

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

A6-0248/2008

10.6.2008

*****I ДОКЛАД**

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация
(COM(2007)0709 – C6-0418/2007 – 2007/0243(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Timothy Kirkhope

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
мнозинство от подадените гласове
- **I Процедура на сътрудничество (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- **II Процедура на сътрудничество (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- *** Одобрение
мнозинство от всички членове на Парламента, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС
- ***I Процедура на съвместно вземане на решение (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- ***II Процедура на съвместно вземане на решение (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- ***III Процедура на съвместно вземане на решение (трето четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на съвместния проект

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено от Комисията.)

Изменения на законодателен текст

Измененията, внесени от Парламента, се обозначават в **получер курсив**. В случай на акт за изменение, дословно възпроизведените части от съществуваща разпоредба, която Парламентът желае да измени, а Комисията не е променила, се отбелязват с **получер** шрифт. Евантуални заличавания, които засягат такива пасажи, се обозначават по следния начин: [...]. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните специализирани отдели и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложено изменение с цел изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Поправките от този вид подлежат на съгласуване между съответните служби.

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	Error! Bookmark not defined.
EXPLANATORY STATEMENT	Error! Bookmark not defined.
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР И ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ	Error! Bookmark not defined.
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ГРАЖДАНСКИ СВОБОДИ, ПРАВОСЪДИЕ И ВЪТРЕШНИ РАБОТИ.....	Error! Bookmark not defined.
ПРОЦЕДУРА.....	Error! Bookmark not defined.

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (COM(2007)0709 – С6-0418/2007 – 2007/0243(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2007)0709),
 - като взе предвид член 251, параграф 2, член 71 и член 80, параграф 2 от Договора за ЕО, съгласно които предложението е внесено от Комисията (С6-0418/2007),
 - като взе предвид член 51 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становищата на комисията по граждански свободи, правосъдие и вътрешни работи, както и на комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите (А6-0248/2008),
1. одобрява предложението на Комисията във вида, в който е изменено;
 2. призовава Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени изменения в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

Изменение 1

Предложение за регламент
Съображение 5 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5а) Като има предвид, че е необходимо да се създаде ефективна конкуренция между участващите превозвачи и превозвачите-собственици и да се гарантира спазване на принципа на недискриминация сред въздушните превозвачи, независимо от тяхното участие в КСР;

Обосновка

The Code should be designed to foster competition whilst preventing discrimination of airlines by CRSs.

Изменение 2

**Предложение за регламент
Съображение 5 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5б) За да се гарантират прозрачни и сравними условия на конкуренция на пазара, превозвачите-собственици следва да са обект на специфични правила, когато участват в капитала на КСР.

Обосновка

It should be made clear that parent carriers should comply with additional rules, such as those in Article 10, in order to prevent market distortion.

Изменение 3

**Предложение за регламент
Съображение 5 в (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5в) За да се предотвратят злоупотреби с господстващо положение от страна на един или повече превозвачи-собственици, следва да се приложат правилата и процедурите на ЕО в областта на конкуренцията.

Обосновка

Reference to general competition rules should be strengthened. The Code of Conduct complements them, it does not substitute them.

Изменение 4

Предложение за регламент
Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Системните оператори следва ясно да разграничават КСР от всяка вътрешна резервационна система на авиокомпаниите, както и да се въздържат от запазване на дистрибуторски устройства за своите превозвачи-собственици, за да не се даде възможност за привилегирован достъп на превозвача-собственик до КСР.

Изменение

(6) Системните оператори следва ясно да разграничават КСР от всяка вътрешна **или каквато и да било друга** резервационна система на авиокомпаниите, както и да се въздържат от запазване на дистрибуторски устройства за своите превозвачи-собственици, за да не се даде възможност за привилегирован достъп на превозвача-собственик до КСР.

Изменение 5

Предложение за регламент
Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7а) Използването на неутрално изображение на екрана повишава прозрачността на транспортните продукти и услуги, предлагани от участващите превозвачи, и води до по-високо доверие у потребителите;

Обосновка

Ranking criteria must be fair and must aim to help the travel agent give the consumer the clearest choice of travel options.

Изменение 6

Предложение за регламент
Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8) Системните оператори следва да гарантират данните за търговското предлагане да бъдат на разположение на

(8) Системните оператори следва да гарантират данните за търговското предлагане да бъдат на разположение на

всички участващи превозвачи без дискриминация, а доставчиците на транспортни услуги да нямат възможност да използват подобни данни с цел оказване на нерегламентирано влияние върху избора на пътническата агенция.

всички участващи превозвачи без дискриминация, а доставчиците на транспортни услуги да нямат възможност да използват подобни данни с цел оказване на нерегламентирано влияние върху избора на пътническата агенция **или върху избора на потребителя.**

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Бъдещите главни екрани на КСР следва да предоставят информация за автобусните услуги, които са включени заедно с продуктите на въздушния транспорт или железопътните продукти.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 9 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

9б. КСР следва в бъдеще да включва лесно разбираема информация относно емисиите на CO₂ и горивото, което се изразходва по време на полета. Това може да бъде показано с помощта на данните за средната консумация на гориво на човек в литри на 100 км и средните емисии на CO₂ на човек в грамове на 1 км и може да бъде сравнено със същите данни за най-добрите алтернативни автобусни/железопътни връзки за пътувания от по-малко от пет часа.

Изменение 9

Предложение за регламент Член 1 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Обосновка

Rail transport services should be treated in the same way as air transport services.

Изменение 10

Предложение за регламент Член 1, параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Настоящият регламент се прилага също и към продукти на железопътния транспорт, които са включени заедно с продуктите на въздушния транспорт на главния екран на КСР, **когато тези продукти се предлагат или използват на територията на Общността.**

Обосновка

Rail transport services should be treated in the same way as air transport services.

Изменение 11

Предложение за регламент Член 2 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

г) „компютъризирана система за

Изменение

г) „компютъризирана система за

резервация“ означава компютъризирана система, съдържаща, *inter alia*, информация за разписания, свободни места, тарифи **и други свързани услуги**, на повече от един въздушен превозвач, със или без устройства, **чрез които могат да се правят резервации или да се издават билети**, доколкото всички или някои посочени услуги се предоставят на абонати;

резервация“ означава компютъризирана система, съдържаща, *inter alia*, информация за разписания, свободни места **и** тарифи на повече от един въздушен превозвач, със или без устройства **за правене на резервации или издаване на билети**, доколкото всички или някои посочени услуги се предоставят на абонати;

Обосновка

The current wording creates confusion with respect to the definition of a CRS and to the related services made available to subscribers.

Изменение 12

Предложение за регламент Член 2 - буква ж)

Текст, предложен от Комисията

ж) „превозвач-собственик“ означава въздушен превозвач или железопътен оператор, който пряко или косвено, самостоятелно или съвместно с други лица **притежава или ефективно** контролира системен оператор, както и всеки въздушен превозвач или железопътен оператор, на който е собственик или върху който упражнява **ефективен** контрол;

Изменение

ж) „превозвач-собственик“ означава въздушен превозвач или железопътен оператор, който пряко или косвено, самостоятелно или съвместно с други лица контролира **или участва в капитала, или има законни права и представителство в съвета на директорите, надзорния съвет или друг управляващ орган на** системен оператор, както и всеки въздушен превозвач или железопътен оператор, на който е собственик или върху който упражнява контрол;

Обосновка

The definition should be clarified and extended to ensure the influence of carriers as a consequence of capital holdings in system vendors is duly taken into account. It is legitimate to conclude that the benefits airlines expect from owning CRSs have more to do with “competition” gains rather than with costs. The risk of abuse is particularly high when a dominant airline participates in a dominant CRS. It would be hard to indicate a threshold over which the risk of discrimination may be presumed. Parent carriers should not have undue influence on the CRS provider. Therefore stricter rules in regards to parent carriers are required to ensure fairness and transparency.

Изменение 13

Предложение за регламент Член 2 - буква ж а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жа) участие в капитала на системен оператор означава съвкупността от чисто икономическата стойност на инвестиция от страна на въздушен или железопътен оператор в системен оператор и стойността на правата на собственост на този въздушен или железопътен оператор в системния оператор.

Обосновка

A simple economic investment in a CRS should not define an airline or rail operator as a "parent carrier". Only if such an investment is coupled with the acquisition of ownership rights shall an airline or rail operator be considered a "parent carrier", thus leading to compliance with Article 10. This means that instances of accidental investment which do not confer the possibility of influence over the running of the system vendor, are taken into account.

Изменение 14

Предложение за регламент Член 2 - буква з)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

з) „**ефективен** контрол“ означава взаимовръзка от права, договорни взаимоотношения или всякакви други средства, които, поотделно или **заедно**, и като се вземат предвид фактическите или юридическите обстоятелства, предоставят възможност за **пряко или косвено** упражняване на решаващо влияние върху предприятие, по-конкретно чрез:

(i) придобиване правото на ползване върху цялото или върху част от

з) „контрол“ означава взаимовръзка от права, договорни взаимоотношения или всякакви други средства, които, поотделно или **в комбинация**, и като се вземат предвид фактическите или юридическите обстоятелства, предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху предприятие, по-конкретно чрез:

(i) **собственост или** придобиване правото на ползване върху цялото или

имуществото на предприятието;

(ii) правата или договорите, които предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятие **или другояче предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието**;

върху част от имуществото на предприятието;

(ii) правата или договорите, които предоставят възможност за упражняване на решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятие

Обосновка

The amendment underlines the parallelism between the Code of Conduct and competition policy. And by using the same definitions as in the merger regulation, the same criteria for the assessment of control can be used.

As these are largely tested and experienced in merger control, their application to CRSs is straightforward, especially as there are recognized guidelines for the assessment of control structures in competition policy.

Minority ownerships, even with very small ownership shares, may provide the status of "parent carrier" if they provide a say in the strategic decisions of the CRS. This will be the case if the air carrier has the possibility of exercising decisive influence over the CRS, in the sense of having the power to block actions which determine the strategic commercial behaviour of the CRS.

Изменение 15

Предложение за регламент Член 3 - параграф 1 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

а) да включва **необосновани** условия в който и да е договор с участващ превозвач или да изисква приемане на допълнителни условия, които по своя характер или съгласно търговския обичай нямат връзка с участието в негова КСР;

Изменение

а) да включва **дискриминационни** условия в който и да е договор с участващ превозвач или да изисква приемане на допълнителни условия, които по своя характер или съгласно търговския обичай нямат връзка с участието в негова КСР;

Обосновка

The amendment aims to avoid confusion regarding the term 'unreasonable'.

Изменение 16

Предложение за регламент Член 3 - параграф 1 - буква б)

Текст, предложен от Комисията

б) да обвързва участието *на участващия* в негова КСР превозвач със забрана за едновременно участие в друга система.

Изменение

б) да обвързва участието *на включен* в негова КСР превозвач със забрана за едновременно участие в друга система **или със забрана за свободно използване на алтернативни системи за резервация, като собствената му система за резервации по Интернет и центровете за услуги (call centres).**

Обосновка

The amendment aims to avoid that a CRS may circumvent the airline's negotiation freedom by refusing altogether the participation of an airline in its system if it does not limit the use of other booking channels.

Изменение 17

Предложение за регламент Член 3 - параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Съществуването и размерът на пряко или косвено участие в капитала, както и произтичащият от такова участие контрол на въздушен превозвач или железопътен оператор върху системен оператор, както и на системен оператор върху въздушен превозвач или железопътен оператор, следва да бъде публично оповестено.

Обосновка

For the purposes of the application of the provisions contained within Articles 3 and 10 and for reasons of transparency of relationships between system vendors and air carriers, such information should be made publicly disclosed.

Изменение 18

Предложение за регламент Член 4 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

1. Системният оператор не запазва за един или повече **участващи превозвачи, включително** своите превозвачи-собственици никаква специална процедура за зареждане и/или обработка или каквото и да е друго устройство за дистрибуция, или **промени** на посочените. **Системният оператор предоставя информация на всички участващи превозвачи относно всички промени в неговите системи за дистрибуция и в процедурите за зареждане/обработка.**

Обосновка

The amendment re-enforces the non-discrimination principle between air carriers with regard to the distribution facilities. All air carriers should have access to the latest technical improvements. In order to ensure transparency about available systems, the CRSs should provide information on them to all carriers.

Изменение 19

Предложение за регламент Член 5 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Системният оператор предоставя главен екран или екрани за всяка отделна операция чрез неговата КСР и в тях включва неутрално и изчерпателно, без дискриминация или пристрастие, предоставените от участващите превозвачи данни. Критериите, които следва да се използват за подреждане, не се основават на нито един фактор, който е пряко или косвено свързан със

Изменение

1. Системният оператор предоставя главен екран или екрани за всяка отделна операция чрез неговата КСР и в тях включва неутрално и изчерпателно, без дискриминация, пристрастие **или фаворизиране**, предоставените от участващите превозвачи данни. Критериите, които следва да се използват за подреждане, не се основават на нито един фактор, който е

самоличността на превозвача и се прилагат на недискриминационна основа спрямо всички участващи превозвачи. Основният/ите екран/и се подчинява на правилата, определени в приложение I.

пряко или косвено свързан със самоличността на превозвача и се прилагат на недискриминационна основа спрямо всички участващи превозвачи. Основният/ите екран/и не подвежда/т **преднамерено** потребителя, **намира/т се на лесно достъпно място** и се подчинява/т на правилата, определени в приложение I.

Обосновка

It is necessary to cover favouritism also, which is not included in the Commission's initial version. The original wording is imprecise and could be open to interpretation.

Изменение 20

Предложение за регламент Член 5 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Що се отнася до информацията, предоставена от КСР, абонатът използва неутрален екран в съответствие с параграф 1, освен ако не е необходим друг екран, за да се удовлетвори посочено от потребителя предпочитание.

Изменение

2. Що се отнася до информацията, предоставена от КСР **на потребителя**, абонатът използва неутрален екран в съответствие с параграф 1, освен ако не е необходим друг екран, за да се удовлетвори посочено от потребителя предпочитание.

Обосновка

Clarification is needed of the Rapporteur's original amendment. The new wording prevents the misinterpretation that the subscriber may not use information from any other source than the CRS display.

Изменение 21

Предложение за регламент Член 5 - параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Полети, извършвани от въздушни превозвачи, които са предмет на оперативна забрана съгласно

Регламент (ЕО) № 2111/2005, трябва ясно и конкретно да бъдат обозначени на екрана.

Обосновка

This will facilitate the operation of Regulation 2111/2005 and best secure its objectives.

Изменение 22

**Предложение за регламент
Член 5 - параграф 2 б (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2б. Системният оператор въвежда специален символ на екрана на КСР, който е разпознаваем за потребителите като обозначаващ информация за самоличността на опериращия въздушен превозвач в съответствие с член 11 от Регламент 2111/2005.

Обосновка

It is important that those using a computerised reservation system (travel agents or the general public) are made aware of flights operated by carriers on the EU Black List, under Regulation 211/2005.

Изменение 23

**Предложение за регламент
Член 5 - параграф 3**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. Настоящият член не се прилага за КСР, която се използва от въздушен превозвач или железопътен оператор, или група от въздушни превозвачи, или група от железопътни оператори в неговите (техните) собствени служебни помещения **и** гишета за продажба, които ясно са обозначени като такива.

3. Настоящият член не се прилага за КСР, която се използва от въздушен превозвач или железопътен оператор, или група от въздушни превозвачи, или група от железопътни оператори в неговите (техните) собствени служебни помещения, гишета за продажба **или на собствените им уебсайтове**, които ясно са обозначени като такива.

Обосновка

This is not the appropriate framework to address issues relating to carriers' own websites.

Изменение 24

Предложение за регламент Член 6 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Системният оператор няма право да включва **необосновани** условия в договор с абонат, като например да не позволява на абоната да се абонира за или да ползва друга/и КСР, или да изисква приемането на допълнителни условия, които нямат връзка с абонамента за неговата КСР, или да налага задължение на абоната да приеме предложение за техническо оборудване или софтуер.

Изменение

1. Системният оператор няма право да включва **дискриминационни** условия в договор с абонат, като например да не позволява на абоната да се абонира за или да ползва друга/и КСР, или да изисква приемането на допълнителни условия, които нямат връзка с абонамента за неговата КСР, или да налага задължение на абоната да приеме предложение за техническо оборудване или софтуер.

Обосновка

The amendment aims to eliminate confusion regarding the term 'unreasonable'.

Изменение 25

Предложение за регламент Член 7

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

1. Системните оператори могат да предоставят всякаква информация относно търговското предлагане, резервации и продажби, при условие че въпросните данни се предлагат с една и съща бързина и на недискриминационна основа на всички участващи превозвачи, включително на превозвачите-собственици. Данните могат, а при поискване трябва, да обхващат всички участващи превозвачи и/или абонати.

а) въпросните данни се предлагат с една и съща бързина и на недискриминационна основа на всички участващи превозвачи, включително на превозвачите-собственици. Данните могат, а при поискване трябва, да обхващат всички участващи превозвачи и/или абонати;

б) случаите, когато въпросните данни са резултат от използването на дистрибуторски устройства на КСР от абонат, регистриран на територията на ЕС, те не съдържат информация, позволяваща пряко или косвено да се установи самоличността на този абонат.

2. Участващите превозвачи не използват въпросните данни с цел оказване на неправомерно влияние върху избора на абонат.

3. в случаите, когато въпросните данни са резултат от използването на дистрибуторски устройства на КСР от абонат, регистриран в Общността, те не съдържат информация, позволяваща пряко или косвено да се установи самоличността на този абонат, освен в случай, че абонатът и системният оператор се споразумеят относно условията за подходящо използване на тези данни.

4. Споразумение (споразумения) между абонат (абонати) и системния оператор (системните оператори) относно MIDT се оповестяват публично.

Обосновка

Travel agents should be allowed to negotiate freely whether their identities are included in MIDT. Article 7(b) does not exist in the current Regulation. As drafted, Article 7(b) will reduce market transparency by limiting the market information that CRSs may distribute. In addition, the restricted market data will still be distributed by IATA, not subject to the Regulation. Article 7(b) will thus create a monopoly for IATA, and the increased costs of market data will result in higher prices for consumers. This amendment will protect travel agencies from airline abuses, while preserving competition for market data – which will benefit consumers who will enjoy lower prices.

Изменение 26

Предложение за регламент Член 7 - параграф 1- буква ба) (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) Споразумение (споразумения) между абонати и системния оператор относно MIDT може да

включва (включват) схема за обезщетение в полза на абонатите.

Обосновка

Agreements between travel agents and CRS on the MIDT should provide the possibility of compensation, including remuneration.

Изменение 27

Предложение за регламент Член 8 - параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Комисията следи за дискриминационно или неравнопоставеното третиране на въздушни превозвачи на Общността от страна на системни оператори в трети страни.

По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията разследва потенциални случаи на дискриминация срещу превозвачи на ЕС в КСР на трети страни. При установяването на дискриминация, преди да вземе решение Комисията информира държавите-членки и заинтересованите страни, като търси тяхното мнение, включително чрез провеждане на среща на съответните експерти от държавите-членки.

Обосновка

The issue of the investigation of discriminatory or non-equivalent treatment of Community air carriers by system vendors outside the EU should be monitored by the Commission.

Изменение 28

Предложение за регламент
Член 10 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Превозвачът-собственик не може да проявява дискриминационно отношение спрямо конкурентна КСР, като отказва да предостави на последната, при поискване и с еднаква бързина, същата информация за разписанията, тарифите и наличието на свободни места във връзка със собствените си транспортни продукти, каквато предоставя на своята КСР, или да разпространява своите транспортни продукти чрез друга КСР, или като отказва да приеме или потвърди с еднаква бързина резервация, направена чрез конкурентна КСР за който и да било от неговите транспортни продукти, които се разпространяват чрез собствената му КСР. Превозвачът-собственик е длъжен да приема и потвърждава само резервации, които съответстват на собствените му тарифи и условия.

Изменение

1. Превозвачът-собственик не може, **при условия на реципрочност**, да проявява дискриминационно отношение спрямо конкурентна КСР, като отказва да предостави на последната, при поискване и с еднаква бързина, същата информация за разписанията, тарифите и наличието на свободни места във връзка със собствените си транспортни продукти, каквато предоставя на своята КСР, или да разпространява своите транспортни продукти чрез друга КСР, или като отказва да приеме или потвърди с еднаква бързина резервация, направена чрез конкурентна КСР за който и да било от неговите транспортни продукти, които се разпространяват чрез собствената му КСР. Превозвачът-собственик е длъжен да приема и потвърждава само резервации, които съответстват на собствените му тарифи и условия.

Обосновка

It is desirable to introduce a reciprocity clause in relations between CRSs.

Изменение 29

Предложение за регламент
Член 10 - параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. От друга страна, конкурентна КСР не може да откаже съхранението на информацията относно разписанията, тарифите и свободните места за транспортни услуги, предлагани от превозвач, свързан с друга КСР, при условия, идентични на тези, предоставяни на

другите ѝ клиенти и абонати на които и да е от пазарите.

Обосновка

This amendment seeks to clarify relations between competing CRSs.

Изменение 30

**Предложение за регламент
Член 10 - параграф 2**

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Комисията може по всяко време да поиска от системния оператор информацията, която ѝ е необходима за спазване на настоящия параграф.

Обосновка

The text must clarify the fact that fees paid by a parent carrier must not exceed those paid by other participating carriers to the same CRS (for equivalent transactions). Parent carriers and CRSs must have the necessary flexibility to negotiate in the interest of consumers; this freedom of negotiation must not give any systematic competitive advantage to the parent carrier or to competitors.

Изменение 31

Предложение за регламент
Член 10, параграф 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Обосновка

A parent carrier must not be banned from negotiating with CRSs with which it is not associated; parent carriers are, as far as the CRSs are concerned, on a par with other carriers. However, this must not lead to discrimination in favour of its own CRS.

Изменение 32

Предложение за регламент
Член 10 - параграф 4

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Обосновка

A parent carrier must not be prohibited from negotiating with CRSs with which it is not associated; parent carriers are, as far as CRSs are concerned, on a par with other carriers. However, this must not lead to discrimination in favour of its own CRS.

Изменение 33

Предложение за регламент Член 11 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

1. Лични данни, **събрани** в процеса на работа на КСР за целите на правене на резервации или издаване на билети за транспортни продукти **се обработват единствено по начин, съвместим с тези цели**. По отношение на обработката на подобни данни, **системният оператор** се счита за администратор на лични данни по смисъла на член 2, буква г) от Директива 95/46/ЕО. **КСР отделя личните данни, необходими за системата за регистрация на пътници (PNR) или за търговски цели, така както е определено в „концепцията за смесени данни” (mixed data notion), от всякаква друга информация, получена за пътниците в системата. Такива лични данни не трябва да се предоставят на други лица, освен ако лицето или организацията, за които се отнасят, не е дала изричното си писмено съгласие за това.**

Обосновка

This enhances legal clarity by using the correct definition (system vendor) instead of CRS, which is not a legal term.

Изменение 34

Предложение за регламент Член 11 - параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Когато става въпрос за специалните категории от данни, посочени в член 8 от Директива 95/46/ЕО, те се обработват

Изменение

3. Когато става въпрос за специалните категории от данни, посочени в член 8 от Директива 95/46/ЕО, те се обработват

единствено след изразено изрично съгласие от съответното физическо лице за обработката на тези данни.

единствено след изразено изрично **информирано** съгласие от съответното физическо лице за обработката на тези данни .

Обосновка

Consent must be based on adequate information.

Изменение 35

**Предложение за регламент
Член 11 - параграф 5**

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Обосновка

This enhances legal clarity by using the correct definition (system vendor) instead of CRS, which is not a legal term.

Изменение 36

**Предложение за регламент
Член 11 - параграф 7**

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Обосновка

This enhances legal clarity by using the correct definition (system vendor) instead of CRS, which is not a legal term.

Изменение 37

Предложение за регламент Член 11 - параграф 8

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

8. Правата, предоставени по силата на настоящия член, допълват и съществуват в допълнение към правата на физическите лица, посочени в Директива 95/46/ЕО, националните разпоредби, приети в тази връзка **и от разпоредбите на международни споразумения, по които Европейският съюз е страна.**

Изменение 38

Предложение за регламент Член 11 - параграф 9

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 39

Предложение за регламент Член 11 - параграф 9 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

9а. Когато системен оператор оперира с бази данни в изпълнение на различни функции като КСР или хост за авиокомпаниии, трябва да се вземат технически и организационни мерки, за да се предотврати взаимовръзка между базите данни и да се гарантира, че личните данни са достъпни само за конкретната цел, за която са събрани.

Обосновка

The Amendment reinforces the Chinese wall between CRS and hosting activities.

Изменение 40

Предложение за регламент Член 11 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Одит

- 1. Системен оператор, в чийто капитал има участие въздушен превозвач или железопътен оператор, предоставя веднъж на всеки три години и, в допълнение, при поискване от страна на Комисията, доклад, заверен от независим одитор, с подробности относно своята структура на собственост и модел на управление. Системният оператор поема разходите, свързани с одитирания доклад.***
- 2. Системният оператор гарантира, че техническото съответствие на неговата КСР с членове 4, 7, 11 и, по***

целесъобразност, 10 се наблюдава от независим одитор на годишна база. Всеки системен оператор предоставя веднъж на три години доклада на одитора си на Комисията и, в допълнение, при поискване от страна на Комисията. Системният оператор поема разходите, свързани с одитирания доклад.

3. Всеки въздушен превозвач или железопътен оператор с пряко участие в структурата на собствеността на системен оператор предоставя веднъж на всеки три години и, в допълнение, при поискване от страна на Комисията, доклад, заверен от независим одитор, с подробности относно неговото участие в системния оператор и неговия модел на управление. Въздушният превозвач или железопътният оператор поема разходите, свързани с одитирания доклад.

4. Системният оператор информира участващите превозвачи и Комисията относно самоличността на одитора най-малко три месеца преди потвърждаване на назначаването му. Комисията удостоверява компетентността на одитора, освен ако, в срок от един месец след уведомлението, някой от участващите превозвачи възрази срещу способността на одитора да изпълни задачите, които се изискват съгласно настоящия член. В този случай Комисията, в срок от допълнителни два месеца и след консултации с одитора, системния оператор и всяка друга страна, която заяви законен интерес, взема решение дали да се смени одитора.

5. На одитора се осигурява достъп по всяко време до всички програми, процедури, операции и предпазни мерки, използвани на компютрите

или компютърните системи, чрез които системният оператор снабдява своите дистрибуторски устройства.

6. Комисията разглежда докладите по параграфи 1, 2 и 3 с цел предприемане на необходими действия в съответствие с член 12.

Обосновка

Where close links between airlines and CRSs still exist there is a need to ensure transparency regarding these entities' ownership structure and governance model with a view to assisting the Commission in its monitoring of fair competition.

The auditor should be allowed full access in order to carry out a fair assessment. The wording reinstates provisions referring to audit from the previous Code which are necessary to achieve transparency in the sector.

Изменение 41

**Предложение за регламент
Член 11а нов - параграф 7 (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7. След консултации със заинтересованите страни Комисията изготвя насоки за доклада на одитора по параграфи 1, 2 и 3.

Обосновка

Where close links between airlines and CRSs still exist there is a need to ensure transparency regarding these entities' ownership structure and governance model with a view to assisting the Commission in its monitoring of fair competition.

Изменение 42

**Предложение за регламент
Член 11а нов - параграф 8 (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8. Комисията удостоверява компетентността на одитора по параграфи 1, 2 и 3.

Обосновка

The responsibility of approving the auditor should lie with the Commission.

Изменение 43

**Предложение за регламент
Член 12**

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Когато Комисията, действайки по внесена жалба или по собствена инициатива, установи, че е налице нарушение на разпоредбите на настоящия регламент, тя може с решение да задължи съответните предприятия или сдружения на предприятия да преустановят нарушението. ***Разследванията, които се отнасят до възможни нарушения на настоящия регламент, отчитат изцяло резултатите от евентуални разследвания съгласно членове 81 и 82 от Договора за ЕО.***

Обосновка

The CRS code of conduct does not replace but complements existing competition rules, which remains fully applicable.

Изменение 44

**Предложение за регламент
Член 13**

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

За да изпълни задълженията, възложени й с настоящия регламент, Комисията може, чрез обикновено искане или с решение, да изиска от предприятията или от сдруженията на предприятия да предоставят цялата необходима информация, ***по-специално по въпроси, уредени от членове 4, 7 и 11, но при спазване на най-строгите изисквания***

за защита на данните, приложими в съответната(ите) държава(и)-членка(и).

Изменение 45

Предложение за регламент Член 17

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Обосновка

Given the rapid advance of computer systems, new technologies and new distribution channels may appear on the scene. This will make it necessary to carry out a periodic review every three years of the conditions specified by this regulation.

Изменение 46

Предложение за регламент Член 17 - параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Комисията представя на двугодишна основа доклад на Парламента и на Съвета относно прилагането на член 8 по отношение на равнопоставеността в трети страни и предлага подходящи мерки с цел облекчаване на дискриминационните условия, включително сключването или изменението на двустранни спогодби за въздушен транспорт между ЕО и трети страни.

Обосновка

The European Parliament's Transport and Tourism Committee shall be kept informed on a

regular biannual basis by way of a report on the treatment of air carriers by system vendors operating in third countries. Air Transport Agreements with third countries seem to be the appropriate framework to deal with such situations or incidents.

Изменение 47

Предложение за регламент Приложение I

Текст, предложен от Комисията

1. Когато на главния екран се изобразяват **тарифи** и/или когато подреждането на възможностите за полет става според **тарифите**, последните се показват с включени всички приложими **и неизбежни** данъци, такси и допълнителни плащания, платими на **доставчика на транспортни услуги**.

2. При организирането и подбора на транспортните услуги между определени двойки градове, които да бъдат включени в главен екран, не се упражнява никаква дискриминация въз основа на летищата или железопътните гари, които обслужват един и същи град.

3. Полетите, различни от редовните въздушни линии, трябва да бъдат ясно обозначени. Потребителят има право, при поискване, главният екран да бъде ограничен и да включва само редовни или нередовни линии.

4. Полетите със спирания по маршрута трябва да бъдат ясно обозначени.

5. Когато полетите се извършват от въздушен превозвач, който не е въздушният превозвач, идентифициран чрез кода на превозвача, действителният оператор на полета трябва да бъде ясно обозначен. Това изискване се прилага

Изменение

1. Когато на главния екран се изобразяват **цени** и/или когато подреждането на възможностите за полет става според **цените**, последните се показват с включени всички **тарифи и** приложими данъци, такси, **налози и** допълнителни плащания, платими на **въздушния превозвач или железопътен оператор, които са неизбежни и са предвидими по времето, когато са показани на екрана**.

2. При организирането и подбора на транспортните услуги между определени двойки градове, които да бъдат включени в главен екран, не се упражнява никаква дискриминация въз основа на летищата или железопътните гари, които обслужват един и същи град.

3. Полетите, различни от редовните въздушни линии, трябва да бъдат ясно обозначени. Потребителят има право, при поискване, главният екран да бъде ограничен и да включва само редовни или нередовни линии.

4. Полетите със спирания по маршрута трябва да бъдат ясно обозначени.

5. Когато полетите се извършват от въздушен превозвач, който не е въздушният превозвач, идентифициран чрез кода на превозвача, действителният оператор на полета трябва да бъде ясно обозначен. Това изискване се прилага

във всички случаи с изключение на краткосрочните ad hoc договорености.

б. Информацията за пакетните продукти, т.е. предварително установена комбинация от транспортен продукт и други услуги, които не са спомагателни за транспорта, предложени на обща цена, не се показва на главния екран.

във всички случаи с изключение на краткосрочните ad hoc договорености.

б. Информацията за пакетните продукти, т.е. предварително установена комбинация от транспортен продукт и други услуги, които не са спомагателни за транспорта, предложени на обща цена, не се показва на главния екран.

ба. По избор на абоната, възможностите за пътуване се подреждат на главния екран или съобразно тарифите, или в следния ред:

(i) възможности за пътуване без спирания, подредени по време на заминаване;

(ii) всички други възможности за пътуване, подредени по общо времетраене на пътуването.

бб. Освен в случаите по параграф бд, никоя възможност за пътуване не може да бъде показана повече от един път на главен екран.

бв. Когато възможностите за пътуване са подредени съгласно параграф ба, точки (i) и (ii), за всички полети с общо времетраене на пътуването до 90 минути на първия прозорец на главния екран трябва да бъде изписана алтернативната железопътна услуга, класирана като най-добра, включително връзките за прекачване.

бг. Когато възможности за пътуване, обслужващи една и съща двойка градове, се предлагат със свързващи полети или като комбинация от редовна въздушна и железопътна услуга в КСР, на първия прозорец на главния екран се изписва най-малко тази възможност, включваща въздушна и железопътна услуга, която е класирана като най-добра.

бд. Когато въздушните превозвачи оперират в условията на договореност за споделяне на кодовете, информацията, указваща различните индивидуални кодове за определяне на превозвача, е включена ясно, без дублиране, и е посочен превозвачът, който действително изпълнява полета.

Обосновка

Paragraph 2 of Annex 1 refers to fares. This may be confusing as the definition of "fare" does not necessarily include all the elements of the price. To ensure maximum price transparency, the impact of the measure would be higher if we directly referred to the price instead of the fare.

For shorter distances, viable alternative train services should also feature on the first screen, to promote a more environmentally-friendly mode of transport.

Where travel options serving a destination are offered with connecting flights, the principal display should permit to rank the best option, where available, by scheduled air and rail service.

The proposal allows for an exception with regard to code-share arrangements in order not to discourage this type of arrangements that allows especially smaller air carriers to offer a larger network to their passengers. However it is important to prevent 'screen padding' where code-share flights are displayed and the CRS provider should adapt their service with technological innovation so that this is prevented. Consumers should benefit from being better informed.

EXPLANATORY STATEMENT

The Code of Conduct of Computer Reservation Systems (hereafter CRS) regulates how travel bookings are managed by air carriers and rail transport operators, CRS, and travel agents. The proposal contained in the Commission's Communication aims to reform the Code, established in 1989 by Regulation 2299/89 and modified by the Regulations 3089/93 and 323/99, by reinforcing the competition between CRS. The Code applies mainly to airline bookings, but also applies to rail services that are integrated into an air transport CRS.

This Code of Conduct was created in very different market conditions than the current ones. The majority of airline bookings were made by CRS, which were mostly owned or controlled by airline companies. The Code of Conduct was established to promote transparency and to prevent any market abuses or distortions of competition through a set of *ad hoc* rules. However, the Code is increasingly ill-adapted to new market conditions, the deregulation of other CRS markets around the world, the development of alternative distribution channels, and the decrease of airline ownership in CRS.

Today the annual market turnover volume generated by the companies providing CRS services is estimated to have a value of nearly 8 billion Euro (DG TREN, 2006) while the European corporate travel market was estimated at 88.2 billion \$ in 2005 (PhoCusWright Corporate Travel Distribution Report August 2006) and is expected to grow at a rate of 11% over the next three years.

Commission Proposal

The main aim of the Commission proposal is that airlines and CRS should be able to freely negotiate the conditions of the distribution of air services. Systems should compete on price and on service quality. Yet it recognises that there should be a balance between the need to allow greater competition and the need for basic safeguards. When consulted interested parties explained that some safeguard rules were still needed: mainly to ensure fair competition in the presence of "parent carriers", to ensure the provision of neutral CRS displays and to guarantee the protection of personal data.

The Commission proposal does not change for the definition of a parent carrier, keeping the dual test of ownership and effective control. The Commission proposal simplifies rules concerning the CRS, especially in respect of their contractual relationship with air carriers, allowing greater freedom to negotiate content and fares. However, with regard to Marketing Information Data (MIDT), the Commission proposes a change to the current Code. By removing the possibility of travel agent identification within this information, the Commission are aiming to prevent possible influence from air carriers on travel agents and their distribution methods.

Key areas of the proposal

Parent carrier rules

In recent years airlines have divested themselves of CRS ownership. One exception remains:

Amadeus. It is owned by three airlines as minority shareholders, Air France, Iberia and Lufthansa.¹ How much strategic influence this ownership gives them is unclear, but it is clear safeguards are needed against potential abuse. Without these it might be possible for a CRS to favour the parent carrier in terms of content, timeliness etc. As far as it is known, today no CRS are shareholders of airlines.

Marketing Information Data Tapes (MIDT)

MIDT is booking data processed and sold by a CRS to air carriers. MIDT data can add significant value to several airline core operations; specifically, sales and marketing, network planning, pricing and revenue management. This can help airlines to understand market trends and competitor information. Due to alternative booking distribution channels the value of this data has been diminishing, as it is not representative of the whole market. Whilst the majority of CRS providers and airlines would like the identification of travel agents to remain available in the MIDT, the travel agents request that this should be removed from the MIDT because it might give airlines the ability to put pressure on the travel agents to reduce their bookings with rival airlines.

Display

The display is the screen used by the travel agent to order the CRS information. The software is usually provided by the CRS to the travel agent as part of their business contract. It is crucial that the information provided by the CRS to the travel agent is neutral and fair.²

Rapporteur's comments

Your Rapporteur believes that the Commission's aim to allow airlines and CRS to negotiate content and fares is a good one. Currently, lack of competition leads to higher CRS booking fees. Under the revision, CRS would have to compete more aggressively with each other for air carrier participation on the basis of lower booking fees and better service quality.³ Your Rapporteur is keen for this central aim to remain intact.

The Commission proposal also provides for adequate protection of personal data, although the amendments to the Commission text proposed by the Rapporteur enhance the legal certainty.

However, some elements of the Commission proposal are unsatisfactory. The parent carrier definition (Article 2(g)) is misleading. A recent DG COMP investigation concluded that Lufthansa could not be considered a parent carrier of Amadeus.⁴ Air France, Iberia and Lufthansa do not now consider themselves parent carriers. In short, each claim these are

¹ Airline ownership in Amadeus: Air France 23%, Iberia 11%, Lufthansa 11%, BC Partners and Cinven 53%, (EC - DG TREN Impact Assessment, SEC(2007)1496)

² The "principal" display is the initial screen seen by the travel agent, yet its importance should not be overstated, as in most cases the travel agent performs a more refined search using secondary screens.

³ Negotiation freedom typically leads to the air carriers subscribing to so-called full-content programmes by which they provide all their fares to the CRS, in exchange for lower booking fees - Commission briefing March 08.

⁴ In the merger control case M. 3717 of March 16, 2005, DG COMP found Amadeus is jointly controlled by BC Partners and Cinven Ltd. only.

simply financial investments.

To answer to the thorny question of why airlines should prefer to be parent carriers despite the burdens imposed by the Code of Conduct, one should note that if the participation of airlines in CRSs' equity in the past could have been justified by their interest to promote the start up of an efficient channel of communication of data to the market, this cannot be justified today. This situation has changed over time as CRSs increasingly became autonomous entities following the divestment of ownership.

It's therefore legitimate to conclude that the benefits airlines expect from owning CRSs have more to do with "competition" gains (i.e. with preferential conditions – or with the risk to be discriminated) and strategic reasons rather than exclusively with costs. The risk of abuse is particularly high when a dominant airline participates in a dominant CRS (e.g. which is the case in the French, German and Spanish markets).¹

Your Rapporteur believes that this should be clarified, and the definition tightened. Although generally the greater the participation in ownership, the easier the possibility to obtain preferential conditions, it would be hard to indicate a threshold over which the risk of discrimination may be presumed.²

In light of this, your Rapporteur advises the Committee not to impose a prohibition or a threshold to the participation of the airliners in the CRS capital, but rather to impose an unequivocal condition: any capital investment in a CRS by an airline should lead to compliance with Article 10. This means that parent carriers of a CRS shall have to provide to the other CRSs the same fare information as to their own CRS. This provides safeguards against discriminations and abuses of dominant position by parent carriers to air carriers or rail operators without ownership stake in CRS.

With regard to MIDT (Article 7), the Rapporteur suggests a compromise allowing travel agent identification in MIDT if there is agreement between travel agents and CRS. The Rapporteur suggests a compensation scheme whereby remuneration for the travel agent is exchanged for such identification.

The above proposals should be considered under the fact that we are in a sector with several actors involved, mainly air carriers or rail-transport operators, CRSs, travel agencies and consumers. Since the Commission has not presented any appraisal on its impact assessment on the MIDT, the review should include all elements of travel distribution. Any decision to legislate on one element of distribution must take into account the relevance and

¹ . See Elaborated Briefing Note on ' The Revision of the code of conduct for computerised reservation systems (CRS)', European Parliament, 2008, IP/B/TRAN/IC/200X_XX, p. 15.

² In an early case (BAT/Reynolds v. Commission – Judgment 17.11.1987, Case 142 and 156/1984) the Court of Justice held that *“although the acquisition by one company of an equity interest in a competitor doesn't in itself constitute conduct restricting competition, such an acquisition may nevertheless serve as an instrument for influencing the commercial conduct of the company in question so as to restrict or distort competition on the market (...). That will be true in particular where, by the acquisition of a shareholding or through subsidiary clauses in the agreement, the investing company obtains legal or the facto control of the commercial conduct of the other company or where the agreement provides for commercial cooperation between the companies or creates a structure likely to be used for such a cooperation”* (par. 37 - emphasis added). see page 14 , op cit.,

consequences in other areas. For example, if the identification of the travel agencies in the MIDT is restricted as proposed by the Commission, then it may result in a monopoly situation from the existence of a similar system of data marketing from airlines, i.e. the IATA PaxIs.

Provisions regarding the Display have been inserted in order, first and foremost, to benefit the needs of the consumer. Ranking criteria must be fair and must aim to help the travel agent give the consumer the clearest choice of travel options. These can be considered as additional safeguards against abuse. Your Rapporteur sees this as an opportunity for the CRS to develop more user-friendly and detailed search options. Finally, provisions on the audit of parent carriers have been inserted to increase the transparency of the sector.

ANNEX

LIST OF STAKEHOLDERS REPRESENTATIVES AND LOBBYISTS

on Code of Conduct Review of Computerised Reservation Systems

The rapporteur would like to make it known that he was contacted during the preparation of his report by the following stakeholder representatives and lobbyists*:

Held meetings with:

Air France

British Airways

Lufthansa

SAS

IATA

Cabinet DN, on behalf Amadeus

APCO, on behalf Sabre Holdings

Travelport

Business Travel Coalition

ECTAA

ITM

Informally involved/written correspondence:

Freshfields

ABTA

BEUC

* Non exhaustive list

27.5.2008

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР И ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (COM(2007)0709 – C6-0418/2007 – 2007/0243(COD))

Докладчик по становище: Wolfgang Bulfon

КРАТКА ОБОСНОВКА

The Code of Conduct for Computerised Reservation Systems (CRS) relates to the reservation by travel agents via CRS of airline and rail tickets. Since the Regulation entered into force in 1989, it has been revised twice (1993 and 1999). This forthcoming third revision seeks to reinforce competition between CRSs by means of a partial liberalisation of the Code of Conduct.

Your draftsman acknowledges that a revision of the current CRS Code of Conduct could lead to greater flexibility and better service. However, there are also concerns that, owing to the present structure of the European airline market, in which national carriers enjoy a privileged position thanks to their dominance of their domestic markets, there could be a further expansion of dominant market positions.

The interconnection of airlines, CRSs and travel agencies where there are dominant market participants means that independent travel agencies will in future be forced to participate in a particular CRS to obtain information about the whole range of fares and availability on particular airlines.

The liberalisation of the Code of Conduct not only means heightened competition but also an increase in the trend towards fragmentation of the information on fares and availability which is already developing as a result of airlines' alternative distributions channels.

Your draftsman is mostly afraid that the competitive situation for small and medium-sized travel agents will deteriorate, since they do not have sufficient resources to enter into contracts with several CRSs, and would otherwise have to use the airlines' direct distribution channels in order to have access to all services. This could gradually lead to rising prices for end users.

Your draftsman supports the provisions of Article 10 seeking to ensure that parent carriers supply all CRS providers with the same information on fares and availability ('full content'), including those with which they do not have a contract.

The Commission's proposal to prevent the identification of travel agents in the Marketing Information Data Tapes (MIDTs) by deleting their IATA agency number meets with your draftsman's full approval.

He also calls for the pricing structure of each flight segment offered by a CRS to be made as transparent as possible, showing all taxes, costs and fees payable to the transport service provider. Supplements for a CRS booking, imposed after the event, are unacceptable.

On the definition of 'parent carriers', your draftsman urges that any direct or indirect participation of an airline or railway company in a CRS should lead to its classification as a 'parent carrier'. He considers that any type of ownership in a CRS involves a degree of influence. To create fair conditions for competition, all airlines should withdraw from their participation in CRSs.

Any airlines or railway companies which prefer to retain their participation in a CRS should be bound by the measures provided in Article 3a.

Your draftsman proposes, prompted by Article 17 of the Commission proposal, that a periodic review of the implementation of the regulation should take place three times within five years from its entry into force. This review will in particular focus on the effectiveness of the regulation in ensuring non-discrimination and fair competition on the market in CRS services, and evaluate their effects on the consumer's interests.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Съгласно Регламент (...) относно общите правила за експлоатация на въздушните транспортни услуги в Общността въздушните превозвачи трябва да публикуват своите тарифи, като включват всички приложими данъци, такси, допълнителни плащания и налози,

които няма как да бъдат избегнати и които са предвидими. На екраните на КСР следва да се предоставя информацията относно тарифите, обхващащи същите ценови категории, за да се гарантира, че пътническите агенции могат да предадат тази информация на своите клиенти.

Обосновка

Consumers need to have precise information on fares. Each of the actors (air carriers, CRS operators and travel agents) must therefore be obliged to provide transparent information on the elements making up the fares. This is in line with the recasting of the Regulation on common rules for the operation of air transport services (currently under examination).

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) Комисията следва редовно да следи прилагането на настоящия регламент и по-конкретно ефективността му по отношение на предотвратяването на антиконкурентни и дискриминационни практики на пазара за разпространение на пътнически услуги чрез КСР, особено при наличието на превозвачи, които са тясно свързани със системните оператори.

Обосновка

Without calling into question the results of the impact assessment on parent carriers, the Commission must remain attentive and prevent anti-competitive practices.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Настоящият регламент не накърнява прилагането на членове 81 и 82 от Договора.

Изменение

(12) Настоящият регламент не накърнява прилагането на членове 81 и 82 от Договора. ***Той допълва общите правила за защита на конкуренцията, които остават изцяло приложими по отношение на такива нарушения на правилата на конкуренцията, като нарушаване на антиръстовите разпоредби или злоупотреби с господстващо положение.***

Обосновка

The aim of this code of conduct is to help ensure fair and unbiased conditions for air carriers in computerised reservation systems. However, the text does not stand in isolation but complements the provisions of Articles 81 and 82.

Изменение 4

Предложение за регламент Член 2 - буква ж)

Текст, предложен от Комисията

ж) „превозвач-собственик“ означава въздушен превозвач или железопътен оператор, който пряко или косвено, самостоятелно или съвместно с други лица ***притежава или ефективно контролира*** системен оператор, както и всеки въздушен превозвач или железопътен оператор, на който е собственик или върху който упражнява ефективен контрол;

Изменение

ж) „превозвач-собственик“ означава въздушен превозвач или железопътен оператор, който пряко или косвено, самостоятелно или съвместно с други лица:

- притежава една или повече акции или има законно право да назначава ръководни кадри или членове на съвета на директорите, надзорния

**съвет или друг управляващ орган на системен оператор и,
- е признат от Европейската комисия за упражняващ ефективен контрол върху системен оператор, както и върху всеки въздушен превозвач или железопътен оператор, на който е собственик или върху който упражнява ефективен контрол;
Европейската комисия може да изиска във всеки един момент от въздушния превозвач или железопътния оператор, който притежава една или повече акции на определен системен оператор, да й предостави информация, считана за необходима при определяне на неговия евентуален статут на превозвач-собственик.**

Обосновка

The definition should be clarified and extended to ensure the influence of carriers as a consequence of capital holdings in system vendors is duly taken into account. It is legitimate to conclude that the benefits airlines expect from owning CRSs have more to do with “competition” gains rather than with profits. The risk of abuse is particularly high when a dominant airline participates in a dominant CRS. It would be hard to indicate a threshold over which the risk of discrimination may be presumed. Therefore, the definition should be extended to include airlines that hold any capital in a CRS.

Изменение 5

Предложение за регламент Член 5 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Системният оператор предоставя главен екран или екрани за всяка отделна операция чрез неговата КСР и в тях включва неутрално и изчерпателно, без дискриминация или пристрастие, предоставените от участващите превозвачи данни. Критериите, които следва да се използват за подреждане, не се основават на нито един фактор,

Изменение

1. Системният оператор предоставя главен екран или екрани за всяка отделна операция чрез неговата КСР и в тях включва неутрално, **прозрачно** и изчерпателно, без дискриминация или пристрастие, предоставените от участващите превозвачи данни. Критериите, които следва да се използват за подреждане, не се

който е пряко или косвено свързан със самоличността на превозвача и се прилагат на недискриминационна основа спрямо всички участващи превозвачи. Основният/ите екран/и се подчинява на правилата, определени в приложение I.

основават на нито един фактор, който е пряко или косвено свързан със самоличността на превозвача и се прилагат на недискриминационна основа спрямо всички участващи превозвачи. Основният/ите екран/и се подчинява на правилата, определени в приложение I.

Изменение 6

Предложение за регламент Член 5 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Когато предоставя информация от КСР на потребител, абонатът осведомява потребителя за крайната цена, която трябва да бъде платена за транспортната услуга, включително за всички допълнителни разходи и такси за обслужване, които се начисляват.

Обосновка

The measure enhances price transparency for the consumer. It concerns both on-line and off-line travel agents. It complements the price transparency obligations of the recently adopted regulation on the operation of air transport services (revised 3rd package) which requires the same from the airlines.

Изменение 7

Предложение за регламент Член 7 - буква б)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) в случаите, когато въпросните данни са резултат от използването на дистрибуторски устройства на КСР от абонат, регистриран на територията на ЕС, те не съдържат информация, позволяваща пряко или косвено да се установи самоличността на този абонат;

б) участващите превозвачи не използват въпросните данни с цел оказване на неправомерно влияние върху избора на абонат.

Изменение 8

Предложение за регламент Член 12

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Когато Комисията, действайки по внесена жалба или по собствена инициатива, установи, че е налице нарушение на разпоредбите на настоящия регламент, тя може с решение да задължи съответните предприятия или сдружения на предприятия да преустановят нарушението. ***Разследванията, които се отнасят до възможни нарушения на настоящия регламент, отчитат изцяло резултатите от евентуални разследвания съгласно членове 81 и 82 от Договора за ЕО.***

Обосновка

The CRS code of conduct does not replace but complements existing competition rules, which remain fully applicable.

Изменение 9

Предложение за регламент Член 13

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

За да изпълни задълженията, възложени ѝ с настоящия регламент, Комисията може, чрез обикновено искане или с решение, да изиска от предприятията или от сдруженията на предприятия да предоставят цялата необходима информация, ***включително предоставяне на специфични одити, по-конкретно по въпросите, уредени от членове 4, 7 и 11 от настоящия регламент.***

Обосновка

The Commission needs extended powers to ensure that the code of conduct is properly applied.

Изменение 10

**Предложение за регламент
Член 17 - параграф -1 (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Комисията редовно следи прилагането на настоящия регламент, ако е необходимо с помощта на специфични одити, предвидени в член 13. Тя разглежда по-конкретно ефективността на регламента по отношение на гарантирането на липса на дискриминация и лоялна конкуренция на пазара на КСР услуги.

Изменение 11

**Предложение за регламент
Приложение 1 - параграф -1 (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

-1. По избор на абоната, възможностите за пътуване се подреждат на главния екран според тарифите или съгласно следния ред:

- а) възможностите за директно пътуване, подредени по час на заминаване;*
- б) всички други възможности за пътуване, подредени по общо времетраене на пътуването.*

Обосновка

Subscribers should be given several possible choices.

Изменение 12

Предложение за регламент Приложение I – точка 4

Текст, предложен от Комисията

4. Полетите със спирания по маршрута трябва да бъдат ясно обозначени.

Изменение

4. Полетите със спирания по маршрута трябва да бъдат ясно обозначени **и времетраенето на спиранията трябва да бъде посочено.**

Обосновка

So that the consumer can make the best choice corresponding to his interest.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (КСР)
Позовавания	COM(2007)0709 – C6-0418/2007 – 2007/0243(COD)
Водеща комисия	TRAN
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	IMCO 29.11.2007 г.
Докладчик по становище Дата на назначаване	Wolfgang Bulfon 31.1.2008 г.
Разглеждане в комисия	26.3.2008 г. 6.5.2008 г.
Дата на приемане	27.5.2008 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 36 -: 0 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Creţu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Iliana Malinova Iotova, Pierre Jonckheer, Graf Alexander Lambsdorff, Kurt Lechner, Toine Manders, Nickolay Mladenov, Catherine Neris, Zita Pleštinská, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Marianne Thyssen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Emmanouil Angelakas, Wolfgang Bulfon, Colm Burke, Giovanna Corda, Jan Cremers, Wolf Klinz, Manuel Medina Ortega, Gary Titley
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Elisabeth Morin, Sirpa Pietikäinen, Nicolae Vlad Popa

6.5.2008

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ГРАЖДАНСКИ СВОБОДИ, ПРАВОСЪДИЕ И ВЪТРЕШНИ РАБОТИ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно предложението за регламент на Европейския парламент и Съвета относно
Кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация
(COM(2007)0709 – C6-0418/2007 – 2007/0243(COD))

Докладчик по становище: Philip Bradbourn

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по граждански свободи, правосъдие и вътрешни работи приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент
Съображение 13 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13б) Личните данни следва да се обработват в процеса на работа на КСР изключително за целите на правене на резервации или издаване на билети за транспортни продукти. Компетентните полицейски органи на държавите-членки или на трети държави не следва да имат право на достъп до личните данни от КСР.

Изменение 2

Предложение за регламент Член 7 - буква б)

Текст, предложен от Комисията

б) в случаите, когато въпросните данни са резултат от използването на дистрибуторски устройства на КСР от абонат, регистриран на територията на ЕС, те не съдържат информация, позволяваща пряко или косвено да се установи самоличността на този абонат.

Изменение

б) в случаите, когато въпросните данни са резултат от използването на дистрибуторски устройства на КСР от абонат, регистриран на територията на ЕС, те не съдържат информация, позволяваща пряко или косвено да се установи самоличността на този абонат **в съответствие с нормативните актове за защита на данните на държавите-членки и тези на Европейския съюз.**

Изменение 3

Предложение за регламент Член 11 - параграф 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Изменение 4

Предложение за регламент Член 11 - параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Информацията под контрола на системния оператор относно

Изменение

4. Информацията под контрола на системния оператор относно

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

индивидуални резервации, които могат да бъдат идентифицирани, се архивира извън КСР в срок до седемдесет и два часа от завършване на **пътуването, свързано с** индивидуалната резервация и се унищожава след изтичане на не повече от три години. Достъпът до тези данни се разрешава само при оспорване на сметки.

Изменение 5

Предложение за регламент Член 11 - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

заличава се

Изменение 6

Предложение за регламент Член 11 - параграф 9 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

9а. Прилагат се разпоредбите относно сигурността на обработката на данните на Директива 95/46/ЕО; те могат да бъдат допълвани с конкретни разпоредби за сигурност, определени за обработвани от КСР данни. Съответно се вземат подходящи мерки за сигурност, за да се гарантира, че различните видове данни от КСР се обработват отделно, в зависимост от техните

функции.

Обосновка

Le SIR peut remplir des fonctions d'interface globale pour les compagnies aériennes mais aussi de prestataire de services pour une compagnie aérienne particulière. Il convient par conséquent d'adopter des mesures de sécurité spécifiques afin d'isoler clairement les données selon leurs différentes fonctions.

Изменение 7

Предложение за регламент Член 13

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

За да изпълни задълженията, възложени ѝ с настоящия регламент, Комисията може, чрез обикновено искане или с решение, да изиска от предприятията или от сдруженията на предприятия да предоставят цялата необходима информация, ***по-специално по въпроси, уредени от членове 4,7 и 11, но при спазване на най-строгите изисквания за защита на данните, приложими в съответната (съответните) държава-членка (държави-членки).***

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (КСР)
Позовавания	COM(2007)0709 – C6-0418/2007 – 2007/0243(COD)
Водеща комисия	TRAN
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	LIBE 13.3.2008 г.
Докладчик по становище Дата на назначаване	Philip Bradbourn 27.2.2008
Разглеждане в комисия	27.3.2008 г. 8.4.2008 г. 6.5.2008 г.
Дата на приемане	6.5.2008 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 41 -: 0 0: 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Alexander Alvaro, Philip Bradbourn, Mihael Brejc, Kathalijne Maria Buitenweg, Michael Cashman, Giusto Catania, Jean-Marie Cavada, Elly de Groen-Kouwenhoven, Panayiotis Demetriou, Gérard Deprez, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Armando França, Urszula Gacek, Kinga Gál, Roland Gewalt, Jeanine Hennis-Plasschaert, Lívia Járóka, Ewa Klamt, Magda Kósáné Kovács, Stavros Lambrinidis, Henrik Lax, Viktória Mohácsi, Claude Moraes, Martine Roure, Inger Segelström, Csaba Sógor, Vladimir Urutchev, Ioannis Varvitsiotis, Manfred Weber, Tatjana Ždanoka
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Edit Bauer, Simon Busuttil, Iliana Malinova Iotova, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Marianne Mikko, Bill Newton Dunn, Nicolae Vlad Popa, Rainer Wieland, Stefano Zappalà
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Emine Bozkurt, Jas Gawronski

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Кодекс за поведение при компютъризирани системи за резервация (КСР)		
Позовавания	COM(2007)0709 – C6-0418/2007 – 2007/0243(COD)		
Дата на представяне на ЕП	15.11.2007		
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 29.11.2007		
Подпомагаща(и) комисия(и) Дата на обявяване в заседание	IMCO 29.11.2007	LIBE 13.3.2008	
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Timothy Kirkhope 9.1.2008		
Разглеждане в комисия	27.2.2008	8.4.2008	28.5.2008
Дата на приемане	29.5.2008		
Резултат от окончателното гласуване	+: -: 0:	34 1 2	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson		
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Jeanine Hennis-Plasschaert, Aldis Kuškus, Leopold Józef Rutowicz		
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Philip Bushill-Matthews, Giles Chichester, Richard Corbett, Catherine Guy-Quint, Astrid Lulling, Rovana Plumb, Elisabeth Schroedter, Czesław Adam Siekierski, Bart Staes, Glenis Willmott		