



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 104 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om reservasjonssystemer
for flyreiser mv.

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	6.3	EFTAs overvåkingsorgans myndighet til å legge økonomiske reaksjoner overfor norske foretak	9
2	Bakgrunnen for lovforslaget	5	6.4	Kontroll med etterlevelse av forordningen	9
3	Gjeldende rett	6	7	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ..	10
4	Om høringen	6			
5	Forordningens hovedinnhold	7		Forslag til lov om reservasjonssystemer for flyreiser mv.	12
6	Departementets vurderinger	8			
6.1	Overordnet sammenligning av forordning (EF) nr. 80/2009 og forordning (EØF) nr. 2299/89.....	8	Vedlegg		
6.2	Valget av lovteknikk – inkorporasjonslov	8	1	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 80/2009 av 14. januar 2009 om atferdsregler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 2299/89	13



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 104 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om reservasjonssystemer for flyreiser mv.

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 15. april 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen en ny lov som reservasjonssystemer for flyreiser m.v. Loven gjennomfører forordning (EF) nr. 80/2009 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 2299/89.

«Edb-basert reservasjonssystem» er en oversettelse av det engelske uttrykket «CRS-sytem» (Computerised Reservation Systems) som ofte brukes av bransjen selv.

Hovedformålet med den nye forordningen er å regulerer omsetningen av flybilletter på en måte som er bedre tilpasset de omsetningsformene som brukes i dag enn de kravene som følger av den forordningen den erstatter – forordningen (EØF) nr. 2299/89.

Den foreslåtte loven vil erstatte lov 23. juni 2000 nr. 54 om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport m.v. («gjeldende reservasjonslov»). Denne loven er gjennomføringslov for forordning (EØF) nr. 2299/89.

Departementet foreslår at lovteknikken fra gjeldende reservasjonslov opprettholdes. Det vil si at forordning (EF) nr. 80/2009 gjøres til lov som sådan – såkalt inkorporasjon. Forslaget i høringsnotatet om å gjennomføre den som forskrift i medhold av loven, slik som foreslått i høringsnotatet, er forkastet av grunner som fremgår av punkt 6.2.

Siden gjennomføringen av forordning (EF) nr. 80/2009 krever lovendring, følger det av Grunn-

loven § 26 annet ledd at innlemmelsen av forordningen i EØS-avtalen krever samtykke fra Stortinget. Regjeringen har i Prop. 48 S (2015–2016) tilrådd at Stortinget gir slikt samtykke. De grunnlovsmessige sidene av saken blir ikke behandlet i proposisjonen her.

Den lange tiden som har gått siden EU vedtok forordningen til den nå forslås tatt inn i norsk rett, skyldes en kombinasjon av forhandlingen mellom EFTA-landene og EU, og utfordringer Island har hatt med sin interne gjennomføring.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

EU-kommisjonen la i november 2007 frem forslag til en ny forordning om edb-baserte reservasjonssystemer. Endelig versjon ble vedtatt som europa-parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 80/2009 14. januar 2009. Forordningen erstatter forordning (EØF) nr. 2299/89.

EØS-komiteen vedtok ved beslutning nr. 318/2015 av 11. desember 2015 å innlemme forordning (EF) nr. 80/2009 i vedlegg XIII kapittel VI punkt 63 til EØS-avtalen.

Forordning (EØF) nr. 2299/89 er i dag gjennomført i norsk rett ved lov 23. juni 2000 nr. 54 om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport m.v. Denne loven ble vedtatt som en følge av at forordning (EØF) nr. 2299/89 ved forordning (EF) nr. 323/1999 ble endret fra å være et rent regelverk om distribusjon av flybilletter til også å

være et regelverk om togbilletter som blir solgt sammen med flybilletter. Den opprinnelige versjonen av forordningen var gjennomført i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart §§ 16-1 til 16-5. Bakgrunnen fremgår av Ot.prp. nr. 51 (1999–2000).

Forordning (EØF) nr. 2299/89 blir omtalt som et regelverk for bruk av edb-reservasjonssystemer. Reglene skal sikre at reisebyråene og passasjerene mottar objektiv informasjon fra reservasjonssystemene om reise- og prisalternativer, og at alle flyselskaper skal ha rett til å delta i et CRS-system på like og ikke-diskriminerende vilkår. Systemene anvendes av brukerne til plassreservasjoner, og inneholder informasjon om alternative reisemåter, avgangstider, tilgjengelighet og lignende.

Reservasjonssystemene er organisert som egne aksjeselskaper med omsettelige aksjer. Kjente eksempler er Amadeus, Galileo, Sabre og Worldspan.

Den nye forordningen – (EF) nr. 80/2009 – er en konsekvens av at flybilletter ikke lenger selges på samme måte som i 1989. En stadig større andel av flybilletter selges via flyselskapenes egne nettsider, i stedet for gjennom reservasjonssystemer. Da forslaget til ny forordning ble lagt frem i 2007 ble 40 prosent av flybillettene solgt via flyselskapenes sider på internett. Det er grunn til å tro at denne andelen har økt ytterligere senere. EU-kommisjonen anførte i sitt utkast at forordning (EØF) nr. 2299/89, med alle sine detaljerte bestemmelser, faktisk kunne stå i veien for virksom konkurranse slik markedet har utviklet seg, og derfor bidra til høyere distribusjonskostnader enn nødvendig.

I tillegg er det slik at flyselskapene ikke lenger er eiere av de selskapene som driver rapporteringssystemene. På forslagstidspunktet var tre av fire selskaper ikke lengre eid av flyselskaper.

Som en følge av at en stadig stigende andel av flybillettene selges via flyselskapenes egne nettsider styrker den nye forordningen også muligheten til å drive med frie pris- og vilkårsforhandlinger for salg via reservasjonssystemer.

Endelig innebærer den nye forordningen at det europeiske regelverket om reservasjonssystemer blir mer likt de som finnes andre steder i verden, slik at konkurransevilkårene blir mer like.

Innholdet i de enkelte bestemmelsene i forordningen er noe mer utførlig gjengitt i kapittel 5.

3 Gjeldende rett

Forordning (EØF) nr. 2299/89 er gjennomført i norsk rett ved lov 23. juni 2000 nr. 54. Denne loven er i stor grad en videreføring av eldre lovbestem-

melser som første gang er omtalt i Ot.prp. nr. 58 (1990–91). Forarbeidene til loven av 2000 er Ot.prp. nr. 51 (1999–2000). I den sistnevnte proposisjonen finnes det også en mer utførlig omtale av forhistorien.

Loven av 2000 er en såkalt inkorporasjonslov. § 1 i loven gjør forordning (EØF) nr. 2299/89 til norsk lov.

Samtidig med at loven trådte i kraft 15. juli 2000 trådte også forskrift 23. juni 2000 nr. 584 om håndheving av EØS-avtalens regler om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport mv. i kraft. Denne forskriften slo fast at Samferdselsdepartementet var ansvarlig for å håndheve bestemmelsene i forordningens artikkel 1 til 10, mens Konkurransetilsynet var ansvarlig for å håndheve bestemmelsene i forordningens artikkel 11 til 20. På grunn av en kombinasjon av uklarhet om forståelsen av forordningen og manglende praktisk betydning ble forskriften fra 2000 opphevet ved forskrift 30. januar 2009 nr. 103. Siden da har det ikke vært fastsatt noen forskrifter i medhold av loven fra 2000.

Når det gjelder det materielle innholdet i forordning (EØF) nr. 2299/89 vises det til det som er sagt foran i punkt 2 og det som fremgår av Ot.prp. nr. 51 (1999–2000) kapittel 3.

Etter det departementet har kunnet bringe på det rene har det aldri blitt fattet vedtak rettet mot norske foretak i medhold av gjeldene reservasjonslov og de eldre bestemmelsene i luftfartsloven. Selv om håndhevelsesbestemmelsene ikke har vært benyttet, innebærer det ikke at forordningen har vært uten betydning. Men fraværet av behovet for å drive med aktiv håndheving av forordningen er et viktig moment ved vurderingen av i hvilken grad forordningens oppgavefordeling innebærer reell avståelse av suverenitet. Her vises det til det som er sagt om forholdet til Grunnloven i Prop. 48 S (2015–2016).

4 Om høringen

Samferdselsdepartementets forslag til gjennomføring av forordning (EF) nr. 80/2009 ble sendt på tre måneders høring ved høringsbrev av 31. oktober 2013. Innholdet er blant annet omtalt i punkt 6.2. Høringsbrevet ble sendt til følgende instanser:

Finansdepartementet

Fornyings-, administrasjons- og kirke-
departementet

Justis- og beredskapsdepartementet

Utenriksdepartementet

Konkurransetilsynet

Luftfartstilsynet
 BARIN – Board of Airlines Representatives in
 Norway
 Landsorganisasjonen i Norge
 NHO Luftfart
 Norwegian Air Shuttle ASA
 SAS Scandinavian Airlines AS
 Virke – hovedorganisasjonen
 Widerøe's Flyveselskap AS

Følgende høringsinstanser svarte:
 Justis- og beredskapsdepartementet
 Utenriksdepartementet
 Landsorganisasjonen i Norge
 NHO Luftfart

Høringsinstansenes synspunkter gjengis der de hører naturlig hjemme under departementets vurderinger i kapittel 6.

5 Forordningens hovedinnhold

I det følgende gjengis hovedinnholdet i de enkelte artiklene i forordning (EF) nr. 80/2009. For å lette fremstillingen omtales artiklene uten EØS-tilpasninger. Den fullstendige regelteksten følger som vedlegg i norsk oversettelse.

Artikkel 1 slår fast at forordningen gjelder for reservasjonssystemer som inneholder lufttransportprodukter, når de tilbys eller brukes i Fellesskapet. Videre heter det at forordningen også skal gjelde for jernbanetransportprodukter som er inkludert i lufttransportprodukter i hovedskjermbildet i et reservasjonssystem, når de tilbys eller brukes innenfor Fellesskapet.

Artikkel 2 inneholder definisjoner av begreper som brukes ellers i forordningen.

Artikkel 3 slår enkelt sagt fast at en systemleverandør – det vil si den som er ansvarlig for driften og markedsføringen av et reservasjonssystem – ikke skal knytte urimelige vilkår til en avtale med et deltakerselskap – det vil si et selskap som har avtale om distribusjon av sine transportprodukter gjennom et reservasjonssystem (kunde). Videre heter det at systemleverandøren plikter å behandle data fra deltakerselskapene like raskt og med samme omhu. Endelig sier artikkelen at systemleverandører skal offentliggjøre fly- og jernbaneselskapers eierandeler i systemleverandøren, eller en systemleverandørs eierandeler i fly- og jernbaneselskaper.

Artikkel 4 krever at en systemleverandør ikke skal reservere bestemte innleggings- eller

behandlingsprosedyrer for en eller flere kunder (deltakerselskap).

Artikkel 5 forbyr forskjellsbehandling og partiskhet i måten skjermbildet i reservasjonssystemene bygges opp på. Rangeringskriterier skal ikke knyttes til transportørens identitet. Skjermbildet skal angi klart om en flygning utføres av et selskap som er underlagt driftsforbud etter europeiske regler.

Artikkel 6 forbyr systemleverandører å knytte urimelige vilkår til avtaler med abonnenter – typisk reisebyråer. De kan for eksempel ikke kreve at abonnenten skal la være å benytte konkurrerende systemer.

Artikkel 7 regulerer systemleverandørenes og deltakerselskapenes bruk og tilgangen til markedsføringsopplysninger mv. Bestemmelsen handler dels om likebehandling og dels om forbud mot å bruke slike opplysninger til å påvirke abonnentenes valg.

Artikkel 8 innebærer at EU-kommisjonen kan pålegge systemleverandører i Fellesskapet å behandle flyselskaper fra tredjeland på samme måte som systemleverandører i det aktuelle tredjelandet behandler flyselskaper fra Fellesskapet (gjensidighet).

Artikkel 9 pålegger deltakerselskaper og mellommenn å levere korrekte opplysninger til reservasjonssystemet.

Artikkel 10 krever at flyselskaper og jernbaneselskaper som eier en systemleverandør ikke har lov til å behandle andre systemleverandører mindre fordelaktig ved ikke å gi dem samme opplysninger, ved å gi dem opplysninger senere eller ved å gi opplysningene på mer byrdefulle vilkår.

Artikkel 11 gjør det klart at personopplysninger som innhentes til bruk i et reservasjonssystem bare skal benyttes til dette formålet og at behandlingen for øvrig skal skje i overensstemmelse med reglene i personopplysningsdirektivet 95/46/EF og flere andre vilkår som følger av artikkel 11.

Artikkel 12 krever at systemleverandørene hvert fjerde år legger frem en uavhengig revisjonsrapport om eierstruktur og styringsmodell. EU-kommisjonen kan i siste instans kreve at revisoren skal byttes ut.

Artikkel 13 åpner for at EU-kommisjonen kan gi pålegg til foretak som ikke etterlever forordningen. Eventuelle granskninger skal ta høyde for resultater av undersøkelser som har skjedd i medhold av de generelle konkurransereglene i EU-retten (artikkel 101 og 102 i TFEU).

Artikkel 14 gir EU-kommisjonen rett til å kreve alle opplysninger den trenger for å kunne ta

stilling til om det foreligger brudd på forordningen – herunder særlige revisjoner.

Artikkel 15 gir EU-kommisjonen hjemmel til å pålegge foretak overtredelsesgebyr på inntil 10 prosent av foretakets årsomsetning dersom det ikke etterlever forordningens krav. I tillegg åpner bestemmelsen for at EU-kommisjonen ilegger overtredelsesgebyr eller tvangsmulkt på inntil 1 prosent av årsomsetningen dersom et foretak gir gale opplysninger eller ikke gir de opplysningene EU-kommisjonen har krav på i medhold av artikkel 14. Det påpekes at EU-kommisjonen skal legge vekt på overtredelsens alvorlighet og varighet. Reaksjonene etter artikkelen skal ikke regnes som strafferettslige. EU-domstolen kan prøve alle sider av saken den får seg forelagt.

Artikkel 16 inneholder prosedyreregler som gir rettigheter til foretak som undersøkes av EU-kommisjonen. Den gir foretaket rett til å fremme sitt syn på saken og innsyn i sakes dokumenter, og den taushetsbelegger opplysninger EU-kommisjonen mottar.

Artikkel 17 opphever forordning (EØF) nr. 2299/89.

Artikkel 18 pålegger EU-kommisjonen å følge med på om forordningen virker etter sin intensjon, og å utarbeide en rapport om anvendelsen av forordningen.

Artikkel 19 slår fast at forordningen trådte i kraft 29. mars 2009 i EU.

6 Departementets vurderinger

6.1 Overordnet sammenligning av forordning (EF) nr. 80/2009 og forordning (EØF) nr. 2299/89

Departementet legger til grunn at Stortinget i realiteten tok stilling til om det er akseptabelt at forordning (EF) nr. 80/2009 blir norsk rett ved å slutte seg til regjeringens tilråding i Prop. 48 S (2015–2016). Men for fullstendighetens skyld er det ønskelig med en kortfattet sammenligning mellom ny og gammel forordning her også.

Som det fremgår av kapittel 2 er hovedformålet med den nye forordningen å tilpasse reguleringen til endringer i flyselskapenes forretningspraksis. Den viktigste årsaken er den stadig større betydning salg av billetter via flyselskapenes egne nettsider har, og den reduserte betydningen salg via reservasjonssystemene dermed får. I tillegg virker det troverdig at faren for usaklig forskjellsbehandling blir redusert når transportørene ikke lenger eier andeler i systemleverandørene.

Formålet med den nye forordningen er det samme som den gamle forordningen – å sikre virksom konkurranse mellom reservasjonssystemene, og dermed mellom de transportørene som formidler sine billetter gjennom dem. Den nye forordningen tar konsekvensen av at når virkeligheten forandrer seg, så må formålet nås på en annen måte.

Den nye forordningen inneholder færre og enklere bestemmelser. Den innebærer derfor både en fornuftig forenkling og et pedagogisk fremskritt som det er grunn til å støtte.

Departementet tolker det lave antallet *høringsuttalelser* som et tegn på at det grunnleggende formålet med den nye forordningen ikke er omstridt. Ingen har uttalt at de ikke støtter innholdet i forordningens konkurranserettslige bestemmelser.

6.2 Valget av lovteknikk – inkorporasjonslov

I høringsforslaget gikk Samferdselsdepartementet inn for at forordning (EF) nr. 80/2009 skulle gjennomføres *som forskrift*, med unntak av de bestemmelsene i forordningen som etter norsk lovtradisjon bør ha lovs karakter. Særlig viktig er bestemmelsen som gir EU-kommisjonen (for EFTA-landenes del – ESA) hjemmel til å ilegge foretak økonomiske reaksjoner (tvangsmulkt og overtredelsesgebyr slik disse begrepene normalt blir brukt i norsk rett) for manglende etterlevelse av de materielle bestemmelsene i forordningen og plikten til å gi korrekt og fullstendig informasjon.

Begrunnelsen for den foreslåtte lovteknikken var at man slipper å foreta lovendring ved gjennomføring av mindre endringer i forordningen slik man må *dersom hele forordningen er gjort til lov*.

Justis- og beredskapsdepartementet påpeker i sin høringsuttalelse at den tilnærmingen som er foreslått i høringsnotatet ikke vil tilfredsstille kravet i EØS-avtalen artikkel 7 om at forordninger skal gjennomføres «som sådan». Justis- og beredskapsdepartementet sier følgende:

«Vi viser til at i henhold til EØS-avtalen artikkel 7 skal forordninger gjennomføres i norsk rett «som sådan». Det forutsetter at forordningen gjennomføres ved inkorporasjon. Det følger videre av kravet til gjennomføring i artikkel 7 at det er en ytterst begrenset adgang til å supplere inkorporasjonsbestemmelsen med å gjenta deler av forordningsteksten direkte i loven. Den klare hovedregelen er at denne fremgangsmåten ikke skal benyttes. Samferd-

selsdepartementet uttaler i høringsnotatet på s. 7 at det er nødvendig med en «dobbelregulering» ettersom forordningen skal inkorporeres i en forskrift. Ved at deler av forordningsteksten omskrives i loven, mens resten inkorporeres i forskrift, vil forordningsbestemmelsen måtte tolkes i lys av lovbestemmelsene. Tilnærmingen vil ikke tilfredsstillende kravet til gjennomføring «som sådan» i artikkel 7. Dersom forordningen har bestemmelser som etter sitt innhold bør gjennomføres på lovs nivå, må inkorporeringen skje direkte i lov.»

Samferdselsdepartementet oppfatter argumentene i Just- og beredskapsdepartementets høringsuttalelse som absolutte juridiske krav, og har derfor valgt å legge til grunn at hele forordningen må inkorporeres som lov.

Muligheten til å fastsette supplerende lovbestemmelser er ifølge høringsuttalelsen «ytterst begrenset». Det endelige lovforslaget forutsetter at det er nødvendig med noen få supplerende bestemmelser, men at disse avgrenses etter de samme prinsippene som i gjeldende reservasjonslov.

6.3 EFTAs overvåkingsorgans myndighet til å ilegge økonomiske reaksjoner overfor norske foretak

De politisk-konstitusjonelle sidene av denne myndigheten behandles i Prop. 48 S (2015–2016). Her omtales noe mer regeltekniske sider.

Artikkel 15 i forordning (EF) nr. 80/2009 har i hovedsak samme innhold som artikkel 16 i forordning (EØF) nr. 2299/89. Begge bestemmelser hjemler økonomiske sanksjoner i to tilfeller – ved manglende etterlevelse av plikten til å gi opplysninger og ved manglende etterlevelse av de materielle, konkurranserettslige bestemmelsene i forordningene.

I det sistnevnte tilfellet er det naturlig å omtale reaksjonen som et overtredelsesgebyr. Den er en administrativ sanksjon mot et regelbrudd som allerede har funnet sted. I det førstnevnte tilfellet er det noe mer uklart hva formålet med reaksjonen er. Dersom man velger å konsentrere seg om reaksjonens evne til å fremtvinge etterlevelse av opplysningsplikten fremover i tid er det mer naturlig å omtale reaksjonen som tvangsmulkt. Dersom man velger å konsentrere seg om reaksjonen som en sanksjon mot manglende etterlevelse av et pålegg om å gi opplysninger som tidligere er gitt, er det naturlig å forstå den som et overtredelsesgebyr. I samme retning trekker det faktum at både den gamle og den nye bestemmel-

sen krever at det foreligger skyld i form av forsett eller uaktsomhet. Vi viser til de terminologiske drøftelsene i sanksjonsutvalgets utredning NOU 2003: 15 Fra bot til bedring.

Både den gamle og den nye bestemmelsen inneholder et tak på hvor stor den økonomiske reaksjonen kan være. For så vidt gjelder brudd på de materielle bestemmelsene i forordningene setter begge forordninger taket på reaksjonen til maksimalt 10 prosent av foretakets omsetning i foregående regnskapsår. For så vidt gjelder brudd på opplysningsplikten fastsetter den gamle forordningen en ramme for reaksjonen på fra 1 000 ECU til 50 000 ECU. Den nye forordningen inneholder kun et tak på 1 prosent av foretakets omsetning foregående regnskapsår. Hvilken av de to forordningene som er strengest vil avhenge av forholdene i det enkelte tilfellet. Hovedinntrykket er at forskjellen er et spørsmål om regelteknikk.

6.4 Kontroll med etterlevelse av forordningen

Gjeldende reservasjonslov etablerer et håndhevelsessystem som omfatter både overnasjonale og nasjonale håndhevingsmyndigheter. Det henger sammen med at håndhevingen etter gjeldene lov blant annet skal skje ved hjelp av fysiske inspeksjoner på forretningsstedet til det foretaket som er gjenstand for kontroll. Da er det nødvendig at nasjonale myndigheter medvirker.

Den nye forordningen innebærer at EFTAs overvåkingsorgan (ESA) og EFTA-domstolen vil være de eneste myndighetsorganene som har håndhevelsesroller, og at all kontroll skjer skriftlig. I stedet legges det vekt på at disse organene skal kunne bygge sine vurderinger på opplysninger som fremgår av rapporter utarbeidet av en uavhengig revisor. I siste instans kan EFTAs overvåkingsorgan kreve at den revisoren foretaket selv har valgt blir byttet ut. Systemet fremgår av forordningens artikkel 12. Se også samspillet mellom denne bestemmelsen og de generelle prosedyre- og saksbehandlingssystemene i artikkel 16.

Dette innebærer at de bestemmelsene i gjeldende reservasjonslov som legger oppgaver til Konkurransetilsynet ikke blir videreført. De bestemmelsene om oppgavefordeling mellom nasjonale organer som fremgikk av den nå opphevede forskriften av 23. juni 2000 nr. 584 om håndheving av EØS-avtalens regler om edbaserte reservasjonssystemer for passasjertransport mv. er etter dette ikke aktuelle å gjeninnføre. Se omtalen av forskriften i kapittel 3.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

Lovens tittel

Gjeldende lov inneholder uttrykket «edb-baserte». Det samme gjør den norske oversettelsen av den nye forordning (EF) nr. 80/2009. Uttrykket oppleves likevel som foreldet. Ingen reservasjonssystemer er i dag «ikke-elektroniske». Det foreslås derfor at man benytter en mer direkte og mindre alderdommelig tittel uten uttrykket «edb-baserte».

Til § 1

Bestemmelsen tilsvare § 1 i gjeldende lov. Valget av lovteknikk er omtalt i punkt 6.2.

Første ledd inkorporerer forordningen i norsk rett. Løsningen innebærer at forordningen i sin helhet blir norsk rett med de begrensede tilpasningene som følger av måten forordningen tas inn i EØS-avtalen på. Disse tilpasningene fremgår av EØS-komiteens beslutning nr. 318/2015 av 11. desember 2015 som tar forordning (EF) nr. 80/2009 inn i EØS-avtalen. En uoffisiell norsk oversettelse av forordningen følger som vedlegg til proposisjonen. Innholdet i de enkelte bestemmelsene i forordningen er kort beskrevet i punkt 5.

Gjeldende reservasjonslov har en forskriftshjemmel i § 1 annet ledd. Denne hjemmelen er ikke lenger nødvendig som følge av at den nye forordningen ikke krever supplerende nasjonale bestemmelser om rollen til norske myndigheter. Se mer om dette i punkt 6.4.

Til § 2

Bestemmelsen tilsvare et stykke på vei § 2 i gjeldende reservasjonslov.

Første ledd forutsetter at forordning (EF) nr. 80/2009 selv inneholder bestemmelser som gir EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen hjemmel til å innhente opplysninger de trenger for å kunne utføre sine oppgaver etter forordningen. Hovedformålet med bestemmelsen er å gjøre det klart at bestemmelser om taushetsplikt i intern norsk rett ikke er til hinder for at norske borgere gir de opplysningene de pålegges å gi etter forordningen. Den klargjør forholdet mellom opplysningsplikt og taushetsplikt. Formuleringen i gjeldende lov som viser til forskrifter gitt i medhold av loven er ikke videreført fordi hjemmelen til å gi slike forskrifter ikke er videreført. Se merknadene til § 1.

Annet ledd er en videreføring av § 2 tredje ledd i gjeldende reservasjonslov. Bakgrunnen for denne bestemmelsen fremgår av Ot.prp. nr. 51 (1999–2000) siden 14-15. Den er formulert med tanke på de spesielle tilfellene der et norsk foretak har eendom i et EU-land, og der EU-kommisjonen eller EU-domstolen retter sin rettsforfølgelse mot disse formuesgodene. I en slik situasjon må det norske foretaket ha anledning til å forsvare seg selv dersom det innebærer at man setter til side bestemmelser om taushetsplikt i norsk lovgivning. Tilsvarende rettsforfølgelse fra EU-organers side kan ikke rettes mot norske foretak i Norge, fordi Norge har tatt forbehold mot slik tvangsfullbyrdelse i en egen erklæring i sluttakten til EØS-avtalen.

Til § 3

Bestemmelsen tilsvare § 5 i gjeldene reservasjonslov. Enkelte aspekter ved bestemmelsen er omtalt i punkt 6.3. De konstitusjonelle sidene ved gjennomføringen er beskrevet i Prop. 48 S (2015–2016). Innholdet i den underliggende artikkel 15 i forordningen er omtalt i punkt 5.

Overskriften er endret fordi bøte-terminologien ikke gir helt treffende assosiasjoner så lenge det dreier seg om administrative, og ikke strafferettslige, reaksjoner. I den grad forordningen åpner for bruk av tvangsmulkt (som i seg selv ikke er et treffende navn) er det ikke en gang tale om en sanksjon. Uttrykket «økonomisk reaksjon» er en mer presis betegnelse på det artikkel 15 i forordning (EF) nr. 80/2009 omfatter.

Det følger av artikkel 15 nr. 1 og 2 i forordningen hva maksimalt reaksjonsbeløp kan være. Under dette taket følger det av artikkel 15 nr. 3 at det ved utmålingen skal legges vekt på hvor alvorlig overtredelsen er og hvor lenge den har pågått. Av artikkel 15 nr. 5 fremgår det at EFTA-domstolen kan prøve alle sider av saker den får seg forelagt. Herunder kan den ilegge en strengere reaksjon enn EFTAs overvåkingsorgan har fastsatt.

Til § 4

Bestemmelsen er en ordrett videreføring av § 6 i gjeldene reservasjonslov.

Til § 5

Det foreslås at loven trer i kraft straks – dels for å innfri våre EØS-rettslige forpliktelser – og dels fordi ikrafttredelsen ikke krever fastsettelse av noen utfyllende forskrifter eller praktiske forberedelser.

Lov om reservasjonssystem for flyreiser mv.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under
et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
lov om reservasjonssystemer for flyreiser mv.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om reservasjonssystemer for flyreiser mv. i samsvar med
et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om reservasjonssystemer for flyreiser mv.

§ 1 Gjennomføring av forordning

EØS-avtalen vedlegg XIII kapittel VI punkt 63 (forordning (EF) nr. 80/2009) om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer og om oppheving av forordning (EØF) nr. 2299/89 gjelder som norsk lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 2 Innhenting av opplysninger

Enhver plikter uten hinder av taushetsplikt å gi EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen de opplysningene organet kan kreve i henhold til rettsakten omhandlet i EØS-avtalen vedlegg XIII kapittel VI punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer.

Innenfor de rammene som følger av rettsakten som er nevnt i første ledd, har enhver rett til uten hinder av taushetsplikt å besvare henvendelser fra EU-kommisjonen og EU-domstolen.

§ 3 Økonomiske reaksjoner

EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-domstolen kan ilegge foretak, sammenslutninger av foretak eller fysiske personer økonomiske reaksjoner for forsettlig eller uaktsom overtredelse av rettsakten omhandlet i EØS-avtalen vedlegg XIII kapittel VI punkt 63 om regler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer, samt vedtak fattet i medhold av bestemmelsene i den nevnte rettsakten.

§ 4 Virkeområde

Loven gjelder kun innenfor EØS-området.

§ 5 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks.

Fra den tid loven trer i kraft oppheves lov 23. juni 2000 nr. 54 om edb-baserte reservasjonssystemer for passasjertransport m.v.

Vedlegg 1**Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 80/2009 av 14. januar 2009 om atferdsregler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 2299/89**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

Under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 og artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen,

under henvisning til uttalelse fra EUs datatilsynsmann²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådsforordning (EØF) nr. 2299/89 av 24. juli 1989 om atferdsregler for bruk av edb-baserte reservasjonssystemer⁴ har i stor grad bidratt til å sikre rettferdige og upartiske vilkår for luftfartsselskaper i et edb-basert reservasjonssystem (heretter kalt ERS), og derved til å verne om forbrukernes interesser.
- 2) En betydelig del av luftfartsselskapenes reserverasjoner gjøres fremdeles via ERS.
- 3) Den teknologiske utviklingen og markedsutviklingen gjør det mulig å foreta en betydelig forenkling av regelverket ved å gi systemleverandører og luftfartsselskaper større spillerom for forhandling om reservasjonsavgifter og takstvilkår. Dette bør gjøre det mulig for dem å være fleksible og tilpasse seg reisebyråenes og forbrukernes ønsker og behov, og å distribuere sine transportprodukter på en mer effektiv måte.
- 4) I dagens markedssituasjon må enkelte bestemmelser om ERS likevel opprettholdes, i den

grad de dreier seg om transportprodukter, for å hindre at konkurransen begrenses og sikre at forbrukerne får nøytral informasjon.

- 5) Konkurransen mellom ERS-er kan vriss alvorlig dersom eierselskaper nekter å stille samme informasjon om ruter, takster og ledige seter til rådighet for andre systemer enn sine egne, og nekter å godta reserverasjoner gjennom disse systemene.
- 6) Det er nødvendig å opprettholde en effektiv konkurranse mellom deltakerselskaper og eierselskaper og sikre respekt for prinsippet om likebehandling av luftfartsselskaper uavhengig av om de deltar i ERS.
- 7) For å sikre åpne og sammenliknbare konkurransevilkår i markedet bør særlige regler gjelde for eierselskaper.
- 8) Systemleverandører bør gjøre et tydelig skille mellom et ERS og luftfartsselskapenes interne reservasjonssystemer, eller andre typer av reservasjonssystemer, og bør avstå fra å la distribusjonsopplegget være forbeholdt sitt eierselskap, for å unngå at et eierselskap vil kunne få fortrinnsrett til tilgang i et ERS.
- 9) For å verne om forbrukernes interesser må det første skjermbildet framstå nøytralt for brukere av et ERS, og det må sikres at opplysninger om alle deltakerselskaper er like tilgjengelige, slik at ett deltakerselskap ikke begunstiges framfor et annet.
- 10) Bruk av et nøytralt skjermbilde gir økt åpenhet omkring transportprodukter og -tjenester som tilbys av deltakerselskaper, og økt tillit hos forbrukerne.
- 11) Systemleverandørene bør sørge for at markedsføringsopplysningene i ERS er tilgjengelige for alle deltakerselskaper uten forskjellsbehandling, og transportleverandørene bør ikke kunne benytte disse opplysningene til å påvirke reisebyråets eller forbrukerens valg på utilbørlig måte.

¹ EFT C 224 av 30.8.2008, s. 57.

² EFT C 233 av 11.9.2008, s. 1.

³ Uttalelse fra Europaparlamentet av 4. september 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 16. desember 2008.

⁴ EFT L 220 av 29.7.1989, s. 1.

- 12) Avtaler mellom abonnenter og systemleverandøren om databånd med markedsføringsopplysninger (MIDT) vil kunne inneholde en kompensasjonsordning for abonnenter.
- 13) Det bør bli lettere å opplyse om jernbanetransport og kombinert jernbane- og lufttransport i et ERS-skjermbilde.
- 14) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (omarbeiding)⁵ må luftfartsselskapene offentliggjøre sine takster, med alle gjeldende skatter, avgifter, tilleggsavgifter og gebyrer som er obligatoriske og forutsigbare. Et ERS-skjermbilde bør informere om takster som omfatter de samme priskategorier, for å sikre at reisebyråene kan gi denne informasjonen til sine kunder.
- 15) Opplysning om busstransport i tilknytning til lufttransportprodukter eller til jernbanetransportprodukter som er inkludert i lufttransportprodukter, bør i framtiden vises i hovedskjermbildet i et ERS.
- 16) ERS bør i framtiden gi lettfattelige opplysninger om flygingens CO₂-utslipp og drivstofforbruk. Dette kan vises med data om gjennomsnittlig drivstofforbruk per person i liter/100 km og gjennomsnittlig CO₂-utslipp per person i g/km, og vil kunne sammenliknes med data om beste alternative tog- eller bussforbindelse for reiser under fem timer.
- 17) Luftfartsselskaper fra Fellesskapet og fra tredjestater bør gis likeverdig behandling med hensyn til ERS-tjenester.
- 18) For å sikre korrekt anvendelse av denne forordning bør Kommisjonen gis tilfredsstillende håndhevingsmyndighet, herunder mulighet til å undersøke overtredelser, enten på eget initiativ eller etter en klage, til å pålegge de berørte foretakene å sørge for at overtredelsene opphører, og til å ilegge bøter.
- 19) Kommisjonen bør jevnlig kontrollere anvendelsen av denne forordning, og framfor alt undersøke om den er effektiv med hensyn til å hindre konkurransebegrensende og diskriminerende praksis i markedet for levering av reisetjenester via ERS, og ikke minst fordi det finnes luftfartsselskaper med tette bånd til systemleverandører.
- 20) Denne forordning berører ikke anvendelsen av traktatens artikkel 81 og 82. Denne forordning utfyller de generelle konkurransereglene som fortsatt gjelder fullt ut for konkurransebe-

grensninger, for eksempel overtredelse av antitrust-regelverket eller misbruk av en dominerende stilling.

- 21) Beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger reguleres ved europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁶. Bestemmelsene i denne forordning presiserer og utfyller direktiv 95/46/EF med hensyn til virksomheten i et ERS.

- 22) Forordning (EØF) nr. 2299/89 bør oppheves –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Avsnitt 1

Innledende bestemmelser

Artikkel 1

Formål og virkeområde

Denne forordning skal gjelde for alle edb-baserte reservasjonssystemer (ERS) som inneholder lufttransportprodukter, når de tilbys eller brukes i Fellesskapet.

Denne forordning skal også gjelde for jernbanetransportprodukter som er inkludert i lufttransportprodukter i hovedskjermbildet for et ERS, når de tilbys eller brukes i Fellesskapet.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

1. «transportprodukt» befordring av en passasjer mellom to lufthavner eller jernbanestasjoner
2. «ruteflyging» en serie flyginger som har samtlige av følgende kjennetegn:
 - a) på hver flyging er seter og/eller kapasitet til transport av frakt og/eller post tilgjengelig for salg på individuell basis til offentligheten (enten direkte fra luftfartsselskapet eller fra dets godkjente byråer)
 - b) de gjennomføres for å betjene trafikk mellom de samme to eller flere lufthavner, enten
 - i henhold til en offentliggjort ruteplan, eller
 - med flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger

⁵ EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3.

⁶ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

3. «takster» de priser som passasjerer skal betale til luftfartsselskaper, jernbanetransportselskaper, deres godkjente byråer eller andre billettselgere for befordring av disse passasjerer med transporttjenester, samt vilkårene som gjelder for disse prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys byråer og andre mellomledd
4. «edb-basert reservasjonssystem» eller «ERS» et edb-system som blant annet inneholder opplysninger om ruteplaner, ledige seter og takster for mer enn ett luftfartsselskap, med eller uten mulighet til å gjøre reservasjoner eller utstede billetter, i den utstrekning noen eller samtlige av disse tjenestene er gjort tilgjengelig for abonnentene
5. «systemleverandør» et foretak og dets tilknyttede foretak som er ansvarlig(e) for driften eller markedsføringen av et ERS
6. «distribusjonsopplegg» opplegg som en systemleverandør stiller til rådighet for å formidle informasjon om luftfartsselskapers og jernbanetransportselskapers ruteplaner, ledige seter, takster og liknende tjenester, og med sikte på å gjøre reservasjoner og/eller utstede billetter, samt andre tjenester i den forbindelse
7. «eierselskap» et luftfartsselskap eller jernbanetransportselskap som direkte eller indirekte, alene eller i fellesskap med andre, kontrollerer en systemleverandør eller deltar i kapitalen med rettigheter eller representasjon i styret, kontrollorganet eller et annet ledelsesorgan hos en systemleverandør, samt ethvert luftfartsselskap eller jernbanetransportselskap som det kontrollerer
8. «deltakelse i kapitalen med rettigheter eller representasjon i styret, kontrollorganet eller et annet ledelsesorgan hos en systemleverandør» en investering med tilknyttede rettigheter eller representasjon i styret, kontrollorganet eller et annet ledelsesorgan hos en systemleverandør, og som gir mulighet for, alene eller sammen med andre, å få avgjørende innflytelse på systemleverandørens drift
9. «kontroll» et forhold som bygger på rettigheter, avtaler eller andre midler som, enten hver for seg eller til sammen, og for alle faktiske eller rettslige formål, gir mulighet for å få avgjørende innflytelse på et foretak, særlig gjennom:
 - a) eierskap eller retten til å bruke alle eller deler av foretakets aktiva
 - b) rettigheter eller avtaler som gir avgjørende innflytelse på sammensetningen av foretakets organer eller deres avstemninger eller beslutninger
10. «deltakerselskap» et luftfartsselskap eller jernbanetransportselskap som har avtale med en systemleverandør om distribusjon av transportprodukter gjennom et ERS
11. «abonnet» en person eller et foretak som ikke er et deltakerselskap, og som i henhold til avtale med en systemleverandør benytter et ERS til å gjøre reservasjoner av lufttransportprodukter og tilknyttede produkter på vegne av en kunde
12. «hovedskjerm bilde» en fullstendig, nøytral presentasjon av data om transporttjenester mellom to byer innenfor et fastsatt tidsrom
13. «billett» et gyldig dokument som gir rett til transport, eller tilsvarende i papirløs form, utstedt eller godkjent av luftfartsselskapet, jernbanetransportselskapet eller et godkjent byrå
14. «kombinert produkt» en på forhånd avtalt kombinasjon av transport og andre tjenester som ikke er tilknyttet transportsektoren, tilbudt til en samlet pris
15. «reservasjonsavgift» den pris luftfartsselskaper skal betale til systemleverandører for ERS-tjenester.

Avsnitt 2

Atferdsregler for systemleverandører

Artikkel 3

Forholdet til transportleverandører

1. En systemleverandør skal ikke:
 - a) knytte urimelige og/eller uberettigede vilkår til en avtale med et deltakerselskap, eller kreve aksept av tilleggsvilkår som etter sin natur eller i samsvar med vanlig forretningspraksis ikke har sammenheng med deltakelse i dens ERS
 - b) sette som vilkår for deltakelse i dens ERS at et deltakerselskap ikke samtidig kan være deltaker i et annet system, eller at et deltakerselskap ikke fritt kan bruke andre reservasjonssystemer, for eksempel sitt eget reservasjonssystem på Internett og egne innringingssentre.
2. En systemleverandør skal laste og behandle data fra deltakerselskaper like raskt og med samme omhu, og bare med forbehold for begrensningene som følger av den innleggingsmetode som de enkelte deltakerselskaper har valgt.
3. En systemleverandør skal, med mindre det er offentliggjort på annen måte, offentliggjøre et

luftfartsselskaps eller et jernbanetransport-selskaps direkte eller indirekte eierandel i en systemleverandør, eller en systemleverandørs direkte eller indirekte eierandel i et luftfartsselskap eller et jernbanetransport-selskap.

Artikkel 4

Distribusjonsopplegg

1. En systemleverandør skal ikke reservere en bestemt innleggings- og/eller behandlingsprosedyre, eller noe annet distribusjonsopplegg, eller eventuelle endringer i dem, for ett eller flere deltakerselskap, herunder dens eierselskap(er). Systemleverandøren skal gi alle deltakerselskaper opplysning om endringer i dens distribusjonsopplegg og innleggings-/behandlingsprosedyrer.
2. En systemleverandør skal sørge for at dens distribusjonsopplegg holdes separat, i det minste gjennom programvare og på en klar og kontrollerbar måte, fra enhver transportørs interne registre og funksjoner med hensyn til ledelse og markedsføring.

Artikkel 5

Skjermbilder

1. Systemleverandøren skal via sitt ERS sørge for ett eller flere hovedskjermbilder for hver enkelt transaksjon, og skal legge inn data fra deltakerselskaper på en nøytral og utfyllende måte, og uten forskjellsbehandling eller partiskhet. Rangeringskriteriene skal ikke baseres på faktorer som direkte eller indirekte er knyttet til transportørens identitet, og skal anvendes for alle deltakerselskaper, uten forskjellsbehandling. Hovedskjermbildet/-bildene skal ikke villedde brukeren, være lett tilgjengelig(e) og oppfylle reglene i vedlegg I.
2. Abonnetten skal benytte et nøytralt skjerm-bilde i samsvar med nr. 1 til opplysninger som gis fra et ERS til forbrukeren, med mindre det kreves et annet skjerm-bilde for å imøtekomme et ønske fra forbrukeren.
3. Flyginger som utføres av luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper⁷ må være klart og tydelig angitt i skjermbildet.

4. Systemleverandøren skal innføre et eget symbol i ERS-skjermbildet som kan identifiseres av brukerne slik at de vet hvilket luftfartsselskap som utfører en viss flyging i henhold til artikkel 11 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
5. Denne artikkel skal ikke gjelde for et ERS som et luftfartsselskap, eller et jernbanetransport-selskap, eller en gruppe av luftfartsselskaper, eller av jernbanetransportselskaper, benytter i eget kontor eller egne kontorer og salgssteder eller på egne klart identifiserte nettsider.

Artikkel 6

Forholdet til abonnenter

1. En systemleverandør skal ikke knytte urimelige og/eller uberettigede vilkår til en avtale med en abonnent, for eksempel hindre en abonnent i å abonnere på eller bruke ett eller flere andre systemer, kreve aksept av tilleggs-vilkår som ikke har sammenheng med abonnement på dens ERS, eller pålegge en plikt til å godta et tilbud om teknisk utstyr eller programvare.
2. Når en abonnent er en uavhengig bedrift som sysselsetter færre enn 50 personer og har en årsomsetning og/eller årsbalanse som ikke overstiger 10 millioner euro, kan den si opp sin avtale med en systemleverandør med en oppsigelsestid som ikke trenger være mer enn tre måneder, men som ikke kan utløpe før utgangen av det første avtaleåret. I et slikt tilfelle skal systemleverandøren ikke ha rett til å få refundert mer enn de kostnader som er direkte forbundet med avtalens opphør.

Artikkel 7

Databånd med markedsføringsopplysninger («MIDT»)

1. Systemleverandøren kan stille alle markedsførings-, reservasjons- og salgsdata til rådighet for alle deltakerselskaper, herunder eierselskaper, forutsatt at de gis like raskt og uten forskjellsbehandling. Opplysningene kan, og skal på anmodning, omfatte alle deltakerselskap og/eller abonnenter.
2. Deltakerselskapene skal ikke benytte slike data til å påvirke abonnentens valg.
3. Dersom dataene framkommer som følge av at en abonnent etablert i Fellesskapet har brukt et ERS-distribusjonsopplegg, skal de verken direkte eller indirekte identifisere abonnenten,

⁷ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

med mindre abonnenten og systemleverandøren blir enige om vilkår for hensiktsmessig bruk av slike data. Dette gjelder også for data som systemleverandørene leverer til enhver annen part til annen bruk enn til avregning.

4. Avtaler mellom abonnent(er) og systemleverandør(er) om MIDT skal offentliggjøres.

Artikkel 8

Likeverdig behandling i tredjestater

1. Når en systemleverandør i en tredjestat behandler EF-luftfartsselskaper på en måte som ikke er likeverdig med behandlingen tredjestatens deltakerselskaper får i saker som kommer inn under denne forordning, kan Kommisjonen, med forbehold for internasjonale avtaler der Fellesskapet eller medlemsstatene er part, kreve at alle systemleverandører i Fellesskapet behandler luftfartsselskaper fra denne tredjestaten på en måte som er likeverdig med den behandling som EF-luftfartsselskaper får i denne tredjestaten.
2. Kommisjonen skal kontrollere om systemleverandører i tredjestater forskjellsbehandler EF-luftfartsselskaper eller ikke gir dem likeverdig behandling. På anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommisjonen granske mulige tilfeller av forskjellsbehandling av et EF-luftfartsselskap i tredjestatens ERS. Når en slik forskjellsbehandling blir påvist, skal Kommisjonen, før den treffer en beslutning, underrette medlemsstatene og berørte parter og be om deres kommentarer, herunder ved å sammenkalle relevante eksperter fra medlemsstatene til et møte.

Avsnitt 3

Atferdsregler for transportleverandører

Artikkel 9

Data fra deltakerselskapene

Deltakerselskaper, og de mellommenn som håndterer dataene, skal sørge for at dataene de leverer til et ERS er korrekte, og at de gjør det mulig for systemleverandøren å følge reglene i vedlegg I.

Artikkel 10

Særlige regler for eierselskaper

1. Et eierselskap skal ikke, med forbehold om gjensidighet som omhandlet i nr. 2, forskjellsbehandle et konkurrerende ERS ved å nekte å gi det, på anmodning og like raskt, de samme

data som det gir til sitt eget ERS om ruteplaner, takster og ledige seter hva angår egne transportprodukter, eller å distribuere sine transportprodukter gjennom et annet ERS, eller ved å nekte å godta eller bekrefte like raskt en reservasjon foretatt via et konkurrerende ERS av et hvilket som helst transportprodukt som distribueres via dets eget ERS. Eierselskapet skal bare være forpliktet til å godta og bekrefte reserverasjoner som er i samsvar med dets takster og vilkår.

2. Et konkurrerende ERS skal ikke nekte å lagre data om ruteplaner, takster og ledige seter i forbindelse med transporttjenester som tilbys av et eierselskap, og skal laste og behandle dataene like raskt og med samme omhu som for sine andre kunder og abonnenter i et hvilket som helst marked, og bare med forbehold for de begrensninger som følger av den innleggingsmetode som de enkelte selskaper har valgt.
3. Eierselskapet skal ikke være forpliktet til å godta kostnader i denne forbindelse, unntatt til kopiering av data som skal leveres, og til godkjente reserverasjoner. Reserverasjonsavgiften som betales til et ERS for en godtatt reservasjon foretatt i samsvar med nr. 1 skal være i tråd med den avgift det samme ERS tar fra andre deltakerselskaper for tilsvarende transaksjoner.
4. Et eierselskap skal verken direkte eller indirekte drive forskjellsbehandling til fordel for sitt eget ERS ved å knytte en abonnents bruk av et bestemt ERS til provisjon eller oppmuntring til å selge eller ikke selge dets transportprodukter.
5. Et eierselskap skal verken direkte eller indirekte drive forskjellsbehandling til fordel for sitt eget ERS ved å kreve at en abonnent bruker et bestemt ERS i forbindelse med salg eller utstedelse av billetter til transportprodukter som det selv direkte eller indirekte leverer.

Avsnitt 4

Vern av personopplysninger

Artikkel 11

Behandling av, innsyn i og lagring av personopplysninger

1. Personopplysninger som innhentes i forbindelse med et ERS for det formål å foreta reserverasjoner eller utstede billetter til transportprodukter skal bare behandles på en måte som er forenlig med disse formål. Hva angår behandling av slike opplysninger skal en sys-

- temleverandør anses som en behandlingsansvarlig i samsvar med artikkel 2 bokstav d) i direktiv 95/46/EF.
2. Personopplysninger skal bare behandles i den grad behandlingen er nødvendig for å kunne oppfylle en avtale der den registrerte er part, eller for å treffe tiltak på anmodning fra den registrerte før en avtale inngås.
 3. Når det dreier seg om særlige typer opplysninger som omhandlet i artikkel 8 i direktiv 95/46/EF, skal opplysningene bare behandles når den registrerte har gitt uttrykkelig og informert samtykke til behandling av disse opplysningene.
 4. Opplysninger som systemleverandøren sitter med om identifiserbare enkeltreservasjoner skal lagres i frakoplet modus innen 72 timer etter at det siste elementet i enkeltreservasjonen er fullført, og tilintetgjøres innen tre år. Innsyn i slike opplysninger skal bare gis i forbindelse med faktureringstviser.
 5. Opplysninger om markedsføring, reservasjon og salg som stilles til rådighet av en systemleverandør, skal verken direkte eller indirekte identifisere fysiske personer, eller eventuelt de organisasjoner eller selskaper som de handler på vegne av.
 6. På anmodning skal en abonnent opplyse forbrukeren om systemleverandørens navn og adresse, formålet med behandlingen, hvor lenge personopplysningene skal lagres og hvordan den registrerte kan utøve sin rett til innsyn.
 7. En registrert skal uhindret og uten vederlag ha rett til innsyn i opplysninger om seg, uansett om opplysningene er lagret av systemleverandøren eller av abonnenten.
 8. Rettighetene nedfelt i denne artikkel utfyller og skal gjelde i tillegg til de rettigheter for registrerte som er fastlagt i direktiv 95/46/EF, i nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til direktivet, og i bestemmelser i internasjonale avtaler der Fellesskapet er part.
 9. Bestemmelsene i denne forordning presiserer og utfyller direktiv 95/46/EF for de formål som er nevnt i nr. 1. Med mindre det er bestemt noe annet, skal definisjonene i nevnte direktiv gjelde. Når de særlige bestemmelsene i denne artikkel om behandling av personopplysninger i forbindelse med ERS ikke får anvendelse, skal denne forordning ikke berøre bestemmelsene i nevnte direktiv, i nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til direktivet, og i bestemmelser i internasjonale avtaler der Fellesskapet er part.

10. Når en systemleverandør forvalter databaser for flere forskjellige formål, for eksempel som et ERS eller som en vert for luftfartsselskap, skal det treffes tekniske og organisatoriske tiltak for å hindre at personvernreglene omgås ved å knytte sammen databaser, og for å sikre at personopplysninger kun er tilgjengelige for det særlige formål som lå til grunn for innhenting.

Avsnitt 5

Revisjon

Artikkel 12

Revisor og revisjonsrapport

1. Alle systemleverandører skal hvert fjerde år, samt på anmodning fra Kommisjonen, legge fram en uavhengig revisjonsrapport med detaljerte opplysninger om eierstrukturen og styringsmodellen. Kostnader forbundet med revisjonsrapporten skal bæres av systemleverandøren.
2. Systemleverandøren skal underrette Kommisjonen om revisors identitet før oppnevningen bekreftes. Kommisjonen kan komme med innvendinger, og skal innen to måneder og etter samråd med revisoren, systemleverandøren og eventuelle andre parter som hevder å ha en rettmessig interesse, beslutte om revisor skal skiftes ut eller ikke.

Avsnitt 6

Overtredelser og sanksjoner

Artikkel 13

Overtredelser

Når Kommisjonen, på eget initiativ eller etter å ha mottatt en klage, fastslår at det foreligger en overtredelse av denne forordning, kan den ved en beslutning pålegge de berørte foretak eller sammenslutninger av foretak å sørge for at overtredelsen opphører. Granskning i forbindelse med mulig overtredelse av denne forordning skal ta full høyde for resultatene av en undersøkelse etter traktatens artikkel 81 og 82.

Artikkel 14

Myndighet til å foreta undersøkelser

Kommisjonen kan, for å kunne utføre de oppgaver den er gitt ved denne forordning, ved en enkel anmodning eller en beslutning pålegge foretak eller sammenslutninger av foretak å gi alle nød-

vendige opplysninger, herunder særlige revisjoner, især i forbindelse med spørsmål som kommer inn under artikkel 4, 7, 10 og 11.

Artikkel 15

Bøter

1. Kommisjonen kan ved en beslutning ilegge foretak og sammenslutninger av foretak bøter på inntil 10 % av samlet omsetning i foregående regnskapsår når de, forsettlig eller uaktsomt, ikke overholder denne forordning.
2. Kommisjonen kan ved en beslutning ilegge foretak og sammenslutninger av foretak bøter på inntil 1 % av samlet omsetning i foregående regnskapsår når de, forsettlig eller uaktsomt, gir uriktige eller ufullstendige opplysninger, eller unnlater å gi opplysninger innen den fastsatte fristen, som svar på en anmodning fremmet ved en beslutning vedtatt i henhold til artikkel 14.
3. Ved fastsettelse av boten skal det både tas hensyn til hvor alvorlig overtredelsen er, og til hvor lenge den har pågått.
4. Bøter skal ikke være sanksjoner i strafferettslig forstand.
5. De europeiske fellesskaps domstol skal ha ubegrenset domsmyndighet til å overprøve beslutninger der Kommisjonen har ilagt en bot. Den kan oppheve, redusere eller øke boten.

Artikkel 16

Framgangsmåter

1. Før Kommisjonen treffer beslutninger i henhold til artikkel 13 og 15 skal den oversende sin innvending til de berørte foretak eller sammenslutninger av foretak og gi dem anledning til å framsette sine synspunkter skriftlig og, dersom de ber om det, å uttale seg muntlig.
2. Kommisjonen skal ikke utlevere opplysninger som er undergitt taushetsplikt, og som den har innhentet i henhold til denne forordning.
Den som legger opplysninger fram for Kommisjonen i henhold til denne forordning, skal tydelig angi hvilket materiale vedkommende anser som fortrolig og gi en begrunnelse for dette, og skal legge fram en egen ikke-fortrolig utgave av dette materialet innen den frist som Kommisjonen har fastsatt.
3. Når Kommisjonen anser at det på grunnlag av de foreliggende opplysninger ikke er tilstrekkelig grunnlag for å følge opp en klage, skal den underrette klageren om grunnene til dette

og fastsette en frist for klageren til å framsette sine synspunkter skriftlig.

Dersom klageren framsetter sine synspunkter innen den frist Kommisjonen har fastsatt, og klagerens skriftlige merknader ikke fører til at klagen vurderes annerledes, skal Kommisjonen avvise klagen ved en beslutning. Dersom klageren ikke framsetter sine synspunkter innen den frist Kommisjonen har fastsatt, skal klagen anses for å være trukket tilbake.

Når Kommisjonen oversender en innvending, skal den gi klageren en kopi av den ikke-fortrolige utgaven og fastsette en frist for klageren til å framsette sine synspunkter skriftlig.

4. Kommisjonen skal på anmodning gi klageren, og de parter som har fått oversendt en innvending, innsyn i saksdokumentene. Innsyn skal gis etter at innvendingen er oversendt. Retten til innsyn i saksdokumentene skal ikke omfatte forretningshemmeligheter, andre fortrolige opplysninger og Kommisjonens interne dokumenter.
5. Dersom Kommisjonen mener at det er nødvendig, kan den innhente uttalelser fra andre fysiske eller juridiske personer.

Avsnitt 7

Sluttbestemmelser

Artikkel 17

Oppheving

1. Forordning (EØF) nr. 2299/89 oppheves.
2. Henvisninger til den opphevede forordningen skal forstås som henvisninger til denne forordning og leses som angitt i sammenlikningstabellen i vedlegg II.

Artikkel 18

Ny gjennomgang

1. Kommisjonen skal jevnlig kontrollere anvendelsen av denne forordning, om nødvendig ved hjelp av særlige revisjoner som omhandlet i artikkel 14. Den skal især undersøke hvor effektivt denne forordning kan sikre likebehandling og rettferdig konkurranse i markedet for ERS-tjenester.
2. Når det er hensiktsmessig, skal Kommisjonen gi Europaparlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen av artikkel 8 med hensyn til likeverdig behandling i tredjestater, og foreslå eventuelle hensiktsmessige tiltak for å rette

- opp diskriminerende forhold, herunder inngåelse eller endring av bilaterale lufttransportavtaler mellom Fellesskapet og tredjestater.
3. Innen 29. mars 2013 skal Kommisjonen utarbeide en rapport om anvendelsen av denne forordning, der behovet for å opprettholde, endre eller oppheve denne forordning blir vurdert.

Artikkel 19

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft 29. mars 2009.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfordiget i Strasbourg, 14. januar 2009.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

A. VONDRA

President

Vedlegg I

Regler for hovedskjermbilder

1. Når priser vises i hovedskjermbildet og/eller når det velges en rangering basert på pris, skal prisen omfatte takst og alle gjeldende skatter, avgifter, tilleggsavgifter og gebyrer som skal betales til luftfartsselskapet eller jernbanetransportselskapet, og som er obligatoriske og forutsigbare på det tidspunkt de vises i skjermbildet.
2. Ved sammenstilling og utvelging av transportprodukter mellom to byer som skal inntas i hovedskjermbildet, skal lufthavner eller jernbanestasjoner som betjener samme by ikke forskjellsbehandles.
3. Det skal framgå klart hvilke flyginger som ikke er rutenflyginger. En forbruker skal på anmodning ha rett til et hovedskjermbilde som viser bare kun rutenflyginger eller kun flyginger som ikke er regelbundne.
4. Det skal framgå klart hvilke flyginger som har mellomlanding.
5. Når en flyging utføres av et annet luftfartsselskap enn luftfartsselskapet som er identifisert med luftfartsselskapskoden, skal det framgå klart hvem som faktisk utfører flygingen. Dette kravet vil gjelde i alle tilfeller, med unntak av kortvarige, midlertidige ordninger.
6. Opplysninger om kombinerte produkter skal ikke vises i hovedskjermbildet.
7. Abonnementen kan velge om reisealternativene i hovedskjermbildet skal rangeres etter pris eller på følgende måte:
 - i) direkte reiser rangert etter avgangstid
 - ii) alle andre reisealternativer rangert etter reisetid.
8. Med unntak av det tilfelle som er omhandlet i punkt 10, skal ingen reisealternativer vises mer enn én gang i et hovedskjermbilde.
9. Når reisealternativene er rangert i samsvar med punkt 7 i) og ii), og når det tilbys togforbindelser mellom de samme to byer i ERS, skal minst den best rangerte togforbindelsen eller den best rangerte kombinerte forbindelsen med jernbane og fly vises i hovedskjermbildet.
10. Når luftfartsselskaper driver virksomhet med felles rutenummer, skal hvert enkelt berørte luftfartsselskap – men ikke mer enn to – tiltales å ha et eget skjermbilde der dets egen luftfartsselskapskode er brukt. Når mer enn to luftfartsselskaper deltar, skal de to luftfartsselskapene utpekes av luftfartsselskapet som faktisk utfører flygingen.

Vedlegg II

Sammenlikningstabell

Forordning (EØF) nr. 2299/89	Denne forordning
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3 nr. 1 og 2	–
Artikkel 3 nr. 3	Artikkel 3 nr. 1
Artikkel 3 nr. 4	Artikkel 4 nr. 1
Artikkel 3a	Artikkel 10 nr. 1 og 3
Artikkel 4 nr. 1	Artikkel 9
Artikkel 4 nr. 2	–
Artikkel 4 nr. 3	Artikkel 3 nr. 2
Artikkel 4a nr. 1 og 2	Artikkel 4 nr. 1
Artikkel 4a nr. 3	Artikkel 4 nr. 2
Artikkel 4a nr. 4	–
Artikkel 5	Artikkel 5
Artikkel 6	Artikkel 7 og 11
Artikkel 7	Artikkel 8
Artikkel 8	Artikkel 10 nr. 4 og 5
Artikkel 9	Artikkel 6
Artikkel 9a	Artikkel 5 nr. 2 og artikkel 11
Artikkel 10	–
Artikkel 11	Artikkel 13
Artikkel 12	Artikkel 14
Artikkel 13	Artikkel 14
Artikkel 14	Artikkel 16 nr. 2
Artikkel 15	Artikkel 14
Artikkel 16	Artikkel 15 nr. 1 til 4
Artikkel 17	Artikkel 15 nr. 5
Artikkel 18	–
Artikkel 19	Artikkel 16 nr. 1 og 5
Artikkel 20	–
Artikkel 21	–
Artikkel 21a	–
Artikkel 21b	–
Artikkel 22	Artikkel 11
Artikkel 23	Artikkel 18
Vedlegg I	Vedlegg I

