



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 20. November 2007 (22.11)
(OR. en)**

14526/07

**Interinstitutionelles Dossier:
2007/0243 (COD)**

**AVIATION 204
CODEC 1163**

VORSCHLAG

der:	Europäischen Kommission
vom:	15. November 2007
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2007) 709 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 15.11.2007
KOM(2007) 709 endgültig

2007/0243 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2007)1496}

{SEK(2007)1497}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der „Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen“ wurde 1989 durch die Verordnung 2299/89 eingeführt; damals wurden Buchungen vorwiegend über Computerreservierungssysteme („CRS“) vorgenommen, und diese befanden sich größtenteils im Besitz und unter der Kontrolle von Luftfahrtunternehmen. Infolge bedeutender Marktentwicklungen, z.B. des Aufkommens alternativer Buchungswege, wird der Verhaltenskodex den Marktbedingungen immer weniger gerecht. Er behindert nämlich den Wettbewerb und trägt damit dazu bei, dass die Vertriebskosten das notwendige Maß übersteigen.

Mit diesem Vorschlag wird eine erhebliche Vereinfachung des Verhaltenskodex und die Intensivierung des Wettbewerbs zwischen CRS-Anbietern angestrebt, wobei die grundlegenden Schutzmaßnahmen gegen potenziell wettbewerbswidrige Praktiken, insbesondere bei engen Verbindungen zwischen CRS und Luftfahrtunternehmen, gewahrt und die Bereitstellung neutraler Informationen für die Kunden gewährleistet werden sollen.

• Allgemeiner Kontext

CRS bieten Kunden ohne Zeitverzögerung Informationen über die Verfügbarkeit von Luftverkehrsdiensten sowie über die zugehörigen Tarife. Sie ermöglichen es (sowohl physisch etablierten als auch virtuellen) Reisebüros, sofort bestätigte Buchungen für die Verbraucher vorzunehmen.

Der Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme (nachfolgend „der Verhaltenskodex“ genannt) wurde 1989 mit der Verabschiedung der Verordnung 2299/89 eingeführt. Damals wurde die große Mehrheit der Buchungen mittels CRS vorgenommen. Bei Flugreisen waren die Verbraucher praktisch ausschließlich auf die CRS und Reisebüros als Informationsquellen und Vertriebswege angewiesen. Außerdem befanden sich die CRS größtenteils im Besitz und unter der Kontrolle von Luftfahrtunternehmen. Diese Verknüpfung von Umständen führte dazu, dass die Gefahr wettbewerbswidriger Praktiken in besonderem Maße gegeben war und durch allgemeine Wettbewerbsregeln nicht ausreichend eingedämmt werden konnte, so dass spezifische Regeln in Form eines Verhaltenskodex notwendig waren. Der Verhaltenskodex wurde mit dem Ziel eingeführt, die Transparenz zu verbessern und diskriminierendes Verhalten sowohl von Systemverkäufern selbst als auch von Luftfahrtunternehmen – insbesondere Mutterunternehmen von CRS – zu verhindern. Zum einen wurden Systemverkäufer verpflichtet, mit allen Luft- oder Schienenverkehrsunternehmen und Reisebüros gleichermaßen zu verfahren, während zum anderen die Mutterunternehmen eines CRS verpflichtet wurden, dieses System nicht gegenüber anderen Systemen zu bevorzugen.

Der Verhaltenskodex erwies sich bei der Verhinderung des wettbewerbswidrigen Missbrauchs von Marktmacht als wirksam, zieht jedoch auch unbeabsichtigte Folgen nach sich, da er den sich wandelnden Marktbedingungen immer weniger gerecht

wird. Erstens haben viele Luftfahrtunternehmen ihre Beteiligung an CRS veräußert. An drei der vier CRS ist zwischenzeitlich kein Luftfahrtunternehmen mehr beteiligt, während am vierten drei Luftfahrtunternehmen lediglich Minderheitsbeteiligungen halten. Zweitens haben die Verbraucher heute dank der Entwicklung alternativer Vertriebskanäle wie der Websites oder der Callcenter der Luftfahrtunternehmen Zugang zu vielfältigen Informationen und Buchungsmöglichkeiten für Luftverkehrsdienste. Ungefähr 40 % aller Flugscheine in der EU werden über alternative Vertriebswege gebucht, ca. 60 % über Reisebüros und CRS.

Die Nichtdiskriminierungsvorschriften des Verhaltenskodex hemmen preislichen Wettbewerb und Innovation, weil sie die Verhandlungsfreiheit der Luftfahrtunternehmen und CRS-Anbieter in Bezug auf Buchungsgebühren und über die CRS angebotene Tarifinhalte erheblich einschränken. Infolge des daraus resultierenden Mangels an Wettbewerb bleiben die Buchungsgebühren auf einem unnötig hohen Niveau. Deshalb neigen die Luftfahrtunternehmen dazu, einen wachsenden Anteil ihrer Flugscheine über alternative Vertriebswege wie ihre Websites abzusetzen, die kostengünstiger und technisch flexibler sind.

Da außerdem CRS-Märkte in anderen Erdteilen dereguliert wurden, muss sichergestellt werden, dass Luftfahrtunternehmen und CRS-Anbieter der EU und anderer Regionen zu gleichen Bedingungen miteinander konkurrieren können.

Bei der Anhörung der Öffentlichkeit zeigte sich, dass die Beteiligten eine Überarbeitung des Verhaltenskodex zu dessen Anpassung an die heutigen Bedingungen unter Wahrung zentraler Bestimmungen, die die Bereitstellung neutraler Informationen für die abonnierten Nutzer gewährleisten, sowie von Schutzmaßnahmen gegen potenziellen wettbewerbswidrigen Missbrauch einer kontrollierenden Position bei engen Verbindungen zwischen Luftfahrtunternehmen und CRS-Anbietern befürworten.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Verordnung 2299/89 in der durch die Verordnungen 3089/93 und 323/99 geänderten Fassung wird durch diesen Vorschlag ersetzt.

- **Vereinbarkeit mit der Politik und den Zielen der Union in anderen Bereichen**

Entfällt.

2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, wichtigste angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Der Ausarbeitung dieses Vorschlags ging eine öffentliche Anhörung voraus, um möglichst viele Stellungnahmen und Anregungen von betroffenen Einzelpersonen und Organisationen einzuholen. Dabei wurden die Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien gemäß der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2002 (KOM(2002) 704 endg.) eingehalten.

Vom 23. Februar bis 27. April 2007 wurde eine offene Konsultation per Internet durchgeführt. Die Kommission hat 48 Beiträge erhalten, die wie folgt auf verschiedene Gruppen entfallen:

- Luftfahrtunternehmen und sie vertretende Organisationen: 18
- CRS-Anbieter und Anbieter von IT-Diensten: 5
- Verbraucher/Reisende und sie vertretende Organisationen: 9
- Reisebüros und sie vertretende Organisationen: 10
- Schienenverkehrssektor: 1
- Sonstige: 5

Am 2. Mai 2007 wurden die Beteiligten und ihre Organisationen zu einer Zusammenkunft nach Brüssel eingeladen, um einen kurzen Überblick über ihre Beiträge zu geben.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Bei der Anhörung zeigte sich, dass nur wenige Beteiligte – in den Reihen der Luftfahrtunternehmen und CRS-Anbieter – die komplette Abschaffung des Verhaltenskodex befürworten. Die meisten Beteiligten möchten einen Verhaltenskodex beibehalten und ziehen eine Überarbeitung des bestehenden Kodex vor, um diesen an die Marktentwicklungen anzupassen, indem den Luftfahrtunternehmen und CRS-Anbietern mehr Verhandlungsfreiheit in Bezug auf Buchungsgebühren und Tarifyhalte eingeräumt wird.

Reisebüros fürchten größere Freiheit bei der Preisbildung und befürworten eine Änderung der Verordnung mit dem Ziel, sich ohne zusätzliche Kosten Zugang zu dem vollständigen von Luftfahrtunternehmen stammenden Inhalt zu sichern.

Die Verbraucherorganisationen geben zu bedenken, dass eine Überarbeitung mit großer Sorgfalt erfolgen sollte, um die Bereitstellung neutraler und umfassender Informationen für die Verbraucher zu gewährleisten.

Die meisten Beteiligten haben sich deutlich dafür ausgesprochen, die derzeit geltenden Regeln – nämlich die obligatorische Beteiligung von Mutterunternehmen an allen CRS (Artikel 4a des Kodex) und das Verbot, die Benutzung eines bestimmten CRS mit Vorteilen oder Nachteilen zu verknüpfen – weiterhin auf Mutterunternehmen von CRS-Anbietern anzuwenden.

Der diesem Vorschlag beiliegende Folgenabschätzungsbericht enthält einen detaillierteren Überblick über die Auffassungen der Beteiligten und der Art und Weise ihrer Berücksichtigung.

Die Ergebnisse der Konsultation der Öffentlichkeit per Internet können unter folgender Adresse eingesehen werden:

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

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

In dieser Folgenabschätzung wurden zwei Optionen für die Überarbeitung, nämlich teilweise und vollständige Deregulierung, mit dem Basisszenario der Wahrung des Status quo verglichen. Die erste Option, teilweise Deregulierung, wurde in drei Unteroptionen aufgeschlüsselt, die sich in Bezug auf die Sicherheitsvorkehrungen bei engen Verbindungen zwischen Luftfahrtunternehmen und CRS unterscheiden. Alle Optionen sind darauf ausgerichtet, den CRS-Markt weiter dem Wettbewerb zu öffnen.

- Option 0: Status quo

- Option 1: Teilweise Deregulierung

- Option 1a: Teilweise Deregulierung unter Entflechtung der Kontrollbeziehungen zwischen Luftfahrtunternehmen und CRS;

- Option 1b: Teilweise Deregulierung mit besonderen Bestimmungen für Mutterunternehmen;

- Option 1c: Teilweise Deregulierung ohne besondere Bestimmungen für Mutterunternehmen;

- Option 2: Vollständige Deregulierung (Abschaffung des Verhaltenskodex).

Option 0 (Status quo) wurde verworfen, weil die Einschränkung des Preisbildungs- und Verhandlungsspielraums durch die gegenwärtige Fassung der Verordnung sich zunehmend nachteilig auswirkt, insbesondere in Form hoher Vertriebskosten.

Option 2 (vollständige Deregulierung) wurde in der aktuellen Marktsituation verworfen. Viele Geschäftsreisende sind weiterhin in hohem Maße auf Reisebüros und CRS als Vertriebsweg angewiesen. Das Gleiche gilt für Reisende in Mitgliedstaaten mit geringer Internetverbreitung: Mehr als die Hälfte der Bevölkerung der EU hat keinen Zugang zum Internet, das der wichtigste alternative Vertriebskanal ist.

Unter diesen Umständen ist die Gefahr wettbewerbswidriger Praktiken höher als in anderen Wirtschaftssektoren; insbesondere bei engen Verbindungen zwischen Luftfahrtunternehmen und CRS sind die allgemeinen Wettbewerbsregeln alleine daher nicht ausreichend. Außerdem wären bestimmte Marktverhaltensweisen von CRS (z. B. mangelnde Anzeigeneutralität) für die Verbraucher auch dann nachteilig, wenn sie nicht aus wettbewerbswidrigen Praktiken resultieren.

Nach der Folgenabschätzung lässt Option 1b im Hinblick auf stärkeren Wettbewerb, Schutzmaßnahmen gegen wettbewerbswidrige Praktiken, neutrale, transparente und umfassende Informationen für die Verbraucher und die Förderung des Schienenverkehrs in CRS-Anzeigen die günstigsten Ergebnisse erwarten.

Die Kommission hat die in ihrem Arbeitsprogramm aufgeführte Folgenabschätzung vorgenommen. Der Bericht darüber ist auf folgender Webadresse abrufbar:

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/networks_en.htm.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Dieser Vorschlag würde die Verordnung 2299/89 in der durch die Verordnungen 3089/93 und 323/99 geänderten Fassung ersetzen.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 71 und Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Der Vorschlag fällt unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft. Daher findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Durch die Verordnung 2299/89 wird der Kommission die ausschließliche Zuständigkeit übertragen. Da der Betrieb von CRS seinem Wesen nach international ist und dessen Beaufsichtigung auf nationaler Ebene daher Schwierigkeiten bereitet, sieht der Vorschlag zur Überarbeitung und Vereinfachung vor, dass die Zuständigkeit auf EU-Ebene verbleibt.

Die vorgeschlagene Überarbeitung und Vereinfachung der Verordnung berührt die nationalen, regionalen und lokalen Behörden nicht und reduziert den ohnehin begrenzten Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsakteure weiter.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) nicht angemessen:

Eine Verordnung ist aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) am geeignetsten:

- Der Vorschlag betrifft die Überarbeitung einer bestehenden Verordnung.
- Die Verordnung betrifft eine Wirtschaftstätigkeit mit internationalem Charakter, deren Regulierung auf einzelstaatlicher Ebene schwierig wäre.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Vereinfachung**

Mit dem Vorschlag werden Rechtsvorschriften vereinfacht.

Der überarbeitete Verhaltenskodex in Bezug auf CRS ist leicht verständlich abgefasst und gegliedert. Überflüssige Bestimmungen aus der Verordnung 2299/89 wurden entfernt, insbesondere wenn sie größerer Markteffizienz entgegenstanden.

Der Vorschlag ist im fortlaufenden Programm der Kommission zur Aktualisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts und in ihrem Arbeits- und Legislativprogramm (Fundstelle: 2002/TREN/29) vorgesehen.

- **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungsklausel.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

- **Einzel Erläuterung zum Vorschlag**

Teilweise Deregulierung des CRS-Marktes

Durch den Vorschlag wird der Verhaltenskodex im Zusammenhang mit CRS geändert, um ihn an das heutige Marktumfeld, das insbesondere durch die Entwicklung alternativer Vertriebskanäle geprägt ist, anzupassen und den Wettbewerb zwischen CRS-Anbietern zu intensivieren. Indem der Vorschlag CRS und Luftfahrtunternehmen mehr Flexibilität verschafft, versetzt er CRS in die Lage, sowohl preislich als auch im Hinblick auf das Dienstangebot effizienter mit den alternativen Vertriebskanälen zu konkurrieren.

Die Vereinfachung des Kodex erweitert vor allem die Verhandlungsfreiheit der Marktteilnehmer. Die Luftfahrtunternehmen und Anbieter von CRS werden über die von CRS berechneten Buchungsgebühren und die von den Luftfahrtunternehmen bereitgestellten Tarife verhandeln können. Die Beschränkungen des bestehenden Verhaltenskodex in Bezug auf Tarife, Zugang zu den Vertriebseinrichtungen sowie Buchungsgebühren werden (mit Ausnahme der nachfolgend genannten Schutzmaßnahmen) aufgehoben.

Schutzmaßnahmen

In dem Vorschlag wird eine Reihe von Schutzmaßnahmen gegen potenziell wettbewerbswidrige Praktiken, insbesondere bei engen Verbindungen zwischen CRS und Anbietern von Verkehrsdiensten, beibehalten. Diese Schutzmaßnahmen tragen der von vielen Beteiligten vorgebrachten und durch die Folgenabschätzung gestützten Auffassung Rechnung, dass im derzeitigen Marktumfeld enge Verbindungen noch immer mit einer Gefährdung des Wettbewerbs einhergehen, die über die allgemeinen Wettbewerbsregeln hinaus spezifische Vorschriften notwendig macht.

Im vereinfachten Verhaltenskodex werden die folgenden Bestimmungen beibehalten, die wettbewerbswidrigen Praktiken vorbeugen und die Bereitstellung neutraler Informationen für die Verbraucher gewährleisten sollen:

- Schutzmaßnahmen für unparteiische Auskünfte von Reisebüros (Artikel 6), z. B. das Verbot für Systemverkäufer, Exklusivrechte an ihre Verträge mit Reisebüros zu knüpfen. Durch den Vorschlag wird das Verbot für Systemverkäufer hinzugefügt, in den Marketingdatenbändern (MIDT) Reisebüros zu identifizieren; dadurch wird verhindert, dass ein Luftfahrtunternehmen die Daten dazu benutzen kann, Reisebüros zu einer Verringerung ihrer Buchungen bei Konkurrenzunternehmen zu drängen.
- Die für Systemverkäufer geltende Verpflichtung, die CRS deutlich von etwaigen internen Reservierungssystemen des Luftfahrtunternehmens zu trennen (Artikel 4 Absatz 2), um den privilegierten Zugriff eines Mutterunternehmens auf das CRS zu verhindern.
- Das für Systemverkäufer geltende Verbot, seinem Mutterunternehmen Vertriebsseinrichtungen vorzubehalten (Artikel 4 Absatz 1), um zu verhindern, dass Mutterunternehmen Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen beteiligten Verkehrsunternehmen haben.
- Die für den Systemverkäufer geltende Verpflichtung zu Bereitstellung neutraler und diskriminierungsfreier Anzeigen (Artikel 5), um neutrale Informationen für die Verbraucher zu gewährleisten und mangelnde Anzeigeneutralität zugunsten bestimmter Luftfahrtunternehmen auszuschließen.
- Die für Systemverkäufer geltende Verpflichtung, Marketingdatenbänder (MIDT) ohne Diskriminierung bereitzustellen (Artikel 7).
- Die für Mutterunternehmen geltende Verpflichtung, anderen CRS die gleichen Informationen über ihre Verkehrsdienste bereitzustellen wie dem eigenen System, und von anderen Systemen Buchungen anzunehmen (Artikel 10 Absatz 1), um auszuschließen, dass Mutterunternehmen Wettbewerb seitens anderer CRS behindern.
- Das für Mutterunternehmen geltende Verbot, die Nutzung eines bestimmten CRS mit Vorteilen oder Nachteilen zu verknüpfen (Artikel 10 Absatz 3), das eine systematische Bevorzugung des eigenen CRS verhindern soll.

- Schutzmaßnahmen, die es der Kommission erlauben, Maßnahmen zur Gewährleistung der Gleichbehandlung von Luftfahrtunternehmen der EU in Bezug auf CRS in Drittstaaten zu treffen (Artikel 8).
- Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten, die jene der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr spezifizieren und ergänzen (Artikel 11).

Schienenverkehrsdienste

Der Verhaltenskodex gilt auch für Schienenverkehrsdienste, die in ein Luftverkehrs-CRS integriert sind (nicht jedoch für reine Schienenverkehrssysteme). Er gewährleistet die Gleichbehandlung von Schienenverkehrsdiensten im CRS. Allerdings führen die derzeit geltenden Bestimmungen zur Gleichbehandlung bei der Preisbildung de facto zu einer Diskriminierung von Schienenverkehrsdiensten, für die die gleichen Buchungsgebühren in Rechnung gestellt werden, obwohl das durchschnittliche Beförderungsentgelt niedriger ist. Durch die Festschreibung der Preisbildungsfreiheit in Bezug auf Buchungsgebühren können Eisenbahnunternehmen aufgrund des Vorschlags Buchungsgebühren aushandeln, die ihren Fahrpreisen angemessener sind; so wird für Eisenbahnunternehmen ein Anreiz geschaffen, ihre Verkehrsdienste ebenfalls auf CRS anzubieten. Die Bestimmungen in Bezug auf Mutterunternehmen und Anzeigeneutralität gelten auch für Schienenverkehrsdienste.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

nach Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen⁴ hat einen wichtigen Beitrag zur Gewährleistung fairer und unparteiischer Bedingungen für Luftfahrtunternehmen im Rahmen von Computerreservierungssystemen (nachfolgend „CRS“ genannt) geleistet und damit auch dem Schutz der Verbraucherinteressen gedient.
- (2) Ein bedeutender Teil der Buchungen im Luftverkehr wird noch immer mit Computerreservierungssystemen vorgenommen.
- (3) Technologische und kommerzielle Entwicklungen ermöglichen eine erhebliche Vereinfachung des Rechtsrahmens, indem sie den CRS-Verkäufern und Luftfahrtunternehmen mehr Spielraum zur Aushandlung von Buchungsgebühren und Tarifynhalten verleihen. Dies wird ihnen eine flexible Anpassung an die Erfordernisse

¹ ABl. C ...

² ABl. C ...

³ ABl. C ...

⁴ ABl. L 220 vom 29.7.1989, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3089/93 (ABl. L 278 vom 11.11.1993, S. 1) und die Verordnung (EG) Nr. 323/1999 (ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 1).

und Wünsche von Reisebüros und Verbrauchern sowie einen effizienteren Vertrieb ihrer Verkehrsprodukte erlauben.

- (4) Um wettbewerbswidrige Praktiken zu verhindern und die Bereitstellung neutraler Informationen für die Verbraucher zu gewährleisten, müssen im bestehenden Marktumfeld einige Vorschriften zu CRS beibehalten werden, soweit diese Verkehrsprodukte enthalten.
- (5) Die Weigerung von Mutterunternehmen, anderen Systemen die gleichen Informationen über Flug- und Fahrpläne, Tarife und das Kapazitätsangebot zur Verfügung zu stellen wie ihren eigenen und die über diese Systeme vorgenommenen Buchungen zu akzeptieren, kann den Wettbewerb zwischen Computerreservierungssystemen erheblich verzerren.
- (6) Systemverkäufer sollten die CRS deutlich von etwaigen internen Reservierungssystemen von Luftfahrtunternehmen trennen und davon absehen, Vertriebseinrichtungen ihren Mutterunternehmen vorzubehalten, um die Möglichkeit des privilegierten Zugriffs eines Mutterunternehmens auf das CRS zu vermeiden.
- (7) Zum Schutz der Verbraucherinteressen ist es erforderlich, den Nutzern eines CRS eine neutrale Anfangsanzeige zu bieten und sicherzustellen, dass Informationen zu allen beteiligten Verkehrsunternehmen in gleicher Weise zugänglich sind, damit nicht ein beteiligtes Unternehmen gegenüber anderen bevorzugt wird.
- (8) Systemverkäufer sollten sicherstellen, dass Marketingdaten von CRS allen beteiligten Verkehrsunternehmen ohne Diskriminierung verfügbar sind, und die Anbieter von Verkehrsdiensten sollten nicht in der Lage sein, diese Daten zur unbilligen Einflussnahme auf die Wahl des Reisebüros zu benutzen.
- (9) Die Bereitstellung von Informationen über Schienenverkehrs- und Schiene-Luft-Verkehrsdienste auf den Anzeigen der CRS sollte erleichtert werden.
- (10) Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und aus Drittstaaten sollten in Bezug auf CRS-Dienste gleich behandelt werden.
- (11) Um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollte die Kommission angemessene Durchführungsbefugnisse haben, darunter die Möglichkeit zur Untersuchung von Verstößen von Amts wegen oder infolge einer Beschwerde sowie die Möglichkeit, die betreffenden Luftfahrtunternehmen zur Abstellung von Verstößen aufzufordern und Geldbußen zu verhängen.
- (12) Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung der Artikel 81 und 82 EG-Vertrag.
- (13) Der Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten unterliegt der Richtlinie 95/46/EG vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁵. Die Bestimmungen dieser Verordnung spezifizieren und ergänzen die Richtlinie 95/46/EG in Bezug auf die Funktionen eines CRS.

⁵ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

(14) Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 sollte aufgehoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Abschnitt 1

Eingangsbestimmungen

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für alle im Gebiet der Gemeinschaft angebotenen oder genutzten Computerreservierungssysteme (nachfolgend „CRS“ genannt) für Luftverkehrsprodukte.

Ferner gilt diese Verordnung für Schienenverkehrsprodukte, die neben Luftverkehrsprodukten in die Hauptanzeige eines CRS integriert sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

- (a) „Verkehrsprodukt“ die Beförderung eines Passagiers zwischen zwei Flughäfen oder Bahnhöfen;
- (b) „Linienflugverkehr“ eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
 - (i) auf jedem Flug sind Sitzplätze und/oder Kapazitäten zur Beförderung von Fracht und/oder Post öffentlich einzeln zum Erwerb (unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigten Vertretungen) verfügbar;
 - (ii) sie dienen der Beförderung zwischen denselben zwei oder mehr Flughäfen entweder
 - nach einem veröffentlichten Flugplan oder
 - in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;
- (c) „Tarife“ die Preise, die von Passagieren an Luftfahrtunternehmen, an Schienenverkehrsunternehmen, an deren Bevollmächtigte oder an andere Verkäufer von Flug- bzw. Fahrscheinen für ihre Beförderung im Rahmen dieser Verkehrsdienste zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese

Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;

- (d) „computergestütztes Buchungssystem“ ein computergestütztes System, das Informationen u. a. über Flug- und Fahrpläne, Kapazitätsangebot, Tarife und zugehörige Dienste von mehr als einem Luftfahrtunternehmen enthält, die Möglichkeit zur Vornahme von Buchungen oder zur Ausstellung von Beförderungsdokumenten bieten kann, soweit diese Dienste teilweise oder vollständig den abonnierten Nutzern zur Verfügung gestellt werden;
- (e) „Vertriebseinrichtungen“ die Einrichtungen, die von einem Systemverkäufer für die Vermittlung von Informationen über Flug- bzw. Fahrpläne, das Kapazitätsangebot, Tarife und verbundene Leistungen von Luftfahrt- und Schienenverkehrsunternehmen sowie für die Vornahme von Buchungen und/oder die Ausgabe von Flug- bzw. Fahrscheinen und für sonstige damit verbundene Leistungen bereitgestellt werden;
- (f) „Systemverkäufer“ ein für den Betrieb oder die Vermarktung eines computergestützten Buchungssystems verantwortliches Unternehmen und seine Tochterunternehmen;
- (g) „Mutterunternehmen“ ein Luftfahrt- oder Schienenverkehrsunternehmen, das unmittelbar oder mittelbar, allein oder gemeinschaftlich Eigentümer eines Systemverkäufers ist oder ihn kontrolliert, sowie ein Luftfahrt- oder Schienenverkehrsunternehmen, das dem Mutterunternehmen gehört oder von diesem tatsächlich kontrolliert wird;
- (h) „tatsächliche Kontrolle“ eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel begründet ist, welche einzeln oder zusammen unter Berücksichtigung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände die Möglichkeit verleihen, unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluss auf ein Unternehmen auszuüben, insbesondere durch
 - (i) das Recht, die Gesamtheit oder Teile des Vermögens des Unternehmens zu nutzen,
 - (ii) Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten und die Beschlüsse der Organe eines Unternehmens gewähren oder anderweitig einen bestimmenden Einfluss auf die Führung der Unternehmensgeschäfte ermöglichen;
- (i) „teilnehmendes Verkehrsunternehmen“ ein Luftfahrt- oder Schienenverkehrsunternehmen, das mit einem Systemverkäufer eine Vereinbarung über den Vertrieb von Verkehrsprodukten durch ein CRS getroffen hat;
- (j) „abonnierter Nutzer“ eine Person, die kein Verbraucher ist, oder ein nicht als teilnehmendes Verkehrsunternehmen geltendes Unternehmen, die bzw. das ein CRS aufgrund einer vertraglichen oder sonstigen Entgeltvereinbarung mit einem Systemverkäufer nutzt. Eine „Entgeltvereinbarung“ besteht, wenn eine spezifische Zahlung für die Dienste des Systemverkäufers geleistet oder ein Verkehrsprodukt erworben wird;

- (k) „Hauptanzeige“ eine umfassende, neutrale Sichtanzeige mit Daten über Verkehrsdienste zwischen Städtepaaren innerhalb einer bestimmten Zeitspanne;
- (l) „Beförderungsdokument“ ein gültiges, einen Anspruch auf Beförderungsleistung begründendes Dokument oder eine gleichwertige Berechtigung in papierloser Form, das bzw. die vom Luftfahrt- oder Schienenverkehrsunternehmen oder einem zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt wurde.

Abschnitt 2

Verhaltensregeln für Systemverkäufer

Artikel 3

Beziehungen zu Anbietern von Verkehrsdiensten

1. Ein Systemverkäufer darf

- (a) keine unangemessenen Bedingungen an einen Vertrag mit einem beteiligten Verkehrsunternehmen knüpfen oder ergänzende Bedingungen vorschreiben, die ihrer Art nach oder gemäß kommerzieller Praxis keinen Bezug zur Teilnahme an seinem CRS haben;
- (b) die Teilnahme an seinem CRS nicht an die Bedingung knüpfen, dass ein teilnehmendes Verkehrsunternehmen nicht gleichzeitig an einem anderen System teilnimmt.

2. Die von teilnehmenden Verkehrsunternehmen bereitgestellten Daten werden von Systemverkäufern gleichermaßen sorgfältig und zügig und lediglich mit den Einschränkungen eingegeben und verarbeitet, die durch das von einzelnen beteiligten Verkehrsunternehmen gewählte Eingabeverfahren bedingt sind.

Artikel 4

Vertriebseinrichtungen

1. Systemverkäufer behalten keine besonderen Eingabe- und/oder Verarbeitungsverfahren oder sonstige Vertriebseinrichtungen oder etwaige Verbesserungen derselben einem oder mehreren ihrer Mutterunternehmen vor.

2. Systemverkäufer stellen sicher, dass ihre Vertriebsmöglichkeiten zumindest durch Software klar und nachprüfbar von den internen Buchungsbeständen, dem Ertragsmanagement und den Marketing-Einrichtungen eines Luftfahrtunternehmens getrennt sind.

Artikel 5

Anzeigen

1. Systemverkäufer stellen durch ihr CRS für jeden Einzelvorgang eine Hauptanzeige oder mehrere Hauptanzeigen bereit und stellen darin die Daten beteiligter Verkehrsunternehmen neutral, umfassend und ohne Diskriminierung oder Bevorzugung dar. Die Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge dürfen weder unmittelbar noch mittelbar mit der Identität des Verkehrsunternehmens im Zusammenhang stehen; sie sind auf alle teilnehmenden Verkehrsunternehmen unterschiedslos anzuwenden. Die Hauptanzeige(n) müssen den in Anhang I aufgeführten Vorschriften entsprechen.
2. Für die von einem CRS bereitgestellten Informationen verwenden abonnierte Nutzer eine neutrale Anzeige gemäß Absatz 1, sofern nicht eine andere Anzeige erforderlich ist, um dem Wunsch eines Verbrauchers zu entsprechen.
3. Dieser Artikel gilt nicht für CRS, die von einem Luft- oder Schienenverkehrsunternehmen oder einer Gruppe von Luft- oder Schienenverkehrsunternehmen in eigenen oder klar als solche gekennzeichneten Büro- und Verkaufsräumen benutzt werden.

Artikel 6

Beziehungen zu abonnierten Nutzern

1. Systemverkäufer knüpfen an Verträge mit abonnierten Nutzern keine unangemessenen Bedingungen wie beispielsweise das Verbot, andere Systeme zu abonnieren oder zu nutzen, oder die Verpflichtung zum Akzeptieren zusätzlicher Bedingungen ohne Bezug zum Abonnement ihres CRS oder zur Abnahme angebotener technischer Ausrüstung oder Software.
2. Handelt es sich bei einem abonnierten Nutzer um ein unabhängiges Unternehmen mit weniger als 50 Beschäftigten und einem Jahresumsatz und/oder einer Jahresbilanzsumme von maximal 10 Mio. EUR, so kann dieser seinen Vertrag mit einem Systemverkäufer unter Einhaltung einer höchstens dreimonatigen Frist frühestens zum Ablauf des ersten Jahres kündigen. In diesem Fall ist der Systemverkäufer nicht berechtigt, mehr als die ihm durch die Kündigung unmittelbar entstandenen Kosten zu verlangen.

Artikel 7

Marketingdatenbänder (MIDT)

Marketing-, Buchungs- und Verkaufsdaten können von Systemverkäufern unter folgenden Bedingungen bereitgestellt werden:

- (a) Sie werden gleichermaßen zügig und unterschiedslos allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen, einschließlich der Mutterunternehmen, angeboten. Die Daten

können – und müssen auf Ersuchen – alle teilnehmenden Verkehrsunternehmen und/oder abonnierten Nutzer abdecken;

- (b) Stammen solche Daten aus der Nutzung der Vertriebsmöglichkeiten eines CRS durch einen abonnierten Nutzer mit Sitz in der Europäischen Union, dürfen sie keinerlei direkte oder indirekte Angaben zur Identität dieses abonnierten Nutzers enthalten.

Artikel 8

Gleichbehandlung in Drittstaaten

Werden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch einen in einem Drittstaat tätigen Systemverkäufer in Bezug auf einen Aspekt dieser Verordnung nicht in gleicher Weise behandelt wie teilnehmende Verkehrsunternehmen des Drittstaats, so kann die Kommission unbeschadet internationaler Übereinkünfte, deren Vertragspartei die Gemeinschaft oder die Mitgliedstaaten sind, alle in der Gemeinschaft tätigen Systemverkäufer auffordern, die Luftfahrtunternehmen des betreffenden Drittstaats in einer Weise zu behandeln, die der Behandlung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft in dem betreffenden Drittstaat gleichwertig ist.

Abschnitt 3

Verhaltensregeln für Anbieter von Verkehrsdiensten

Artikel 9

Von teilnehmenden Verkehrsunternehmen bereitgestellte Daten

Teilnehmende Verkehrsunternehmen und Vermittler, die Daten verarbeiten, tragen dafür Sorge, dass die Daten, die sie zur Eingabe in ein CRS bereitstellen, korrekt sind und dem Systemverkäufer die Einhaltung der Bestimmungen in Anhang I ermöglichen.

Artikel 10

Besondere Vorschriften für Mutterunternehmen

1. Ein Mutterunternehmen darf ein konkurrierendes CRS nicht diskriminieren, indem es sich weigert, diesem auf Verlangen gleichermaßen zügig dieselben Daten über Flug- und Fahrpläne, Tarife und Kapazitätsangebot seiner eigenen Verkehrsprodukte zu übermitteln, die es für das eigene CRS bereitstellt, oder seine Verkehrsprodukte durch ein fremdes CRS zu vertreiben oder eine Buchung durch ein konkurrierendes CRS für seine durch das eigene CRS vertriebenen Verkehrsprodukte gleichermaßen zügig anzunehmen oder zu bestätigen. Das Mutterunternehmen ist nur verpflichtet, Buchungen gemäß seinen Tarifen und Bedingungen anzunehmen und zu bestätigen.

2. Das Mutterunternehmen ist nicht verpflichtet, in diesem Zusammenhang Kosten zu übernehmen, außer für die Reproduzierung der bereitzustellenden Daten und für angenommene Buchungen. Die an ein CRS zu zahlende Buchungsgebühr für eine angenommene Buchung, die gemäß Absatz 1 vorgenommen wurde, darf die Gebühr, die für eine gleichwertige Transaktion von demselben CRS oder vom eigenen CRS gegenüber anderen teilnehmenden Verkehrsunternehmen erhoben wird, nicht übersteigen.
3. Ein Mutterunternehmen darf die Benutzung eines bestimmten CRS durch einen abonnierten Nutzer weder unmittelbar noch mittelbar mit der Zahlung einer Provision oder sonstigen Vorteilen oder Nachteilen für den Verkauf seiner Verkehrsprodukte verknüpfen.
4. Ein Mutterunternehmen darf weder unmittelbar noch mittelbar verlangen, dass ein abonnierter Nutzer für den Verkauf oder für die Ausstellung von Beförderungsdokumenten für unmittelbar oder mittelbar von ihm selbst angebotene Verkehrsprodukte ein bestimmtes CRS benutzt.

Abschnitt 4

Schutz personenbezogener Daten

Artikel 11

1. Personenbezogene Daten werden im Rahmen der Funktion eines CRS ausschließlich zum Zwecke der Vornahme von Buchungen oder der Ausstellung von Beförderungsdokumenten für Verkehrsprodukte verarbeitet. In Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten gilt ein CRS als für die Datenverarbeitung Verantwortlicher im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie 95/46/EG.
2. Personenbezogene Daten werden nur insofern verarbeitet, als die Verarbeitung für die Erfüllung eines Vertrags, dessen Vertragspartei die betroffene Person ist, oder für die Durchführung vorvertraglicher Maßnahmen erforderlich ist, die auf Antrag der betroffenen Person erfolgen.
3. Besondere Kategorien personenbezogener Daten im Sinne von Artikel 8 der Richtlinie 94/46/EG werden nur mit ausdrücklicher Zustimmung der betroffenen Person verarbeitet.
4. Vom Systemverkäufer kontrollierte Informationen über identifizierbare Einzelbuchungen werden binnen zweiundsiebzig Stunden nach Abwicklung des letzten Teils des Einzelbuchungsvorgangs rechnerunabhängig archiviert und binnen drei Jahren gelöscht. Ein Zugriff auf diese Daten ist nur bei Unstimmigkeiten in Bezug auf die Abrechnung zulässig.
5. Von einem CRS bereitgestellte Marketing-, Buchungs- und Verkaufsdaten dürfen keinerlei direkte oder indirekte Angaben zur Identität natürlicher Personen oder gegebenenfalls von Organisationen oder Unternehmen, in deren Auftrag sie tätig sind, enthalten.
6. Abonnierte Nutzer informieren die Verbraucher über Namen und Anschrift des Systemverkäufers, den Zweck der Verarbeitung, die Dauer der Speicherung

personenbezogener Daten und die den betroffenen Personen zur Wahrnehmung ihrer Auskunftsrechte zur Verfügung stehenden Mittel.

7. Betroffene Personen haben Anspruch auf kostenlose Auskunft über die sie betreffenden Daten, unabhängig davon, ob diese beim CRS oder beim abonnierten Nutzer gespeichert sind.

8. Die in diesem Artikel aufgeführten Rechte ergänzen die Rechte betroffener Personen, die in der Richtlinie 95/46/EG und den gemäß dieser Richtlinie verabschiedeten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegt sind, und bestehen neben diesen.

9. Die Bestimmungen dieser Verordnung spezifizieren und ergänzen die Richtlinie 95/46/EG für die in Artikel 1 genannten Zwecke. Sofern nicht anderweitig abweichend geregelt, gelten die Begriffsbestimmungen dieser Richtlinie. Soweit die in diesem Artikel festgelegten besonderen Bestimmungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der Funktion eines CRS nicht gelten, berührt diese Verordnung nicht die Bestimmungen der oben genannten Richtlinie und der danach verabschiedeten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften.

Abschnitt 5

Verstöße und Sanktionen

Artikel 12

Verstöße

Stellt die Kommission infolge einer Beschwerde oder von Amts wegen einen Verstoß gegen diese Verordnung fest, so kann sie die beteiligten Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung auffordern, den festgestellten Verstoß abzustellen.

Artikel 13

Ermittlungsbefugnisse

Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben durch einfaches Ersuchen oder durch Entscheidung Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen auffordern, alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

Artikel 14

Geldbußen

1. Die Kommission kann gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen, die vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstoßen, durch Entscheidung

Geldbußen in Höhe von bis zu 10 % des im vorausgegangenen Geschäftsjahr erzielten Gesamtumsatzes verhängen.

2. Die Kommission kann gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen, die vorsätzlich oder fahrlässig Auskünfte unrichtig oder unvollständig oder nicht innerhalb der in einer Entscheidung nach Artikel 13 gesetzten Frist erteilen, durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von bis zu 1 % des im vorausgegangenen Geschäftsjahr erzielten Gesamtumsatzes verhängen.

3. Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbußen wird neben der Schwere des Verstoßes auch die Dauer der Zuwiderhandlung berücksichtigt.

4. Die Geldbußen stellen keine strafrechtliche Ahndung dar.

5. Der Gerichtshof hat die Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung von Entscheidungen der Kommission, mit denen eine Geldbuße verhängt wird. Er kann die Geldbuße aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 15

Verfahren

1. Vor Entscheidungen gemäß Artikel 12 und 14 richtet die Kommission an die betroffenen Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen eine Mitteilung der Beschwerdepunkte und gibt diesen Gelegenheit, schriftlich oder auf Wunsch bei einer mündlichen Anhörung Stellung zu nehmen.

2. Die Kommission gibt keine bei Anwendung dieser Verordnung erlangten Kenntnisse preis, die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen.

Jede Person, die im Rahmen dieser Verordnung der Kommission Informationen übermittelt, hat Informationen, die sie für vertraulich hält, unter Angabe der Gründe klar zu kennzeichnen und innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist eine gesonderte, nicht vertrauliche Fassung vorzulegen.

3. Ist die Kommission der Auffassung, dass die ihr vorliegenden Angaben es nicht rechtfertigen, einer Beschwerde nachzugehen, so teilt sie dem Beschwerdeführer die Gründe hierfür mit und setzt ihm eine Frist zur schriftlichen Stellungnahme.

Äußert sich der Beschwerdeführer innerhalb der von der Kommission gesetzten Frist und führen seine schriftlichen Ausführungen nicht zu einer anderen Würdigung der Beschwerde, weist die Kommission die Beschwerde durch Entscheidung zurück. Äußert sich der Beschwerdeführer nicht innerhalb der von der Kommission gesetzten Frist, gilt die Beschwerde als zurückgezogen.

Teilt die Kommission Beschwerdepunkte mit, so übermittelt sie dem Beschwerdeführer eine Kopie der nicht vertraulichen Fassung und setzt ihm eine Frist zur schriftlichen Stellungnahme.

4. Auf Antrag gewährt die Kommission den Parteien, an die sie eine Mitteilung der Beschwerdepunkte gerichtet hat, sowie dem Beschwerdeführer Akteneinsicht. Die Akteneinsicht wird nach Zustellung der Mitteilung der Beschwerdepunkte gewährt. Das Recht auf Akteneinsicht erstreckt sich nicht auf Geschäftsgeheimnisse, sonstige vertrauliche Informationen und interne Unterlagen der Kommission.

5. Soweit die Kommission es für erforderlich hält, kann sie auch andere natürliche oder juristische Personen anhören.

Abschnitt 6

Schlussbestimmungen

Artikel 16

Aufhebung

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 wird aufgehoben.
2. Verweise auf die aufgehobene Verordnung gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung nach der Entsprechungstabelle in Anhang II.

Artikel 17

Überprüfung

Die Kommission erstellt binnen fünf Jahren ab dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung einen Bericht über deren Anwendung, worin unter anderem die Notwendigkeit zur Beibehaltung, Änderung oder Aufhebung dieser Verordnung beurteilt wird.

Artikel 18

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG I

Vorschriften für Hauptanzeigen

1. Werden Tarife auf einer Hauptanzeige dargestellt und/oder wird eine Reihenfolge nach Maßgabe der Tarife erstellt, so umfassen die Tarife sämtliche anfallenden und unvermeidlichen Steuern, Gebühren und Entgelte, die dem Anbieter von Verkehrsdiensten zu zahlen sind.
2. Bei der Zusammenstellung und Auswahl von Verkehrsprodukten für ein bestimmtes Städtepaar zur Aufnahme in eine Hauptanzeige darf keine Diskriminierung aufgrund des Umstandes erfolgen, dass verschiedene Flughäfen oder Bahnhöfe dieselbe Stadt bedienen.
3. Bedarfsflüge werden deutlich als solche gekennzeichnet. Verbraucher haben Anspruch darauf, dass die Hauptanzeige auf Verlangen ausschließlich auf Liniendienste oder auf Nichtliniendienste beschränkt wird.
4. Flüge mit Zwischenlandungen werden deutlich als solche gekennzeichnet.
5. Bei Flügen, die von einem anderen als dem durch die Unternehmenskennung bezeichneten Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wird das Luftfahrtunternehmen, das den Flug tatsächlich durchführt, deutlich gekennzeichnet. Eine Ausnahme von dieser Vorschrift ist nur bei kurzfristigen Ad-hoc-Vereinbarungen möglich.
6. Informationen über gebündelte Verkehrsprodukte, d.h. im Voraus zusammengestellte und zu einem Gesamtpreis angebotene Kombinationen von Beförderungen mit anderen Leistungen, die keine Nebenleistungen der Beförderung sind, werden nicht auf der Hauptanzeige dargestellt.

ANHANG II

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung 2299/89	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3 Absätze 1 und 2.	-
Artikel 3 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 4	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 3a	Artikel 10 Absätze 1 und 2.
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 9
Artikel 4 Absatz 2	-
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4a Absätze 1 und 2	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4a Absatz 3	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 4a Absatz 4	-
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 7 und 11
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 10 Absätze 3 und 4.
Artikel 9	Artikel 6
Artikel 9a	Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 11
Artikel 10	-
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 13
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14	Artikel 15 Absatz 2

Artikel 15

Artikel 16

Artikel 17

Artikel 18

Artikel 19

Artikel 20

Artikel 21

Artikel 21a

Artikel 21b

Artikel 22

Artikel 23

Anhang I

Artikel 13

Artikel 14

-

-

Artikel 15 Absätze 1 und 5.

-

-

-

-

Artikel 11

Artikel 17

Anhang I