

# PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

*Skonsolidowany tekst legislacyjny*

4.9.2008

EP-PE\_TC1-COD(2007)0243

**\*\*\*I**

## **STANOWISKO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 4 września 2008 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2008 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 (EP-PE\_TC1-COD(2007)0243)

PE 410.244

**PL**

**PL**

## **STANOWISKO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 4 września 2008 r.**

**w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2008 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 57.

<sup>2</sup> Dz.U. C 233 z 11.9.2008, s. 1.

<sup>3</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 września 2008 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów informacji<sup>1</sup> przyczyniło się w dużym stopniu do zapewnienia uczciwych i bezstronnych warunków dla przewoźników lotniczych w ramach komputerowego systemu rezerwacji (dalej „KSR”), chroniąc w ten sposób interesy konsumentów.
- (2) Znaczna część rezerwacji linii lotniczych nadal odbywa się za pomocą KSR.
- (3) Dzięki rozwojowi technologii i rynku możliwe jest znaczące uproszczenie ram prawnych poprzez pozostawienie sprzedawcom systemów i przewoźnikom lotniczym większej elastyczności w negocjowaniu opłat za rezerwacje oraz zawartości oferty taryfowej. Powinno im to umożliwić elastyczniejsze dostosowanie się do potrzeb i wymagań biur podróży i konsumentów oraz bardziej efektywną dystrybucję produktów transportowych.
- (4) W obecnych warunkach rynkowych konieczne jest jednak utrzymanie niektórych przepisów dotyczących KSR, w zakresie, w jakim obejmują one produkty transportowe, aby zapobiec nadużyciom konkurencji i zapewnić obiektywność informacji udzielanych konsumentom.
- (5) Odmawianie przez przewoźników macierzystych przekazywania takich samych informacji o rozkładach, taryfach i dostępności systemom innym niż ich własne systemy czy też odmawianie przyjmowania rezerwacji dokonanych przez takie inne systemy może w poważnym stopniu zakłócić konkurencję między KSR.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 220 z 29.7.1989, s. 1.

- (6) Konieczne jest utrzymanie skutecznej konkurencji między przewoźnikami uczestniczącymi i macierzystymi oraz zapewnienie poszanowania zasady niedyskryminacji przewoźników lotniczych, niezależnie od tego, czy uczestniczą w KSR.
- (7) W celu zapewnienia przejrzystych i porównywalnych warunków konkurencji na rynku przewoźnicy macierzyści powinni podlegać szczególnym przepisom.
- (8) Sprzedawcy systemu powinni wyraźnie oddzielać KSR od wszelkich wewnętrznych systemów rezerwacji linii lotniczej lub systemów rezerwacji innego rodzaju i powinni powstrzymywać się od rezerwowania urządzeń dystrybucyjnych na potrzeby swoich przewoźników macierzystych, aby zapobiec możliwości uzyskania przez przewoźnika macierzystego uprzywilejowanego dostępu do KSR.
- (9) Ze względu na ochronę interesów konsumentów konieczne jest, aby wstępny wykaz przedstawiany użytkownikom KSR był obiektywny i aby informacje dotyczące wszystkich przewoźników uczestniczących były w równym stopniu dostępne, bez uprzywilejowywania jakiegokolwiek przewoźnika uczestniczącego kosztem pozostałych.
- (10) Wykorzystanie obiektywnych wykazów zwiększa przejrzystość produktów transportowych i usług oferowanych przez przewoźników uczestniczących oraz zwiększa zaufanie konsumentów.
- (11) Sprzedawcy systemu powinni zapewnić dostępność danych marketingowych KSR wszystkim przewoźnikom uczestniczącym, bez dyskryminacji, a przedsiębiorstwa transportowe powinny zostać pozbawione możliwości wykorzystywania tych danych w celu wywierania nieuzasadnionego wpływu na decyzje biura podróży lub na decyzje konsumenta.

- (12) Umowy między abonentami i sprzedawcą systemu dotyczące taśm magnetycznych z danymi marketingowymi (MIDT) mogą uwzględniać system rekompensat na korzyść abonentów.
- (13) Należy ułatwić zamieszczanie w wykazach KSR informacji o przewozach kolejowych i kolejowo-lotniczych.
- (14) Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (przekształcenie)<sup>1</sup> przewoźnicy lotniczy muszą podawać do publicznej wiadomości swoje taryfy jako kwoty łączne zawierające wszelkie należne podatki, dopłaty, opłaty i należności, które są niemożliwe do uniknięcia i możliwe do przewidzenia. Wykazy KSR powinny podawać informacje o taryfach zawierających te same kategorie cen, tak aby biura podróży mogły przekazywać te informacje swoim klientom.
- (15) Główny wykaz KSR powinien w przyszłości obejmować - obok produktów transportu lotniczego - informacje o przewozach autobusowych związanych z produktami transportu lotniczego lub kolejowego.
- (16) Należy w przyszłości dążyć do tego, by KSR dostarczał łatwo zrozumiałych informacji o emisjach CO<sub>2</sub> i zużyciu paliwa podczas lotu. Informacje te mogłyby być podawane za pomocą danych o średnim zużyciu paliwa na osobę w l/100km i o średniej emisji CO<sub>2</sub> na osobę w g/km oraz mogłyby być zestawione z danymi o najlepszych alternatywnych połączeniach kolejowych/autobusowych w odniesieniu do podróży nie dłuższych niż pięć godzin.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

- (17) W odniesieniu do usług KSR wspólnotowi przewoźnicy lotniczy i przewoźnicy lotniczy z krajów trzecich powinni być traktowani w sposób równoważny.
- (18) W celu zapewnienia prawidłowego stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna otrzymać odpowiednie uprawnienia wykonawcze, w tym możliwość prowadzenia dochodzeń w sprawie naruszeń, zarówno z własnej inicjatywy, jak i na podstawie skargi, możliwość nakazania zainteresowanym przedsiębiorstwom zaprzestania naruszeń oraz nakładania grzywien.
- (19) Komisja powinna regularnie kontrolować stosowanie niniejszego rozporządzenia, a zwłaszcza jego skuteczność w zapobieganiu stosowania praktyk antykonkurencyjnych i dyskryminacyjnych na rynku dystrybucji usług podróży za pośrednictwem KSR, w szczególności ze względu na istnienie przewoźników mających bliskie powiązania ze sprzedawcami systemu.
- (20) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stosowania art. 81 i 82 Traktatu. Niniejsze rozporządzenie uzupełnia ogólne przepisy prawa konkurencji, które w pełni stosują się do nadużyć konkurencji, takich jak nieprzestrzeganie zakazu zawierania porozumień ograniczających konkurencję lub nadużywanie pozycji dominującej.

- (21) Ochrona osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych jest uregulowana dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych<sup>1</sup>. Przepisy niniejszego rozporządzenia doprecyzowują i uzupełniają dyrektywę 95/46/WE w odniesieniu do działalności KSR.
- (22) Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 powinno zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## **SEKCJA 1**

### **PRZEPISY WSTĘPNE**

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego komputerowego systemu rezerwacji (KSR) w zakresie, w jakim obejmuje on produkty transportu lotniczego, kiedy są oferowane do użytkowania lub użytkowane we Wspólnocie.

Niniejsze rozporządzenie ma także zastosowanie do produktów transportu kolejowego, które znajdują się w głównym wykazie KSR wraz z produktami transportu lotniczego, jeżeli są one oferowane do użytkowania lub użytkowane we Wspólnocie.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „produkt transportowy” oznacza przewóz pasażera między dwoma portami lotniczymi lub stacjami kolejowymi;
- 2) „regularny przewóz lotniczy” oznacza serię lotów posiadających wszystkie wymienione cechy:
  - a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów);
  - b) wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi:
    - zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów; lub
    - w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
- 3) „taryfy” oznaczają ceny płacone przez pasażerów przewoźnikom lotniczym, przewoźnikom kolejowym, ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz tych pasażerów w ramach usług transportowych, oraz wszystkie warunki, na których ceny te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi dodatkowe;



- 4) „komputerowy system rezerwacji” lub „KSR” oznacza system komputerowy zawierający, między innymi, informacje o rozkładach, dostępności i taryfach więcej niż jednego przewoźnika lotniczego, wraz z urządzeniami do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub bez takich urządzeń, w zakresie, w którym niektóre lub wszystkie te usługi są udostępniane abonentom;
- 5) „sprzedawca systemu” oznacza każdą jednostkę i jej podmioty powiązane, odpowiedzialną (-e) za eksploatację lub wprowadzanie do obrotu KSR;
- 6) „urządzenia dystrybucyjne” oznaczają urządzenia dostarczane przez sprzedawcę systemu, służące do przekazywania informacji o rozkładach przewoźników lotniczych lub kolejowych, dostępności, taryfach i usługach pokrewnych oraz dokonywaniu rezerwacji lub wystawianiu biletów, a także realizacji innych usług związanych;
- 7) „przewoźnik macierzysty” oznacza każdego przewoźnika lotniczego lub kolejowego, który bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub wspólnie z innymi, kontroluje sprzedawcę systemu lub posiada udział kapitałowy wraz z uprawnieniami lub posiadaniem przedstawicieli w zarządzie, radzie nadzorczej bądź w jakimkolwiek innym organie zarządzającym sprzedawcy systemu, jak również każdego przewoźnika lotniczego lub kolejowego, nad którym sprawuje kontrolę;

- 8) „udział kapitałowy wraz uprawnieniami lub posiadaniem przedstawicieli w zarządzie, radzie nadzorczej bądź w jakimkolwiek innym organie zarządzającym sprzedawcy systemu” oznacza inwestycję, z którą wiążą się uprawnienia lub posiadanie przedstawicieli w zarządzie, radzie nadzorczej bądź w jakimkolwiek innym organie zarządzającym sprzedawcy systemu i która daje możliwość wywierania, samodzielnie lub wspólnie z innymi, decydującego wpływu na prowadzenie działalności przez sprzedawcę systemu;
- 9) „kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, dają możliwość wywierania decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
- a) własność lub prawo użytkowania całości lub części aktywów przedsiębiorstwa;
  - b) prawa lub umowy, które zapewniają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa;
- 10) „przewoźnik uczestniczący” oznacza przewoźnika lotniczego lub kolejowego, który zawarł ze sprzedawcą systemu umowę w celu dystrybucji produktów transportowych poprzez KSR;
- 11) „abonent” oznacza osobę lub przedsiębiorstwo, inną (-e) niż przewoźnik uczestniczący, wykorzystującą (-e) KSR zgodnie z umową zawartą ze sprzedawcą systemu w celu dokonywania w imieniu klienta rezerwacji produktów transportu lotniczego lub produktów związanych;

- 12) „główny wykaz” oznacza wyczerpujący obiektywny wykaz danych dotyczących usług transportowych pomiędzy parami miast, w określonym przedziale czasowym;
- 13) „bilet” oznacza ważny dokument uprawniający do przewozu albo jego równoważnik w formie niepapierowej, wystawiony lub zatwierdzony przez przewoźnika lotniczego, przewoźnika kolejowego lub upoważnionego agenta;
- 14) „produkt wiązany” oznacza uprzednio przygotowane i oferowane do sprzedaży za łączną cenę połączenie transportu z innymi usługami, które nie stanowią usług dodatkowych wobec transportu;
- 15) „opłata za rezerwację” oznacza cenę płaconą przez przewoźników lotniczych sprzedawcom systemu za usługi świadczone w ramach KSR.

## **SEKCJA 2**

### **ZASADY POSTĘPOWANIA OBOWIĄZUJĄCE SPRZEDAWCÓW SYSTEMU**

#### Artykuł 3

##### Relacje z przedsiębiorstwami transportowymi

1. Sprzedawca systemu:
  - a) nie włącza do umowy z przewoźnikiem uczestniczącym nieuczciwych lub nieuzasadnionych warunków ani nie wymaga przyjęcia warunków dodatkowych, które ze względu na swój charakter lub zwyczaje handlowe nie mają związku z uczestnictwem w jego KSR;

- b) nie uzależnia uczestniczenia w jego KSR od tego, że przewoźnik uczestniczący nie może być jednocześnie uczestnikiem innego systemu ani nie ogranicza jego swobody korzystania z innego systemu rezerwacji, takiego jak jego własny internetowy system rezerwacji i centrum obsługi telefonicznej.
2. Sprzedawca systemu wprowadza i przetwarza dane dostarczone przez przewoźników uczestniczących z jednakową starannością i w jednakowym czasie, z zastrzeżeniem jedynie ograniczeń wynikających z metody wprowadzania danych wybranej przez poszczególnych przewoźników uczestniczących.
  3. Sprzedawca systemu podaje do wiadomości publicznej, o ile nie jest to podane do publicznej wiadomości w inny sposób, istnienie i zakres bezpośrednich lub pośrednich udziałów kapitałowych przewoźnika lotniczego lub kolejowego w przedsiębiorstwie sprzedawcy systemu albo udziałów kapitałowych sprzedawcy systemu w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego lub kolejowego.

#### Artykuł 4

#### Urządzenia dystrybucyjne

1. Sprzedawca systemu nie zastrzega dla jednego lub większej liczby przewoźników uczestniczących, w tym dla swojego(-ich) macierzystego(-ych) przewoźnika(-ów) określonej procedury wprowadzania lub przetwarzania danych, jakiegokolwiek urządzenia dystrybucyjnego ani też wprowadzonych do nich zmian. Sprzedawca systemu dostarcza wszystkim przewoźnikom uczestniczącym informacji o wszelkich zmianach w swoich urządzeniach dystrybucyjnych oraz w procedurach wprowadzania lub przetwarzania danych.
2. Sprzedawca systemu zapewnia, aby jego urządzenia dystrybucyjne były oddzielone, co najmniej za pomocą oprogramowania, w sposób wyraźny i możliwy do zweryfikowania, od urządzeń służących do inwentaryzacji, zarządzania i marketingu należących do jakiegokolwiek przewoźnika.

## Artykuł 5

### Wykazy

1. Sprzedawca systemu przewiduje wyświetlanie głównego(-ych) wykazu(-ów) dla każdej pojedynczej transakcji dokonywanej za pośrednictwem jego KSR i włącza do niego (nich) dane dostarczone przez przewoźników uczestniczących w sposób obiektywny, wyczerpujący, niedyskryminacyjny i bezstronny. Kryteria wykorzystywane do ustalania porządku wyświetlania nie są oparte na jakimkolwiek czynniku bezpośrednio lub pośrednio odnoszącym się do tożsamości przewoźnika i są stosowane w sposób niedyskryminujący wobec wszystkich przewoźników uczestniczących. Główny(-e) wykaz(-y) nie wprowadza(-ją) użytkowników w błąd, jest/są łatwo dostępny(-e) i zgodny(-e) z zasadami określonymi w załączniku I.
2. W przypadku informacji dostarczanej konsumentowi przez KSR abonent używa obiektywnego wykazu, zgodnie z ust. 1, chyba że w związku z preferencjami wskazanymi przez konsumenta wymagane jest wyświetlenie innego wykazu.
3. Loty wykonywane przez przewoźników lotniczych objętych zakazem świadczenia usług zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz<sup>1</sup> muszą zostać wskazane w wykazie w sposób jasny i wyraźny.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

4. Sprzedawca systemu wprowadza do wykazu KSR określony symbol, rozpoznawalny przez użytkowników, który dostarcza informacji na temat tożsamości przewoźnika lotniczego obsługującego lot zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 2111/2005.
5. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do KSR używanych przez przewoźnika lotniczego lub kolejowego albo grupę przewoźników lotniczych lub kolejowych w ich własnym(-ych) biurze (-rach), stanowiskach sprzedaży lub na ich własnych stronach internetowych wyraźnie wskazanych jako takie.

## Artykuł 6

### Relacje z abonentami

1. Sprzedawca systemu nie włącza do umowy z abonentem nieuczciwych lub nieuzasadnionych warunków, takich jak warunki uniemożliwiające mu subskrybowanie lub korzystanie z innego(-ych) systemu(-ów), wymagające przyjęcia warunków dodatkowych, które nie mają związku z subskrybowaniem KSR sprzedawcy systemu lub narzucające zobowiązanie do przyjęcia oferty dotyczącej sprzętu technicznego lub oprogramowania.
2. W przypadku gdy abonent jest samodzielnym przedsiębiorstwem, które zatrudnia mniej niż 50 osób i którego roczny obrót lub całkowity bilans roczny nie przekracza 10 mln EUR, ma on prawo rozwiązać umowę ze sprzedawcą systemu za wypowiedzeniem nieprzekraczającym trzech miesięcy, ze skutkiem nie wcześniej niż z końcem pierwszego roku tej umowy. W takim przypadku sprzedawca systemu nie jest uprawniony do otrzymania zwrotu kosztów wyższych niż koszty bezpośrednio związane z rozwiązaniem umowy.

## Artykuł 7

### Taśmy magnetyczne z danymi marketingowymi (MIDT)

1. Sprzedawcy systemu mogą udostępniać wszelkie dane dotyczące marketingu, rezerwacji i sprzedaży, pod warunkiem że dane takie są oferowane w tym samym czasie i w sposób niedyskryminacyjny wszystkim przewoźnikom uczestniczącym, w tym przewoźnikom macierzystym. Dane mogą obejmować, a na żądanie obejmują, wszystkich przewoźników uczestniczących lub abonentów.
2. Przewoźnicy uczestniczący nie wykorzystują takich danych do wywierania wpływu na decyzję abonenta.
3. Jeżeli dane te uzyskano w wyniku korzystania z urządzeń dystrybucyjnych KSR przez abonenta prowadzącego działalność na terytorium Wspólnoty, nie mogą one zawierać żadnych informacji pozwalających, bezpośrednio lub pośrednio, zidentyfikować tego abonenta, chyba że sam abonent i sprzedawca systemu uzgodnią warunki właściwego wykorzystania takich danych. Ma to również zastosowanie do dostarczania przez sprzedawców systemu takich danych jakimkolwiek innym stronom do użytku przez te strony w innym celu niż do celów rozliczeń finansowych.
4. Wszelkie porozumienia w sprawie MIDT między abonentem/abonentami a sprzedawcą/sprzedawcami systemu są udostępniane do publicznej wiadomości.

## Artykuł 8

### Równoważne traktowanie w krajach trzecich

1. Bez uszczerbku dla umów międzynarodowych, których stronami są Wspólnota lub państwa członkowskie, w przypadku gdy sprzedawca systemu działający w kraju trzecim nie traktuje wspólnotowych przewoźników lotniczych w sposób równoważny z przewoźnikami uczestniczącymi z kraju trzeciego w zakresie jakiegokolwiek kwestii będącej przedmiotem niniejszego rozporządzenia, Komisja może zażądać od wszystkich sprzedawców systemu działających we Wspólnocie, aby traktowali przewoźników lotniczych z danego kraju trzeciego w sposób równoważny w stosunku do traktowania wspólnotowych przewoźników lotniczych w tym kraju trzecim.
2. Komisja monitoruje dyskryminujące lub nierównoważne traktowanie wspólnotowych przewoźników lotniczych przez sprzedawców systemu w krajach trzecich. Na wniosek państwa członkowskiego lub z inicjatywy własnej, Komisja prowadzi dochodzenie w potencjalnych przypadkach dyskryminacji wspólnotowych przewoźników lotniczych w KSR krajów trzecich. W przypadku stwierdzenia takiej dyskryminacji, przed podjęciem decyzji, Komisja powiadamia państwa członkowskie i zainteresowane strony oraz zwraca się do nich o przesłanie uwag, w tym poprzez organizację spotkania z właściwymi ekspertami z państw członkowskich.



### **SEKCJA 3**

#### **ZASADY POSTĘPOWANIA OBOWIĄZUJĄCE PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWE**

##### Artykuł 9

###### Dane dostarczane przez przewoźników uczestniczących

Przewoźnicy uczestniczący i pośrednicy zajmujący się danymi zapewniają, aby dane dostarczane przez nich do KSR były dokładne i aby dane umożliwiały sprzedawcy systemu przestrzeganie zasad określonych w załączniku I.

##### Artykuł 10

###### Szczególne przepisy dotyczące przewoźników macierzystych

1. Z zastrzeżeniem wzajemności, o której mowa w ust. 2, przewoźnik macierzysty nie dyskryminuje konkurencyjnego KSR, odmawiając mu dostarczenia na żądanie, w jednakowym czasie, takich samych informacji o rozkładach, taryfach i dostępności w odniesieniu do swoich produktów transportowych, jak informacje, które przewoźnik macierzysty dostarcza własnemu KSR, albo odmawiając dystrybucji swoich produktów transportowych za pośrednictwem innego KSR, albo też odmawiając przyjęcia lub potwierdzenia w jednakowym czasie rezerwacji dokonanej za pośrednictwem konkurencyjnego KSR i dotyczącej jego własnego produktu transportowego, który podlega dystrybucji przez należący do niego KSR. Przewoźnik macierzysty jest zobowiązany do przyjmowania i potwierdzania tylko tych rezerwacji, które są zgodne z jego taryfami i warunkami.

2. Konkurencyjny KSR nie odmawia przechowywania informacji dotyczących rozkładów, taryf i dostępnych miejsc w odniesieniu do usług transportowych oferowanych przez przewoźnika macierzystego oraz wprowadza i przetwarza dane z jednakową starannością i w jednakowym czasie, jak te, które oferuje innym klientom i abonentom na dowolnym rynku, z zastrzeżeniem jedynie ograniczeń wynikających z metody wprowadzania danych wybranej przez poszczególnych przewoźników.
3. Przewoźnik macierzysty nie jest zobowiązany do uznania jakichkolwiek kosztów z tego tytułu, poza kosztami wynikającymi z powielania dostarczanych informacji i kosztami przyjętych rezerwacji. Opłata za rezerwację należna KSR z tytułu przyjętej rezerwacji, dokonanej zgodnie z ust. 1, jest zgodna z wysokością opłaty, którą dany KSR obciąża innych przewoźników uczestniczących za równoważne transakcje.
4. Przewoźnik macierzysty nie dyskryminuje na korzyść swego własnego KSR, bezpośrednio lub pośrednio, poprzez powiązanie użytkownika abonenta określonego KSR z otrzymywaniem prowizji lub z innym środkiem motywującym lub demotywowującym do sprzedaży jego produktów transportowych.
5. Przewoźnik macierzysty nie dyskryminuje na korzyść swego własnego KSR, bezpośrednio lub pośrednio, poprzez żądanie od abonenta, aby korzystał z określonego KSR do celów sprzedaży lub wystawiania biletów na jakiegokolwiek produkty transportowe oferowane przez niego bezpośrednio lub pośrednio.

## SEKCJA 4

### OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH

#### Artykuł 11

##### Przetwarzanie danych osobowych, dostęp do nich i ich przechowywanie

1. Dane osobowe gromadzone w ramach działalności KSR w celu dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów na produkty transportowe są przetwarzane wyłącznie w sposób odpowiadający tym celom. W odniesieniu do przetwarzania tych danych, sprzedawca systemu uważany jest za administratora danych zgodnie z art. 2 lit. d) dyrektywy 95/46/WE.
2. Dane osobowe mogą być przetwarzane tylko w zakresie, w którym przetwarzanie to jest niezbędne dla realizacji umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, lub w celu podjęcia działań na wniosek osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy.
3. W przypadku danych szczególnej kategorii, o których mowa w art. 8 dyrektywy 95/46/WE, dane te mogą być przetwarzane tylko wówczas, gdy osoba, której dane dotyczą, na podstawie uzyskanych informacji udzieliła wyraźnej zgody na ich przetwarzanie.
4. Informacja, którą zarządza sprzedawca systemu, dotycząca możliwych do zidentyfikowania poszczególnych rezerwacji, jest zapisywana w pamięci autonomicznej (offline) w terminie 72 godzin od zakończenia ostatniego etapu danej rezerwacji i jest usuwana w terminie trzech lat. Dostęp do tych danych jest dozwolony tylko w przypadku sporów dotyczących rozliczeń finansowych.

5. Udostępniane przez sprzedawcę systemu dane dotyczące marketingu, rezerwacji i sprzedaży nie mogą zawierać żadnych informacji pozwalających, bezpośrednio lub pośrednio, zidentyfikować osoby fizyczne lub, w stosownych przypadkach, organizacje lub spółki, w imieniu których występują te osoby.
6. Abonent informuje konsumenta na jego wniosek o nazwie i adresie sprzedawcy systemu, celach przetwarzania danych, terminie przechowywania danych osobowych oraz o sposobie wykonywania prawa dostępu do swoich danych przysługującego osobie, której dane te dotyczą.
7. Osoba, której dotyczą dane, ma prawo do bezpłatnego dostępu do własnych danych, bez względu na to, czy dane te są przechowywane przez sprzedawcę systemu czy przez abonenta.
8. Prawa uznane w niniejszym artykule mają charakter uzupełniający i dodatkowy wobec praw osób, których dotyczą dane, określonych w dyrektywie 95/46/WE, w przepisach krajowych przyjętych zgodnie z tą dyrektywą i w postanowieniach umów międzynarodowych, których Wspólnota jest stroną.
9. Przepisy niniejszego rozporządzenia doprecyzowują i uzupełniają dyrektywę 95/46/WE zgodnie z celami przedstawionymi w art. 1. Jeśli nie przewidziano inaczej, stosuje się definicje określone w tej dyrektywie. W przypadkach, gdy nie mają zastosowania ustanowione w niniejszym artykule przepisy szczególne dotyczące przetwarzania danych osobowych w kontekście działalności KSR, niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla przepisów tej dyrektywy, przepisów krajowych przyjętych na jej podstawie i postanowień porozumień międzynarodowych, których Wspólnota jest stroną.

10. Jeżeli sprzedawca systemu eksploatuje bazy danych różnego rodzaju, np. w formie KSR lub w formie serwera udostępnianego liniom lotniczym, przyjmuje się środki techniczne i organizacyjne w celu zapobieżenia obchodzeniu przepisów w zakresie ochrony danych w wyniku powiązania między bazami danych i zapewnienia, aby dane osobowe były dostępne wyłącznie do celów, dla których zostały zgromadzone.

## **SEKCJA 5**

### **AUDYT**

#### Artykuł 12

##### Audytor i badanie sprawozdania

1. Każdy sprzedawca systemu przedstawia co cztery lata, a dodatkowo na wniosek Komisji, sporządzone w wyniku niezależnego audytu sprawozdanie, które szczegółowo wskazuje strukturę własności i model zarządzania. Koszty związane ze sprawozdaniem poddanym audytowi ponosi sprzedawca systemu.
2. Sprzedawca systemu powiadamia Komisję o tożsamości audytora przed potwierdzeniem jego wyznaczenia. Komisja może zgłosić sprzeciw i w terminie dwóch miesięcy, po konsultacji z audytorem, sprzedawcą systemu oraz wszelkimi innymi stronami powołującymi się na uzasadniony interes, podejmuje decyzję, czy należy zmienić audytora.

## **SEKCJA 6**

### **NARUSZENIA PRZEPISÓW I SANKCJE**

#### Artykuł 13

##### Naruszenia przepisów

Jeżeli Komisja, działając z własnej inicjatywy lub na podstawie skargi, stwierdzi naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia, może w drodze decyzji nakazać zainteresowanym przedsiębiorstwom lub związkom przedsiębiorstw, by zaprzestały naruszenia. Dochodzenia dotyczące potencjalnego naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia w pełni uwzględniają wyniki ewentualnego dochodzenia przeprowadzonego zgodnie z art. 81 i 82 Traktatu.

#### Artykuł 14

##### Uprawnienia do przeprowadzenia dochodzenia

W celu wypełnienia obowiązków przypisanych Komisji na mocy niniejszego rozporządzenia, Komisja może – występując ze zwykłym wnioskiem lub w drodze decyzji – zwrócić się do przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw o dostarczenie wszelkich niezbędnych informacji, w tym o przedstawienie wyników szczegółowych audytów, zwłaszcza w kwestiach objętych art. 4, 7, 10 i 11.

## Artykuł 15

### Grzywny

1. Komisja może w drodze decyzji nałożyć na przedsiębiorstwa i związki przedsiębiorstw grzywny nieprzekraczające 10 % całkowitego obrotu uzyskanego w poprzedzającym roku obrachunkowym, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania dopuszczają się naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia.
2. Komisja może w drodze decyzji nałożyć na przedsiębiorstwa i związki przedsiębiorstw grzywny nieprzekraczające 1 % całkowitego obrotu uzyskanego w poprzedzającym roku obrachunkowym, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania przedstawiają nieprawdziwe lub niekompletne informacje lub gdy nie dostarczą w wymaganym terminie informacji w odpowiedzi na żądanie przekazane decyzją przyjętą zgodnie z art. 14.
3. Przy ustalaniu wysokości grzywny uwzględnia się powagę i czas trwania naruszenia.
4. Grzywny nie mają charakteru karnoprawnego.
5. Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich ma nieograniczone prawo orzekania w zakresie odwołań od decyzji, na mocy których Komisja nałożyła grzywnę. Trybunał Sprawiedliwości może uchylić, obniżyć lub podwyższyć grzywnę.

## Artykuł 16

### Procedury

1. Przed podjęciem decyzji zgodnie z art. 13 i 15, Komisja przedstawia zarzuty wobec zainteresowanych przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw oraz umożliwia im przedstawienie opinii na piśmie, a także, na ich wniosek, w ramach posiedzenia.
2. Komisja nie ujawnia informacji objętych obowiązkiem zachowania tajemnicy służbowej, które otrzymała zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Każda osoba przedkładająca Komisji informacje zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wyraźnie określa każdy materiał, który uznaje za poufny, przedstawiając powody, oraz dostarcza odrębną jawną wersję w terminie wyznaczonym przez Komisję.

3. Jeżeli Komisja uzna, że - w oparciu o informacje znajdujące się w jej posiadaniu - nie ma dostatecznych podstaw do działania w oparciu o wniosek, powiadamia wnioskodawcę o swoim stanowisku i wyznacza termin, w którym wnioskodawca może przedstawić swoją opinię na piśmie.



Jeżeli wnioskodawca przedstawi swoją opinię w terminie wyznaczonym przez Komisję, a pisemne wyjaśnienia złożone przez wnioskodawcę nie prowadzą do odmiennej oceny wniosku, Komisja odrzuca wniosek w drodze decyzji. Jeżeli wnioskodawca nie przedstawi swojej opinii w terminie wyznaczonym przez Komisję, wniosek zostaje uznany za wycofany.

W przypadku gdy Komisja przedstawia zarzuty, dostarcza wnioskodawcy kopię jawnej wersji oraz wyznacza termin, w którym wnioskodawca może przedstawić swoją opinię na piśmie.

4. Na wniosek, Komisja przyznaje dostęp do akt stronom, przeciwko którym skierowano zarzuty, oraz wnioskodawcy. Dostęp jest przyznawany po powiadomieniu o przedstawieniu zarzutów. Prawo dostępu do akt nie obejmuje tajemnic handlowych, innych poufnych informacji oraz wewnętrznych dokumentów Komisji.
5. Jeżeli Komisja uzna to za konieczne, może wysłuchać inne osoby fizyczne lub prawne.

## **SEKCJA 7**

### **PRZEPISY KOŃCOWE**

#### Artykuł 17

#### Uchylenie

1. Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 zostaje niniejszym uchylone.
2. Odniesienia do uchylonego rozporządzenia traktuje się jak odniesienia do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku II.

#### Artykuł 18

#### Przeгляд

1. Komisja regularnie kontroluje stosowanie niniejszego rozporządzenia, wykorzystując w razie konieczności szczegółowe audyty przewidziane w art. 14. Sprawdza ona w szczególności skuteczność niniejszego rozporządzenia w zapewnianiu niedyskryminacji i uczciwej konkurencji na rynku usług KSR.

2. W stosownych przypadkach, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania art. 8 w odniesieniu do równoważnego traktowania w krajach trzecich i proponuje wszelkie odpowiednie środki mające na celu złagodzenie dyskryminujących warunków, w tym zawarcie lub zmianę dwustronnych porozumień w sprawie transportu lotniczego między Wspólnotą a krajami trzecimi.
3. Przed ...\* Komisja sporządza sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia, w którym ocenia potrzebę utrzymania, zmiany lub uchylecia niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 19

### Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dnia 29 marca 2009 r

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

---

\* Cztery lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia

## ZAŁĄCZNIK I

### Przepisy mające zastosowanie do głównych wykazów

1. Jeżeli ceny są wyświetlane w głównym wykazie lub jeżeli wybrano porządek wyświetlania oparty na cenach, ceny te zawierają taryfy oraz wszystkie mające zastosowanie podatki, dopłaty, opłaty i należności płacone przewoźnikowi lotniczemu lub kolejowemu, które są niemożliwe do uniknięcia i możliwe do przewidzenia w chwili wyświetlenia.
2. Przy tworzeniu i doborze produktów transportowych w komunikacji pomiędzy daną parą miast, które mają być ujęte w głównym wykazie, nie mogą być stosowane praktyki dyskryminujące z uwagi na fakt, że dane miasto jest obsługiwane przez różne porty lotnicze lub stacje kolejowe.
3. Należy wyraźnie wskazać połączenia inne niż w ramach regularnych usług lotniczych. Konsument ma prawo wyświetlenia, na żądanie, głównego wykazu ograniczonego tylko do usług regularnych lub nieregularnych.
4. Należy wyraźnie wskazać loty z międzylądowaniami.
5. Jeżeli loty są wykonywane przez przewoźnika lotniczego innego niż przewoźnik lotniczy wskazany przez kod oznaczenia przewoźnika, faktyczny przewoźnik musi zostać wyraźnie wskazany. Wymóg ten będzie miał zastosowanie we wszystkich przypadkach, z wyjątkiem krótkoterminowych uzgodnień ad hoc.

6. W głównym wykazie nie są przedstawiane informacje o produktach wiązanych.
  7. Na życzenie abonenta opcje podróży w głównym wykazie są uszeregowane albo według wysokości taryf, albo w następującym porządku:
    - i) opcje podróży bez przesiadek uszeregowane według godziny odjazdu/odlotu;
    - ii) pozostałe opcje podróży uszeregowane według długości trwania podróży.
  8. Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt 10, żadne połączenie nie może zostać przedstawione w głównym wykazie więcej niż jeden raz.
  9. Jeżeli opcje podróży są uszeregowane zgodnie z pkt 7 lit. i) i ii) oraz jeżeli w KSR oferowane są połączenia kolejowe między tą samą parą miast, na pierwszym ekranie głównego wykazu przedstawione jest przynajmniej najwyżej sklasyfikowane w kolejności połączenie kolejowe lub lotniczo-kolejowe.
  10. Jeżeli przewoźnicy lotniczy współpracują zgodnie z porozumieniami o dzieleniu oznakowania linii, każdy z zainteresowanych przewoźników lotniczych – nie więcej niż dwóch – ma możliwość oddzielnego wyświetlania w wykazie przy użyciu indywidualnego kodu oznaczenia przewoźnika. Jeżeli sytuacja taka dotyczy więcej niż dwóch przewoźników lotniczych, wskazanie dwóch przewoźników należy do przewoźnika faktycznie obsługującego dany lot.
-

## ZALĄCZNIK II

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2	Artykuł 2
Artykuł 3 ust. 1 i 2	-
Artykuł 3 ust. 3	Artykuł 3 ust. 1
Artykuł 3 ust. 4	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 3a	Artykuł 10 ust. 1 i 3
Artykuł 4 ust. 1	Artykuł 9
Artykuł 4 ust. 2	-
Artykuł 4 ust. 3	Artykuł 3 ust. 2
Artykuł 4a ust. 1 i 2	Artykuł 4 ust. 1
Artykuł 4a ust. 3	Artykuł 4 ust. 2

Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 4a ust. 4	-
Artykuł 5	Artykuł 5
Artykuł 6	Artykuł 7 i 11
Artykuł 7	Artykuł 8
Artykuł 8	Artykuł 10 ust. 4 i 5
Artykuł 9	Artykuł 6
Artykuł 9a	Artykuł 5 ust. 2 i art. 11
Artykuł 10	-
Artykuł 11	Artykuł 13
Artykuł 12	Artykuł 14
Artykuł 13	Artykuł 14
Artykuł 14	Artykuł 16 ust. 2
Artykuł 15	Artykuł 14

Rozporządzenie (EWG) nr 2299/89	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 16	Artykuł 15 ust. 1-4
Artykuł 17	Artykuł 15 ust. 5
Artykuł 18	-
Artykuł 19	Artykuł 16 ust. 1 i 5
Artykuł 20	-
Artykuł 21	-
Artykuł 21a	-
Artykuł 21b	-
Artykuł 22	Artykuł 11
Artykuł 23	Artykuł 18
Załącznik I	Załącznik I