbrukerombudet
- Den Norske Reisebransjeforening

- Braathens ASA
- SAS-Norge ASA
- Board of Airline Representative in Norway (Barin)
- Flyselskapenes Landsforening

Ingen av høringsinstansene har hatt vesentlige innvendinger mot at forordningen innlemmes i EØS-avtalen.

Det er imidlertid fra Den Norske Reisebransjeforening reist innsigelser mot at forordningene ikke finnes i konsolidert utgave og at regelverket på denne bakgrunn er vanskelig tilgjengelig. Arbeidet med konsolidert tekst vil bli igangsatt så snart som mulig, men Samferdselsdepartementets vurdering har vært at dette arbeidet ikke må forsinke gjennomføringen av disse rettsaktene i norsk rett. Det understrekes i denne forbindelse at en konsolidert tekst ikke blir en del av norsk rett, men kun vil fungere som et hjelpemiddel.

Det er videre anført fra Den Norske Reisebransjeforening at den økte informasjonsplikt som pålegges reisebyråene og agentene overfor forbrukerne er konkurransevridende med bakgrunn i at salg via internett ikke omfattes. Det stilles fra Flyselskapenes Landsforening, Den Norske Reisebransjeforening og Barin også spørsmålstegn ved realismen i den informasjonsplikt som i forslaget pålegges abonnenten. Barin og Flyselskapenes Landsforening stiller seg også kritiske til at salg over internett ikke er behandlet. Barin og Flyselskapenes Landsforening påpeker videre at begrepet CRS som benyttes i forordningen er misvisende, og at det korrekte begrep er GDS, Global Distribution System.

Samferdselsdepartementet sier seg i det alt vesentlige enig i ovennevnte innsigelser, men anfører at utvikling av regelverket på dette området må skje innenfor rammen av EØS-avtalen.

Forbrukerombudet anfører at bestemmelsene som omhandler forbrukerforhold er vanskelig tilgjengelig for forbrukerne med bakgrunn i at disse ikke fremgår direkte av lovteksten. Samferdselsdepartementet har søkt å avhjelpe dette noe ved å foreslå at man i utkast til ny lovs § 1 angir at forbrukerrettigheter omfattes av reglene om edb-baserte reservasjonssystemer.

5 Departementets alminnelige merknader

5.1 Om Rådsforordning (EF) nr. 323/99 om edb-baserte reservasjonssystemer (CRS)

Ved Rådsforordning nr. 323/99 gjennomføres en rekke endringer basert på en Kommisjonsrapport om erfaringer med regelverket om edb-baserte reservasjonssystemer.

Regelverkets forbrukerrettslige side styrkes. Reisebyråene/agentene gjøres direkte ansvarlig overfor kundene mht. å overholde prinsippene om nøytral/korrekt informasjon om flyforbindelser, priser mv. Det gis anvisning på at forbrukeren har krav på nøytral presentasjon. Forbrukeren skal videre informeres om bytte av utstyr underveis, mellomlandinger, bytte av lufthavn mv. Videre er regler om tydeliggjøring av «code sharing»¹⁾ inntatt. Det vises i denne sammenheng til artikkel 9a og vedlegg II til forordningen.

Personvernet for forbrukerne er søkt ivaretatt gjennom regler for utlevering og lagring av identifiserbare enkeltbestillinger, jf. artikkel 6 nr. 1, bokstav a. I artikkel 21a gis anvisning på kontrollrutiner ved bl. a. et uavhengig kontrollorgan som skal overvåke at prinsippene i artikkel 6 overholdes.

En systemleverandør kan selv bestemme om jernbanetransport skal få adgang til reservasjonssystemet, jf. artikkel 21b, nr. 2. I denne sammenheng presiseres at dersom jernbanetransport medtas skal dette gjøres på en ikke-diskriminerende måte, jf. artikkel 21b, nr. 2.

Det er også tatt inn en presisering av prinsippene for å kreve betaling for de tjenester systemleverandørene yter, jf. artikkel 10 nr. 1, bokstav a) og b).

Som forordning må denne implementeres i norsk rett ord for ord/som den er. Dette gjøres ved at § 1 i utkastet til ny lov gir anvisning på at forordningen gjelder som norsk lov.

5.2 Særskilt om jernbanetransport

Bestemmelsene om jernbanetransport er inntatt i forordningens artikkel 1, artikkel 2, bokstavene q), r) og s), artikkel 4 nr. 1 og artikkel 21, bokstav b).

En systemleverandør kan velge å innta jernbanetransport i sitt reservasjonssystem, jf. artikkel 21 b. Det gis i denne sammenheng anvisning på at dersom en systemleverandør velger å innta jernbanetransport i sitt reservasjonssystem skal dette i så fall skje på ikke-diskriminerende vilkår.

En åpning av reservasjonssystemene for jernbanetransport er positivt med tanke på å oppnå mest mulig like konkurransevilkår mellom fly- og jernbanetransport. Ved salg og distribusjon av slike tjenester står man imidlertid overfor en rekke utfordringer mht. å tilpasse seg et reservasjonssystem som er basert på flyselskapenes premisser. Togselskapene har en del karakteristika

¹⁾ dvs. at et flyselskap selger billetter i «eget navn» på en strekning hvor flyvningen utføres av samarbeidende selskap.

som skaper en rekke tekniske problemer mht. å oppnå like konkurransevilkår i et reservasjonssystem. NSB BA har sammen med bl.a. Statens Järnvägar (SJ) i Sverige og British Rail i Storbritania etablert et felles selskap som skal legge til rette for jernbanetransportprodukter i reservasjonssystemene.

For øvrig har NSB gjennom sin representasjon i den internasjonale jernbaneunion (UIC) på linje med øvrige medlemsland deltatt i utarbeidelsen av et «position paper» til Community of European Railways (CER), som har ivaretatt togselskapenes interesser i arbeidet i forhold til EU-kommisjonen i behandlingen av den reviderte Rådsforordningen.

5.3 Forholdet til konkurranselovgivningen

Artikkel 7 og artiklene 11-20 i Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 omhandler prosedyre- og reaksjonsregler ved brudd på bestemmelsene i nevnte forordning. Reglene ligner tilsvarende bestemmelser for overtredelse av EØS-avtalens konkurranseregler. Ved brudd på bestemmelsene, gir forordningen i EØS-tilpasset versjon bl.a. adgang for Europakommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan (ESA) til å ilegge bøter. Reaksjonen tilsværer således en av reaksjonene for overtredelse av EØS-konkurransereglene. Det samme gjelder muligheten for Kommisjonen og ESA til å be om assistanse fra nasjonale myndigheter for å foreta kontroller og innhente informasjon hos private rettssubjekter.

Forordningen pålegger altså private rettssubjekter plikter og gir offentlige myndigheter rett til inngrep overfor private. Det er derfor ved §§ 16-2 til 16-5, kapittel XVI i luftfartsloven gitt bestemmelser i lovs form som gir hjemmel for gjennomføring av kontroll med etterlevelse av og sanksjoner for overtredelse av forordningen. I form og innhold likner bestemmelsene på dem i lov 27. november 1992 nr. 110 om konkurranseregler i EØS-avtalen mv. (EØS-konkurranseloven). Kontroll- og håndhevingsmyndigheter er, som i EØS-konkurranseloven, Kommisjonen, EFTAs overvåkingsorgan og Konkurransetilsynet.

§§ 16-2 til 16-5 i luftfartsloven er foreslått tatt inn i den nye loven som §§ 2 til 5. Overtredelse av de materielle reglene i Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 (jf. forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område), har ikke vært rammet av de vanlige straffebestemmelsene i luftfartsloven, men av EØS-reglene om kontroll og sanksjoner i luftfartslovens kapittel XVI, som nå er foreslått plassert i den nye loven.

Kontroll og håndheving på nasjonalt plan er delt mellom Samferdselsdepartementet og konkurransemyndigheten. Det vises i denne sammenheng til § 2 i forskrift om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område, fastsatt ved kgl. res. 15. juli 1994 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart m.m. §§ 16-1 til 16-5. Det fremgår av nevnte bestemmelse at Samferdselsdepartementet og Konkurransetilsynet håndhever hver sine artikler i forordningen. Det forutsetter et nært samarbeid mellom samferdsels- og konkurransemyndigheter at kontroll og håndheving er delt mellom to forvaltningsområder.

Nevnte forskrift vil, for så vidt gjelder dette saksområdet (dvs. kontroll og håndheving), gjelde med hjemmel i utkastet til ny § 1. Når det gjelder øvrige områder omhandlet i nevnte forskrift, vil hjemmelsgrunnlaget være luftfartsloven § 16-1.

Forskriften er i sin helhet inntatt i proposisjonen som vedlegg nr. 4.

5.4 Forholdet til forbrukerinteressene

Endringene som gjennomføres ved forordningen innebærer at hensynet til forbrukerne ivaretas på en bedre måte. Det vises i denne sammenheng til artikkel 2, artikkel 9a, artikkel 10 og vedlegg 2 til forordningen som omhandler regler for forbrukerne.

Forbrukerne er vanligvis ikke selv i direkte kontakt med reservasjonssystemene, men får informasjonen referert via brukerne (byråene/agentene). For å sikre forbrukernes muligheter til på riktige premisser å velge mellom flere alternativer, vil det da være avgjørende at den informasjon som legges i reservasjonssystemet er korrekt og tilstrekkelig og videreformidles på en nøytral, saklig og tilstrekkelig utfyllende måte. For forbrukerne innebærer det derfor en forbedring at byråene/agentene pålegges en selvstendig informasjonsplikt overfor kundene.

I denne sammenheng kan også nevnes at det innføres tydeligere krav til at det opplyses om eventuelle andre selskap som helt eller delvis utfører flygingen i såkalte code-sharing tilfeller. For forbrukerne vil ofte opplysninger om hvilket selskap som utfører flygingen være av stor interesse, og det kan synes som om disse opplysningene ikke alltid gis i dagens situasjon. Kravet om at systemleverandørene skal tillate alle flyselskap å inngå i systemet på like vilkår vil også være en fordel fra et forbrukersynspunkt.

Positivt for forbruker er også at hensynet til personvernet er søkt bedre ivaretatt. Dette skjer dels ved en henvisning til Rådskonklusjon 95/46/EF av 24. oktober 1995 om personvern ved behandling av personopplysninger i datasystemer samt at det er inntatt regler om lagring og utlevering av opplysninger om identifiserbare enkeltbestillinger.

Departementet vil i denne sammenheng også nevne at EU-kommisjonen i januar 2000 har kommet med et konsultasjonsdokument om rettigheter for flypassasjerer («Air Passenger Rights in the European Union a Consultation Document on Consumer Protection in Air Transport»). Dokumentet omhandler en rekke forbrukerrelaterte temaer som «denied boarding²⁾», «overbooking³⁾», ansvarsregler, code-sharing, edb-baserte reservasjonssystemer mv. Formålet er å avdekke behov for at det eventuelt skal tas initiativ fra EU-kommisjonens side på feltet. I konsultasjonsdokumentet er det ikke tatt stilling til hva dette evt. vil resultere i. Dette vil avhenge av de tilbakemeldinger EU-kommisjonen får på dokumentet.

²⁾ Nektet ombordstigning. Avvisning av flypassasjerer selv om de har gyldig billett, har bekreftet bestilling til den aktuelle flyging og har møtt til innsjekking innenfor de tidsfrister og på den måte som er fastsatt.

³⁾ Overbooket flyging. En flyging der antall passasjerer med bekreftet bestilling som har møtt til innsjekking innenfor de tidsfrister og på den måte som er fastsatt, overstiger antallet ledige plasser for flygingen.

5.5 Forholdet til personvern

Det er uttalt i forordet til Rådsforordning nr. 323/1999 at reglene om kontroll med CRS også bør anvendes for å kontrollere om kravene til datasikring i direktiv 95/46/EF om personvern ved behandling av personopplysninger i datasystemer overholdes. Datatilsynet anfører i sin høringsuttalelse at Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven) er vedtatt av Stortinget, med basis i nevnte direktiv. Loven ble sanksjonert av Kongen i statsråd 14. april 2000 som lov nr. 31. Den er ikke trådt i kraft.

I artikkel 6 nr. 1, bokstav a), gis anvisning på regler for å utlevere opplysninger om identifiserbare enkeltbestillinger samt prosedyrer for lagring av slike opplysninger. Det vises i denne sammenheng også til artikkel 6 nr. 1, bokstav b), nr. ii.

Artikkel 21a nr. 1 gir anvisning på kontrollrutiner ved bl. a. et uavhengig kontrollorgan.

5.6 Forholdet til forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område

Forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område må justeres i samsvar med det foreliggende lovfor-slag. Henvisningene i forskriftens § 1 til de aktuelle forordningen må tas ut og § 2 tredje og fjerde ledd oppheves. Etter vedtakelsen av lovfor-slaget vil forskriften utelukkende ha hjemmel i lovens § 16-1.

6 Administrative og økonomiske konsekvenser

Da majoriteten av de foreslåtte bestemmelser allerede er gjeldende rett, antas særloven neppe å medføre vesentlige administrative eller økonomiske konsekvenser.

Innføringen av bedre rettigheter for forbrukerne vil kunne føre til økning av antall henvendelser til forbrukerinstanser. Samtidig pålegges reisebyråene visse forpliktelser overfor forbrukerne som vil kunne medføre noe merarbeid.

Det legges opp til at jernbanereiser skal kunne medtas i reservasjonssystemene og at disse i såfall skal inntas på ikke-diskriminerende vilkår. Dette antas å ha små økonomiske og administrative konsekvenser.

7 Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen er ny og gir anvisning på at Rådsforordning nr. 323/99 av 8. februar 1999 om endring av Rådsforordning nr. 2299/89 (som er tidligere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93) gjelder som norsk lov. Norsk oversettelse av forordningen følger som vedlegg 1 til denne proposisjonen (Rådsforordning nr. 3089/93 samt Rådsforordning nr. 2299/89 følger som hhv. vedlegg 2 og 3). Hovedinnholdet i endringsforordningen er å styrke forbrukernes rettigheter for så vidt gjelder edb-baserte reservasjonssystemer. I tillegg gis anvisning på at jernbanetransport kan inntas i reservasjonssystemet.

For nærmere omtale av innholdet i Rådsforordning nr. 323/99 henvises til punkt 5.1 ovenfor.

Det gis i bestemmelsens *annet ledd* anvisning på at Kongen kan gi forskrifter om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen for så vidt gjelder edb-baserte reservasjonssystemer.

Til § 2

Bestemmelsen tilsvarende luftfartsloven § 16-2 og inneholder hjemmel for overvåkingsorganene til å kreve opplysninger om forhold som er nevnt i Rådsforordning nr. 2299/89 av 24. juni 1989 (senere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93 og Rådsforordning nr. 323/99) om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer.

Etter *første ledd* plikter enhver å gi EFTAs overvåkingsorgan alle opplysninger organet har behov for i forbindelse med dets håndtering av EØS-avtalens vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer. Dette gjelder også opplysninger som er underlagt avtale- eller lovbestemt taushetsplikt.

Det vises i denne sammenheng til forskrift om gjennomføring og håndtering av EØS-avtalen på luftfartens område, fastsatt ved kgl. res. 15. juli 1994 (se vedlegg 4), § 2 som gir anvisning på kompetansedelingen mht. håndtering av reglene i Rådsforordning nr. 2299/89 (senere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93 og Rådsforordning nr. 323/99).

Konkurransetilsynet gis i *annet ledd* hjemmel til å innhente opplysninger i samme utstrekning som EFTAs overvåkingsorgan.

EØS-avtalen vil kunne føre til at EU-kommisjonen henvender seg direkte til norske foretak og ber om opplysninger. Fordi Norge har tatt forbehold mot tvangsfyllbyrdelse av pengeforpliktelser ilagt foretak i Norge, kan Kommisjonens sanksjon dersom opplysningene ikke utleveres, ikke gjøres gjeldende i Norge. For så vidt kan man diskutere om det da foreligger noen egentlig «plikt» for foretaket, om man ser på vedtakets rettsvirkninger på norsk territorium, isolert sett. Forbeholdet gjelder imidlertid naturlig nok ikke foretakets eiendom i utlandet. Her er det opp til vedkommende fremmede stater selv å avgjøre hvilke vedtak de vil tvangsfyllbyrde på sitt territorium, også mot norske bedrifters eiendeler. Det kan føre til at bøter som blir ilagt for brudd på opplysningsplikten kan innkreves i andre land i EØS-området. Det er ønskelig

at norske foretak skal slippe å bli stilt overfor valget mellom søksmål for brudd på eventuell taushetsplikt og bøter ilagt av EU-kommisjonen. Det angis derfor i *tredje ledd* at foretakene skal ha rett til å besvare henvendelser fra EUs organer også når dette forutsetter utlevering av taushetsbelagt informasjon de har ervervet i medhold av EØS-avtalen.

Til § 3

Bestemmelsen tilsvare § 16-3 i luftfartsloven.

Etter *første ledd* skal gjennomføringen av kontrollbesøk utført av EFTAs overvåkingsorgan eller Konkurransetilsynet foretas i samsvar med forskrifter gitt med hjemmel i den nye særloven.

EFTAs overvåkingsorgan og EU-kommisjonen vil etter *annet ledd* være sikret adgang til å være tilstede ved og delta i kontrollbesøk foretatt av Konkurransetilsynet i den utstrekning Rådsforordning nr. 2299/89 (senere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93 og Rådsforordning nr. 323/99) gir dem rett til dette. Organene har rett til å være tilstede under kontroller foretatt på oppfordring av dem.

Etter *tredje ledd* vil tilsvarende gjelde representanter fra Konkurransetilsynet og EU-kommisjonen når kontrollen foretas av EFTAs overvåkingsorgan.

Til § 4

Bestemmelsen er identisk med § 16-4 i luftfartsloven og sikrer ESA og EU-kommisjonen adgang til opplysninger som er nødvendig for å håndheve EØS-avtalens vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer.

I samsvar med EØS-avtalens forutsetninger gir bestemmelsene norske myndigheter anledning til å utlevere opplysninger, herunder taushetsbelagt informasjon, til EFTAs overvåkingsorgan og EU-kommisjonen. Opplysninger vil kunne gis i den utstrekning det er nødvendig for å håndheve Rådsforordning nr. 2299/89 (senere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93 og Rådsforordning nr. 323/99). Opplysninger vil imidlertid bare kunne benyttes i forbindelse med overvåkingsorganenes behandling av den nevnte forordning. EFTAs overvåkingsorgan og EU-kommisjonen vil ha taushetsplikt om informasjon de har ervervet i medhold av forordningen.

Til § 5

Bestemmelsen viderefører gjeldende § 16-5 i luftfartsloven og gir EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen kompetanse til å ilegge foretak og sammenslutninger av foretak bøter ved forsettlig eller uaktsom overtredelse på de materielle reglene i Rådsforordning nr. 2299/89 (senere endret ved Rådsforordning nr. 3089/93 og Rådsforordning nr. 323/99), samt vedtak fattet i medhold av nevnte rettsakter.

Praksis i forbindelse med EU-organenes illeggelse av tilsvarende pengeforpliktelse vil få betydning ved nærmere utmåling av beløpet.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport mv.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport mv. i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet ligger ved.

Forslag til lov om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport mv.

§ 1 EØS-regler m.m.

EØS-avtalen vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63 (forordning (EØF) 2299/89 som endret ved forordningene (EØF) 3089/93 og (EF) 323/99) om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer, herunder visse regler om forbrukerrettigheter, gjelder som norsk lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Kongen kan gi forskrifter om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen for så vidt gjelder edb-baserte reservasjonssystemer.

§ 2 Innhenting av opplysninger

Enhver plikter uten hinder av taushetsplikt å gi EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen de opplysninger organene kan kreve i henhold til rettsakten omhandlet i EØS-avtalen vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer, eller forskrifter om gjennomføring av nevnte rettsakt. Det kan settes tidsfrist for når opplysninger skal gis.

Konkurransetilsynet kan kreve tilsvarende opplysninger.

Enhver skal uten hinder av taushetsplikt, innenfor de rammer rettsakten nevnt i første ledd gir, ha rett til å besvare henvendelser fra EU-kommisjonen og EF-domstolen.

§ 3 Kontroll

Ved kontroll som foretas av EFTAs overvåkingsorgan eller Konkurransetilsynet i henhold til forskrifter gitt i medhold av rettsakten omhandlet i EØS-avtalen vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer, gjelder lov om konkurranse i ervervsvirksomhet av 11. juni 1993 nr. 65 §§ 6-1 og 6-2 tilsvarende.

EFTAs overvåkingsorgan og EU-kommisjonen kan være tilstede ved og delta i kontroll foretatt av Konkurransetilsynet innen de rammer rettsakten nevnt i første ledd gir.

Konkurransetilsynet og EU-kommisjonen kan være tilstede ved og delta i kontroll foretatt av EFTAs overvåkingsorgan innen de rammer rettsakten nevnt i første ledd gir.

§ 4 Unntak fra taushetsplikt

Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan norske myndigheter gi EFTAs overvåkingsorgan og EU-kommisjonen alle opplysninger som er nød-

vendige for å håndheve rettsakten omhandlet i EØS-avtalen vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer.

§ 5 Bøter

EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen kan ilegge foretak, sammenslutninger av foretak eller fysiske personer bøter for forsettlig eller uaktsom overtredelse av rettsakten omhandlet i EØS-avtalen vedlegg XIII, kapittel VI, punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer, samt vedtak fattet i medhold av bestemmelsene i nevnte rettsakt.

§ 6 Virkeområde

Loven får kun anvendelse innenfor EØS-området. Loven gjelder ikke for Svalbard.

§ 7 Ikraftsetting, endringer i andre lover mv.

Loven her trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Kongen kan gi nærmere overgangsbestemmelser.

Fra den dag loven trer i kraft gjøres følgende endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart:

§§ 16-2 til 16-5 oppheves.

Vedlegg 1**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 ⁴⁾,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C ⁵⁾

og

ut fra følgende betraktninger:

1. Forordning (EØF) nr. 2299/89 ⁶⁾ 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 ⁷⁾.

5. I henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 3652/93 ⁸⁾ 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.

⁴⁾ EFT C 95 av 30.3.1998, s. 27.

⁵⁾ 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).

⁶⁾ 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).

⁷⁾ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

⁸⁾ EFT L 333 av 31.12.1993, s. 37. Forordningen endret ved tiltredelsesakten av 1994.

9. Reglene om kontroll med CRS bør også anvendes for å kontrollere om kravene til datasikring i direktiv 95/46/EF overholdes.

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:

«Artikkel 1

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 reserverasjoner for samme passasjer(er) når det er klart at passasjer(en)(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 reserverasjoner. Den reserverasjonsavgift som skal betales til et CRS for en reserverasjon 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.

Opplysninger 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 luftfartselskaper 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 luftfartselskaper 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:

«Artikkel 9a

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 utstedte 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:

«Artikkel 21

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 sikringssystemer 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:

«*Artikkel 21b*

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. Kri-

teriene 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/EF⁹⁾ »

16. Artikkel 23 skal lyde:

«*Artikkel 23*

Kommisjonen skal, senest to år etter ikrafttreddelsen 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 Euro-peiske 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.

⁹⁾ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

Vedlegg 2

**Rådsforordning (EØF) 3089/93 av 29. oktober 1993
om endring av forordning (EØF) nr. 2299/89 om
regler for bruk av edb-baserte
reservasjonssystemer.**

RÅDET FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP HAR -

Under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap, særlig artikkel 84 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen ¹⁰⁾, under henvisning til uttalelse fra Europaparlamentet ¹¹⁾, under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komite ¹²⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

Forordning (EØF) nr. 2299/89) er et vesentlig skritt i retning av å sikre en rettferdig konkurranse mellom luftfartsselskaper og mellom edb-baserte reservasjonssystemer, slik at forbrukernes interesser ivaretas. Det er nødvendig å utvide virkeområdet for forordning 2299/89 og å presisere dens bestemmelser, og disse tiltakene bør treffes på fellesskapsplan for å sikre at forordningens mål nås i alle medlemsstater.

Denne forordning berører ikke anvendelsen av traktatens artikkel 85 og 86.

I henhold til kommisjonsforordning (EØF) nr. 83/915) får ikke bestemmelsene i traktatens artikkel 85 nr. 1 anvendelse på avtaler om felles innkjøp, utvikling og drift av edb-baserte reservasjonssystemer.

Ikke-regelbundet flyging er av stor betydning på Fellesskapets territorium.

De fleste av disse reisene er pakketurer eller kombinerte produkter der lufttransporten utgjør bare en del av hele produktet.

«Seat only» eller ikke-kombinerte produkter på ikke-regelbundne flyginger konkurrerer i prinsippet direkte med de lufttransportprodukter som tilbys på ruteflygingene.

Det er ønskelig at like produkter behandles på samme måte. Det bør sikres rettferdig konkurranse mellom begge typer lufttransportprodukter og upartisk formidling av opplysninger til forbrukeren.

Alle spørsmål i forbindelse med bruk av edb-baserte reservasjonssystemer for alle typer lufttransportprodukter bør behandles i en og samme forordning.

Forbrukere som søker ulike produkter, bør ha mulighet til å be om et skjermbilde med bare regelbundne eller ikke-regelbundne flyginger.

Det bør presiseres at forordning (EØF) nr. 2299/89 bør få anvendelse på edb-baserte reservasjonssystemer som tilbys og/eller brukes av alle sluttbrukere, enten det dreier seg som privatpersoner eller selskaper.

¹⁰⁾ EFT nr. C 56 av 26.2.1993, s. 28.

¹¹⁾ EFT nr. C 176 av 28.6.1993, s. 65.

¹²⁾ EFT nr. C 108 av 19.4.1993, s. 16.

Luftfartsselskaper som bruker et edb-basert reservasjonssystem i sine egne klart avgrensede lokaler eller skranker, bør ikke omfattes av bestemmelsene om hovedskjermbildet.

Det bør skilles klart mellom en kontrakt om deltaking i, abonnement på eller tillatelse til å bruke et system og en kontrakt om levering av det tekniske utstyret, idet sistnevnte omfattes av vanlig avtalerett, slik at systemleverandøren kan kreve sine direkte kostnader dekket dersom en kontrakt om deltaking eller abonnement sies opp i samsvar med bestemmelsene i denne forordning.

Dersom eierluftfartsselskaper nekter å gi de samme opplysninger om ruteplaner, takster og ledige seter til andre systemer enn sitt eget, og nekter å godkjenne reservasjoner foretatt gjennom disse systemene, kan det oppstå en alvorlig konkurransevridning mellom de edb-baserte reservasjonssystemene.

De edb-baserte reservasjonssystemene må sikre like konkurransevilkår for luftfartsselskapene med hensyn til funksjonsmåte og datasikkerhet, særlig ved lik tilgang til funksjoner, opplysninger/data og grensesnitt samt en klar atskillelse mellom luftfartsselskapenes egne funksjoner og distribusjonsutstyret.

Den konkurransemessige likestillingen vil bli forsterket ved at det sikres at de edb-baserte reservasjonssystemene juridisk sett er atskilt fra resten av virksomheten.

Et eierluftfartsselskap kan oppnå urimelige fordeler i konkurransen mellom luftfartsselskapene gjennom sin kontroll over sitt eget edb-baserte reservasjonssystem. Derfor er det nødvendig å sikre en fullstendig likebehandling av eierluftfartsselskapene og de deltakende luftfartsselskapene, i den grad et eierluftfartsselskap bruker det utstyr i sitt eget system som omfattes av denne forordning.

I forbrukernes interesse bør det alltid vises et hovedskjermbilde for hver transaksjon som en forbruker ber om.

Det er ønskelig at detaljerte markedsførings-, reservasjons- og salgsdata stilles til rådighet for de deltakende luftfartsselskaper på ikke-diskriminerende vilkår og med samme hastighet. Identifikasjon av eller personlige opplysninger om passasjerer eller brukere som er juridiske personer, skal være fortrolige. Systemleverandøren skal derfor ved hjelp av tekniske midler og egnede sikringstiltak, i det minste med hensyn til programvare, sikre at ikke-autorisert adgang til opplysninger ikke kan finne sted.

Faktureringsopplysningene bør være tilstrekkelig detaljerte til at deltakende luftfartsselskaper og abonnenter kan kontrollere sine kostnader. For å lette denne kontrollen bør disse opplysningene foreligge på datamedier.

Av hensyn til forbrukerne bør det presiseres at ingen flyging eller kombinasjon av flyginger skal vises mer enn en gang på hovedskjermbildet, unntatt når hvert luftfartsselskap som utfører flyging i fellesforetak eller en annen ordning, selv er ansvarlig for tilbud om og salg av lufttransportprodukter på de flygingene det gjelder.

Systemleverandøren bør sørge for at teknisk samsvar med bestemmelsene om samme funksjonsmåte og datasikkerhet kontrolleres av en uavhengig kontrollør -

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

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

1. Artikkel 1, 2 og 3 skal lyde:

«Artikkel 1

Denne forordning kommer til anvendelse på edb-baserte reservasjonssystemer som omfatter lufttransportprodukter, 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 lufthavner som benyttes i forbindelse med lufttransporten,

Artikkel 2 I denne forordning menes med:

- a) «ikke-kombinert lufttransportprodukt», lufttransport av en passasjer mellom to lufthavner, herunder alle tilleggstenester og ekstraytelser som tilbys og/eller selges som en integrerende del av produktet,
- b) «kombinert lufttransportprodukt», en på forhånd avtalt kombinasjon av et ikkekombinert lufttransportprodukt og andre tjenester som tilbys og/eller selges til en samlet pris og som ikke er tilleggstenester til flygingen,
- c) «lufttransportprodukt», både ikke-kombinerte og kombinerte lufttransportprodukter,
- d) «ruteflyging», en serie flyginger som alle har samtlige av følgende kjennetegn:
 - de utføres mot vederlag med luftfartøyer beregnet på transport av passasjerer eller passasjerer og gods og/ eller post, slik at det for hver flyging tilbys seter for salg på individuell basis til allmennheten (enten direkte hos luftfartsselskapet eller hos dets godkjente agenter),
 - de gjennomføres for å betjene trafikken mellom de samme to eller flere punkter, enten
 1. i henhold til en offentliggjort ruteplan, eller
 2. ved flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger.
- e) «takst», den pris som betales for ikke-kombinerte lufttransportprodukter og vilkårene for at denne prisen gjelder,
- f) «edb-basert reservasjonssystem (CRS)», et edb-basert system som blant annet inneholder data om luftfartsselskapers:
 - ruteplaner,
 - ledige seter,
 - takster, og
 - tilknyttede tjenester, med eller uten muligheter for
 - å foreta reservasjoner, eller
 - å utstede billetter i den utstrekning noen eller samtlige av disse tjenestene er tilgjengelige for abonnentene,
- g) «distribusjonsutstyr», utstyr som en systemleverandør stiller til rådighet for å kunne gi opplysninger om luftfartsselskapers ruteplaner, ledige seter, takster og tilknyttede tjenester, og for å kunne foreta billettbestillinger og/ eller utstede billetter, samt yte tilknyttede tjenester,
- h) «systemleverandør», alle virksomheter, herunder tilknyttede virksomheter, som er ansvarlige for driften eller markedsføringen av et CRS,

- i) «eierluftfartsselskap», et luftfartsselskap som direkte eller indirekte, alene eller i fellesskap med andre, eier eller faktisk kontrollerer en systemleverandør, samt ethvert luftfartsselskap som det eier eller faktisk kontrollerer,
- j) «faktisk kontroll», et forhold som bygger på rettigheter, kontrakter eller andre midler som enkeltvis eller samlet, idet det tas hensyn til alle faktiske og rettslige forhold, gir mulighet for direkte eller indirekte å øve avgjørende innflytelse på et foretak, særlig ved:
 - bruksrett til alle eller deler av foretakets aktiva,
 - rettigheter eller kontrakter som sikrer avgjørende innflytelse på sammensetning, avstemninger eller beslutninger i et foretaks organer, eller som på annen måte sikrer avgjørende innflytelse på driften av foretaket,
- k) «deltakende luftfartsselskap», et luftfartsselskap som har avtale med en systemleverandør om distribusjon av lufttransportprodukter gjennom et CRS. Et eierluftfartsselskap skal anses som et deltakende luftfartsselskap i den utstrekning det bruker det utstyr i sitt eget CRS som er omfattet av denne forordning,
- l) «abonnet», en person eller et foretak som ikke er et deltakende luftfartsselskap, og som i henhold til en kontrakt eller en annen ordning med en systemleverandør bruker distribusjonsutstyret for lufttransportprodukter i et CRS,
- m) «forbruker», enhver som søker opplysninger om og/ eller har til hensikt å kjøpe et lufttransportprodukt,
- n) «hovedskjerm bilde», en fullstendig, nøytral presentasjon av data om flyginger mellom to byer innenfor et fastsatt tidsrom,
- o) «reisetid», tidsrommet mellom fastsatt avgangs- og ankomsttid,
- p) «serviceforbedring», alle andre produkter eller tjenester enn distribusjonsutstyr som en systemleverandør på egne vegne tilbyr abonnenter i forbindelse med et CRS.

Artikkel 3

1. En systemleverandør skal ha evne til i eget navn som en selvstendig enhet i forhold til eierluftfartsselskapet, å inneha rettigheter og forpliktelser av alle slag, å inngå kontrakter, blant annet med eierluftfartsselskaper, deltakende luftfartsselskaper og abonnenter eller å gjennomføre andre rettshandlinger, samt å være part i en rettssak.

2. En systemleverandør skal gi alle luftfartsselskaper mulighet til å delta på like og ikkediskriminerende vilkår i hans distribusjonsutstyr innenfor rammen av systemets kapasitet, med forbehold for tekniske begrensninger utenfor systemleverandørens kontroll.

3. a) Systemleverandøren

- skal ikke knytte urimelige vilkår til en kontrakt med et deltakende luftfartsselskap,

- skal ikke kreve tilleggsvilkår som etter sin natur eller ifølge vanlig forretningspraksis ikke har sammenheng med deltakelse i hans CRS, og skal anvende like vilkår for samme servicenivå.

b) Systemleverandøren skal ikke sette som vilkår for deltakelse i hans CRS at et deltakende luftfartsselskap gir avkall på samtidig deltakelse i et annet system.

c) Et deltakende luftfartsselskap kan heve en kontrakt med en systemleverandør ved varsel som ikke behøver å overstige seks måneder, men kontrakten kan tidligst utløpe ved utgangen av dens første år.

I slike tilfeller skal systemleverandøren ikke ha rett til godtgjørelse for mer enn de kostnader som er direkte knyttet til hevingen av kontrakten.

4. En systemleverandør som har besluttet å forbedre sitt distribusjonsutstyr eller utstyret som brukes til dette formål, skal opplyse alle deltakende luftfartsselskaper, herunder eierluftfartsselskaper, om disse forbedringene og tilby dem like raskt og på samme vilkår, med forbehold for tekniske begrensinger utenfor systemleverandørens kontroll, og på en slik måte at det ikke vil bli forskjell i tidsforløpet for gjennomføringen av de nye forbedringene mellom eierluftfartsselskapene og de deltakende luftfartseselskapene.»

2. Ny artikkel 3a skal lyde:

«Artikkel 3a

1. a) Et eierluftfartsselskap kan ikke diskriminere et konkurrerende CRS ved å nekte å gi det, på anmodning og like raskt, de samme opplysninger om ruteplaner, takster og ledige seter med hensyn til egne flyginger som det gir sitt eget CRS, ved å nekte å distribuere sine lufttransportprodukter gjennom et annet CRS eller ved å nekte like raskt å ta imot eller bekrefte reservasjoner foretatt gjennom et konkurrerende CRS for et hvilket som helst av sine lufttransportprodukter som distribueres gjennom dets eget CRS. Eierluftfartsselskapet skal være forpliktet til å ta imot og bekrefte bare de reservasjoner som er i samsvar med dets takster og vilkår.

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.

c) Eierluftfartsselskapet skal ha rett til å utføre kontroller for å sikre at artikkel 5 nr. 1 overholdes av det konkurrerende CRS.

2. Forpliktelsen som pålegges i denne artikkel, skal ikke gjelde til fordel for et konkurrerende CRS når det etter framgangsmåtene i artikkel 6 nr. 5 eller artikkel 7 nr. 3 eller 4 er fastslått at vedkommende CRS ikke overholder bestemmelsene i artikkel 4a, eller at systemleverandøren ikke kan gi tilstrekkelige garantier for overholdelse av forpliktelsene etter artikkel 6 med hensyn til eierluftfartsselskapenes ikke-autoriserte tilgang til opplysningene.»

3. Artikkel 4 skal lyde:

«Artikkel 4

1. Deltakende luftfartsselskaper og andre som leverer lufttransportprodukter, skal sørge for at de data de beslutter å legge inn i et CRS, er nøyaktige, oversiktlige, ikke villedende og ikke mindre omfattende enn dem som legges inn i ethvert annet CRS. Dataene skal særlig gjøre det mulig for en systemleverandør å oppfylle de kriterier for rekkefølgen som er fastsatt i vedlegget.

Når dataene legges inn via mellommenn, skal disse ikke håndtere dem slik at det blir gitt unøyaktige, villedende eller diskriminerende opplysninger.

2. Systemleverandøren skal ikke håndtere dataene nevnt i nr. 1 slik at det blir gitt unøyaktige, villedende eller diskriminerende opplysninger.

3. Systemleverandøren skal legge inn og behandle data levert av de deltakende luftfartsselskaper like nøyaktig og like raskt, med forbehold bare for

begrensningene i innleggingsmetoden som det enkelte deltakende luftfartselskap har valgt, og systemleverandørens standardformater.»

4. Ny artikkel 4a skal lyde:

«Artikkel 4a

1. Det innleggings- og/eller behandlingsutstyr som systemleverandøren framskaffer skal tilbys alle eierluftfartsselskaper og deltakende luftfartsselskaper uten diskriminering. Dersom det finnes relevante og allment godkjente standarder på området lufttransport, skal systemleverandøren tilby innleggings- og/eller behandlingsutstyr som er kompatibelt med disse standardene.

2. Systemleverandøren skal ikke reservere noen særskilt innleggings- og/eller behandlingsrutine eller noe annet distribusjonsutstyr for et eller flere av sine eierluftfartsselskaper.

3. Systemleverandøren skal sørge for at hans distribusjonsutstyr klart og beviselig er atskilt fra ethvert luftfartsselskaps eget lager og utstyr for administrasjon og markedsføring. Atskillelsen kan være enten fysisk, eller logisk ved hjelp av programvare slik at en forbindelse mellom distribusjonsutstyret og det egne utstyret kan opprettes bare gjennom et grensesnitt mellom de ulike anvendelsesområdene. Uavhengig av hvilken atskillellesmetode som benyttes, skal ethvert slikt grensesnitt gjøres tilgjengelig for alle eierluftfartsselskaper og deltakende luftfartsselskaper uten diskriminering og sikre lik behandling med hensyn til rutiner, protokoller, innlegging og avlesing. Dersom det finnes relevante og allment godkjente standarder på området lufttransport, skal systemleverandøren tilby grensesnitt som er compatible med disse standardene.»

5. Artikkel 5 og 6 skal lyde:

«Artikkel 5

1. a) Skjermbilder som vises i et CRS, skal være klare og ikke-diskriminerende.

b) Systemleverandøren skal ikke, forsettlig eller ved uaktsomhet, presentere unøyaktige eller villedende opplysninger i sitt CRS.

2. a) Systemleverandøren skal ved hjelp av sitt CRS sørge for et eller flere hovedskjermbilder for hver enkelt transaksjon som på en klar og forståelig måte og uten diskriminering eller ensidighet, særlig med hensyn til den rekkefølge opplysningene presenteres i, viser de deltakende luftfartsselskapers data om ruteplaner, taksttyper og ledige seter.

b) På anmodning skal forbrukeren ha rett til å få presentert bare ruteflyginger eller ikke-regelbundne flyginger i hovedskjermbildet.

c) Ved valg og sammenstilling av by-til-by-forbindelser med henblikk på presentasjon i et hovedskjermbilde, skal det ikke forekomme diskriminering på det grunnlag at forskjellige lufthavner betjener samme by.

d) De alternative flyforbindelser skal i hovedskjermbildet presenteres i rekkefølgen fastsatt i vedlegget.

e) Kriteriene for opplysningenes rekkefølge skal ikke bygge på faktorer som direkte eller indirekte er knyttet til et luftfartsselskaps identitet, og de skal anvendes for alle deltakende luftfartsselskaper, uten forskjellsbehandling.

3. Når en systemleverandør leverer opplysninger om takster, skal hovedskjermbildet være nøytralt og ikke-diskriminerende og omfatte minst tak-

stene for samtlige av de deltakende luftfartsselskaperens flyginger som framgår av hovedskjermbildet. Kilden til slike opplysninger skal være akseptabel for vedkommende luftfartsselskap(er) og vedkommende systemleverandør.

4. Opplysningene om kombinerte produkter, for eksempel om reisearrangør, ledige seter og takster, skal ikke vises i hovedskjermbildet.

5. Et CRS skal ikke anses å være i strid med denne forordning når et hovedskjermbilde endres for å etterkomme en forbrukers særskilte anmodninger.

Artikkel 6

1. Følgende bestemmelser skal gjelde når en systemleverandør gir statistiske eller andre opplysninger fra sitt CRS:

- a) opplysninger om enkeltbestillinger skal stilles til rådighet på lik basis og bare for det eller de luftfartsselskaper som utfører de tjenester som berøres av bestillingen, og for abonnenten(e) som er omfattet av nevnte bestilling,
- b) alle data om markedsføring, bestilling og salg skal gis på følgende vilkår:
 - i. slike data tilbys alle de deltakende luftfartsselskaper, herunder eierluftfartsselskaper, like raskt og uten diskriminering,
 - ii. slike data kan, og på anmodning skal, omfatte alle deltakende luftfartsselskaper og/ eller abonnenter, men skal ikke omfatte noen form for identifikasjon eller personlige opplysninger om passasjerer eller selskaper,
 - iii. alle anmodninger om slike data skal behandles like raskt og med samme nøyaktighet, med forbehold for den overføringsmetode det enkelte luftfartsselskap har valgt.

2. Systemleverandøren skal ikke stille personlige opplysninger om en passasjer til rådighet for utenforstående uten passasjerens samtykke.

3. Systemleverandøren skal ved hjelp av tekniske midler og egnede sikkerhetstiltak, i det minste for programvaren, sikre at bestemmelsene i nr. 1 og 2 overholdes, slik at ingen av eierluftfartsselskapene på noen måte kan få tilgang til opplysninger som gis av eller utarbeides for luftfartsselskapene, med mindre det skjer i henhold til denne artikkel.

4. Systemleverandøren skal innen tre måneder etter at denne forordning trer i kraft, på anmodning stille til rådighet for alle deltakende luftfartsselskaper en detaljert beskrivelse av de tekniske og administrative tiltak han har truffet for å etterkomme denne artikkel.

5. Når Kommisjonen mottar den detaljerte beskrivelsen av de tekniske og administrative tiltakene som systemleverandøren har truffet eller endret, skal den innen tre måneder ta stilling til om disse tiltakene er tilstrekkelige til å gi den sikkerhet som kreves i henhold til denne artikkel. Dersom dette ikke er tilfellet, kan Kommisjonen i sin beslutning påberope seg anvendelse av artikkel 3a nr. 2. Kommisjonen skal straks underrette medlemsstatene om en slik beslutning. Med mindre Rådet på anmodning fra en medlemsstat treffer en annen beslutning innen to måneder fra datoen for Kommisjonens beslutning, skal sistnevnte beslutning tre i kraft.»

6. I artikkel 7 skal nr. 1 og 2 lyde:

«1. En systemleverandørs forpliktelser i henhold til artikkel 3 til 6 skal ikke gjelde overfor et eierluftfartsselskap i en tredjestat dersom selskapets CRS utenfor Fellesskapets territorium ikke gir Fellesskapets luftfartsselska-

per en behandling tilsvarende den som fastsettes innenfor rammen av denne forordning og kommisjonsforordning (EØF) nr. 83/91¹³⁾.

2. Eierluftfartsselskapers eller deltakende luftfartsselskapers forpliktelser i henhold til artikkel 3a, 4 og 8 skal ikke gjelde for et CRS som kontrolleres av et eller flere luftfartsselskaper i en eller flere tredjestater, dersom eierluftfartsselskapet eller det deltakende luftfartsselskapet ikke gis en behandling utenfor Fellesskapets territorium tilsvarende den som gis innenfor rammen av denne forordning og kommisjonsforordning (EØF) nr. 83/91.

7. I artikkel 7 skal nytt nr. 5 lyde:

«5. a) Når det konstateres at det foreligger alvorlig diskriminering som definert i nr. 1 eller 2, kan Kommisjonen ved beslutning gi CRSer pålegg om å endre sine operasjoner slik at diskrimineringen bringes til opphør. Kommisjonen skal umiddelbart underrette medlemsstatene om en slik beslutning.

b) Med mindre Rådet på anmodning fra en medlemsstat treffer en annen beslutning innen to måneder fra datoen for Kommisjonens beslutning, skal sistnevnte beslutning tre i kraft.»

8. Artikkel 8 skal lyde:

«Artikkel 8

1. Et eierluftfartsselskap skal verken direkte eller indirekte knytte en abonnents bruk av et bestemt CRS sammen med betaling av provisjon eller annen belønning for å selge eller ikke å selge de lufttransportprodukter som tilbys på deres flyginger.

2. Et eierluftfartsselskap skal verken direkte eller indirekte kreve at en abonnent bruker et bestemt CRS til salg eller utstedelse av billetter til et lufttransportprodukt som det selv direkte eller indirekte leverer.

3. De vilkår som et luftfartsselskap kan pålegge et reisebyrå når det gir byrået tillatelse til å selge eller utstede billetter til selskapets lufttransportprodukter, skal gjelde med forbehold for nr. 1 og 2.»

9. I artikkel 9 skal nr. 4, 5 og 6 lyde:

«4. a) Systemleverandøren skal ikke knytte urimelige vilkår til en kontrakt med en abonnent om rett til å benytte sitt CRS; særlig kan en abonnent heve en kontrakt med en systemleverandør ved varsel som ikke behøver å overstige tre måneder, men kontrakten kan tidligst utløpe ved utgangen av dens første år.

I slike tilfeller skal systemleverandøren ha krav på godtgjørelse for bare de kostnader som er direkte knyttet til hevingen av kontrakten.

b) Med forbehold for nr. 2 er leveringen av teknisk utstyr ikke omfattet av vilkårene nevnt i bokstav a).

5. Systemleverandøren skal i den kontrakt han inngår med en abonnent, fastsette at

a) abonnenten for hver transaksjon får tilgang til hovedskjermbildet nevnt i artikkel 5, unntatt når forbrukeren ønsker opplysninger om ett enkelt luftfartsselskap eller opplysninger om bare kombinerte lufttransportprodukter,

b) abonnenten ikke håndterer dataene levert av et CRS på en slik måte at forbrukerne gis en unøyaktig, villedende eller diskriminerende presentasjon av opplysninger.

¹³⁾ EFT nr. L 10 av 15.1.1991, s. 9.

6. Systemleverandøren skal ikke pålegge en abonnent å akseptere et tilbud om teknisk utstyr eller programvare, men han kan kreve at det brukes utstyr og programvare som er kompatibelt med hans eget system.»

10. I artikkel 10 skal nr. 1 og 2 lyde:

«1. Systemleverandørens avgifter skal ikke være diskriminerende, de skal være rimelig strukturert, de skal stå i rimelig forhold til kostnadene for tjenestene som er levert og benyttet, og særlig skal de være like for samme servicenivå.

Faktureringen av CRS-tjenestene skal være tilstrekkelig detaljert til at de deltakende luftfartsselskapene og abonnentene 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 eller strekningen,
- reservasjonsdato (transaksjonsdato),
- reisedato,
- rutenummer,
- statuskode (reservasjonsstatus),
- servicenivå (serviceklasse),
- reservasjonsnummer (PNR-nummer),
- reservasjons-/avbestillingsindikator.

Fakturaopplysningene skal tilbys på datamedier.

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 slike reservasjoner/transaksjoner med mindre reservasjonen/transaksjonen allerede er godtatt.

2. En systemleverandør skal på anmodning gi de berørte parter opplysninger om gjeldende prosedyrer og avgifter, om systemets muligheter, herunder grensesnitt og kriteriene for redigering og presentasjon av skjermbilder. Systemleverandøren har likevel ikke plikt til å røpe opplysninger underlagt eieomsrett, slik som programvare.»

11. Artikkel 21 skal lyde:

«*Artikkel 21*

Bestemmelsene i artikkel 5, i artikkel 9 nr. 5 og vedlegget til denne forordning får ikke anvendelse på et CRS som brukes av et luftfartsselskap eller en gruppe luftfartsselskaper i dets eller deres klart avgrensede lokaler eller skranker.»

12. Ny artikkel 21a skal lyde:

«*Artikkel 21a*

1. Systemleverandøren skal sørge for at en uavhengig kontrollør kontrollerer at hans CRS er teknisk forenelig med artikkel 4a og 6. For dette formål skal kontrolløren til enhver tid ha adgang til alle programmer, prosedyrer, operasjoner og sikringssystemer som brukes på de datamaskiner eller databehandlingssystemer som systemleverandøren benytter for å stille sitt distribusjonsutstyr til rådighet. Minst en gang i året skal systemleverandøren fore-

legge Kommisjonen kontrollørens rapport om de inspeksjoner som er foretatt og resultatene av disse. Denne rapporten skal gjennomgås av Kommisjonen med henblikk på å treffe eventuelle nødvendige tiltak i samsvar med artikkel 11 nr. 1.

2. Minst tre måneder før en utnevning bekreftes, og minst tre måneder før hver årlige gjenutnevning, skal systemleverandørene underrette de deltakende luftfartsselskaper og Kommisjonen om hvem som er kontrollør. Deresom noen av de deltakende luftfartsselskaper innen en måned etter underretningen betviler kontrollørens evne til å utføre oppgavene fastsatt i denne artikkel, skal Kommisjonen innen ytterligere to måneder og etter å ha rådført seg med kontrolløren, systemleverandøren og enhver annen part som påberoper seg en legitim interesse, treffe en beslutning om hvorvidt kontrolløren skal skiftes ut.»

13. Artikkel 22 skal lyde:

«Artikkel 22

1. Denne forordning skal ikke berøre nasjonal lovgivning om sikkerhet, offentlig orden og datasikring.

2. De som har rettigheter i henhold til artikkel 3 nr. 4, artikkel 4a, 6 og 21a kan ikke ved avtale eller på annen måte gi avkall på dette.»

14. Artikkel 23 skal lyde:

«Artikkel 23

1. Rådet skal senest 31. desember 1997 treffe en beslutning om revisjon av denne forordning på grunnlag av et forslag fra Kommisjonen som skal framlegges senest 31. mars 1997, ledsaget av en rapport om gjennomføringen av denne forordning.

2. Rådet skal ta anvendelsen av artikkel 4a og artikkel 6 nr. 3 opp til revisjon på grunnlag av en rapport fra Kommisjonen som skal framlegges senest ved utgangen av 1994.»

15) Vedlegget erstattes av vedlegget til denne forordning.

Artikkel 2

1. Denne forordning trer i kraft tretti dager etter at den er kunngjort i De Europiske Fellesskaps Tidende.

2. Ny artikkel 3 nr. 1 og ny artikkel 5 nr. 2 bokstav b) i forordning 2299/89 skal først få anvendelse seks måneder etter dagen nevnt i nr. 1. Kommisjonen kan innrømme ytterligere 12 måneders unntak for et CRS som av objektive grunner ikke er i stand til å etterkomme artikkel 3 nr. 1 og artikkel 5 nr. 2 bokstav b).

3. Pålegget i punkt 9 bokstav c) i vedlegget om å vise korresponderende flyginger med en linje per strekning skal gjelde fra 1. januar 1995.

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

Utferdiget i Brussel, 29. oktober 1993.

*Vedlegg***Hovedkriterier for rekkefølgen av flyginger der det tilbys ikke-kombinerte lufttransportprodukter, ved visning i hovedskjermbilde**

1. Med mindre en forbruker ber om en annen rekkefølge for en bestemt transaksjon, skal opplysninger om ruteflygingene for den eller de ønskede dager være ordnet slik i hovedskjermbildet:

- i. alle direkte flyginger uten mellomlanding mellom de to byer det gjelder,
- ii. andre direkte flyginger mellom de to byer som ikke innebærer flybytte,
- iii. korresponderende flyginger.

2. Forbrukeren skal som et minimum kunne kreve at rekkefølgen av opplysninger i hovedskjermbildet er ordnet kronologisk etter avgangs- eller ankomsttid og/ eller etter reisetid. Med mindre det foreligger et bestemt ønske fra forbrukeren, skal rekkefølgen av opplysninger om flyginger i hovedskjermbildet 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 hovedskjermbildet.

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 flyselskapskoden, 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 skjermplassen i hovedskjermbildet på en måte som framhever et bestemt reisevalg eller som viser lite realistiske reisevalg.

9. Med forbehold for punkt 10 får følgende bestemmelser anvendelse:

- a) for direkte forbindelser skal ingen flyging vises mer enn en gang i hovedskjermbildet,
- b) for kombinerte forbindelser som innebærer flybytte, skal ingen kombinasjon av flyginger vises mer enn en gang i hovedskjermbildet,
- c) flyginger som innebærer flybytte, skal behandles og vises som korresponderende flyginger med en linje per strekning.

Imidlertid kreves det bare en reservasjon når flygingene foretas av samme luftfartsselskap med samme rutenummer og når luftfartsselskapet krever bare en billettкупong.

10. 1. Når deltakende luftfartsselskaper har fellesforetaksavtaler eller andre ordninger som kontraktmessig 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 forbindel-

ser) og «kombinasjon av flyginger» (for kombinerte forbindelser) i punkt 9 tolkes slik at hvert av luftfartsselskapene, men ikke flere enn to, kan presenteres særskilt med anvendelse av sin egen selskapskode.

2. 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.

11. Hovedskjermbildet skal så vidt mulig omfatte deltakende luftfartsselskapers korresponderende ruteflyginger, 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 3**Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 av 24. juli 1989 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer**

RÅDET FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap, særlig artikkel 84 paragraf 2,
under henvisning til forslag fra Kommisjonen ¹⁴⁾,
under henvisning til uttalelse fra Europaparlamentet ¹⁵⁾,
under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité ¹⁶⁾,
og

ut fra følgende betraktninger:

Størstedelen av billettreservasjonene innen luftfarten foretas gjennom edb-baserte reservasjonssystemer.

Brukt riktig kan slike systemer være til stor nytte for luftfartsselskaper, reisebyråer og reisende ved å gi lett adgang til ajourførte og nøyaktige opplysninger om flyginger, takster og ledige seter, til å foreta reservasjoner og i visse tilfeller til å utstede billetter og ombordstigningskort.

Misbruk i form av nektelse av adgang til systemene, eller forskjellsbehandling ved levering, lasting eller visning av data, eller urimelige vilkår pålagt deltakere eller abonnenter kan være til alvorlig ulempe for luftfartsselskaper, reisebyråer og i siste omgang forbrukerne.

Anvendelsen av denne forordning berører ikke traktatens artikkel 85 og 86.

I henhold til rådsforordning (EØF) nr. 2672/88 ¹⁷⁾ kommer bestemmelsene i traktatens artikkel 85 paragraf 1 ikke til anvendelse på avtaler mellom foretak om felles innkjøp, utvikling og drift av edb-baserte reservasjonssystemer.

Obligatoriske regler for alle edb-baserte reservasjonssystemer og annet distribusjonsopplegg tilbudt eller brukt i Fellesskapet vil sikre ikke-diskriminerende og oversiktlig bruk av slike systemer, med forbehold for visse sikkerhetsforanstaltninger, idet misbruk unngås samtidig som man styrker en konkurranse på like vilkår mellom luftfartsselskaper og mellom edb-baserte reservasjonssystemer, og derved beskytter forbrukernes interesser.

Det ville ikke være hensiktsmessig å pålegge leverandører av edb-baserte reservasjonssystemer, eierluftfartsselskaper eller deltakende luftfartsselskaper plikter i forhold til et luftfartsselskap fra en tredjestat som alene eller sammen med andre eier eller kontrollerer et annet system som ikke er i samsvar med disse reglene eller ikke kan tilby tilsvarende behandling.

Det er ønskelig å fastsette en fremgangsmåte for klageadgang, undersøkelse og håndhevelse i forbindelse med brudd på slike regler

VEDTATT DENNE FORORDNING:

¹⁴⁾ EFT nr. C 294 av 18.11.1988, s. 12.

¹⁵⁾ EFT nr. C 158 av 26.6.1989.

¹⁶⁾ EFT nr. C 56 av 6.3.1989, s. 32.

¹⁷⁾ EFT nr. L 239 av 30.8.1988, s. 13.

Artikkel 1

Denne forordning kommer til anvendelse på edb-baserte reservasjonssystemer (CRS) når de tilbys eller brukes på Fellesskapets territorium med sikte på distribusjon og salg av luftfartsprodukter, uten hensyn til:

- systemleverandørens status eller nasjonalitet,
- hvor opplysningene som brukes kommer fra, eller hvor den sentrale data-behandlingsenheten er plassert,
- hvor det aktuelle luftfartsprodukt er lokalisert.

Artikkel 2

I denne forordning menes med:

- a) luftfartsprodukt, ruteflyging med passasjerer, herunder alle tilleggstjenester og ekstraytelser som tilbys eller selges som en integrerende del av flygingen,
- b) edb-basert reservasjonssystem (CRS), et edb-basert system som blant annet inneholder data om luftfartsselskapers:
 - ruteplaner,
 - ledige seter,
 - taksterog
 - tilknyttede tjenester med eller uten muligheter for
 - å foreta reservasjoner eller
 - å utstede billetteri den utstrekning noen eller samtlige av disse tjenestene er tilgjengelige for abonnentene,
- c) distribusjonsopplegg, opplegg som en systemleverandør stiller til disposisjon for en abonnent eller en forbruker for at vedkommende skal få opplysninger om luftfartsselskapers ruteplaner, ledige seter, takster og liknende tjenester, og kunne foreta billettbestillinger og/eller utstede billetter, samt yte tilknyttede tjenester,
- d) systemleverandør, alle virksomheter, herunder tilknyttede virksomheter, som er ansvarlige for driften eller markedsføringen av et CRS,
- e) eierluftfartsselskap, et luftfartsselskap som er systemleverandør eller som direkte eller indirekte, alene eller i fellesskap med andre, eier eller kontrollerer en systemleverandør,
- f) deltakende luftfartsselskap, et luftfartsselskap som har avtale med en systemleverandør om distribusjon av sine luftfartsprodukter gjennom et CRS. Et eierluftfartsselskap skal anses som et deltakende luftfartsselskap i den utstrekning det bruker distribusjonsopplegget til sitt eget CRS,
- g) abonnent, en person eller et foretak som ikke er et deltakende luftfartsselskap, og som i henhold til kontrakt eller en annen ordning med en systemleverandør bruker et ERS med sikte på salg av luftfartsprodukter direkte til allmennheten,
- h) forbruker, enhver som søker opplysninger om og/eller har til hensikt å kjøpe et luftfartsprodukt,
- i) hovedskjerm bilde, en fullstendig, nøytral presentasjon av data om flyginger mellom to byer innenfor et fastsatt tidsrom, blant annet med opplysninger om alle deltakende luftfartsselskapers direkte flyginger,

- j) reisetid, tidsrommet mellom fastsatt avgangs- og ankomsttid,
- k) serviceforbedring, alle andre produkter eller tjenester enn distribusjonsopplegg som en systemleverandør på egne vegne tilbyr abonnenter eller forbrukere i forbindelse med et ERS,
- l) ruteflyging, en serie flyginger som alle har samtlige av følgende kjennetegn:
 - de utføres mot vederlag med luftfartøyer beregnet på transport av passasjerer eller passasjerer og gods og/eller post, slik at det for hver flyging tilbys seter for salg på individuell basis til allmennheten (enten direkte hos luftfartsselskapet eller hos dets godkjente agenter).
 - de gjennomføres for å betjene trafikken mellom de samme to eller flere punkter, enten
 1. i henhold til en offentliggjort ruteplan, eller
 2. ved flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger.

Artikkel 3

1. En systemleverandør som tilbyr et distribusjonsopplegg i forbindelse med ruteflyging med passasjerer skal gi alle luftfartsselskaper mulighet til å delta på like og ikke-diskriminerende vilkår innenfor rammen av systemets kapasitet, med forbehold for tekniske begrensninger utenfor systemleverandørens kontroll.

2. a) Systemleverandøren skal ikke

- knytte urimelige vilkår til en kontrakt med et deltakende luftfartsselskap,
- kreve tilleggsvilkår som etter sin natur eller ifølge vanlig forretningspraksis ikke har sammenheng med deltakelse i hans CRS,

og skal anvende like vilkår for samme servicenivå.

b) Systemleverandøren skal ikke sette som vilkår for deltakelse i CRS at et deltakende luftfartsselskap gir avkall på samtidig deltakelse i et annet system.

c) Et deltakende luftfartsselskap skal, uten at mislighetsbeføyelser kan gjøres gjeldende, ha rett til å heve en kontrakt med en systemleverandør ved varsel som ikke behøver å overstige seks måneder, men kontrakten kan tidligst utløpe ved utgangen av dens første år.

3. Opplegg for innlegging og behandling av data som systemleverandøren skaffer til veie, skal uten forskjellsbehandling tilbys alle deltakende luftfartsselskaper.

4. En systemleverandør som forbedrer sitt distribusjonsopplegg eller utstyret som brukes i forbindelse med dets leveranse, skal på samme vilkår og innenfor rammen av eksisterende tekniske begrensninger tilby alle deltakende luftfartsselskaper disse forbedringene.

Artikkel 4

1. Deltakende luftfartsselskaper og andre som leverer data for innlegging i et CRS skal påse at dataene er fullstendige, nøyaktige og oversiktlige, og at de ikke er villedende.

2. Systemleverandøren skal ikke håndtere dataene nevnt i nr. 1 slik at det blir gitt unøyaktige, villedende eller diskriminerende opplysninger.

3. Systemleverandøren skal legge inn og behandle data levert av de deltakende luftfartsselskaper med den samme nøyaktighet og omhu, med forbehold for begrensningene i innleggingsmetoden som det enkelte deltakende luftfartsselskap har valgt, og systemleverandørens standardformater.

Artikkel 5

1. Systemleverandøren skal sørge for et hovedskjerm bilde som på en klar og forståelig måte og uten forskjellsbehandling eller ensidighet, særlig med hensyn til i hvilken rekkefølge opplysningene presenteres, viser de deltakende luftfartsselskapers data for ruteplaner, priser og ledige seter til salgs på individuell basis.

2. Systemleverandøren skal ikke, forsettlig eller ved uaktsomhet presentere unøyaktige eller villedende opplysninger, og særlig skal, med forbehold for artikkel 9 nr. 5,

- kriteriene for opplysningenes systematisering og rekkefølge ikke bygge på faktorer som direkte eller indirekte er knyttet til et luftfartsselskaps identitet, og de skal anvendes for alle deltakende luftfartsselskaper, uten forskjellsbehandling,
- det ved valg og sammenstilling av by-til-by-forbindelser ikke forekomme forskjellsbehandling på det grunnlag at forskjellige flyplasser betjener samme by.

3. De alternative flyforbindelser i hovedskjerm bildet for den eller de ønskede dag(er) skal presenteres i rekkefølge som angitt i vedlegget, med mindre en forbruker ber om en annen rekkefølge for en enkelt transaksjon.

Artikkel 6

Systemleverandøren skal gi statistiske eller andre opplysninger fra sitt CRS utover dem som tilbys som en del av distribusjonsopplegget, bare på følgende måte:

- a) opplysninger om enkeltbestillinger skal stilles til rådighet på lik basis for luftfartsselskapet eller luftfartsselskapene som utfører de tjenester som berøres av bestillingen,
- b) opplysninger som i samlet eller anonym form stilles til rådighet for et luftfartsselskap på dets anmodning, skal uten forskjellsbehandling tilbys alle deltakende luftfartsselskaper,
- c) andre opplysninger fra et CRS skal stilles til rådighet med samtykke fra det berørte luftfartsselskap, og med forbehold for eventuelle avtaler mellom systemleverandøren og de deltakende luftfartsselskaper,
- d) personlige opplysninger om en forbruker som stammer fra et reisebyrå kan gi utenforstående bare med forbrukerens samtykke.

Artikkel 7

1. En systemleverandørs plikter i henhold til artikkel 3 til 6 skal ikke gjelde overfor en tredjestats eierluftfartsselskap dersom selskapets CRS ikke er i samsvar med denne forordning eller ikke gir Fellesskapets luftfartsselskaper en behandling tilsvarende den som fastsettes i denne forordning.

2. Eierluftfartsselskapers og deltakende luftfartsselskapers plikter i henhold til artikkel 8 skal ikke gjelde for et CRS som kontrolleres av en tredjestats luftfartsselskaper dersom et eierluftfartsselskap eller deltakende luftfartsselskap ikke gis en behandling i denne staten tilsvarende den som fastsettes i denne forordning og i Kommisjonsforordning (EØF) nr. 2672/88.

3. En systemleverandør eller et luftfartsselskap som ønsker å påberope seg bestemmelsene i nr. 1 og 2 skal underrette Kommisjonen om dette og angi sin begrunnelse for ønsket senest 14 dager i forveien. I unntakstilfeller kan Kommisjonen på anmodning fra vedkommende leverandør eller luftfartsselskap gjøre unntak fra 14-dagersregelen.

4. Når Kommisjonen mottar en slik meddelelse, skal den omgående avgjøre om det foreligger forskjellsbehandling som definert i nr. 1 og 2. Dersom Kommisjonen finner at dette er tilfellet, skal den underrette alle berørte systemleverandører eller luftfartsselskaper i Fellesskapet samt medlemsstatene om dette. Dersom det ikke foreligger forskjellsbehandling som definert i nr. 1 og 2, skal Kommisjonen underrette den berørte systemleverandør eller de berørte luftfartsselskaper om dette.

Artikkel 8

1. Et eierluftfartsselskap eller deltakende luftfartsselskap skal ikke knytte en abonnents bruk av et bestemt CRS sammen med betaling av provisjon eller annen belønning for salg eller utstedelse av billetter til selskapets luftfartsprodukter.

2. Et eierluftfartsselskap eller deltakende luftfartsselskap kan ikke kreve at en abonnent bruker et bestemt CRS til salg eller utstedelse av billetter til et luftfartsprodukt som det selv direkte eller indirekte leverer.

3. Nr. 1 og 2 kommer til anvendelse med forbehold for vilkår som et luftfartsselskap kan pålegge et reisebyrå når det gir byrået tillatelse til å selge eller utstede billetter til selskapets luftfartsprodukter.

Artikkel 9

1. Systemleverandøren skal uten forskjellsbehandling stille distribusjonsopplegget for et CRS til rådighet for alle abonnenter.

2. Systemleverandøren skal ikke kreve at en abonnent inngår en eksklusivavtale med ham, og heller ikke direkte eller indirekte hindre en abonnent i å abonnere på eller bruke ett eller flere andre systemer.

3. Systemleverandøren skal tilby alle abonnenter enhver serviceforbedring han tilbyr en abonnent, uten forskjellsbehandling.

4. Systemleverandøren skal ikke knytte urimelige vilkår til en kontrakt med en abonnent; særlig kan en abonnent, uten at mislighetsbeføyelser kan gjøres gjeldende, heve en kontrakt med en systemleverandør ved varsel som ikke behøver å overstige tre måneder, men kontrakten kan tidligst utløpe ved utgangen av dens første år.

5. En systemleverandør skal enten på teknisk vis eller i henhold til kontrakten med abonnenten sørge for at hovedskjermbildet benyttes for hver enkelt transaksjon, og at abonnenten ikke bearbeider opplysninger levert av et CRS på en slik måte at forbrukerne gis en unøyaktig, villedende eller diskri-

minerende presentasjon av opplysningene. Abonnementen kan likevel i forbindelse med en transaksjon omgruppere data eller bruke andre skjermbilder for å imøtekomme et ønske fra en kunde.

6. En systemleverandør skal ikke pålegge en abonnent å akseptere et tilbud om teknisk utstyr, men han kan kreve at det brukes utstyr som er kompatibelt med hans eget system.

Artikkel 10

1. Systemleverandørens avgifter skal ikke være diskriminerende, de skal stå i rimelig forhold til kostnadene for tjenestene som er levert og benyttet, og særlig skal de være like for samme servicenivå.

2. En systemleverandør skal på anmodning gi de berørte parter opplysninger om gjeldende prosedyrer og avgifter, om systemets muligheter og om kriteriene for redigering og presentasjon av skjermbilder. Systemleverandøren har likevel ikke plikt til å røpe opplysninger underlagt eiendomsrett, slik som programvare.

3. Alle endringer i avgifter, vilkår eller tjenester og grunnlaget for dem skal oversendes alle deltakende luftfartsselskaper og abonnenter uten forskjellsbehandling.

Artikkel 11

1. Kommisjonen skal på eget initiativ eller etter å ha mottatt klage ta skritt for å bringe til opphør enhver overtredelse av bestemmelsene i denne forordning.

2. Klage kan inngis av:

- a) medlemsstatene,
- b) fysiske eller juridiske personer som påberoper seg en legitim interesse.

3. Kommisjonen skal umiddelbart oversende medlemsstatene kopi av klager, henvendelser og alle relevante dokumenter den har mottatt eller oversender som ledd i saksbehandlingen.

Artikkel 12

1. For å utføre de oppgaver den er pålagt ved denne forordning, kan Kommisjonen innhente alle nødvendige opplysninger fra medlemsstatene, fra foretak og sammenslutninger av foretak.

2. Kommisjonen kan fastsette en frist på minst en måned for å oversende opplysningene.

3. Når Kommisjonen sender en anmodning om opplysninger til et foretak eller en sammenslutning av foretak, skal den samtidig oversende kopi av anmodningen til medlemsstaten der foretaket eller sammenslutningen av foretak har sitt hovedkontor.

4. I sin anmodning skal Kommisjonen angi det rettslige grunnlaget for og hensikten med anmodningen, og dessuten hvilke straffetiltak som er fastsatt i artikkel 16 nr. 1 for å gi gale opplysninger.

5. Foretakenes eiere eller deres representanter og, når det gjelder juridiske personer eller selskaper eller sammenslutninger som ikke har status

som juridiske personer, deres representant i henhold til lover og vedtekter, har plikt til å gi de opplysninger det blir bedt om.

Artikkel 13

1. For å utføre de oppgaver den er pålagt ved denne forordning, kan Kommisjonen foreta alle nødvendige undersøkelser i foretak og sammenslutninger av foretak. I denne anledning skal tjenestemenn med fullmakt fra Kommisjonen ha myndighet til:

- a) å kontrollere regnskap og andre forretningsdokumenter,
- b) å ta kopi eller utskrift av regnskap og forretningsdokumenter,
- c) å be om muntlige forklaringer på stedet,
- d) å få adgang til alle lokaler, områder og transportmidler som brukes av foretak eller sammenslutninger av foretak.

2. Når regnskaper eller andre forretningsdokumenter ikke blir fremlagt i sin helhet, skal tjenestemennene med fullmakt fra Kommisjonen utøve sin myndighet etter å ha fremvist skriftlig fullmakt der formålet med og gjenstanden for undersøkelsen, og straffetiltakene fastsatt i artikkel 16 nr. 1, er angitt. Kommisjonen skal i god tid før undersøkelsen underrette medlemsstaten der undersøkelsen skal finne sted om oppdraget, og om de bemyndigede tjenestemenns identitet.

3. Foretak og sammenslutninger av foretak har plikt til å underkaste seg de undersøkelser som Kommisjonen har gjort vedtak om. Vedtaket skal angi formålet med og gjenstanden for undersøkelsen, fastsette hvilken dato den skal innledes og opplyse om straffetiltakene fastsatt i artikkel 16 nr. 1 og adgangen til å få vedtaket prøvet for Domstolen.

4. Kommisjonen skal gjøre vedtakene nevnt i nr. 3 etter å ha rådspurt medlemsstaten der undersøkelsen skal finne sted.

5. Tjenestemenn i medlemsstaten der undersøkelsen skal finne sted, kan etter anmodning fra medlemsstaten eller Kommisjonen bistå tjenestemennene fra Kommisjonen i deres arbeid.

6. Når et foretak gjør innsigelse mot en undersøkelse det er gitt pålegg om etter denne artikkel, skal den berørte medlemsstat gi de bemyndigede tjenestemenn fra Kommisjonen den nødvendige bistand, slik at de kan foreta undersøkelsen.

Artikkel 14

1. Opplysninger innhentet i henhold til artikkel 12 og 13 kan brukes bare i forbindelse med de aktuelle anmodninger eller undersøkelser.

2. Med forbehold for artikkel 11 og 20 skal Kommisjonen, vedkommende myndigheter i medlemsstatene, deres tjenestemenn og andre ansatte ikke røpe opplysninger underlagt taushetsplikt og som de har innhentet ved anvendelsen av denne forordning.

3. Nr. 1 og 2 skal ikke være til hinder for offentliggjøring av generelle opplysninger eller oversikter som ikke inneholder opplysninger om bestemte foretak eller sammenslutninger av foretak.

Artikkel 15

1. Når et foretak eller en sammenslutning av foretak ikke gir opplysningene innen den frist Kommisjonen har fastsatt eller gir ufullstendige opplysninger, skal Kommisjonen i vedtaks form kreve å få opplysningene. Vedtaket skal angi hvilke opplysninger som kreves, fastsette en passende frist for å gi dem og opplyse om straffetiltakene fastsatt i artikkel 16 nr. 1 og adgangen til å få vedtaket prøvet for Domstolen.

2. Kommisjonen skal samtidig sende kopi av vedtaket til vedkommende myndigheter i medlemsstaten der foretaket eller sammenslutningen av foretak har sitt hovedkontor.

Artikkel 16

1. Kommisjonen kan vedta å ilegge foretak eller sammenslutninger av foretak bøter på mellom 1000 og 50 000 ECU når de forsettlig eller ved uaktsomhet

- a) gir uriktige opplysninger som svar på en anmodning etter artikkel 12, eller ikke gir opplysningene innen den fastsatte frist,
- b) fremlegger regnskaper eller andre forretningsdokumenter i ufullstendig form, eller nekter å underkaste seg undersøkelser det er gjort vedtak om i henhold til artikkel 13 nr. 1.

2. Kommisjonen kan vedta å ilegge systemleverandører, eierluftfartsselskaper, deltakende luftfartsselskaper og/eller abonnenter som overtrer bestemmelsene i denne forordning en bot på høyst 10 % av årsomsetningen for den virksomhet det dreier seg om i det berørte foretak.

Ved fastsettelsen av boten skal det tas hensyn til krenkelsens omfang og varighet.

3. Vedtak gjort i henhold til nr. 1 og 2 skal ikke være sanksjoner i strafferettslig forstand.

Artikkel 17

Domstolen skal innenfor rammen av traktatens artikkel 172 ha full domsmyndighet til å prøve vedtak der Kommisjonen har ilagt en bot; den kan oppheve, redusere eller forhøye boten.

Artikkel 18

Ved anvendelse av artikkel 16 skal ECU være lik den regneenhet som blir brukt ved oppstillingen av De europeiske fellesskaps alminnelige budsjett, i samsvar med traktatens artikkel 207 og 209.

Artikkel 19

1. Før Kommisjonen gjør vedtak i henhold til artikkel 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.

2. Dersom Kommisjonen eller vedkommende myndigheter i medlemsstatene anser det nødvendig, kan de også la andre fysiske eller juridiske personer få anledning til å uttale seg. Anmodning om å bli hørt skal imøtekommes når de det gjelder kan vise at de har tilstrekkelig interesse i saken.

Artikkel 20

1. Kommisjonen skal offentliggjøre de vedtak den gjør i henhold til artikkel 16.
2. I offentligjørelsen skal partenes navn og hovedinnholdet i vedtaket være angitt; det skal tas hensyn til foretakenes legitime interesse av å beskytte sine forretningshemmeligheter.

Artikkel 21

1. Denne forordning kommer til anvendelse fra 1. august 1989 for alle ERS for ruteflyging med passasjerer.
2. Uten hensyn til nr. 1 kommer ikke artikkel 5 nr. 3 og artikkel 9 nr. 5 til anvendelse før 1. januar 1990 for et ERS som har opprettet sin hovedadministrasjon og sitt hovedforetak i Fellesskapet før 1. august 1989. Kommisjonen kan innrømme ytterligere 12 måneders unntak for et ERS som av tekniske grunner ikke er i stand til å etterkomme disse bestemmelser innen 1. januar 1990.

Artikkel 22

Denne forordning skal ikke berøre nasjonal lovgivning om sikkerhet, offentlig orden og datasikring.

Artikkel 23

Rådet skal treffe beslutning om revisjon av denne forordning senest 31. desember 1992 på grunnlag av et forslag fra Kommisjonen som skal fremlegges senest 31. mars 1992, ledsaget av en rapport om gjennomføringen av denne forordning.

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

Utferdiget i Brussel, 24. juli 1989.

Vedlegg 4**Forskrift om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område.**

Fastsatt ved kgl. res. 15. juli 1994 med hjemmel i lov 11. Juni 1993 nr. 101 om luftfart m.m. §§ 16-1 til 16-5.

I

§ 1. Følgende regler i EØS-avtalen Vedlegg XIII, kapittel VI - Sivil luftfart, gjelder som forskrift med de endringer og tillegg som følger av vedlegget selv, protokoll 1 til avtalen og avtalen ellers:

- 1. ¹ Vedlegget pkt. 62 (Rådsforordning (EØF) nr. 2342/90 av 24. juli 1990) om luftfartsselskapers adgang til å delta i ruteflyging innenfor EØS og om deling av setekapasiteten mellom luftfartsselskaper på ruteflyginger mellom EØS-statene.

- 2. Vedlegget pkt. 63 (Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 av 24. juli 1989) om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer, endret ved Rådsforordning (EØF) nr. 3089/93 av 11. november 1993 om endring av forordning (EØF) nr. 2299/89 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer.

- 3. ¹ Vedlegget pkt. 64 (Rådsforordning (EØF) nr. 294/91 av 4. februar 1991) om fraktflyging mellom EØS-statene.

- 4. ¹ Vedlegget pkt. 64 a. (Rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992) om EØS-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor EØS-området.

Følgende skal tilføyes listen oppført i forordningens vedlegg I:

Østerrike: Wien

Finland: Helsinki-Vantaa/Helsingfors-Vanda

Island: Keflavik

Norge: Oslo lufthavnsystem

Sverige: Stockholm lufthavnsystem

Følgende skal tilføyes listen oppført i forordningens vedlegg II:

Norge: Oslo-Fornebu/Gardermoen

Sverige: Stockholm-Arlanda/Bromma

- 5. ¹ Vedlegget pkt. 64 b. (Rådsforordning (EØF) nr. 95/93 av 18. januar 1993) om fastsettelse av felles regler for fordeling av tidsluker på lufthavnene i EØS-området.

Følgende tilpasninger gjelder:

- a) i tilfellet nevnt i artikkel 8 nr. 6 får avtalens artikkel 99 og 102 til 104 anvendelse,
- b) i tilfellene nevnt i artikkel 12 skal avtalepartene holde hverandre underrettet, og det skal på anmodning holdes rådslagninger i EØS-komiteen.

- 6. Vedlegget pkt. 65 (Rådsforordning (EØF) nr. 2409/92 av 23. juli 1992) om takster og rater i lufttrafikk.

- 7. ¹ Vedlegget pkt. 66 a. (Rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart.

a) Artikkel 9 gjelder ikke.

- 8. ¹ Vedlegget pkt. 66 b. (Rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992) om lisenser til luftfartsselskaper

- a) i tilfellet nevnt i artikkel 5 nr. 7 b) og c) får EØS-avtalens artikkel 99 og 102 til 104 anvendelse

- b) i art. 6 pkt. 2 gjelder følgende tillegg:

Innehaver av/søker om lisens skal dokumentere at kravene i forskriftens vedlegg 1 (vandelskrav) er oppfylt.

- c) i art. 10 pkt. 1 gjelder følgende tillegg:

Et selskap må oppfylle de vilkår som fremgår av forskriftens vedlegg 2 for å få godkjent leie av luftfartøy (dry/wet-lease).

- d) i art 11, pkt. 1 gjelder følgende tillegg:

Førstegangsutstedelse av lisens og AOC har en gyldighet på ett år og deretter utstedes de for fem år.

- e) i art. 13, pkt. 1 gjelder følgende tillegg:

Et selskap må oppfylle de krav som fremgår av forskriftens vedlegg 3 nr. 1 og 2 for å få lisens.

- f) henvisningen til Romatraktatens artikkel 169 i artikkel 13 nr. 3 skal forstås som en henvisning til artikkel 31 i Avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkingsorgan og en domstol.

- g) krav til lisens gjelder for selskaper som skal utføre lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt. Krav til driftstillatelse gjelder de selskaper som skal utføre rundflyging, slippflyging, foto- og reklameflyging m.v., overvåkingsflyging, slepeflyging og skoleflyging, jf luftfartslovens § 8-8.

- 9. ¹ Vedlegget pkt. 68 (Rådsforordning (EØF) nr. 295/91 av 4. februar 1991) om fastsettelse av felles regler for en erstatningsordning ved nektet ombordstigning i regelbundet luftfart.

- 1 Myndigheten delegert til Luftfartsverket iflg. vedtak 15 juli 1994 nr. 805 (for nr. 4 gjelder delegeringen internasjonal trafikk).

§ 2. Samferdselsdepartementet håndhever reglene i § 1 pkt. 1, 3, 4, 5, 7, 8, og 9.

Departementet kan delegere myndighet til Luftfartstilsynet.

Samferdselsdepartementet håndhever § 1 pkt. 2, artiklene 1-10 og 21-23.

Konkurransetilsynet håndhever § 1 pkt. 2, artiklene 11-20.

Konkurransetilsynet håndhever reglene i § 1 pkt. 6. Administrasjonsdepartementet er overordnet myndighet. Samferdselsdepartementet skal holdes løpende orientert om behandlingen av de enkelte saker, og har rett til å uttale seg på alle stadier i en sak.

- 0 Endret ved delegeringsvedtak 10 des 1999 nr. 1278 (i kraft 1 jan 2000).

§ 3. Samferdselsdepartementet kan fastsette utfyllende forskrifter for gjennomføring av vedlegget pkt. 64 a. art. 4 om anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse.

§ 4. Forskriften får ikke anvendelse for Svalbard.

§ 5. Samferdselsdepartementet har fullmakt til å foreta mindre endringer i forskriften.

§ 6.

1. Forskriften trer i kraft straks.

2. Fra samme tidspunkt oppheves:

- forskrift 20. august 1993 nr. 818 om gjennomføring og håndheving av til-

legg til avtale om sivil luftfart mellom Norge, Sverige og Det Europeiske Økonomiske Fellesskap

- forskrift 20. august 1993 nr. 819 om luftfartsselskapers adgang til markedet
- forskrift 20. august 1993 nr. 820 om utstedelse av lisenser til luftfartsselskaper, og
- forskrift 21. februar 1994 nr. 139 om gjennomføring og handheving av EØS-avtalen på luftfartens område.

//

Ved henvendelse til Samferdselsdepartementet kan en få forordningstekstene justerte for EØS-avtalen.

Vedlegg 5**Definisjoner**

CRS:

Computer Reservation Systems. Edb-baserte reservasjonssystemer.

Denied Boarding:

nektet ombordstigning; avvisning av flypassasjerer til en flyging selv om de

- har gyldig billett
- har bekreftet bestilling til den aktuelle flyging, og
- har møtt til innsjekking innenfor de tidsfrister som er fastsatt.

Overbooking:

En flyging der antall passasjerer med bekreftet bestilling som har møtt til innsjekking innenfor de tidsfrister og på den måte som er fastsatt, overstiger antallet ledige plasser for flygingen.

