KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 3652/93

af 22. december 1993

om anvendelse af traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler mellem virksomheder om edb-reservationssystemer for lufttransportydelser

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3976/87 af 14. december 1987 om anvendelse af traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler og samordnet praksis inden for lufttransportsektoren [1], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2411/92 [2], særlig artikel 2,

efter offentliggørelse [3] af udkastet til denne forordning,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Lufttransportområdet, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Forordning (EØF) nr. 3976/87 bemyndiger Kommissionen til ved en forordning at anvende traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som direkte eller indirekte vedrører lufttransportydelser;

(2) Ved Kommissionens forordning (EØF) nr. 83/91 [4], senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1618/93 [5], blev der indrømmet gruppefritagelse for visse aftaler om etablering af edb-reservationssystemer, der opfylder de i nævnte forordning fastsatte betingelser; denne gruppefritagelse udløber den 31. december 1993;

(3) aftaler om fælles indkøb, udvikling og drift af edb-reservationssystemer til brug for fartplaner, reservationer og billetudstedelse kan begrænse konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstater;

(4) edb-reservationssystemer kan gavne både luftfartsselskaber, rejsebureauer og flypassager ved at give let adgang til ajourført og detaljeret information om især flyforbindelser, priser og ledige pladser; de kan også anvendes til reservationer og i visse tilfælde til udstedelse af billetter og boarding pass; de rejsende får herved mulighed for at træffe deres valg på grundlag af mere udførlige oplysninger, således at de kan få dækket deres transportbehov bedst muligt; for at disse fordele kan opnås, må fartplaner og billetpriser dog præsenteres så fuldstændigt og objektivt som muligt;

(5) markedet for edb-reservationssystemer er af en sådan art, at det kun er få europæiske virksomheder, der alene kan foretage den nødvendige investering og opnå de stordriftsfordele, som er nødvendige for at kunne konkurrere med de bestående mere avancerede systemer; der bør derfor gives tilladelse til et samarbejde på dette område; der bør indrømmes gruppefritagelse for et sådant samarbejde;

(6) i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89 [6] vedrørende en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer, ændret ved forordning (EF) nr. 3089/93 [7], må samarbejdet ikke give moderluftfartsselskaberne mulighed for at opnå uberettigede fordele og derigennem fordreje konkurrencen; det er derfor nødvendigt at sikre, at der ikke sker forskelsbehandling mellem moderluftfartsselskaber og deltagende luftfartsselskaber, særlig hvad angår adgang til systemet og neutralitet i præsentationen af oplysninger; der bør gælde en række betingelser for gruppefritagelsen, som sikrer, at alle luftfartsselskaber kan deltage i systemerne uden forskelsbehandling med hensyn til adgang til systemerne, præsentation og indlæsning af oplysninger samt gebyrer; for at sikre konkurrencen på et oligopolistisk marked må brugerne desuden være i stand til at skifte fra et system til et andet med kort varsel

[1] EFT nr. L 374 af 31. 12. 1987, s. 9.
[2] EFT nr. L 240 af 24. 8. 1992, s. 19.
[3] EFT nr. C 253 af 30. 9. 1992, s. 11.
[4] EFT nr. L 10 af 15. 1. 1991, s. 9.
[5] EFT nr. L 155 af 26. 6. 1993, s. 23.
[6] EFT nr. L 220 af 29. 7. 1989, s. 1.
[7] EFT nr. L 278 af 11. 11. 1993, s. 1.

uden at få pålagt bøder, og systemeleverandører og luftfartsselskaber må ikke handle på en måde, der kan begrænse konkurrencen mellem systemer;

(7) for at bevare en effektiv konkurrence mellem forskellige edb-reservationssystemer er det nødvendigt at sikre, at systemleverandører ikke afstår fra at konkurrere indbyrdes;

(8) Hvis moderluftfartsselskaber nægter at give konkurrerende edb-reservatinssystemer samme oplysninger om deres fartplaner, billetpriser og ledige pladser eller nægter at acceptere reservationer foretaget via disse systemer, kan det i alvorlig grad fordreje konkurrencen mellem edb-reservationssystemer; moderluftfartsselskaber bør ikke være forpligtet til at bære andre omkostninger i forbindelse hermed end dem, der er forbundet med reproduktion af de oplysninger, de giver, og med accept af reservationer; moderluftfartsselskaber må ikke forsøge at få refunderet omkostninger, der ikke er fuldt dokumenterede;

(9) faktureringsoplysninger bør gives i tilstrækkelig detaljeret form til, at de deltagende luftfartsselskaber og abonnenter kan kontrollere deres udgifter; et moderluftfartsselskab bør anvende samme vilkår for accept af enhver reservation eller transaktion foretaget via et konkurrerende edb-reservationssystem, som det anvender ved reservationer og transaktioner foretaget via dets eget system;

(10) i henhold til artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3976/87 bør nærværende forordning gælde med tilbagevirkende gyldighed for aftaler, der består på datoen for nærværende forordnings ikrafttrædelse, når de opfylder de betingelser for fritagelse, der fastsættes i den;

(11) efter artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3976/87 kan det fastsættes, under hvilke omstændigheder Kommissionen kan tilbagekalde gruppefritagelsen i konkrete tilfælde;

(12) aftaler, som automatisk er fritaget efter denne forordning, skal ikke anmeldes i henhold til forordning nr. 17 [1], senest ændret ved akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse; i tvivlstilfælde kan virksomhederne dog anmode Kommissionen om at fastslå, om deres aftaler er forenelige med nærværende forordning —

[1] EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Fritagelse

I medfør af traktatens artikel 85, stk. 3, og på de i denne forordnings artikel 2 til 14 fastsatte betingelser erklæres traktatens artikel 85, stk. 1, uanvendelig på aftaler mellem virksomheder, som tager sigte på:

a) fælles indkøb eller udvikling af et edb-reservationssystem og/eller

b) etablering af en systemleverandør, der skal markedsføre og drive edb-reservationssystemet og/eller

c) kontrol med systemleverandørens eller distributørernes udbud af distributionsfaciliteter.

Fritagelsen gælder kun følgende forpligtelser:

i) forpligtelsen til at afstå fra direkte eller indirekte deltagelse i udvikling, markedsføring eller drift af et andet edb-reservationssystem

ii) forpligtelsen for en systemleverandør til at udpege moderluftfartsselskaber eller deltagende luftfartsselskaber som distributører med ansvar for samtlige eller visse abonnenter i et givet område af fællesmarkedet

iii) forpligtelsen for systemleverandøren til at indrømme en distributør eneret til aktiv opsøgning af samtlige eller visse abonnenter i et givet område af fællesmarkedet, eller

iv) forpligtelsen for systemleverandøren til at nægte distributørerne tilladelse til at sælge distributionsfaciliteter, som tilbydes af andre systemleverandører.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved

a) »luftfartsprodukt«, transport ad luftvejen af en passager mellem to lufthavne, herunder enhver dertil knyttet ekstraydelse og supplerende ydelser, der udbydes til salg og/eller sælges som en integrerende del af produktet

b) »ruteflyvning«, en række flyvninger, der alle har samtlige følgende kendetegn:

— de gennemføres med luftfartøjer til befordring af passagerer eller passagerer og fragt og/eller post mod vederlag, således at der for hver flyvning udbydes pladser til salg på individuel basis til forbrugerne (enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede agenter)

— de gennemføres mellem de samme to eller flere punkter:

1) enten i henhold til en offentliggjort fartplan

2) eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger

c) »billetpris«, den pris, der betales for luftfartsprodukter, inklusive betingelserne for, at denne pris gælder

d) »edb-reservationssystem (CRS)«, et edb-system, der indeholder oplysninger om bl.a. luftfartsselskabers:

— fartplaner

— ledige kapacitet

— billetpriser og

— tilknyttede priser

med eller uden faciliteter til:

— at foretage reservationer eller

— at udstede billetter

således at nogle af eller alle de nævnte ydelser stilles til rådighed for abonnenter

e) »distributionsfaciliteter«, faciliteter, som en systemleverandør stiller til rådighed med henblik på at give oplysning om luftfartsselskabers fartplaner, ledige kapacitet, billetpriser og tilknyttede ydelser og med henblik på reservation og/eller udstedelse af billetter samt andre tilknyttede ydelser

f) »systemleverandør«, enhver virksomhed og dennes associerede, som har ansvaret for driften eller markedsføringen af et CRS

g) »moderluftfartsselskab«, erhvert luftfartsselskab, som direkte eller indirekte, sammen med andre ejer eller effektivt kontrollerer en systemleverandør, samt ethvert luftfartsselskab, som det ejer eller effektivt kontrollerer

h) »effektiv kontrol«, er forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske og retlige forhold, giver mulighed for direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:

— brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf

— rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer, på deres afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift

i) »deltagende luftfartsselskab«, et luftfartsselskab, der har indgået aftale med en systemleverandør om distribution af luftfartsprodukter via et CRS. For så vidt et moderluftfartsselskab benytter sit eget CRS' faciliteter, som er omfattet af denne forordning, betragtes det som et deltagende luftfartsselskab

j) »abonnent«, en person eller en virksomhed, som ikke er et deltagende luftfartsselskab, og som på grundlag af en kontrakt eller et andet arrangement med en systemleverandør benytter et CRS' faciliteter til distribution af luftfartsprodukter

k) »forbruger«, enhver person, der søger oplysninger om og/eller ønsker at købe et luftfartsprodukt

l) »primær præsentation på skærm«, en omfattende, neutral præsentation på skærm af data om flyvninger mellem to byer inden for en nærmere fastsat periode

m) »rejsetid«, tidsrummet mellem det fastsatte afgangs- og ankomsttidspunkt

n) »serviceforbedring«, produkter eller ydelser med undtagelse af distributionsfaciliteter, som en systemleverandør på egne vegne tilbyder abonnenter i forbindelse med et CRS.

o) »distributør«, en virksomhed, som af systemleverandøren bemyndiges til at levere distributionsfaciliteter til abonnenterne.

Artikel 3

Adgang

1. En systemleverandør skal give alle luftfartsselskaber mulighed for at deltage på lige fod og på ikke diskriminerende vilkår i sine distributionsfaciliteter inden for rammerne af det pågældende systems disponible kapacitet og med de eventuelle tekniske begrænsninger, som systemleverandøren ikke har indflydelse på.

2. a) En systemleverandør :

— må ikke knytte urimelige betingelser til en kontrakt med et deltagende luftfartsselskab

— må ikke stille supplerende betingelser, som ifølge deres natur eller ifølge handelssædvane ikke har forbindelse med deltagelsen i dets CRS, og skal i øvrigt anvende samme betingelser for samme serviceniveau.

b) En systemleverandør må ikke som betingelse for deltagelse i CRS-systemet kræve, at et deltagende luftfartsselskab ikke samtidig deltager i et andet system.

c) Et deltagende luftfartsselskab kan opsige sin kontrakt med en systemleverandør med et varsel, som ikke behøver at overstige seks måneder, idet kontrakten dog tidligst kan ophøre ved udgangen af det første år.

I så fald har systemleverandøren kun krav på godtgørelse af de omkostninger, der er direkte forbundet med kontraktens ophør.

3. Har en systemleverandør besluttet at forbedre de distributionsfaciliteter, den tilbyder, eller det udstyr, der anvendes i forbindelse med tilbud af disse faciliteter, skal den tilbyde alle deltagende luftfartsselskaber, herunder også moderluftfartsselskaber, disse forbedringer og give dem oplysninger herom på samme tid og på samme vilkår og betingelser med forbehold af de eventuelle tekniske begrænsninger, som systemleverandøren ikke har indflydelse på, og således at der ikke er forskel på tidsforløbet for gennemførelse af de nye forbedringer for moderluftfartsselskaberne og de deltagende luftfartsselskaber.

Artikel 4

Deltagelse

1. a) Et moderluftfartsselskab må ikke diskriminere mod et konkurrerende CRS ved at nægte efter anmodning med samme hastighed at give det de samme oplysninger om fartplaner, billetpriser og ledig kapacitet for sine egne luftfartsydelser, som det giver sit eget CRS, ved at nægte at distribuere sine luftfartsprodukter gennem et andet CRS eller ved at nægte med samme hastighed at acceptere eller bekræfte reservationer, der er foretaget gennem et konkurrerende CRS, for et hvilket som helst af moderluftfartsselskabets luftfartsprodukter, som distribueres gennem dets eget CRS. Moderluftfartsselskabet er kun forpligtet til at acceptere og bekræfte reservationer, der er i overensstemmelse med dets billetpriser og betingelser.

b) Moderluftfartsselskabet er ikke forpligtet til at acceptere nogen omkostninger i denne forbindelse, undtagen omkostninger i tilknytning til reproduktion af de oplysninger, der skal stilles til rådighed, og til de accepterede reservationer.

c) Moderluftfartsselskabet har ret til at kontrollere, at det konkurrerende CRS overholder artikel 7, stk. 1.

2. Forpligtelsen efter stk. 1 gælder ikke over for et konkurrerende CRS, når det i overensstemmmelse med procedurerne i artikel 6, stk. 5, eller artikel 7, stk. 3 og 4, i forordning (EØF) nr. 2299/89 er konstateret, at dette CRS ikke overholder nævnte forordnings artikel 4, eller at en systemleverandør ikke kan give tilstrækkelig garanti for, at bestemmelserne i artikel 6 om sikring med moderluftfartsselskabers autoriserede adgang til oplysninger er overholdt.

Artikel 5

Indlæsning af data

1. Deltagende luftfartsselskaber og andre leverandører af luftfartsprodukter skal drage omsorg for, at de data, de beslutter at levere til et CRS, er nøjagtige, ikke-vildledende, gennemsigtige og ikke mindre omfattende end dem, der leveres til ethvert andet CRS.

Dataene skal bl.a. gøre det muligt for en systemleverandør at opfylde kravene i forbindelse med de kriterier for rækkefølgen, der er fastsat i bilaget til forordning (EØF) nr. 2299/89.

Data, der leveres via formidlere, må ikke af disse behandles på en måde, der kan medføre, at oplysningerne bliver unøjagtige, vildledende eller diskriminerende.

2. En systemleverandør må ikke behandle det i stk. 1 nævnte materiale på en måde, der kan medføre, at der gives unøjagtige, vildledende eller diskriminerende oplysninger.

3. En systemleverandør skal indlæse og behandle data fra de deltagende luftfartsselskabr med samme omhu og hastighed, kun med forbehold af de begrænsninger, der følger af den indlæsningsmetode, der er valgt af de enkelte deltagende luftfartsselskaber, og de standardformater, som leverandøren anvender.

Artikel 6

Indlæsning, behandling og distribution af data

1. Systemleverandøren skal uden diskrimination tilbyde alle moderluftfartsselskaber og deltagende luftfartsselskaber samme indlæsnings- og/eller behandlingsfaciliteter. Findes der relevante og almindeligt accepterede luftfartsstandarder, skal systemleverandørerne tilbyde faciliteter, som er kompatible med disse.

2. En systemleverandør må ikke reservere nogen specifik indlæsnings- og/eller behandlingsprocedure eller nogen anden distributionsfacilitet for et eller flere af sine moderluftfartsselskaber.

3. En systemleverandør skal drage omsorg for, at dens distributionsfaciliteter klart og kontrollerbart er adskilt fra ethvert luftfartsselskabs private pladslager og management- og marketingfaciliteter. Adskillelsen kan ske enten logisk ved hjælp af programmel eller fysisk, således at der kun kan etableres forbindelse mellem distributionsfaciliteterne og de private faciliteter ved hjælp af en grænseflade mellem anvendelsesområder. Uanset hvorledes adskillelsen foretages, skal enhver sådan grænseflade stilles til rådighed for alle moderluftfartsselskaber og deltagende luftfartsselskaber uden diskrimination og skal give samme behandling, hvad angår procedurer, protokoller, indlæsning og udlæsning. Findes der relevante og almindeligt accepterede luftfartsstandarder, skal systemleverandørerne tilbyde grænseflader, der er kompatible med disse.

Artikel 7

Præsentation af data

1. a) En CRS-system præsentation på skærm skal være klar og ikke-diskriminerende.

   b) En systemleverandør må ikke forsætligt eller uagtsomt præsentere urigtige eller vildledende oplysninger i sit CRS.

2. a) En systemleverandør skal i sit CRS tilbyde en primær præsentation eller primære præsentationer på skærm for hver enkelt transaktion og deri vise de af de deltagende luftfartsselskaber opgivne data om fartplaner, billetpriser og ledige pladser klart og omfattende og uden diskrimination eller partiskhed, navnlig hvad angår den rækkefølge, hvori oplysningerne præsenteres.

   b) Forbrugeren har på anmodning ret til kun at få vist ruteflyvninger eller charterflyvninger i den primære præsentation på skærm.

   c) Ved sammenstillingen og udvælgelsen af flyvninger mellem to byer med henblik på medtagelse i en primær præsentation på skærm må der ikke diskriminres mellem lufthavne, der betjener samme by.

   d) Rækkefølgen af flytransportmulighederne i en primær præsentation på skærm skal være som anført i bilaget til forordning (EØF) nr. 2299/89.

   e) De kriterier, der anvendes i forbindelse med rækkefølgen, må ikke baseres på faktorer, der direkte eller indirekte er knyttet til luftfartsselskabets identitet, og de skal anvendes på alle deltagende luftfartsselskaber uden diskrimination.

3. Når en systemleverandør leverer oplysninger om billetpriser, skal præsentationen på skærm være neutral og ikke-diskriminerende og mindst omfatte billetpriserne for alle de deltagende luftfartsselskabers flyvninger, der fremgår af den primære præsentation på skærm. Kilden til sådanne oplysninger skal være acceptabel for de pågældende deltagende luftfartsselskaber og den pågældende systemleverandør.

4. Et CRS anses ikke for at have overtrådt denne forordning, for så vidt som det ændrer en præsentation for at efterkomme en forbrugers specifikke anmodning(er).

Artikel 8

Meddelelse af oplysninger

1. Følgende bestemmelser gælder, når en systemleverandør giver statistiske eller andre oplysninger fra sit CRS :

a) oplysninger om enkeltreservationer skal stilles til rådighed på lige fod og kun for det eller de luftfartsselskaber, der er tilsluttet den service, som er relevant for bestillingen, eller for de(n) abonnent(er), der er inddraget i reservationen

b) markedsførings-, reservations- og slagsoplysninger gives på grundlag af,

   i) at oplysningerne tilbydes alle deltagende luftfartsselskaber, herunder moderluftfartsselskaber, på samme tid og uden diskrimination

ii) at oplysningerne kan og efter anmodning skal omfatte alle deltagende luftfartsselskaber og/eller abonnenter, men ikke nogen form for identifikation eller personlige oplysninger om passagerer eller firmaer

iii) at alle anmodninger om sådanne oplysninger behandles med samme omhu og hastighed med forbehold af den transmissionsmetode, som det enkelte luftfartsselskab har valgt.

2. En systemleverandør må ikke stille personlige oplysninger om en passager til rådighed for andre, som ikke er inddraget i transaktionen, uden passagerens samtykke.

3. En systemleverandør skal ved hjælp af tekniske midler og/eller passende beskyttelsesforanstaltninger i det mindste med hensyn til programmel drage omsorg for, at bestemmelserne i stk. 1 og 2 overholdes, således at et eller flere af moderluftfartsselskaberne ikke på nogen måde kan få adgang til oplysninger, der gives af eller udarbejdes til luftfartsselskaber, fortset fra tilfælde, som tillades i henhold til stk. 1 og 2.

Artikel 9

Gensidighed

1. De i artikel 3 og 5 til 8 anførte forpligtelser for systemleverandører gælder ikke over for et luftfartsselskab i et tredjeland, som kontrollerer et CRS, alene eller sammen, for så vidt som dette selskabs CRS uden for Fællesskabets område ikke sikrer Fællesskabets luftfartsselskaber tilsvarende behandling som den, der er fastsat i denne forordning og forordning (EØF) nr. 2299/89.

2. De i artikel 4, 5 og 10 anførte forpligtelser for moderluftfartsselskaber eller deltagende luftfartsselskaber gælder ikke over for et CRS, der kontrolleres af (et) luftfartsselskab(er) i et eller flere tredjelande, for så vidt som der ikke indrømmes moderluftfartsselskabet eller deltagende luftfartsselskaber en behandling uden for Fællesskabets område svarend til den, der er fastsat i denne forordning og i forordning (EØF) nr. 2299/89.

3. En systemleverandør eller et luftfartsselskab, der ønsker at påberåbe sig bestemmelserne i stk. 1 eller 2, skal mindst 14 dage forinden give Kommissionen underretning om sine intentioner og begrundelsen herfor. Kommissionen kan under særlige omstændigheder og efter anmodning fra vedkommende systemleverandør eller luftfartsselskab give dispensation fra 14-dages reglen.

4. Efter modtagelse af en underretning skal Kommissionen omgående tage stilling til, om der foreligger diskrimination som omhandlet i stk. 1 og 2. Fastslår Kommissionen, at dette er tilfældet, skal den give alle systemleverandører og alle berørte luftfartsselskaber i Fællesskabet samt medlemsstaterne meddelelse herom. Foreligger der ikke distrimination som omhandlet i stk. 1 eller 2, giver Kommissionen vedkommende systemleverandør eller luftfartsselskab meddelelse herom.

Artikel 10

Forbindelser med abonnenter

1. Et moderluftfartsselskab må hverken direkte eller indirekte knytte en abonnents brug af et bestemt CRS sammen med en provision eller andre tilskyndelser til at sælge eller til ikke at sælge luftfartsprodukter, der tilbydes på dets flyvninger.

2. Et moderluftfartsselskab må hverken direkte eller indirekte kræve, at en abonnent anvender et bestemt CRS til salg eller udstedelse af billetter til luftfartsprodukter, som det selv leverer direkte eller indirekte.

3. Ingen af de betingelser, som luftfartsselskaber kan pålægge rejseagenter, når de giver dem tilladelse til at sælge og udstede billetter til deres luftfartsprodukter, må berøre anvendelsen af stk. 1 og 2.

Artikel 11

Kontrakter med abonnenter

1. En systemleverandør skal stille enhver distributionsfacilitet i sit CRS til rådighed for enhver abonnent på et ikke-diskriminerende grundlag.

2. En systemleverandør må ikke kræve, at abonnenten indgår en eksklusivkontrakt, eller direkte eller indirekte afskære en abonnent fra at abonnere på eller benytte et eller flere andre systemer.

3. En serviceforbedring, som en systemlverandør tilbyder en abonnent, skal tilbydes til alle abonnenter på et ikke-diskriminerende grundlag.

4. a) Systemleverandøren må ikke nytte urimelige betingelser til en abonnentkontrakt om ret til at benytte hans CRS; især kan en abonnent opsige sin kontrakt med en systemleverandør med et varsel, som ikke behøver at overstige tre måneder, idet kontrakten dog tidligst kan ophøre ved udgangen af det første år.

I så fald har systemleverandøren kun krav på godtgørelse af de omkostninger, der er direkte forbundet med kontraktens ophør.

b) Levering af teknisk udstyr er ikke omfattet af betingelserne i litra a), jf. dog stk. 2.

5. Systemleverandøren skal i hver abonnentkontrakt fastsætte:

a) at abonnenten for hver enkelt transaktion skal vælge den primære præsentation som omhandlet i artikel 7, undtagen når en forbruger kun ønsker oplysninger om et enkelt luftfartsselskab

b) at abonnenten ikke må manipulere det materiale, som CRS-systemet leverer, på en sådan måde, at forbrugeren får unøjagtige, vildledende eller diskriminerende oplysninger.

6. Systemleverandøren må ikke forpligte abonnenten til at acceptere et tilbud om teknisk udstyr eller programmel, men kan kræve, at det benyttede udstyr og programmel skal være kompatibelt med dens eget system.

Artikel 12

Gebyrer

1. Det af systemleverandøren opkrævede gebyr må ikke være diskriminerende og skal være rimeligt struktureret og stå i et rimeligt forhold til omkostnignerne i forbindelse med den leverede og benyttede ydelse; navnlig skal gebyret været det samme for samme serviceniveau.

Faktureringen af CRS-ydelser skal være tilstrækkelig detaljeret til, at de deltagende luftfartsselskaber og abonnenterne kan se, nøjagtigt hvilke ydelser der er benyttet, og hvilke gebyrer der skal erlægges herfor.

Fakturaer for reservationsgebyrer skal mindst omfatte følgende oplysninger for hver strækning:

— form for CRS-reservation
— passagerens navn
— land
— identifikationskode for IATA/ARC-agentur
— bykode
— de to byer eller strækningen
— reservationsdato (transaktionsdato)
— rejsedato
— rutenummer
— reservationsstatus
— reservationsklasse
— reservationsnummer (PNR-nummer)
— reservations-/afbestillingsindikator.

Fakturaoplysningerne skal tilbydes på magnetiske databærere.

Et deltagende luftfartsselskab skal have mulighed for at blive underrettet, når der foretages en reservation/transaktion, for hvilken der skal betales reservationsgebyr. Når et luftfartsselskab vælger at blive underrettet herom, skal det have tilbudt muligheden for at annullere sådanne reservationer/transaktioner, medmindre reservationen/transaktionen allerede er accepteret.

2. En systemleverandør skal efter anmodning oplyse interesserede om detaljer i de gældende procedurer, gebyrer og systemfaciliteter, herunder grænseflader og de anvendte kriterier for redaktion og præsentation. Denne bestemmelse forpligter imidlertid ikke systemleverandøren til at udlevere oplysninger, som han har ejendomsretten til, f.eks. edb-programmer.

3. Alle deltagende luftfartsselskaber og abonnenter skal på ikke-diskriminerende grundlag have meddelelse om enhver ændring af gebyrer, vilkår eller tilbudte ydelser med en begrundelse for ændringen.

Artikel 13

Konkurrence mellem systemleverandører

Systemleverandøren må ikke indgå aftale eller samordne sin praksis med andre systemleverandører, når dette tager sigte på eller resulterer i en afskærmning af markedet.

Artikel 14

I henhold til artikel 7 i forordning (EØF) nr. 3976/87 kan fritagelsen efter nærværende forordning tilbagekaldes, hvis den i et givet tilfælde konstaterer, at en aftale, der er fritaget i medfør af nærværende forordning, alligevel har virkninger, der er uforenelige med traktatens artikel 85, stk. 3, eller er forbudt i henhold til traktatens artikel 86, navnlig når

i) aftalen hindrer opretholdelse af en effektiv konkurrence på markedet for CRS

ii) aftalen har konkurrencebegrænsende virkninger på markedet for lufttransport eller andre markeder med tilknytning til rejsebranchen

iii) systemleverandøren direkte eller indirekte pålægger abonnenter eller deltagende luftfartsselskaber urimelige priser, gebyrer eller afgifter

iv) systemleverandøren eller -distributøren nægter at indgå en kontrakt om brug af et CRS uden saglig og objektiv grund af teknisk og kommerciel art

v) systemleverandøren nægter deltagende luftfartsselskaber adgang til andre faciliteter end distributionsfaciliteter uden saglig og objektiv grund af teknisk og kommerciel art.

Artikel 15

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1994 og udløber den 30. juni 1998.

Den anvendes med tilbagevirkende gyldighed på aftaler, der består på datoen for dens ikrafttræden, fra det tidspunkt, hvor betingelserne for anvendelse af denne forordning var opfyldt.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. december 1993.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen