

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/3703 Nr. 2.26 —

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über einen Verhaltenskodex
im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen
— KOM (88) 447 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 9115/88«

A. Problem

Durch moderne computergesteuerte Buchungssysteme können sich große Luftfahrtunternehmen einseitig Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen kleineren Unternehmen verschaffen. Die EG-Kommission schlägt daher einen Verhaltenskodex vor, um derartige Mißbräuche zu verhindern.

B. Lösung

Zustimmung unter Vorbehalten

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel folgende Änderungen des anliegenden Verordnungsvorschlages anzustreben:

1. Für Charter- und Frachtdienste sollte ein Übergangszeitraum bis 1. Januar 1991 vorgesehen werden.
2. Die Verordnung sollte nicht auf Luftverkehrsleistungen beschränkt, sondern auf alle anderen Leistungen ausgedehnt werden, die über computergesteuerte Buchungssysteme vertrieben werden.
3. Es muß sichergestellt werden, daß der Artikel 4 Abs. 4 des Verordnungsentwurfes für Luftfahrtunternehmen nicht als Anschlußzwang für ein bestimmtes Vertriebssystem interpretiert wird.

Bonn, den 10. Mai 1989

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst

Kohn

Vorsitzender

Berichterstatter

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen
(von der Kommission vorgelegt)

Begründung

Einleitung

1. Erhebungen zufolge werden rund 80 % ¹⁾ aller Buchungen für Flüge europäischer Luftfahrtunternehmen durch Reisevermittler und wiederum rund 80 % ²⁾ dieser Buchungen mit Hilfe computergesteuerter Buchungssysteme vorgenommen, die Luftfahrtunternehmen gehören. In den USA gesammelte Erfahrungen belegen, daß 70 % bis 90 % der mit Hilfe von computergesteuerten Buchungssystemen vorgenommenen Buchungen aufgrund der Erstanzeige auf dem Bildschirm erfolgen.

2. Diese Zahlen dürften ausreichen, um zu verdeutlichen, weshalb Luftfahrtunternehmen so großen Wert darauf legen, an computergesteuerten Buchungssystemen teilzunehmen und diese, wenn möglich, zu kontrollieren. Außerdem wird verständlich, daß Luftfahrtunternehmen versucht sind, sich in den Systemen, durch die Art, wie die Informationen auf dem Bildschirm dargestellt werden, oder durch die Anzeige unvollständiger oder unzutreffender Informationen, einseitig Vorteile zu verschaffen, anderen Luftfahrtunternehmen den Zugang zum System zu verwehren oder unerschwingliche bzw. unangemessene Gebühren für die Teilnahme am System zu erheben. Es ist offenkundig, daß der Endanwender eines computergesteuerten Buchungssystems — der Verbraucher — durch ein einseitig ausgerichtetes System ernsthaft benachteiligt und ein Reisevermittler zum freiwilligen oder unfreiwilligen Werkzeug beim Vertrieb von Produkten solcher Buchungssysteme werden kann.

Die Problematik

3. Beim Betrieb von computergesteuerten Buchungssystemen hat es Mißbräuche gegeben. Auf sie ist man zuerst in den USA aufmerksam geworden, da diese Systeme dort früher entwickelt wurden. Beschwerden wegen einseitiger Darstellung auf dem Bildschirm und Marktbeherrschung führten schließlich

¹⁾ Angaben der AEA

²⁾ Erhebung, die die Kommission mit Hilfe der ECTAA durchgeführt hat

lich dazu, daß die amerikanischen Behörden 1984 Vorschriften über den Einsatz von computergesteuerten Buchungssystemen erließen.

4. Obwohl diese Vorschriften im großen und ganzen als ausreichend und wirksam galten, ist es den Systemverkäufern dank ihres Einfallsreichtums doch gelungen, sie zu umgehen, so daß erneut Beschwerden, unter anderem von europäischen Luftfahrtunternehmen, laut geworden sind.

5. In Europa gehören computergesteuerte Buchungssysteme im allgemeinen den großen nationalen Luftfahrtunternehmen. Diese haben die allzu starke Einseitigkeit in diesen Systemen durch auf Gegenseitigkeit beruhende Vereinbarungen reduziert. Einige Luftfahrtunternehmen haben jedoch an diesen Vereinbarungen nicht teil und sind deshalb benachteiligt.

So beklagen sich kleine Luftfahrtunternehmen, daß ihnen der Zugang zu Systemen verwehrt, und Luftfahrtunternehmen aus den USA, daß ihnen das Recht verweigert worden sei, Flugscheine für von bestimmten europäischen Luftfahrtunternehmen beflogene Strecken auszustellen.

6. Im Jahre 1986 prüfte die Vereinigung europäischer Fluggesellschaften (AEA), ob ein europäisches den AEA-Unternehmen gehörendes computergesteuertes Buchungssystem eingerichtet werden und im Wettbewerb mit den amerikanischen Systemen bestehen könnte. Das Ergebnis der Studie war zwar verschiedenen Unternehmen — Amadeus und Galileo — mit dem Ziel zusammenschlossen, zwei große europäische computergesteuerte Buchungssysteme zu entwickeln und zu betreiben.

Kontrollen in Europa

7. Im Rahmen des Luftverkehrspakets vom Dezember 1987 ermächtigte der Ministerrat die Kommission, unter bestimmten Bedingungen Verordnungen zu erlassen, die Gruppenfreistellungen von den Wettbewerbsvorschriften gewähren, wenn beispielsweise Luftfahrtunternehmen gemeinsam ein computergesteuertes Buchungssystem entwickeln, erwerben oder

betreiben. Diese Maßnahme war speziell auf Amadeus und Galileo zugeschnitten, die vom Rat als geeignet erachtet wurden, der amerikanischen Herausforderung, nämlich den beiden damals wie heute in Europa an Boden gewinnenden Systemverkäufern Apollo und Sabre, zu begegnen. Entsprechende Verordnungen wurden im Juli 1988 von der Kommission erlassen.

8. Die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) hat Grundsätze für einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen aufgestellt und diese auf ihrer alle drei Jahre stattfindenden Versammlung im Juni 1988 angenommen. Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und die Kommission hatten sich an der Ausarbeitung dieser Grundsätze beteiligt und unterstützten ihre Annahme. Auf der ECAC-Versammlung wurde außerdem gesagt, daß die EG diese Grundsätze binnen weniger Monate übernehmen würde.

9. Geltungsbereich und Anwendungsmöglichkeiten der Kommissionsverordnung über Gruppenfreistellungen für computergesteuerte Buchungssysteme sind per definitionem begrenzt (siehe Ziffer 7). Anwendbar ist sie nur auf Systeme, die mehreren Unternehmen gleichzeitig gehören, d. h. zur Zeit lediglich auf Amadeus und Galileo; außerdem gilt Artikel 86 nur für beherrschende Marktstellungen. Doch gibt es daneben noch andere Systeme in der Gemeinschaft, z. B. solche, die einem einzigen Unternehmen gehören, das seinen Sitz oft außerhalb der Gemeinschaft hat. Aus verkehrspolitischer Sicht ist dies ein unbefriedigender Zustand. Luftfahrtunternehmen, Reisevermittler, Spediteure und Anwender müssen unter anderem die Gewißheit haben, daß der Zugang zum System gleichberechtigt und die Darstellung der Informationen neutral ist. Damit sich insbesondere die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft unter lauten und gleichen Bedingungen am Wettbewerb beteiligen können, ist es wichtig, einen Verhaltenskodex aufzustellen, der auch für die letztgenannten Systeme gilt. Die Kommission hat daher Vorschläge für einen umfassenden und detaillierten verbindlichen Verhaltenskodex vorgelegt, der ungeachtet des Status oder der Staatsangehörigkeit des Systemverkäufers, der benutzten Informationsquelle oder des Standortes der zentralen Datenverarbeitungsanlage für alle in der Gemeinschaft angebotenen und/oder für den Vertrieb und Verkauf von Luftverkehrsprodukten eingesetzten computergesteuerten Buchungssysteme gelten soll. Dabei hat die Kommission die besonderen Erfordernisse der Gemeinschaft sowie Wünsche und Vorstellungen der betroffenen Parteien berücksichtigt. Auch der von Mitgliedstaaten, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß sowie Amadeus und Galileo geäußerten Besorgnis, die beiden Verordnungspakete könnten im Widerspruch zueinander stehen, wurde bei der Abfassung der Verordnungen sorgfältig Rechnung getragen.

Es gibt einen Kernbereich, in dem sich die beiden Verordnungspakete überschneiden; hier wurde jegliche Anstrengung unternommen, um die gleichen Verpflichtungen vorzuschreiben und die gleiche Sprache zu verwenden. Wo jedoch Ziel und Geltungsbereich

der Verordnungen unterschiedlich sind, weichen auch die Fassungen voneinander ab.

Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Artikel 1

Dieser Artikel bestimmt den Geltungsbereich der Verordnung. Die Verordnung regelt, unter welchen Bedingungen oder auf welche Art und Weise computergesteuerte Buchungssysteme in der Gemeinschaft angeboten und/oder eingesetzt werden. Der Umstand, daß der Systemverkäufer vielleicht kein Bürger der Gemeinschaft ist, die Informationen vielleicht nicht aus der Gemeinschaft stammen oder der betreffende Luftverkehrsdienst vielleicht außerhalb der Gemeinschaft erbracht wird, ist dabei belanglos.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen.

- a) Der Begriff „Luftverkehrsprodukt“ umfaßt planmäßige und nichtplanmäßige Flugdienste zur Beförderung von Fluggästen oder Fracht oder eine Kombination von Fluggast- und Frachtdiensten.
- b) Bei der Definition eines computergesteuerten Buchungssystems ist der Zusatz wichtig: „und das abonnierten Benutzern einige oder alle dieser Leistungen verfügbar macht“. Wenn beispielsweise ein Luftfahrtunternehmen nicht einige oder alle Leistungen seines computergesteuerten Buchungssystems abonnierten Benutzern (im allgemeinen Reisevermittlern) zur Verfügung stellt, ist es durch diese Verordnung auch nicht gebunden.
- c) Bedarf keiner Erklärung.
- d) Die Begriffsbestimmung von „Vertriebsmöglichkeiten“ ist insoweit wichtig, als sie die Pflichten des Systemverkäufers (siehe hierzu auch Artikel 3 und 9) weiter einengt.

Demnach muß ein Systemverkäufer lediglich die Teilnahme von Luftfahrtunternehmen an seinen Vertriebsmöglichkeiten zulassen und diese Abonnenten verfügbar machen, nicht aber Zugang zu seinen internen Möglichkeiten gewähren oder diese verfügbar machen.

- e) Bedarf keiner Erklärung.
- f) Bedarf keiner Erklärung.
- g) Bedarf keiner Erklärung.
- h) Der hier verwendete Begriff „Städtepaar“ deckt auch die Fälle ab, in denen mehrere Flughäfen eine Stadt bedienen.
- i) Hinter dieser Definition steckt die Absicht, zum einen alle Fluggastdienste, ob Linienflugdienste oder (wo diese zulässig sind) Charterflugdienste, die nur den Flug umfassen, gleichzubehandeln, und zum anderen Gruppenbuchungen für Linien-

flüge, die als Teil einer Pauschalreise verkauft werden, wie Charterflüge zu behandeln.

- j) Hierunter fallen alle Verbesserungen, zum Beispiel der Buchhaltungseinrichtungen, der Leistungen — außer Vertriebsmöglichkeiten, d. h. der Anzeige von Angaben über Flugpläne, Flugpreise usw. — oder der Geräte, die abonnierten Benutzern von einem Systemverkäufer angeboten werden.
- k) Unter diese Definition fallen Reisevermittler, Spediteure, Unternehmen oder Einzelpersonen, die mit einem Systemverkäufer eine schriftliche oder sonstige Vereinbarung treffen, um dessen computergesteuertes Buchungssystem zu benutzen.
- l) Bedarf keiner Erklärung.

Artikel 3

Hiernach muß ein Systemverkäufer, der in einem bestimmten Bereich, z. B. im Linienpassagierverkehr, Vertriebsmöglichkeiten anbietet, allen Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit geben, an dem entsprechenden Teil seiner Vertriebsmöglichkeiten teilzunehmen. Vom Systemverkäufer wird nicht verlangt, daß er alle diese Vertriebsmöglichkeiten anbietet, sondern daß er, wenn er einige oder alle Möglichkeiten anbietet, den Zugang dazu unter bestimmten nachstehend genannten Bedingungen hinsichtlich der Höhe der Gebühren und der Nichtdiskriminierung ermöglicht. Ein Systemverkäufer darf den Zugang verweigern, wenn die Kapazität des Systems erschöpft oder technische Umstände gegeben sind, auf die er keinen Einfluß hat.

Nach Absatz 3 Buchstabe b sind Exklusivverträge verboten, so daß Luftfahrtunternehmen auf Wunsch an mehreren computergesteuerten Buchungssystemen teilnehmen könnten.

In Absatz 3 Buchstabe c wird einem teilnehmenden Luftfahrtunternehmen das Recht gewährt, seinen Vertrag mit einem Systemverkäufer ohne Vertragsstrafe zu kündigen, sofern das Vertragsverhältnis mindestens ein Jahr bestanden hat und das Luftfahrtunternehmen eine Kündigungsfrist von nicht mehr als sechs Monaten einhält. Die Auflage, wonach ein teilnehmendes Luftfahrtunternehmen mindestens ein Jahr im System bleiben muß, soll den Systemverkäufer für Umstellungs- bzw. Anlaufkosten entschädigen, die bei der Aufnahme eines neuen Luftfahrtunternehmens in das System entstehen können.

Mit Absatz 4 soll vermieden werden, daß ein Systemverkäufer einigen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen zum Nachteil von anderen eine Vorzugsstellung einräumt. Alle sollen gleichermaßen die Möglichkeit erhalten, angebotene Verbesserungen zu erwerben. Jedoch muß der Systemverkäufer keine weiteren Verbesserungen anbieten, wenn technische Grenzen erreicht sind, ganz gleich, ob er auf diese Einfluß hat oder nicht.

Absatz 5 zielt auf Transparenz.

Absatz 6 zielt ebenfalls auf Transparenz und auf Nichtdiskriminierung.

Artikel 4

Absatz 1 überträgt den teilnehmenden Luftfahrtunternehmen die Verantwortung dafür, genaue, umfassende (usw.) Daten zur Eingabe in ein computergesteuertes Buchungssystem bereitzustellen. In Absatz 2 ist festgelegt, wie die Systemverkäufer mit diesen Daten umzugehen haben.

Gemäß Absatz 3 müssen Systemverkäufer alle Daten gleichermaßen sorgfältig und schnell eingeben und verarbeiten. Sie dürfen jedoch vorschreiben, wie die Daten bereitzustellen sind. Anerkannt wird außerdem, daß teilnehmende Luftfahrtunternehmen andere Eingabeverfahren wählen können, die auch eine andere Verarbeitung bedingen.

Mit Absatz 4 soll gewährleistet werden, daß kein Luftfahrtunternehmen, ob Mutterunternehmen oder lediglich an einem System teilnehmendes Unternehmen, seinen Wettbewerber in eine benachteiligte Marktposition bringen kann, indem es Informationen von einem konkurrierenden computergesteuerten Buchungssystem zurückhält oder nicht zuläßt, daß seine Flüge über ein konkurrierendes computergesteuertes Buchungssystem gebucht werden. Diese Bestimmung ist in Verbindung mit Artikel 8 Absatz 3 zu lesen, wo es um das Ausstellen von Flugscheinen geht.

Artikel 5

In den Absätzen 1 und 2 ist festgelegt, daß ein Systemverkäufer eine Hauptanzeige anbieten und was diese enthalten muß. Angaben zu Charter- und Frachtflugdiensten können gegebenenfalls in gesonderten Hauptanzeigen erscheinen.

Absatz 3 verlangt, daß die Reihenfolge der in der Hauptanzeige angebotenen Flugmöglichkeiten den im Anhang aufgestellten Kriterien entspricht. Ein Verbraucher kann jedoch auch eine andere Anzeige wünschen (siehe aber Artikel 9 Absatz 5, wonach der Systemverkäufer mit Hilfe der technischen Vorkehrungen sicherstellen oder dem abonnierten Benutzer vertraglich garantieren muß, daß die Hauptanzeige für jeden Einzelvorgang angeboten wird).

Im übrigen können die Kriterien durch einen in Absatz 4 vorgesehenen Verwaltungsausschuß geändert werden. Das Verfahren ist so gestaltet, daß die Kriterien für die Reihenfolge aufgrund von Erfahrungen auf dem Markt oder technischen Entwicklungen rasch geändert werden können.

Artikel 6

Dieser Artikel betrifft die Vertraulichkeit der Daten und regelt, wie die von einem computergesteuerten Buchungssystem erstellten Daten weitergegeben werden dürfen. Diese Vorschriften werden gegebenenfalls durch bestehende Datenschutzvorschriften ergänzt.

Artikel 7

In diesem Artikel ist das Prinzip der Gegenseitigkeit verankert, wonach ein Systemverkäufer von den sich aus der Verordnung ergebenden Pflichten gegenüber einem aus einem Drittland stammenden Mutterluftfahrtunternehmen eines anderen computergesteuerten Buchungssystems entbunden ist, wenn dieses computergesteuerte Buchungssystem nicht der Verordnung entspricht oder keine gleichwertige Behandlung gewährleistet. Allerdings müssen Systemverkäufer, die sich auf diese Vorschrift berufen wollen, dies der Kommission zwei Wochen im voraus mitteilen. Gemäß Artikel 11 kann die Kommission dann entscheiden, ob sie die Befreiung genehmigt oder nicht. Diese Vorschrift betrifft die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht, da diese den Bestimmungen dieser Verordnung in jedem Fall nachkommen müssen und dazu gegebenenfalls mit Hilfe der Artikel 10 bis 20 dieser Verordnung veranlaßt werden könnten.

Gemäß Absatz 1 darf ein Mutterunternehmen oder teilnehmendes Luftfahrtunternehmen die Zahlung einer Provision usw. an einen abonnierten Benutzer nicht an die Bedingung knüpfen, daß dieser abonnierte Benutzer ein bestimmtes System benutzt.

Absatz 2 enthält ein Verbot, wonach kein Mutterunternehmen oder teilnehmendes Luftfahrtunternehmen darauf bestehen darf, daß seine Produkte bzw. die Flugscheine dafür über ein bestimmtes computergesteuertes Buchungssystem verkauft bzw. ausgestellt werden.

In Absatz 3 wird Luftfahrtunternehmen das Recht eingeräumt zu entscheiden, unter welchen Bedingungen sie einem Reisevermittler oder Spediteur den Verkauf oder das Ausstellen von Flugscheinen oder Luftfrachtbriefen für ihre Produkte gestatten.

Artikel 9

Dieser Artikel regelt das Verhältnis zwischen einem Systemverkäufer und einem abonnierten Benutzer. Hier sind zu einem großen Teil die bereits in Artikel 3 enthaltenen Grundsätze wiedergegeben. Ein abonnierter Benutzer darf seinen Vertrag mit einem Systemverkäufer ohne Vertragsstrafe kündigen, sofern das Vertragsverhältnis ein Jahr bestanden und er es unter Einhaltung einer Frist von nicht mehr als drei Monaten gekündigt hat. Dies ist nach Informationen der Kommission auch die Mindestlaufzeit solcher Verträge.

Gemäß Absatz 5 darf ein abonnierter Benutzer Daten neu ordnen oder andere Anzeigen verwenden, um besonderen Verbraucherwünschen entgegenzukommen. Doch muß ein Systemverkäufer für jeden Vorgang grundsätzlich die Hauptanzeige verfügbar machen, so daß ein abonnierter Benutzer erst einen besonderen Befehl eingeben muß, damit für einen bestimmten Vorgang nicht die Hauptanzeige, sondern eine andere Anzeige erscheint.

Artikel 10 bis 20

Hier wird die Kommission ermächtigt, Beschwerden wegen Nichteinhaltung der Verordnung nachzugehen; außerdem werden ein Beschwerdeverfahren und eine Bußgeldregelung für Verstöße festgelegt.

Ferner wird die Kommission ermächtigt, Ausnahmen gemäß Artikel 7 (Gegenseitigkeitsbestimmungen) zu gewähren. Dies steht in Einklang mit dem vom Rat in der EWG-Verordnung Nr. 11 aus dem Jahre 1960 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen genehmigten Verfahren.

Artikel 21

Gemäß diesem Artikel gilt die Verordnung in allen Mitgliedstaaten ab 1. Januar 1989 für erstmals nach diesem Zeitpunkt angebotene und/oder eingesetzte Systeme; für bestehende Systeme ist eine längere Übergangszeit (bis 1. April 1989) vorgesehen.

Anhang – Kriterien für die Reihenfolge

Hier wird eine Reihe allgemeiner Kriterien für alle Hauptanzeigen in allen Bereichen aufgestellt: planmäßige und nichtplanmäßige Flugdienste. Genauere Kriterien werden für Linienflugdienste aufgestellt. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß Ziffer 2 nicht vorschreibt, daß bei Flügen mit Codesharing das Erreichen eines Anschlußfluges gewährleistet sein muß; ausgesagt wird lediglich, daß solche Flüge ohne Anschlußgarantie beim Festlegen der Reihenfolge wie Anschlußflüge unbenommen, spezifische Kriterien zur Festlegung der Reihenfolge für Dienste als planmäßige Fluggastdienste aufzustellen.

Vorschlag für eine Verordnung des Rates über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Großteil der Buchungen im Luftverkehr erfolgt über computergesteuerte Buchungssysteme.

Solche Systeme können Luftfahrtunternehmen, Reisevermittlern und Flugreisenden bei korrekter Anwendung nützliche und wichtige Dienste leisten. Sie erlauben einen mühelosen Zugriff zu aktuellen und präzisen Informationen über das Flugplan-, Tarif- und Sitzplatzangebot, und außerdem können über sie Buchungen vorgenommen sowie in einigen Fällen auch Flugscheine und Bordkarten ausgestellt werden.

Mißbräuche, die darin bestehen, daß der Zugang zu den Systemen verweigert wird, Daten in diskriminierender Weise bereitgestellt, eingegeben oder angezeigt werden oder teilnehmenden Luftfahrtunternehmen oder abonnierten Benutzern unangemessene Bedingungen auferlegt werden, können zu erheblichen Benachteiligungen von Luftfahrtunternehmen, Reisevermittlern und letzten Endes Verbrauchern führen.

Diese Verordnung steht der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages nicht entgegen.

Gemäß Verordnung (EWG) Nr. 2672/88 der Kommission⁴⁾ sind Vereinbarungen über den gemeinsamen Erwerb, die gemeinsame Entwicklung und den gemeinsamen Betrieb computergesteuerter Buchungssysteme von Artikel 85 Absatz 1 ausgenommen.

Ein verbindlicher, für alle in der Gemeinschaft zur Nutzung angebotenen und/oder genutzten computergesteuerten Buchungssysteme und/oder Vertriebsmöglichkeiten geltender Verhaltenskodex könnte gewährleisten, daß computergesteuerte Buchungssysteme in einer nichtdiskriminierenden und transparenten Art und Weise eingesetzt werden und so mittels bestimmter Vorkehrungen ihren Mißbrauch verhindern. Dies würde gleichzeitig der Förderung eines unverzerrten Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen und zwischen computergesteuerten Bu-

chungssystemen und folglich auch den Interessen der Verbraucher dienen.

Einem Verkäufer eines computergesteuerten Buchungssystems sollten keine Verpflichtungen gegenüber einem Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat auferlegt werden, das allein oder gemeinschaftlich Eigentümer eines anderen computergesteuerten Buchungssystems ist oder ein anderes computergesteuertes Buchungssystem kontrolliert, das mit diesem Verhaltenskodex nicht in Einklang steht oder eine gleichwertige Behandlung nicht gewährleistet.

Es ist wünschenswert, bei Nichtbeachtung dieses Kodexes ein Beschwerde-, Untersuchungs- und Durchführungsverfahren anzuwenden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für im Gebiet der Europäischen Gemeinschaften zur Benutzung angebotene und/oder benutzte computergesteuerte Buchungssysteme für den Vertrieb und Verkauf von Luftverkehrsprodukten; sie gilt ungeachtet

- des Status oder der Staatsangehörigkeit des Systemverkäufers,
- der benutzten Informationsquelle oder des Standorts der entsprechenden zentralen Datenverarbeitungsanlage,
- des Ortes, an dem der betreffende Luftverkehrsdienst erbracht wird.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

- a) „Luftverkehrsprodukt“ einen planmäßigen oder nichtplanmäßigen Flugdienst zur Beförderung von Fluggästen oder Fracht oder eine Kombination von Fluggast- und Frachtdiensten, einschließlich aller verwandten Nebenleistungen und Zugaben, die als fester Bestandteil des Flugdienstes zum Verkauf angeboten und/oder verkauft werden;
- b) „computergesteuertes Buchungssystem“ ein System, das unter anderem Angaben über
 - Flugpläne,
 - verfügbare Sitzplätze bzw. verfügbaren Frachtraum,
 - Flugpreise,
 - Frachtsätze und

¹⁾ ...

²⁾ ...

³⁾ ...

⁴⁾ ABl. Nr. L 239 vom 30. August 1988, S. 13

- verwandte Leistungen
- von Luftfahrtunternehmen enthält, das eventuell die Möglichkeit bietet,
- Buchungen vorzunehmen und/oder
 - Flugscheine bzw. Luftfrachtbriefe auszustellen
- und das abonnierten Benutzern einige oder alle dieser Leistungen verfügbar macht;
- c) „Verbraucher“ eine Person, die Auskunft über ein Luftverkehrsprodukt wünscht und/oder dieses zu erwerben beabsichtigt.
- d) „Vertriebsmöglichkeiten“ die Angebote, die einem abonnierten Benutzer oder einem Verbraucher von einem Systemverkäufer für die Bereitstellung von Informationen über Flugpläne, verfügbare Sitzplätze bzw. verfügbaren Frachtraum, Flugpreise, Frachtraten verwandte Leistungen von Luftverkehrsunternehmen sowie für die Vornahme von Buchungen und/oder die Ausstellung von Flugscheinen bzw. Luftfrachtbriefen und für sonstige verwandte Leistungen gemacht werden;
- e) „Flugzeit“ die Zeitspanne zwischen der planmäßigen Abflug- und der planmäßigen Ankunftszeit;
- f) „Mutterluftfahrtunternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das entweder selbst Systemverkäufer ist oder unmittelbar oder mittelbar, allein oder gemeinschaftlich Eigentümer eines Systemverkäufers ist oder ihn kontrolliert;
- g) „teilnehmendes Luftfahrtunternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das mit einem Systemverkäufer eine Vereinbarung über den Vertrieb seiner Luftverkehrsprodukte durch ein computergesteuertes Buchungssystem getroffen hat. Sofern ein Mutterluftfahrtunternehmen die Vertriebsmöglichkeiten seines eigenen Buchungssystems nutzt, gilt es als teilnehmendes Luftfahrtunternehmen;
- h) „Hauptanzeige“ eine umfassende neutrale Sichtanzeige von Daten über Flugdienste zwischen Städtepaaren innerhalb einer bestimmten Zeitspanne, wozu u. a. alle Punkt-zu-Punkt-Flugverbindungen gehören;
- i) „planmäßiger Flugdienst“ eine Abfolge von Flügen, die durch alle folgenden Merkmale gekennzeichnet sind:
- Er wird mit Luftfahrzeugen zwecks Beförderung von Fluggästen, Fluggästen und Fracht und/oder Post gegen Bezahlung erbracht, wobei auf jedem Flug Sitzplätze verfügbar sind, die von jedermann einzeln (entweder unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigten Vertretungen) erworben werden können;
 - er verbindet dieselben zwei oder mehr Punkte
 - (1) entweder nach einem veröffentlichten Flugplan
 - (2) oder so regelmäßig oder häufig, daß eine systematische Abfolge erkennbar ist.

Im Rahmen von nichtplanmäßigen Flugdiensten angebotene Flugdienste, die nur den Flug umfassen und unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigter Vertretung verkauft werden, fallen auch unter den Begriff „planmäßiger Flugdienst“;

- j) „Verbesserung der Leistung“ Produkte oder Leistungen, die keine Vertriebsmöglichkeiten sind und die ein Systemverkäufer von sich aus abonnierten Benutzern oder Verbrauchern in Verbindung mit einem computergesteuerten Buchungssystem bietet;
- k) „abonnierter Benutzer“ ein Unternehmen, das kein teilnehmendes Luftfahrtunternehmen ist und aufgrund einer vertraglichen oder sonstigen Vereinbarung mit einem Systemverkäufer ein computergesteuertes Buchungssystem für den Verkauf von Luftverkehrsprodukten benutzt;
- l) „Systemverkäufer“ ein Unternehmen und seine Tochterunternehmen, die für den Betrieb oder die Vermarktung eines computergesteuerten Buchungssystems verantwortlich sind.

Artikel 3

1. Ein Systemverkäufer, der Vertriebsmöglichkeiten in einem der nachstehenden Bereiche anbietet – planmäßige Passagierflugdienste, nichtplanmäßige Passagierflugdienste, planmäßige Luftfrachtdienste oder nichtplanmäßige Luftfrachtdienste –, gibt jedem Luftfahrtunternehmen die Gelegenheit, an den Vertriebsmöglichkeiten in dem entsprechenden Bereich teilzunehmen, und zwar innerhalb der vorhandenen Systemkapazität und der technischen Gegebenheiten, die sich der Kontrolle des Systemverkäufers entziehen.
2. Gebühren, die ein Systemverkäufer von teilnehmenden Luftfahrtunternehmen erhebt, werden in nichtdiskriminierender Weise und in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der erbrachten Leistung festgesetzt und sind vor allem für gleiche Leistungen gleich hoch.
3. (a) Ein Systemverkäufer darf
 - keine unangemessenen Bedingungen an Verträge mit einem teilnehmenden Luftfahrtunternehmen knüpfen,
 - nicht auf der Annahme zusätzlicher Bedingungen bestehen, die weder sachlich noch nach Handelsbrauch in Beziehung zur Teilnahme an seinem computergesteuerten Buchungssystem stehen, und hat für gleiche Leistungen gleiche Bedingungen zu stellen.
- (b) Ein Systemverkäufer darf die Teilnahme an seinem computergesteuerten Buchungssystem nicht an die Bedingung knüpfen, daß ein teilnehmendes Luftfahrtunternehmen nicht gleichzeitig an einem anderen System teilnimmt.

(c) Ein teilnehmendes Luftfahrtunternehmen kann seinen Vertrag mit einem Systemverkäufer ohne Vertragsstrafe unter Einhaltung einer Frist von nicht mehr als sechs Monaten mit Wirkung frühestens zum Ablauf des ersten Jahres kündigen.

4. Wenn der Systemverkäufer an den angebotenen Vertriebsmöglichkeiten oder an den für das Angebot dieser Möglichkeiten eingesetzten Geräten Verbesserungen vornimmt, so bietet er diese allen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen zu gleichen Bedingungen an, sofern die jeweils aktuelle Technik dies zuläßt.
5. Auf Anfrage erteilt ein Systemverkäufer Interessenten umfassende Auskünfte über Verfahren, Gebühren, Systeme, angebotene Möglichkeiten und Aufarbeitungs- und Darstellungskriterien. Aufgrund dieser Vorschrift ist ein Systemverkäufer jedoch nicht verpflichtet, betriebsinterne Informationen, beispielsweise über Softwareprogramme, weiterzugeben.
6. Beabsichtigte Änderungen der Gebührenhöhe, der Bedingungen oder der angebotenen Möglichkeiten werden allen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen unter Angabe von Gründen auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage mitgeteilt.

Artikel 4

1. Ein Luftfahrtunternehmen, das Daten zur Eingabe in ein computergesteuertes Buchungssystem bereitstellt, trägt dafür Sorge, daß diese Daten umfassend, genau, nicht irreführend und transparent sind.
2. Ein Systemverkäufer darf die ihm von einem Luftfahrtunternehmen zur Verfügung gestellten Daten weder unmittelbar noch mittelbar so manipulieren, daß ungenaue, irreführende oder diskriminierende Informationen bereitgestellt werden.
3. Daten, die von teilnehmenden Luftfahrtunternehmen bereitgestellt werden, werden vom Systemverkäufer im Rahmen der Möglichkeiten des von einzelnen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen gewählten Eingabeverfahrens und unter Berücksichtigung der vom Systemverkäufer verwendeten Standardformate gleichermaßen sorgfältig und rechtzeitig eingegeben und verarbeitet.
4. Vorbehaltlich des Artikels 7 darf ein Mutter- oder teilnehmendes Luftfahrtunternehmen es außer aus objektiven und legitimen Gründen technischer oder kommerzieller Art nicht ablehnen, einem konkurrierenden computergesteuerten Buchungssystem die gleichen Informationen über Flugpläne, Flugpreise, Frachtraten und verfügbare Sitzplätze bzw. verfügbaren Frachtraum im Zusammenhang mit seinen eigenen Flugdiensten bereitzustellen, wie es sie dem computergesteuerten Buchungssystem bereitstellt, in dem es teilnehmendes Luftfahrtunternehmen ist; außerdem darf es die Annahme einer Buchung nicht verweigern, die über ein konkurrierendes computergesteuertes Bu-

chungssystem vorgenommen wird, in dem es teilnehmendes Luftfahrtunternehmen ist.

Artikel 5

1. Ein Systemverkäufer stellt eine Hauptanzeige bereit und stellt die Daten von teilnehmenden Luftfahrtunternehmen über Flugpläne, Flugpreise, Frachtraten, verfügbare Sitzplätze bzw. verfügbaren Frachtraum klar und umfassend sowie — insbesondere hinsichtlich der Reihenfolge — unterschiedslos und neutral dar. Es kann gesonderte Hauptanzeigen für Linien-, Charter- und Frachtflugdienste geben.
2. Ein Systemverkäufer darf weder vorsätzlich noch fahrlässig ungenaue oder irreführende Informationen anzeigen; insbesondere
 - dürfen die Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge der Informationen weder unmittelbar noch mittelbar mit der Identität des Luftfahrtunternehmens im Zusammenhang stehen; diese Kriterien sind auf alle teilnehmenden Luftfahrtunternehmen unterschiedslos anzuwenden;
 - darf bei der Zusammenstellung und Auswahl von Städtepaaren keine Diskriminierung aufgrund des Umstandes erfolgen, daß verschiedene Flughäfen dieselbe Stadt bedienen.
3. (a) Die Flugmöglichkeiten an dem oder an den gewünschten Tag(en) werden, sofern vom Verbraucher für einen Einzelvorgang nicht anders gewünscht, gemäß der im Anhang festgelegten Reihenfolge angezeigt.
- (b) Der Anhang kann gemäß dem im Absatz 4 vorgesehenen Verfahren geändert werden.
4. Bei der Kommission wird ein Ausschuß eingesetzt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Er entscheidet mit der in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages vorgesehenen Mehrheit für die Annahme der Beschlüsse, die der Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassen hat. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß vorgenanntem Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil. Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden diese Maßnahmen sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall kann die Kommission die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben.

Der Rat kann innerhalb des gleichen Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 6

Ein Systemverkäufer stellt statistische oder von seinem computergesteuerten Buchungssystem erstellte Informationen, die nicht als Bestandteil der Vertriebsmöglichkeiten angeboten werden, nur folgendermaßen bereit:

- (a) Informationen über Einzelbuchungen werden dem bzw. den Luftfahrtunternehmen, das bzw. die an dem Dienst, den die Buchung betrifft, beteiligt ist bzw. sind, auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage bereitgestellt;
- (b) Sammel- oder anonyme Informationen werden, wenn sie auf Anfrage einem Luftfahrtunternehmen zugänglich gemacht werden, allen teilnehmenden Luftfahrtunternehmen auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage angeboten;
- (c) sonstige von dem computergesteuerten Buchungssystem erstellte Informationen dürfen vorbehaltlich bestehender Vereinbarungen zwischen einem Systemverkäufer und teilnehmenden Luftfahrtunternehmen nur mit Zustimmung des betreffenden Luftfahrtunternehmens bereitgestellt werden.

Artikel 7

1. Vorbehaltlich des Artikels 11 gelten die in Artikel 3 bis 6 enthaltenen Verpflichtungen eines Systemverkäufers gegenüber einem Mutterluftfahrtunternehmen eines Drittlandes nicht, sofern dessen computergesteuertes Buchungssystem dieser Verordnung nicht entspricht, oder Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht eine Behandlung, wie in dieser Verordnung vorgesehen, gewährleistet.
2. Beabsichtigt ein Systemverkäufer, sich auf Absatz 1 zu berufen, muß er der Kommission diese Absicht unter Angabe seiner Gründe mindestens 14 Tage im voraus mitteilen.

Artikel 8

1. Ein Mutter- oder teilnehmendes Luftfahrtunternehmen darf die Benutzung eines bestimmten computergesteuerten Buchungssystems durch einen abonnierten Benutzer nicht mit der Zahlung einer Provision oder der Gewährung eines sonstigen Anreizes für den Verkauf eines seiner Luftverkehrsprodukte oder die Ausstellung von Flugscheinen bzw. Luftfrachtbriefen hierfür verbinden.
2. Ein Mutter- oder teilnehmendes Luftfahrtunternehmen darf nicht verlangen, daß ein abonnierter Benutzer ein bestimmtes computergesteuertes Buchungssystem für den Verkauf unmittelbar oder mittelbar von ihm selbst angebotener Luftver-

kehrsprodukte oder für die Ausstellung von Flugscheinen oder Luftfrachtbriefen benutzt.

3. Die Absätze 1 und 2 sind ohne Bedeutung für Bedingungen, die ein Luftfahrtunternehmen an die Ermächtigung eines Reisevermittlers oder Spediteurs zum Verkauf seiner Luftverkehrsprodukte oder zur Ausstellung von Flugscheinen bzw. Luftfrachtbriefen hierfür knüpfen kann.

Artikel 9

1. Ein Systemverkäufer macht allen abonnierten Benutzern sämtliche Vertriebsmöglichkeiten eines computergesteuerten Buchungssystems auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage zugänglich. Gebühren werden in nichtdiskriminierender Weise und in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der erbrachten Leistung festgesetzt und sind vor allem für gleiche Leistungen gleich hoch.
2. Ein Systemverkäufer darf von einem abonnierten Benutzer weder die Unterzeichnung eines Exklusivvertrages verlangen noch ihn unmittelbar oder mittelbar daran hindern, sich bei (einem) anderen System(en) zu abonnieren oder dieses zu benutzen.
3. Der Systemverkäufer bietet eine Verbesserung der Leistung, die er einem abonnierten Benutzer anbietet, allen abonnierten Benutzern auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage an.
4. Ein Systemverkäufer darf keine unangemessenen Bedingungen an einen Vertrag mit einem abonnierten Benutzer knüpfen; insbesondere kann ein abonnierter Benutzer seinen Vertrag mit einem Systemverkäufer ohne Vertragsstrafe unter Einhaltung einer Frist von nicht mehr als drei Monaten mit Wirkung frühestens zum Ablauf des ersten Jahres kündigen.
5. Ein Systemverkäufer stellt durch technische Vorkehrungen oder durch Vertrag mit dem abonnierten Benutzer sicher, daß die Hauptanzeige für jeden Einzelvorgang angeboten wird. Allerdings kann ein abonnierter Benutzer Daten neu ordnen oder andere Anzeigen verwenden, um einem von einem Verbraucher geäußerten Wunsch zu entsprechen.

Artikel 10

1. Beschwerden wegen Nichteinhaltung dieser Verordnung werden an die Kommission gerichtet.
2. Zur Einlegung einer Beschwerde sind berechtigt:
 - (a) die Mitgliedstaaten,
 - (b) natürliche oder juristische Personen, die ein berechtigtes Interesse geltend machen können.
3. Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten unverzüglich Abschriften der Beschwerden und Anträge sowie der wichtigsten Schriftstücke, die im Rahmen dieser Verfahren bei ihr eingereicht oder von ihr übermittelt werden.

Artikel 11

Nach Erhalt einer Mitteilung gemäß Artikel 7 stellt die Kommission unverzüglich fest, ob eine Diskriminierung im Sinne von Artikel 7 vorliegt. Ist dies der Fall, so beschließt die Kommission, daß die in dieser Verordnung enthaltenen Verpflichtungen nicht auf das betreffende Luftfahrtunternehmen anwendbar sind und teilt dies allen Systemverkäufern in der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten mit. Liegt keine Diskriminierung im Sinne von Artikel 7 vor, so teilt die Kommission dies dem betreffenden Systemverkäufer mit.

Artikel 12

1. Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben von den Mitgliedstaaten sowie von Unternehmen und Unternehmensvereinigungen alle erforderlichen Auskünfte einholen.
2. Die Kommission kann eine Frist von mindestens einem Monat für die Erteilung der verlangten Auskünfte setzen.
3. Richtet die Kommission ein Auskunftsverlangen an ein Unternehmen oder an eine Unternehmensvereinigung, so übermittelt sie dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet sich der Hauptsitz des Unternehmens oder der Unternehmensvereinigung befindet, gleichzeitig eine Abschrift dieses Verlangens.
4. In ihrem Verlangen weist die Kommission auf die Rechtsgrundlage und den Zweck des Verlangens sowie auf die in Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe a für den Fall der Erteilung einer unrichtigen Auskunft vorgesehenen Zwangsmaßnahmen hin.
5. Zur Erteilung der Auskunft sind die Inhaber der Unternehmen oder deren Vertreter, bei juristischen Personen, Gesellschaften und nicht rechtsfähigen Vereinen die nach Gesetz oder Satzung zur Vertretung berufenen Personen verpflichtet.
6. Alle Standardverträge zwischen Systemverkäufern und teilnehmenden Luftfahrtunternehmen oder abonnierten Benutzern werden der Kommission vom Systemverkäufer übermittelt.

Artikel 13

1. Die Kommission kann zur Erfüllung der ihr durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben bei Unternehmen und Unternehmensvereinigungen alle erforderlichen Nachprüfungen vornehmen. Zu diesem Zweck sind die beauftragten Bediensteten der Kommission befugt,
 - (a) die Bücher und sonstigen Geschäftsunterlagen zu prüfen;
 - (b) Abschriften oder Auszüge aus Büchern und Geschäftsunterlagen anzufertigen;

(c) mündliche Erklärungen an Ort und Stelle anzufordern;

(d) alle Räumlichkeiten, Grundstücke und Transportmittel, die Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen benutzen, zu betreten.

2. Die beauftragten Bediensteten der Kommission üben ihre Befugnisse unter Vorlage eines schriftlichen Prüfungsauftrags aus, in dem der Gegenstand und der Zweck der Nachprüfung bezeichnet sind und in dem auf die in Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b vorgesehenen Zwangsmaßnahmen für den Fall hingewiesen wird, daß die angeforderten Bücher oder sonstigen Geschäftsunterlagen nicht vollständig vorgelegt werden. Die Kommission unterrichtet den Mitgliedstaat, auf dessen Hoheitsgebiet die Nachprüfung vorgenommen werden soll, rechtzeitig vor der Nachprüfung über den Prüfungsauftrag und die Person des beauftragten Bediensteten.
3. Bedienstete des Mitgliedstaats, auf dessen Hoheitsgebiet die Nachprüfung vorgenommen werden soll, können auf Antrag des Mitgliedstaats oder der Kommission die Bediensteten der Kommission bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen.
4. Widersetzt sich ein Unternehmen einer aufgrund dieses Artikels angeordneten Nachprüfung, so gewährt der betreffende Mitgliedstaat den beauftragten Bediensteten der Kommission die erforderliche Unterstützung, damit diese ihre Nachprüfungen durchführen können. Zu diesem Zweck treffen die Mitgliedstaaten bis spätestens 31. Juli 1989 nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Maßnahmen.

Artikel 14

1. Die bei der Anwendung der Artikel 12 und 13 erlangten Kenntnisse dürfen nur zu dem mit der Auskunft oder Nachprüfung verfolgten Zweck verwendet werden.
2. Die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sowie ihre Beamten und sonstigen Bediensteten sind verpflichtet, Kenntnisse nicht preiszugeben, die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen und die sie bei Anwendung dieser Verordnung erlangt haben; die Artikel 10 und 20 bleiben unberührt.
3. Die Absätze 1 und 2 stehen der Veröffentlichung von Übersichten oder Zusammenfassungen, die keine Angabe über einzelne Unternehmen und Unternehmensvereinigungen enthalten, nicht entgegen.

Artikel 15

1. Wird eine von Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen verlangte Auskunft nicht innerhalb der von der Kommission festgesetzten Frist oder nicht vollständig erteilt, so fordert die Kommission die Auskunft durch Entscheidung an. Die Entschei-

dung bezeichnet die geforderten Auskünfte, bestimmt eine angemessene Frist zur Erteilung der Auskünfte und weist auf die in Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe a vorgesehenen Zwangsmaßnahmen sowie auf das Recht hin, beim Gerichtshof Klage zu erheben.

2. Die Kommission übermittelt der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Hauptsitz des Unternehmens oder der Unternehmensvereinigung befindet, gleichzeitig eine Abschrift der Entscheidung.

Artikel 16

1. Die Kommission kann gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von 1 000 bis 100 000 ECU festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig
 - (a) eine nach Artikel 12 verlangte Auskunft unrichtig oder nicht fristgerecht erteilen oder
 - (b) bei Nachprüfungen die angeforderten Bücher oder sonstigen Geschäftsunterlagen nicht vollständig vorlegen oder die aufgrund von Artikel 13 Absatz 1 angeordnete Nachprüfung nicht dulden.
2. Die Kommission kann bei Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung durch Entscheidung gegen Systemverkäufer, Mutterluftfahrtunternehmen, teilnehmende Luftfahrtunternehmen und abonnierte Benutzer Geldbußen in Höhe von 10 % des Jahresumsatzes in dem entsprechenden Tätigkeitsfeld des betreffenden Unternehmens festsetzen. Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist neben der Schwere auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen.
3. Die Entscheidungen aufgrund der Absätze 1 und 2 sind nicht strafrechtlicher Art.

Artikel 17

Bei Klagen gegen Entscheidungen der Kommission, in denen eine Geldbuße festgesetzt ist, hat der Gerichtshof die Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung der Entscheidung im Sinne von Artikel 172 des Vertrages; er kann die festgesetzte Geldbuße aufheben, herabsetzen oder erhöhen.

Artikel 18

Für die Anwendung von Artikel 16 ist die für die Aufstellung des Haushaltsplans der Gemeinschaften nach den Artikeln 207 und 209 des Vertrages vorgesehene Rechnungseinheit die ECU.

Artikel 19

1. Vor Entscheidungen aufgrund von Artikel 16 gibt die Kommission den beteiligten Unternehmen oder Unternehmensvereinigungen Gelegenheit, sich zu den Beschwerdepunkten zu äußern, die von der Kommission in Betracht gezogen werden oder in Betracht gezogen worden sind.
2. Wenn die Kommission oder die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten es für erforderlich halten, können sie auch andere Personen oder Personenvereinigungen hören. Beantragen Personen oder Personenvereinigungen, gehört zu werden, so wird diesem Antrag stattgegeben, wenn sie ein ausreichendes Interesse glaubhaft machen.

Artikel 20

1. Die Kommission veröffentlicht die Entscheidungen, die sie nach Artikel 16 erläßt.
2. Die Veröffentlichung erfolgt unter Angabe der Beteiligten und des wesentlichen Inhalts der Entscheidung; sie trägt den berechtigten Interessen der Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung.

Artikel 21

Diese Verordnung gilt ab 1. Januar 1989 für alle nach diesem Zeitpunkt erstmals in der Gemeinschaft zur Benutzung angebotenen und/oder benutzten computergesteuerten Buchungssysteme. Für die übrigen computergesteuerten Buchungssysteme gilt sie ab 1. April 1989.

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

Kriterien für die Festlegung der Reihenfolge**Allgemeine Kriterien**

1. Die Hauptanzeige umfaßt innerhalb der bestehenden Flugdienste eine angemessene Anzahl von Flugmöglichkeiten, einschließlich indirekter Flugverbindungen, zwischen jedem gewünschten Städtepaar. Ein teilnehmendes Luftfahrtunternehmen kann die Anzeige einer indirekten Flugverbindung verlangen, sofern deren Streckenführung die Großkreisentfernung zwischen zwei Flughäfen um nicht mehr als 130 % überschreitet.
2. Ein Systemverkäufer darf seine Hauptanzeige nicht so gestalten, daß eine bestimmte Flugmöglichkeit übermäßig hervorgehoben wird oder unrealistische Flugmöglichkeiten angezeigt werden.
3. Ein Systemverkäufer, der Informationen über Flugpläne oder Tarife nichtteilnehmender Luftfahrtunternehmen anzeigt, tut dies auf eine genaue, nicht irreführende und nicht zwischen den angezeigten Luftfahrtunternehmen diskriminierende Art und Weise.
4. Sind Informationen über die Anzahl und Art eines Punkt-zu-Punkt-Flugdienstes sowie über die auf diesem Dienst von Luftfahrtunternehmen angebotenen Leistungen/Preise/Frachtraten nicht umfassend, so wird dies in der entsprechenden Anzeige deutlich angegeben.

Kriterien für planmäßige Flugverbindungen

1. Die Flugmöglichkeiten an dem oder den gewünschten Tagen werden in der Hauptanzeige für planmäßige Flugverbindungen in folgender Reihenfolge angezeigt, sofern es ein Verbraucher für einen Einzelvorgang nicht anders verlangt:
 - i) Alle Direktflüge zwischen den betreffenden Städtepaaren ohne Zwischenlandung in der Reihenfolge der Abflug- oder der Ankunftszeit;
 - ii) sonstige direkte Flüge zwischen den betreffenden Städtepaaren in der Reihenfolge der Abflug- oder der Ankunftszeit und/oder der Flugzeit;
 - iii) Anschlußflüge in der Reihenfolge der Abflug- oder der Ankunftszeit und/oder der Flugzeit.

Die einmal gewählten Reihenfolgekriterien gelten gleichermaßen für alle Anzeigen.

2. Planmäßige Flüge mit Zwischenlandungen, Flugzeugwechsel, Flughafenwechsel und/oder „code-sharing“ werden deutlich gekennzeichnet. Flüge mit code-sharing werden wie Anschlußflüge behandelt; sie können jedoch, sofern das Erreichen des Anschlusses gewährleistet ist, in der Anzeige gegenüber normalen Anschlußflügen bevorzugt angezeigt werden.

Bericht des Abgeordneten Kohn

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/3703 Nr. 2.26 vom 9. Dezember 1988 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Ausschuß für Wirtschaft zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 10. Mai 1989 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Computergesteuerte Buchungssysteme, wie sie von großen Luftfahrtunternehmen vielfach betrieben werden, können als Instrument zur Verfälschung des Wettbewerbs und zur Täuschung der Verbraucher mißbraucht werden. Insbesondere kleine Luftfahrtunternehmen, die nicht über ein eigenes System verfügen, können im Wettbewerb unbillig benachteiligt und zurückgedrängt werden.

Die EG-Kommission will durch den Verordnungsvorschlag sicherstellen, daß an einem eingerichteten Buchungssystem alle Luftfahrtunternehmen ohne Diskriminierung teilnehmen können. Unterbunden werden soll auch die Darstellung der Daten anderer Luftfahrtunternehmen in diskriminierender Weise oder die Auferlegung unangemessener Bedingungen. Ein Luftfahrtunternehmen soll dazu verpflichtet sein, allen konkurrierenden Buchungssystemen die gleichen Informationen über Flugdaten bereitzustellen.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Verkehrsausschuß begrüßt den Erlaß verbindlicher Gemeinschaftsregeln für den Betrieb computergesteuerter Buchungssysteme. Ein Regelungsbedarf

besteht, weil neben den unbestreitbaren Vorteilen derartiger Buchungssysteme auch ein erhebliches Mißbrauchspotential zur Verfälschung des Wettbewerbs und zur Täuschung der Verbraucher vorhanden ist.

Der Ausschuß für Verkehr hält jedoch folgende Verbesserungen des Verordnungsentwurfes für erforderlich:

1. Für Charter- und Frachtdienste sollte ein Übergangszeitraum bis 1. Januar 1991 vorgesehen werden, da es in diesem Bereich bisher keine Klagen über Mißbräuche gegeben hat.
2. Die Verordnung sollte nicht auf Luftverkehrsleistungen beschränkt werden, sondern alle sonstigen Leistungen einschließen, die über das betreffende Buchungssystem vertrieben werden. Gedacht ist hier vor allem an Hotel- und Mietwagenangebote. Dadurch darf jedoch das Inkrafttreten der Verordnung zeitlich nicht hinausgezögert werden.
3. Bei der Anwendung des Artikels 4 Abs. 4 des Verordnungsentwurfes muß sichergestellt werden, daß sich daraus für Luftfahrtunternehmen kein Anschlußzwang für ein bestimmtes Vertriebssystem ergibt. Nach Auffassung des Ausschusses für Verkehr muß ein Luftverkehrsunternehmen die Freiheit haben, selbst darüber zu entscheiden, wie seine Angebote vermarktet werden.

Der Ausschuß für Verkehr ist bei den Punkten 1 und 3 der Empfehlung des mitberatenden Wirtschaftsausschusses in der Sache gefolgt.

Bonn, den 10. Mai 1989

Kohn

Berichterstatter

