



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 15.11.2007
COM(2007) 709 окончателен

2007/0243 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (КСР)

(представено от Комисията)

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Кодексът за поведение при компютъризираните системи за резервация е въведен с Регламент 2299/89 през 1989 г., когато преобладаващата част от резервациите на самолетни билети се осъществява чрез компютъризирани системи за резервация, повечето от които са притежавани и контролирани от авиокомпаниите. Значителното развитие на пазара, като увеличаване броя на алтернативните канали за резервации, прави кодекса за поведение все по-непригоден към пазарните условия: всъщност, той пречи на конкуренцията и така води до по-високи от необходимото разходи за дистрибуция.

Целта на предложението е да се опрости значително кодексът за поведение и да се засили конкуренцията между системните оператори, като се запазят основни предпазни мерки срещу възможно нарушаване на правилата на конкуренцията, особено при наличие на тесни връзки между компютъризираните системи за резервация и авиокомпаниите, и се гарантира предоставянето на неутрална информация на потребителите.

- **Общ контекст**

Компютъризираните системи за резервация (КСР) предоставят на потребителите непосредствена информация за наличните услуги на въздушния транспорт и приложимите към тях тарифи. Те позволяват на пътническите агенции, били те традиционни или базирани в Интернет, да правят резервации с незабавно потвърждение от името на потребителя.

Кодексът за поведение при компютъризирани системи за резервация („кодексът за поведение“) е въведен за първи път през 1989 г. с приемането на Регламент 2299/89. По това време преобладаващата част от резервациите на самолетни билети се осъществява чрез КСР. По отношение на пътуването със самолет, потребителите на практика могат да разчитат единствено и само на един канал за информация и дистрибуция, представляван от КСР и пътническите агенции. Освен това, повечето КСР са притежавани и контролирани от авиокомпаниите. Това съчетание от факти създава конкретни рискове от нарушаване на правилата на конкуренцията, за което общите правила на конкуренцията не са достатъчни и има необходимост от специфични *ad hoc* правила под формата на кодекс за поведение. Кодексът за поведение се въвежда с цел да се подобри прозрачността и да се предотврати дискриминационното поведение както на самите системни оператори, така и на авиокомпаниите, особено на превозвачите-собственици на КСР. От една страна, от системните оператори се изисква да работят по един и същ начин с всички въздушни превозвачи и пътнически агенции, а от друга, от превозвачите-собственици на конкретна КСР се очаква да не предпочитат тази система пред друга.

Кодексът за поведение се оказва успешен при предотвратяване на злоупотреби с пазарни позиции, но доведе и до неочаквани последици, доказвайки се като все по-непригоден към променящите се условия на пазара. На първо място, много авиокомпаниии вече нямат финансово участие в КСР. Нито една авиокомпания не притежава дял в три от общо четирите КСР, докато три авиокомпаниии имат само миноритарно акционерно участие в четвъртата КСР. На второ място, благодарение на развитието на алтернативни канали за дистрибуция, например страниците на авиокомпаниите в Интернет или притежаваните от тях центрове за услуги (call centres), потребителите днес имат достъп до разнообразна информация и канали за резервация на услуги на въздушния транспорт. Приблизително 40 % от билетите за въздушен превоз в ЕС се резервират по алтернативни канали, а около 60 % — чрез пътнически агенции и КСР.

Изискването на кодекса за недопускане на дискриминация пречи на ценовата конкуренция и иновация, защото силно ограничава свободата на авиокомпаниите и на системните оператори да договарят резервационните такси и набора от тарифи, предлагани чрез КСР. Произтичащата от това липса на конкуренция задържа резервационните такси на по-високо ниво от необходимото. Резултатът е, че авиокомпаниите са склонни да дистрибутират все по-голяма част от билетите си по алтернативни канали като собствените Интернет страници, което е по-евтино и технически по-гъвкаво като решение.

Освен това, тъй като пазарите на КСР в други части на света са дерегулирани, необходимо е да се гарантира, че авиокомпаниите и системните оператори от и извън ЕС се конкурират при равни условия.

Проведената обществена дискусия показва, че заинтересованите страни подкрепят преразглеждането на кодекса за поведение, с оглед приспособяването му към съвременните условия, но при запазване на ключови разпоредби, гарантиращи предоставянето на неутрална информация на абонатите, както и предпазни мерки срещу възможни нарушения при наличие на тесни връзки между въздушни превозвачи и системни оператори.

- **Действащи разпоредби в областта, за която се отнася предложението**

Регламент 2299/89, изменен с регламенти 3089/93 и 323/99, ще бъде заменен от настоящото предложение.

- **Съвместимост с другите политики и цели на Съюза**

Не е приложимо.

2. ДОПИТВАНЕ ДО ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Допитване до заинтересованите страни**

Методи на допитване, основни целеви сектори и общ профил на отговорилите

Подготовката на настоящото предложение беше предшествана от обществено допитване, с цел събиране на колкото е възможно повече коментари и предложения от засегнатите лица и органи. Същото се проведе при спазване на

минималните стандартни изисквания за консултации със заинтересовани от проблема страни, установени в Съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (СОМ (2002) 704 окончателен).

В периода 23 февруари—27 април 2007 г. се проведе отворено допитване в Интернет. Комисията получи 48 мнения, които се разпределят в следните групи:

- Въздушни превозвачи и представителни органи: 18
- Системни оператори и фирми, предлагащи услуги в областта на информационните технологии: 5
- Потребители/пътници и представителни органи: 9
- Пътнически агенции и представителни органи: 10
- Сектор на железопътния транспорт: 1
- други: 5

На 2 май 2007 г. заинтересованите страни и техни организации бяха поканени на среща в Брюксел, за да представят накратко своите становища.

Обобщение на отговорите и как те са взети под внимание

Допитването показва, че само малка част от заинтересованите страни — от средите на авиокомпаниите и на системните оператори — са за пълна отмяна на кодекса за поведение. Повечето заинтересовани страни предпочитат кодексът за поведение да бъде запазен, но биха искали той да бъде преразгледан, с оглед приспособяването му към развитието на пазара посредством предоставянето на повече свобода на авиокомпаниите и системните оператори да договарят резервационните такси и предлагания набор от тарифи.

Пътническите агенции се страхуват от евентуална по-голяма свобода при ценообразуването и подкрепят бъдещо изменение на регламента, което да гарантира достъп до пълния набор от тарифи на авиокомпаниите, без да е необходимо да се плаща допълнително за това.

Организациите на потребителите предупреждават, че новата редакция следва да се осъществи много внимателно, за да се гарантира предоставянето на неутрална и изчерпателна информация на потребителите.

Повечето заинтересовани страни изразиха ясно предпочитание към запазване на съществуващите правила, приложими към превозвачите-собственици на КСР, т.е. задължително участие на превозвачи-собственици във всички КСР (член 4а от кодекса), както и към забрана на обвързването на употребата на конкретна КСР със стимули или демотивиращи фактори (член 8).

По-подробен преглед на мненията на заинтересованите страни, както и на начина, по който те са взети предвид, е предоставен в доклада за оценка на въздействието, който придружава настоящото предложение.

Резултатите от общественото допитване в Интернет са достъпни на следния адрес: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_04_27_en.htm.

- **Събиране и използване на експертни мнения**

Не е имало необходимост от външна експертна оценка.

- **Оценка на въздействието**

При тази оценка на въздействието два варианта за преразглеждане — за частична и за пълна дерегулация — бяха съпоставени със съществуващото положение. Първият вариант — за частична дерегулация, беше разделен от своя страна на три подварианта, които се различават по отношение на предпазните мерки при наличие на тесни връзки между авиокомпаниите и КСР. Целта на всички варианти е да се разширят възможностите за конкуренция на пазара на КСР.

- Вариант 0: запазване на сегашното положение,
- Вариант 1: частична дерегулация,
 - Вариант 1а: частична дерегулация с разделен контрол върху авиокомпаниите и КСР;
 - Вариант 1б: частична дерегулация с конкретни разпоредби за превозвачите-собственици;
 - Вариант 1в: частична дерегулация без конкретни разпоредби за превозвачите-собственици;
- Вариант 2: пълна дерегулация (отмяна на кодекса за поведение).

Запазването на сегашното положение (вариант 0) се отхвърля, защото ограниченията, наложени от настоящия регламент върху свободата на ценообразуване и договаряне, имат все по-отрицателно влияние, намиращо изражение конкретно във високите цени за дистрибуция.

Пълната дерегулация (вариант 2) се отхвърля при настоящото състояние на пазара. Много от пътуващите по делови причини остават силно зависими от единствения канал за дистрибуция, представляван от КСР и пътническите агенции. Същото важи и за пътуващите от държавите-членки, в които степента на навлизане на Интернет е ниска: по-малко от половината население на ЕС има достъп до Интернет, който представлява най-важният алтернативен канал за дистрибуция.

При тези обстоятелства рисковете от нарушение на правилата на конкуренцията са по-високи, отколкото в други стопански сектори, а разчитането единствено на общите правила на конкуренцията не е достатъчно,

особено при наличие на тесни връзки между авиокомпаниите и КСР. Освен това, определени практики на пазара на КСР (например тенденциозно подреждане на информацията на екрана) не биха били от полза за потребителите, дори те да не са резултат от нарушаване на правилата на конкуренцията.

Оценката на въздействието показва, че вариант 1б предлага най-благоприятен резултат по отношение на засилване на конкуренцията, предпазни мерки срещу нарушаване на правилата на конкуренцията, неутрална, прозрачна и изчерпателна информация за потребителите и насърчаване на железопътния транспорт на екраните на КСР.

Комисията проведе предвидената в работната ѝ програма оценка на въздействието, докладът за която е достъпен на следния Интернет адрес:
http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/networks_en.htm

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Резюме на предложеното действие**

Настоящото предложение се предвижда да замени Регламент 2299/89, изменен с Регламент 3089/93 и Регламент 323/99.

- **Правно основание**

Член 71 и член 80, параграф 2 от Договора за създаване на Европейската общност.

- **Принцип на субсидиарност**

Предложението е от изключителната компетентност на Общността. Следователно принципът на субсидиарност не е приложим.

- **Принцип на пропорционалност**

Предложението съответства на принципа на пропорционалност поради следната/ите причина/и.

Регламент 2299/89 предоставя изключителна компетентност на Комисията. Предвид международния характер на дейността на КСР и трудностите пред наблюдението ѝ на национално ниво, предложеното преразглеждане и опростяване на регламента оставя компетентността за това на ниво ЕС.

Предложеното преразглеждане и опростяване на регламента не засяга националните, регионалните и местните власти и намалява и без това ограничената административна тежест върху стопанските субекти.

- **Избор на инструменти**

Предложени инструменти: регламент.

Други средства не са подходящи поради следната/ните причина/и.

Регламентът е най-подходящ поради следната/ите причина/и:

- Предложението се отнася до преразглеждане на съществуващ регламент;
- Регламентът се отнася до стопанска дейност с международен характер, която е трудна за регулиране на национално ниво.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Общността.

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

• Опростяване

Предложението предвижда опростяване на законодателството.

Измененият кодекс за поведение при КСР е изготвен и структуриран по лесен за разбиране начин. Излишните разпоредби на Регламент 2299/89 са отстранени, особено тези, които представляват пречка за по-голямата пазарна ефективност.

Предложението е включено в постоянната програма на Комисията за осъвременяване и опростяване на достиженията на правото на Европейската общност и в нейната работна и законодателна програма под референтен номер 2002/TREN/29.

• Отмяна на съществуващо законодателство

Приемането на предложението ще доведе до отмяна на действащото законодателство.

• Клауза за преразглеждане/преработка/краен срок на валидността

Предложението включва клауза за преразглеждане.

• Европейско икономическо пространство

Предложеният акт е от значение за ЕИП и поради това следва да обхване Европейското икономическо пространство.

• Подробно обяснение на предложението

Частична дерегулация на пазара на КСР

Предложението внася изменения в кодекса за поведение при КСР, с цел той да бъде пригоден към днешното състояние на пазара, по-конкретно към развитието на алтернативни канали за дистрибуция, както и да се засили конкуренцията между системните оператори. Като предоставя по-голяма

гъвкавост на КСР и авиокомпаниите, предложението позволява по-ефективна конкуренция между КСР и алтернативните канали за дистрибуция както по отношение на цените, така и по отношение на предлаганите услуги.

Опростяването на кодекса увеличава преди всичко свободата на участниците на пазара да преговарят: авиокомпаниите и системните оператори на КСР ще имат възможност свободно да преговарят относно резервационните такси, начислявани от КСР, както и относно набора от тарифи, предоставяни от авиокомпаниите. Ограниченията, наложени от действащия кодекс за поведение по отношение на предлагания набор от тарифи, достъпа до дистрибуторски устройства и резервационните такси, ще отпаднат (с изключение на долупосочените предпазни мерки).

Предпазни мерки

Предложението запазва редица предпазни мерки, насочени срещу възможно нарушаване на правилата на конкуренцията, особено при наличие на тесни връзки между КСР и доставчиците на транспортни услуги. Тези предпазни мерки отразяват изразеното от много заинтересовани страни и потвърдено при оценката на въздействието становище, че подобни тесни връзки все още представляват риск за конкуренцията при настоящите пазарни условия и изискват конкретни правила, в допълнение към общите правила на конкуренцията.

Опростеният кодекс за поведение запазва следните разпоредби за защита срещу нарушаване на правилата на конкуренцията и за гарантиране предоставянето на неутрална информация на потребителите:

- Предпазни мерки за защита на безпристрастността при консултиране от страна на пътническите агенции (член 6), като например забраната системните оператори да налагат изключителни условия в договорите си с пътническите агенции. Предложението добавя забрана системните оператори да идентифицират пътническите агенции в системата за проучване на продажбите (*Marketing Information Data Tapes-MIDT*); тази разпоредба цели да изключи възможността данните от авиокомпаниите да се използват за оказване на натиск върху пътническите агенции да намалят броя на резервациите си при конкурентни авиокомпани.
- Задължението на системните оператори да отделят по ясен начин КСР от всички вътрешни резервационни системи на авиокомпаниите (член 4.2), за да се избегне привилегированият достъп на даден превозвач-собственик до КСР.
- Забрана за системните оператори да запазват дистрибуторски устройства за своите превозвачи-собственици (член 4.1), за да се избегне създаването на конкурентно предимство на превозвачите-собственици пред останалите участващи превозвачи.
- Задължението на системните оператори да представят информацията на екрана по неутрален начин и без дискриминация (член 5), за да се гарантира

неутрална информация за потребителите и да се избегне тенденциозното ѝ представяне на екрана в полза на конкретни авиокомпаниии.

- Задължението на системните оператори да осигурят система за проучване на продажбите (*Marketing Information Data Tapes-MIDT*) на недискриминационна основа (член 7).
- Задължението на превозвачите-собственици да предоставят на КСР, различна от тяхната собствена, една и съща информация по отношение на предлаганите от тях транспортни услуги, или да приемат резервации от други КСР, различни от собствените им (член 10.1), за да не могат превозвачите-собственици да попречат на конкуренцията от страна на други КСР.
- Забраната превозвачи-собственици да обвързват със стимули или демотивиращи фактори използването на конкретна КСР (член 10.3), за да се избегне системното предпочитание към собствената КСР.
- Предпазни мерки, позволяващи на Комисията да предприема стъпки за гарантиране на равнопоставеност на авиокомпаниите от ЕС по отношение на КСР в трети страни (член 8).
- Разпоредби за защита на личните данни, които конкретизират и допълват тези на Директива 95/46/ЕО от 24 октомври 1995 година за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни (член 11).

Железопътни услуги

Кодексът за поведение се прилага и към железопътните услуги, които са интегрирани в КСР за въздушен транспорт (не се прилага към системи, предназначени да обслужват единствено железопътния транспорт). Той гарантира недопускането на дискриминация към железопътните услуги в КСР. Действащите разпоредби обаче по отношение на недискриминационното ценообразуване водят до фактическа дискриминация на железопътните услуги, защото за тях се начисляват същите резервационни такси, въпреки че средната цена на билетите е по-ниска. С установяването на свобода на ценообразуването по отношение на резервационните такси, предложението позволява железопътните компании да договарят резервационни такси, които са по-съизмерими със стойността на техните билети и така се създава стимул за тези компании също да предлагат своите услуги в КСР. Разпоредбите относно превозвачите-собственици и неутралното показване на данните на екрана продължават да се прилагат и към железопътните услуги.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (КСР)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 и член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взе предвид становището на Комитета на регионите²,

като взеха предвид становището на Европейския надзорен орган по защита на данните,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора³,

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕИО) № 2299/89 от 24 юли 1989 година относно кодекс за поведение при компютризираните системи за резервация⁴ внесе важен принос за гарантиране на справедливи и безпристрастни условия за въздушните превозвачи в компютризираните системи за резервация (наричани по-долу за краткост „КСР“), като по този начин защитава интересите на потребителите.
- (2) Съществена част от резервациите във въздушния транспорт все още се извършва чрез компютризираните системи за резервация.
- (3) Развитието на технологиите и на пазара позволява значително опростяване на законодателната рамка, като се предостави повече гъвкавост на системните оператори и на въздушните превозвачи да договарят резервационните такси и предлагания набор от тарифи. Това ще им даде възможност да се приспособят гъвкаво към нуждите и желанията на пътническите агенции и потребителите и да дистрибутират по-ефикасно своите транспортни продукти.

¹ ОВ С

² ОВ С

³ ОВ С

⁴ ОВ L 220, 29.7.1989 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕИО) № 3089/93 (ОВ L 278, 11.11.1993 г., стр. 1) и Регламент (ЕО) № 323/1999 (ОВ L 40, 13.2.1999 г., стр. 1)

- (4) При настоящото състояние на пазара е необходимо все пак да се запазят определени разпоредби относно КСР, доколкото те съдържат транспортни продукти, за да се избегне нарушаването на правилата на конкуренцията и да се гарантира предоставянето на неутрална информация на потребителите.
- (5) Отказът на превозвачите-собственици да предоставят същата информация за разписания, тарифи и наличие на свободни места на други системи, освен тяхната собствена, и да приемат резервации, направени чрез тези системи, сериозно може да опорочи конкуренцията между компютъризираните системи за резервация.
- (6) Системните оператори следва ясно да разграничават КСР от всяка вътрешна резервационна система на авиокомпаниите, както и да се въздържат от запазване на дистрибуторски устройства за своите превозвачи-собственици, за да не се даде възможност за привилегирован достъп на превозвача-собственик до КСР.
- (7) С оглед защита интересите на потребителите е необходимо първоначалното изображение на екрана да е неутрално за потребителите на КСР и да гарантира, че информацията относно всички участващи превозвачи е еднакво достъпна, така че да не се дава привилегия на един участващ превозвач за сметка на друг.
- (8) Системните оператори следва да гарантират данните за търговското предлагане да бъдат на разположение на всички участващи превозвачи без дискриминация, а доставчиците на транспортни услуги да нямат възможност да използват подобни данни с цел оказване на нерегламентирано влияние върху избора на пътническата агенция.
- (9) Следва да се улесни предоставянето на информация относно железопътните услуги и комбинацията от железопътни и въздушни транспортни услуги на екрана на КСР.
- (10) Следва да се осигури равнопоставеност на въздушните превозвачи от Общността и от трети страни по отношение на услугите на КСР.
- (11) С оглед гарантиране на правилното прилагане на настоящия регламент, Комисията следва да разполага с подходящи изпълнителни правомощия, включително с възможността да разследва нарушения по своя собствена инициатива или на базата на постъпило оплакване, да разпорежда на засегнатите предприятия да преустановят подобни нарушения, както и да налага глоби.
- (12) Настоящият регламент не накърнява прилагането на членове 81 и 82 от Договора.
- (13) Защитата на физическите лица по отношение обработването на лични данни е регламентирана от Директива 95/46/ЕО от 24 октомври 1995 година за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни⁵. Разпоредбите на настоящия регламент конкретизират и допълват Директива 95/46/ЕО, що се отнася до дейността на КСР.

⁵

ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31

(14) Регламент (ЕИО) № 2299/89 следва да бъде отменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Раздел 1

Уводни разпоредби

Член 1

Предмет и обхват

Настоящият регламент се прилага към всяка компютъризирана система за резервации (наричана по-долу за краткост „КСР“), доколкото тя съдържа продукти на въздушния транспорт, когато те се предлагат за ползване или се ползват на територията на Общността.

Настоящият регламент се прилага също и към продукти на железопътния транспорт, които са включени заедно с продуктите на въздушния транспорт на главния екран на КСР.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се използват следните определения:

- а) „транспортен продукт“ означава превоз на пътник между две летища или железопътни гари;
- б) „редовна въздушна линия“ означава серия от полети, притежаващи в съвкупност следните характеристики:
 - (i) на всеки полет има места и/или капацитет за превоз на товари и/или поща, които могат да бъдат закупени индивидуално от обществеността (както пряко от въздушния превозвач, така и от негови упълномощени представители);
 - (ii) тя е организирана така, че да обслужва въздушния трафик между същите две или повече летища:
 - съгласно публикувано разписание; или
 - с полети, толкова редовни и чести, че да представляват разпознаваема систематична поредица.

- в) „тарифи“ означава цените, които пътниците следва да заплатят на въздушните превозвачи, железопътните оператори, техните представители или на други агенти, които продават билети, за превоза на същите пътници, ползващи транспортни услуги, както и условията, при които са приложими посочените цени, включително възнаграждението и условията, предоставяни на агенцията, и други спомагателни услуги;
- г) „компютъризирана система за резервация“ означава компютъризирана система, съдържаща, *inter alia*, информация за разписания, свободни места, тарифи и други свързани услуги, на повече от един въздушен превозвач, със или без устройства, чрез които могат да се правят резервации или да се издават билети, доколкото всички или някои посочени услуги се предоставят на абонати;
- д) „дистрибуторски устройства“ означава устройствата, осигурени от системния оператор за предоставяне на информация за разписанията, наличието на свободни места, тарифите и свързаните услуги на въздушните превозвачи и железопътните оператори, както и за правенето на резервации и/или издаването на билети и за всякакви други свързани услуги;
- е) „системен оператор“ означава всяко дружество и негови подразделения, отговорни за работата или търговското предлагане на КСР;
- ж) „превозвач-собственик“ означава въздушен превозвач или железопътен оператор, който пряко или косвено, самостоятелно или съвместно с други лица притежава или ефективно контролира системен оператор, както и всеки въздушен превозвач или железопътен оператор, на който е собственик или върху който упражнява ефективен контрол;
- з) „ефективен контрол“ означава взаимовръзка от права, договорни взаимоотношения или всякакви други средства, които, поотделно или заедно, и като се вземат предвид фактическите или юридическите обстоятелства, предоставят възможност за пряко или косвено упражняване на решаващо влияние върху предприятие, по-конкретно чрез:
 - (i) придобиване правото на ползване върху цялото или върху част от имуществото на предприятието;
 - (ii) правата или договорите, които предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятие или другояче предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието;
- и) „участващ превозвач“ означава въздушен превозвач или железопътен оператор, който има договор със системен оператор за дистрибуцията на транспортни продукти чрез КСР.
- й) „абонат“ означава лице, различно от потребител, или предприятие, различно от участващ превозвач, което използва КСР съгласно договор или друга финансова договореност със системния оператор. „Финансова договореност“

означава, че за услугите на системния оператор се заплаща определена сума, или че се закупува транспортен продукт;

- к) „главен екран“ означава изчерпателно и неутрално изобразяване на екран на данни за транспортните услуги между двойка градове за определен период от време;
- л) „билет“ означава валиден документ, който дава право на превоз, или равносвален на нехартиен носител, който е издаден или разрешен от въздушния превозвач, железопътния оператор или от упълномощен представител.

Раздел 2

Правила за поведение на системните оператори

Член 3

Взаимоотношения с доставчиците на транспортни услуги

1. Системният оператор няма право:

- а) да включва необосновани условия в който и да е договор с участващ превозвач или да изисква приемане на допълнителни условия, които по своя характер или съгласно търговския обичай нямат връзка с участието в негова КСР;
- б) да обвързва участието на участващия в негова КСР превозвач със забрана за едновременно участие в друга система.

2. Системният оператор зарежда и обработва данните, предоставени от участващите превозвачи, с еднаква грижа и своевременно, при спазване на ограниченията на методите за зареждане на данни, избрани от отделните участващи превозвачи.

Член 4

Дистрибуторски устройства

1. Системният оператор не запазва за един или повече от своите превозвачи-собственици никаква специална процедура за зареждане и/или обработка или каквото и да е друго устройство за дистрибуция, или подобрения на посочените.

2. Системният оператор следи неговите устройства за дистрибуция да са разделени поне чрез софтуер и то по ясен и подлежащ на проверка начин, от личния архив и устройства за управление и търговско предлагане на всеки превозвач.

Член 5

Екрани

1. Системният оператор предоставя главен екран или екрани за всяка отделна операция чрез неговата КСР и в тях включва неутрално и изчерпателно, без дискриминация или пристрастие, предоставените от участващите превозвачи данни. Критериите, които следва да се използват за подреждане, не се основават на нито един фактор, който е пряко или косвено свързан със самоличността на превозвача и се прилагат на недискриминационна основа спрямо всички участващи превозвачи. Основният/ите екран/и се подчинява на правилата, определени в приложение I.
2. Що се отнася до информацията, предоставена от КСР, абонатът използва неутрален екран в съответствие с параграф 1, освен ако не е необходим друг екран, за да се удовлетвори посочено от потребителя предпочитание.
3. Настоящият член не се прилага за КСР, която се използва от въздушен превозвач или железопътен оператор, или група от въздушни превозвачи, или група от железопътни оператори в неговите (техните) собствени служебни помещения и гишета за продажба, които ясно са обозначени като такива.

Член 6

Отношения с абонати

1. Системният оператор няма право да включва необосновани условия в договор с абонат, като например да не позволява на абоната да се абонира за или да ползва друга/и КСР, или да изисква приемането на допълнителни условия, които нямат връзка с абонамента за неговата КСР, или да налага задължение на абоната да приеме предложение за техническо оборудване или софтуер.
2. Когато абонатът е самостоятелно предприятие, в което работят по-малко от 50 служители и чийто годишен оборот и/или общ годишен счетоводен баланс не надхвърля 10 милиона EUR, той може да прекрати договора си със системния оператор чрез предизвестие от не повече от три месеца, които не трябва да изтичат преди края на първата година на договора. В такъв случай, системният оператор има право да му бъдат възстановени само разходите, които са пряко свързани с прекратяването на договора.

Член 7

Система за проучване на продажбите (Marketing Information Data Tapes – MIDT)

Системните оператори могат да предоставят всякаква информация относно търговското предлагане, резервации и продажби, при условие че:

- а) въпросните данни се предлагат с една и съща бързина и на недискриминационна основа на всички участващи превозвачи, включително на превозвачите-собственици. Данните могат, а при поискване трябва, да обхващат всички участващи превозвачи и/или абонати;
- б) в случаите, когато въпросните данни са резултат от използването на дистрибуторски устройства на КСР от абонат, регистриран на територията на ЕС, те не съдържат информация, позволяваща пряко или косвено да се установи самоличността на този абонат.

Член 8

Равнопоставеност в трети страни

Без да накърнява международните спогодби, по които Общността или държавите-членки са страна, когато спрямо въздушни превозвачи на Общността не се прилагат еднакви условия от системен оператор, действащ в трета страна, с тези за участващите превозвачи от третата страна, по който и да било въпрос, предмет на настоящия регламент, Комисията може да изиска от всички системни оператори, работещи на територията на Общността, да предоставят същите условия на въздушните превозвачи от третата страна, с каквито се ползват въздушните превозвачи на Общността във въпросната трета страна.

Раздел 3

Правила за поведение на доставчиците на транспортни услуги

Член 9

Данни, предоставяни от участващите превозвачи

Участващите превозвачи и посредниците, които обработват данните, следят за това подаваните в КСР данни да бъдат точни и да позволяват на системния оператор да спазва разпоредбите на приложение I.

Член 10

Специфични правила за превозвачи-собственици

1. Превозвачът-собственик не може да проявява дискриминационно отношение спрямо конкурентна КСР, като отказва да предостави на последната, при поискване и с еднаква бързина, същата информация за разписанията, тарифите и наличието на свободни места във връзка със собствените си транспортни продукти, каквато предоставя на своята

КСР, или да разпространява своите транспортни продукти чрез друга КСР, или като отказва да приеме или потвърди с еднаква бързина резервация, направена чрез конкурентна КСР за който и да било от неговите транспортни продукти, които се разпространяват чрез собствената му КСР. Превозвачът-собственик е длъжен да приема и потвърждава само резервации, които съответстват на собствените му тарифи и условия.

2. Превозвачът-собственик не е длъжен да приема каквито и да било разходи в тази връзка, освен за възпроизвеждане на информацията, която трябва да се предостави, и за приетите резервации. Резервационната такса, платима на КСР за приета резервация, направена в съответствие с параграф 1, не трябва да надвишава таксата, налагана от същата КСР или от собствената КСР на други участващи превозвачи за равностойна транзакция.

3. Превозвачът-собственик не обвързва нито пряко, нито косвено използването на която и да било конкретна КСР от абонат с получаването на комисионна или друг стимул или демотивиращ фактор при продажбата на негови транспортни продукти.

4. Превозвачът-собственик не трябва нито пряко, нито косвено да изисква използването на която и да било конкретна КСР от абонат при продажбата или издаването на билети за каквито и да било транспортни продукти, които пряко или косвено се предоставят от самия него.

Раздел 4

Защита на личните данни

Член 11

1. Лични данни се обработват в процеса на работа на КСР изключително за целите на правене на резервации или издаване на билети за транспортни продукти. По отношение на обработката на подобни данни, КСР се счита за администратор на лични данни по смисъла на член 2, буква г) от Директива 95/46/ЕО.

2. Лични данни се обработват, доколкото това е необходимо за изпълнението на договор, по който съответното физическо лице е страна, или за да се предприемат стъпки по искане на съответното физическо лице преди сключването на договор.

3. Когато става въпрос за специалните категории от данни, посочени в член 8 от Директива 95/46/ЕО, те се обработват единствено след изразено изрично съгласие от съответното физическо лице за обработката на тези данни.

4. Информацията под контрола на системния оператор относно индивидуални резервации, които могат да бъдат идентифицирани, се архивира извън КСР в срок до седемдесет и два часа от завършване на последното действие по индивидуалната резервация и се унищожава след изтичане на не повече от три години. Достъпът до тези данни се разрешава само при оспорване на сметки.

5. Данни относно търговското предлагане, резервациите и продажбите, които се разпространяват чрез КСР, не съдържат никаква идентифицираща, пряка или косвена, информация за физически лица или в зависимост от случая, за организации или компании, от чието име те действат.

6. Абонатите осведомяват потребителите за наименованието и адреса на системния оператор, целите на обработката на данни, продължителността на задържането на личните данни и наличните средства, чрез които те могат да упражняват своите права на достъп.

7. Физическите лица имат право на безплатен достъп до собствените им данни, независимо дали данните се съхраняват в КСР или от абоната.

8. Правата, предоставени по силата на настоящия член, допълват и съществуват в допълнение към правата на физическите лица, посочени в Директива 95/46/ЕО, и националните разпоредби, приети в тази връзка.

9. Разпоредбите на настоящия регламент конкретизират и допълват Директива 95/46/ЕО за целите, посочени в член 1. Освен ако не е предвидено друго, прилагат се определенията от посочената директива. Когато специалните разпоредби по отношение на обработката на лични данни в контекста на дейността на КСР и залежали в настоящия член не са приложими, настоящият регламент не следва да накърнява разпоредбите на посочената директива и националните разпоредби, приети от държавите-членки съгласно тази директива.

Раздел 5

Нарушения и санкции

Член 12

Нарушения

Когато Комисията, действайки по внесена жалба или по собствена инициатива, установи, че е налице нарушение на разпоредбите на настоящия регламент, тя може с решение да задължи съответните предприятия или сдружения на предприятия да преустановят нарушението.

Член 13

Правомощия за провеждане на разследване

За да изпълни задълженията, възложени ѝ с настоящия регламент, Комисията може, чрез обикновено искане или с решение, да изиска от предприятията или от сдруженията на предприятия да предоставят цялата необходима информация.

Член 14

Глоби

1. С решение Комисията може да налага на предприятия и на сдружения на предприятия глоби, които не надвишават 10 % от общия оборот през предходната стопанска година, когато умишлено или поради небрежност те нарушават настоящия регламент.
2. С решение Комисията може да налага на предприятия и на сдружения на предприятия глоби, които не надвишават 1 % от общия оборот през предходната стопанска година, когато умишлено или поради небрежност те предоставят невярна или непълна информация, или не предоставят информация в указания срок в отговор на искане, формулирано с решение, прието на основание на член 13.
3. При определяне на размера на глобите се взема предвид както тежестта, така и продължителността на нарушението.
4. Глобите нямат наказателен характер.
5. Съдът на Европейските общности разполага с неограничена юрисдикция да осъществява контрол върху решения, с които Комисията е наложила глоба. Той може да отмени, намали или увеличи глобата.

Член 15

Процедури

1. Преди да вземе решения по силата на членове 12 и 14, Комисията предоставя на заинтересованите предприятия и сдруженията на предприятия писмени възражения и им дава възможност да представят писмено своите съображения и, при поискване от тяхна страна, да бъдат изслушани устно.

2. Комисията не разгласява информация, придобита съгласно настоящия регламент, която по характера си е предмет на задължението за неразкриване на служебна тайна,.

Всяко лице, което предоставя информация на Комисията съгласно настоящия регламент, ясно посочва данните, които то счита за поверителни, като се аргументира и предоставя отделен неповерителен вариант в срока, указан от Комисията.

3. Когато въз основа на информацията, с която разполага, Комисията счита, че не са налице достатъчно основания за предприемане на действия по жалбата, тя информира жалбоподателя за мотивите си и определя срок, в който жалбоподателят може писмено да изрази становището си.

Ако жалбоподателят изрази становището си в определения от Комисията срок, но неговото писмено изложение не води до различна оценка на жалбата, Комисията отхвърля жалбата с решение. Ако жалбоподателят не изрази становището си в определения от Комисията срок, жалбата се счита за оттеглена.

Когато Комисията излезе с писмено възражение, тя предоставя на жалбоподателя копие от неуповителния вариант и определя срок, в който жалбоподателят може писмено да изрази становището си.

4. При поискване, Комисията предоставя достъп до преписката на страните, до които е адресирала писменото си възражение, както и на жалбоподателя. Достъп се предоставя след уведомяване за предявените възражения. Правото на достъп до преписката не се разпростира върху информация, свързана с търговската тайна, друга поуперителна информация и вътрешни документи на Комисията.

5. В случай че Комисията сметне това за необходимо, тя може да изслуша и други физически и юридически лица.

Раздел 6

Заклучителни разпоредби

Член 16

Отмяна

1. Регламент (ЕИО) № 2299/89 се отменя.

2. Позоваването на отменения регламент се счита за позоваване на настоящия регламент и се тълкува съгласно таблицата на съответствията в приложение II.

Член 17

Преразглеждане

В срок от пет години от влизането в сила на настоящия регламент, Комисията изготвя доклад за прилагането му, в който се прави оценка на нуждата от запазване, изменение или отмяна на настоящия регламент.

Член 18

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след датата на неговото публикуване в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави—членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент:
Председател

За Съвета:
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Правила, приложими към главните екрани

1. Когато на главния екран се изобразяват тарифи и/или когато подреждането на възможностите за полет става според тарифите, последните се показват с включени всички приложими и неизбежни данъци, такси и допълнителни плащания, платими на доставчика на транспортни услуги.
2. При организирането и подбора на транспортните услуги между определени двойки градове, които да бъдат включени в главен екран, не се упражнява никаква дискриминация въз основа на летищата или железопътните гари, които обслужват един и същи град.
3. Полетите, различни от редовните въздушни линии, трябва да бъдат ясно обозначени. Потребителят има право, при поискване, главният екран да бъде ограничен и да включва само редовни или нередовни линии.
4. Полетите със спирания по маршрута трябва да бъдат ясно обозначени.
5. Когато полетите се извършват от въздушен превозвач, който не е въздушният превозвач, идентифициран чрез кода на превозвача, действителният оператор на полета трябва да бъде ясно обозначен. Това изискване се прилага във всички случаи с изключение на краткосрочните *ad hoc* договорености.
6. Информацията за пакетните продукти, т.е. предварително установена комбинация от транспортен продукт и други услуги, които не са спомагателни за транспорта, предложени на обща цена, не се показва на главния екран.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЯТА

Регламент 2299/89	Настоящият регламент
Член 1	Член 1
Член 2	Член 2
Член 3, параграфи 1 и 2	-
Член 3, параграф 3	Член 3, параграф 1
Член 3, параграф 4	Член 4, параграф 1
Член 3а	Член 10, параграфи 1 и 2
Член 4, параграф 1	Член 9
Член 4, параграф 2	-
Член 4, параграф 3	Член 3, параграф 2
Член 4а, параграфи 1 и 2	Член 4, параграф 1
Член 4а, параграф 3	Член 4, параграф 2
Член 4а, параграф 4	-
Член 5	Член 5
Член 6	Членове 7 и 11
Член 7	Член 8
Член 8	Член 10, параграфи 3 и 4
Член 9	Член 6
Член 9а	Член 5, параграф 2, и член 11
Член 10	-
Член 11	Член 12
Член 12	Член 13
Член 13	Член 13
Член 14	Член 15, параграф 2

Член 15	Член 13
Член 16	Член 14
Член 17	-
Член 18	-
Член 19	Член 15, параграфи 1 и 5
Член 20	-
Член 21	-
Член 21a	-
Член 21б	-
Член 22	Член 11
Член 23	Член 17
Приложение I	Приложение I