



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 20 novembre 2007 (22.11)
(OR. en)**

14526/07

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0243 (COD)**

**AVIATION 204
CODEC 1163**

PROPOSTA

Mittente: Commissione europea

Data: 15 novembre 2007

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2007) 709 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 15.11.2007
COM(2007) 709 definitivo

2007/0243 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2007)1496}

{SEC(2007)1497}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Il codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione è stato stabilito nel 1989, con il regolamento 2299/89, quando la maggior parte delle prenotazioni delle compagnie aeree veniva effettuata mediante sistemi telematici di prenotazione e la maggior parte di tali sistemi era posseduta e controllata dalle compagnie aeree. Successivamente si sono verificati nel settore importanti sviluppi, come la crescita di canali di prenotazione alternativi, che hanno reso il codice di comportamento sempre più inadeguato alle condizioni del mercato: in realtà, esso ostacola la concorrenza e contribuisce in tal modo a far sì che i costi di distribuzione siano più elevati del necessario.

La proposta ha lo scopo di semplificare in modo considerevole il codice di comportamento e di rafforzare la concorrenza tra i venditori di sistemi mantenendo nel contempo le fondamentali misure di salvaguardia contro potenziali abusi di concorrenza, specialmente in caso di stretto collegamento tra sistemi e compagnie aeree, e garantendo la fornitura di informazioni neutrali al consumatore.

- **Contesto generale**

I sistemi telematici di prenotazione (Computerised Reservations Systems, CRS) forniscono ai clienti informazioni in tempo reale circa la disponibilità di servizi di trasporto aereo e circa le tariffe di tali servizi. Essi consentono alle agenzie di viaggio, fisiche o online, di effettuare prenotazioni con conferma immediata per conto dei consumatori.

Il codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione (“il codice di comportamento”) è stato inizialmente stabilito nel 1989 con l’adozione del regolamento 2299/89. Allora la maggior parte delle prenotazioni delle compagnie aeree veniva effettuata mediante CRS. Per i viaggi aerei, i consumatori potevano in pratica ricorrere ad un unico canale di informazione e distribuzione, ossia quello costituito dai CRS e dalle agenzie di viaggio. Inoltre, la maggior parte dei CRS era posseduta e controllata dalle compagnie aeree. Questa combinazione di fatti creava particolari rischi di abuso di concorrenza contro i quali le norme generali in materia di concorrenza non erano sufficienti e occorre norme apposite sotto forma di codice di comportamento. Il codice è stato stabilito al fine di migliorare la trasparenza e di impedire discriminazioni sia da parte degli stessi venditori di sistemi che da parte delle compagnie aeree, in particolare dei vettori associati di CRS. Ai venditori di sistemi è stato imposto un comportamento equo nei confronti di tutti i vettori e le agenzie di viaggio, e ai vettori associati di un CRS è stato imposto di non favorire quel sistema rispetto agli altri.

Il codice di comportamento si è dimostrato efficace contro gli abusi di potere di mercato, ma ha conseguenze non volute in quanto è sempre più inadeguato all’evoluzione delle condizioni del mercato. In primo luogo, molte compagnie aeree hanno ceduto le loro partecipazioni nei CRS. Tre dei quattro CRS non sono più

controllati da compagnie aeree, e tre compagnie aeree detengono partecipazioni di minoranza nel quarto. In secondo luogo, grazie allo sviluppo di canali di distribuzione alternativi, come i siti Internet delle compagnie aeree o i loro call center, oggi i consumatori hanno accesso ad una molteplicità di canali di informazione e prenotazione per i servizi di trasporto aereo. Nell'UE il 40% circa di tutti i biglietti aerei sono prenotati mediante canali alternativi e il 60% circa tramite agenzie di viaggio e CRS.

Gli obblighi di non discriminazione previsti dal codice reprimono la concorrenza in materia di prezzi e l'innovazione in quanto restringono fortemente la libertà da parte delle compagnie aeree e dei venditori di sistemi di negoziare i canoni di prenotazione e il quadro delle tariffe fornito mediante i CRS. La conseguente mancanza di concorrenza fa sì che i canoni di prenotazione siano ad un livello più alto del necessario. Pertanto, le compagnie aeree tendono a distribuire una quota crescente dei loro biglietti attraverso canali alternativi quali i propri siti Internet, che sono meno costosi e tecnicamente più flessibili.

Inoltre, poiché in altre parti del mondo il mercato dei CRS è stato deregolamentato, occorre assicurare che le compagnie aeree e i venditori di CRS comunitari ed extracomunitari possano operare in condizioni di concorrenza uniformi.

Dalla consultazione pubblica è emerso che le parti interessate sono favorevoli a che si effettui una revisione del codice di comportamento per adeguarlo alle condizioni attuali, mantenendo tuttavia le disposizioni chiave volte a garantire la fornitura di informazioni neutrali agli abbonati e misure di salvaguardia contro potenziali abusi in presenza di uno stretto collegamento tra vettori aerei e venditori di sistemi.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Il regolamento 2299/89 come modificato dai regolamenti 3089/93 e 323/99 sarà sostituito dalla presente proposta.

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

Non pertinente.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

L'elaborazione della presente proposta è stata preceduta da una consultazione pubblica intesa a raccogliere il maggior numero possibile di osservazioni e suggerimenti dalle persone e dagli enti interessati. Tale consultazione si è svolta nel rispetto dei requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate illustrati nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 (COM(2002) 704 definitivo).

Una consultazione aperta si è svolta su Internet tra il 23 febbraio 2007 e il 27 aprile 2007. Alla Commissione sono pervenuti 48 contributi, ripartiti tra i seguenti gruppi:

- vettori aerei e organismi rappresentativi: 18
- venditori di CRS e fornitori di servizi IT: 5
- consumatori/viaggiatori e organismi rappresentativi: 9
- agenzie di viaggio e organismi rappresentativi: 10
- settore del trasporto ferroviario: 1
- altri: 5

Il 2 maggio 2007 le parti interessate e le loro organizzazioni sono state invitate ad una riunione a Bruxelles per la presentazione di una breve sintesi dei loro contributi.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Dalla consultazione è emerso che soltanto alcune delle parti interessate – tra le compagnie aeree e i venditori di sistemi – sono favorevoli alla totale abolizione del codice di comportamento. La maggior parte preferisce mantenere un codice, ma è favorevole ad una revisione del codice attuale che lo adegui agli sviluppi del mercato dando alle compagnie aeree e ai venditori di sistemi una maggiore libertà di negoziare i canoni di prenotazione e il quadro delle tariffe.

Le agenzie di viaggio temono una maggiore libertà in materia di prezzi e sono favorevoli ad una modifica del regolamento che garantisca l'accesso al quadro completo delle tariffe delle compagnie aeree senza costi supplementari.

Le organizzazioni dei consumatori ammoniscono ad un'estrema attenzione nella revisione, in modo da garantire ai consumatori la fornitura di informazioni neutrali e complete.

La maggior parte delle parti interessate ha espresso una netta preferenza per il mantenimento delle attuali norme applicabili ai vettori associati di venditori di sistemi, ossia la partecipazione obbligatoria dei vettori associati a tutti i sistemi (articolo 4 bis del codice) e il divieto di subordinare l'uso di un determinato CRS a incentivi o disincentivi (articolo 8).

Una sintesi più dettagliata dei punti di vista delle parti interessate e del modo in cui sono stati presi in considerazione viene fornita nella relazione di valutazione dell'impatto acclusa alla presente proposta.

I risultati della consultazione pubblica su Internet sono disponibili all'indirizzo http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_04_27_en.htm.

• **Ricorso al parere di esperti**

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

• Valutazione dell’impatto

Nella presente valutazione dell’impatto la situazione di base dello status quo è stata messa a confronto con due opzioni di revisione, ossia deregolamentazione parziale e deregolamentazione totale. La prima opzione – deregolamentazione parziale – è stata suddivisa in tre subopzioni che differiscono tra loro relativamente alle misure di salvaguardia in caso di stretto collegamento tra compagnie aeree e CRS. Tutte le opzioni mirano ad accrescere la concorrenza nel mercato dei CRS:

- opzione 0: status quo
- opzione 1: deregolamentazione parziale
 - opzione 1a: deregolamentazione parziale con la separazione delle compagnie aeree e dei CRS a livello di controllo;
 - opzione 1b: deregolamentazione parziale con disposizioni specifiche per i vettori associati;
 - opzione 1c: deregolamentazione parziale senza disposizioni specifiche per i vettori associati;
- opzione 2: deregolamentazione totale (abolizione del codice di comportamento).

Il mantenimento dello status quo (opzione 0) è stato respinto poiché le restrizioni che il regolamento vigente impone sui prezzi e sulla libertà di negoziazione hanno crescenti effetti negativi, in particolare in termini di costi di distribuzione elevati.

Una deregolamentazione totale (opzione 2) è stata respinta in considerazione della attuale situazione del mercato. Molte aziende continuano a dipendere in misura sostanziale dal canale di distribuzione unico costituito dalle agenzie di viaggio e dai CRS. Altrettanto vale per i viaggiatori degli Stati membri in cui il tasso di penetrazione di Internet è modesto: meno della metà della popolazione dell’UE ha accesso a Internet, che è il canale di distribuzione alternativo più importante.

Pertanto, i rischi di abuso di concorrenza sono più elevati che in altri settori economici e fare assegnamento soltanto sulle norme generali di concorrenza non sarebbe sufficiente, specialmente in caso di stretto collegamento tra compagnie aeree e sistemi. Inoltre, alcuni comportamenti di mercato dei CRS (ad es. visualizzazione non neutrale) sarebbero dannosi per i consumatori pur non essendo il risultato di un abuso di concorrenza.

La valutazione dell’impatto mostra che l’opzione 1b offre i risultati più favorevoli in termini di aumento della concorrenza, misure di salvaguardia contro l’abuso di concorrenza, informazioni neutrali, trasparenti e complete per i consumatori e promozione del trasporto ferroviario nella visualizzazione del CRS.

La Commissione ha effettuato nell’ambito del programma di lavoro una valutazione dell’impatto, la cui relazione è disponibile al seguente indirizzo:
http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/networks_en.htm.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi delle misure proposte**

La presente proposta sostituirebbe il regolamento 2299/89 come modificato dai regolamenti 3089/93 e 323/99.

- **Base giuridica**

Articoli 71 e 80, paragrafo 2, del trattato che istituisce la Comunità europea.

- **Principio di sussidiarietà**

La proposta è di competenza esclusiva della Comunità. Pertanto, il principio di sussidiarietà non si applica.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità per i motivi seguenti.

Il regolamento 2299/89 conferisce competenza esclusiva alla Commissione. In considerazione del carattere internazionale delle operazioni dei CRS e della difficoltà di monitorare tali attività a livello nazionale, la proposta di revisione e semplificazione del regolamento mantiene la competenza a livello dell'UE.

Le misure di revisione e semplificazione proposte non hanno ripercussioni sulle autorità nazionali, regionali e locali, e riducono gli oneri amministrativi, peraltro già limitati, gravanti sugli operatori economici.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: regolamento.

Altri mezzi non sarebbero adeguati per le ragioni seguenti.

Un regolamento è lo strumento più adeguato per le ragioni seguenti:

- la proposta riguarda la revisione di un regolamento esistente;
- il regolamento riguarda un'attività economica a carattere internazionale, che sarebbe difficile disciplinare a livello nazionale.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Semplificazione**

La proposta prevede una semplificazione della legislazione.

La versione riveduta del codice di comportamento in materia di CRS è stata redatta e strutturata in modo da essere facilmente comprensibile. Le disposizioni superflue del regolamento 2299/89 sono state soppresse, specialmente se di ostacolo ad una maggiore efficienza del mercato.

La proposta è inserita nel programma staffetta per l'aggiornamento e la semplificazione dell'acquis comunitario e nel programma legislativo e di lavoro della Commissione, con il riferimento 2002/TREN/29.

- **Abrogazione di disposizioni vigenti**

L'adozione della proposta comporterà l'abrogazione di disposizioni vigenti.

- **Riesame/revisione/cessazione dell'efficacia**

La proposta comprende una clausola di riesame.

- **Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è pertanto opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

- **Illustrazione dettagliata della proposta**

Deregolamentazione parziale del mercato dei CRS

La proposta modifica il codice di comportamento in materia di CRS al fine di adeguarlo al contesto del mercato attuale – caratterizzato in particolare dallo sviluppo di canali di distribuzione alternativi – e di rafforzare la concorrenza tra i venditori di sistemi. Conferendo maggiore flessibilità ai CRS e alle compagnie aeree, la proposta consente ai CRS di competere in modo più efficace con i canali di distribuzione alternativi, in termini sia di prezzi che di servizi offerti.

La semplificazione del codice principalmente aumenta la libertà di negoziazione degli operatori: le compagnie aeree e i venditori di CRS saranno liberi di negoziare i canoni di prenotazione applicati dal CRS e il quadro delle tariffe fornito dalle compagnie aeree. Le restrizioni dell'attuale codice di comportamento riguardanti il quadro delle tariffe, l'accesso alle funzioni di distribuzione e i canoni di prenotazione saranno soppresse (fatta eccezione per le misure di salvaguardia sotto indicate).

Misure di salvaguardia

La proposta mantiene diverse misure di salvaguardia contro potenziali abusi di concorrenza, specialmente in caso di stretto collegamento tra CRS e fornitori di servizi di trasporto. Tali misure riflettono il punto di vista espresso da molte parti interessate e confermato dalla valutazione dell'impatto, secondo il quale nell'attuale situazione del mercato tale stretto collegamento ancora presenta rischi per la concorrenza che richiedono norme specifiche oltre alle norme generali in materia di concorrenza.

Il codice di comportamento semplificato mantiene le seguenti disposizioni intese ad evitare l'abuso di concorrenza e a garantire la fornitura di informazioni neutrali ai consumatori:

- misure per tutelare la neutralità delle agenzie di viaggio (articolo 6), come ad esempio il divieto per i venditori di sistemi di introdurre condizioni di esclusività nei loro contratti con le agenzie. La proposta aggiunge il divieto per i venditori di sistemi di identificare le agenzie di viaggio nelle informazioni di marketing su nastro (Marketing Information Data Tapes, MIDT); tale disposizione evita che una compagnia aerea possa utilizzare i dati per spingere le agenzie di viaggio a ridurre le loro prenotazioni su compagnie concorrenti.
- obbligo per i venditori di sistemi di separare chiaramente i CRS da qualsiasi sistema di prenotazione interno delle compagnie aeree (articolo 4, paragrafo 2), in modo da evitare che un vettore associato abbia un accesso privilegiato al sistema;
- divieto per i venditori di sistemi di riservare qualsiasi funzione di distribuzione ai loro vettori associati (articolo 4, paragrafo 1), in modo da evitare vantaggi concorrenziali di questi ultimi rispetto ad altri vettori aderenti;
- obbligo per i venditori di sistemi di fornire visualizzazioni neutrali e non discriminatorie (articolo 5), al fine di garantire la neutralità delle informazioni per i consumatori e di evitare visualizzazioni non obiettive intese a favorire determinate compagnie aeree;
- obbligo per i venditori di sistemi di fornire informazioni di marketing su nastro (Marketing Information Data Tapes, MIDT) su base non discriminatoria (articolo 7);
- obbligo per i vettori associati di fornire ad un CRS diverso dal proprio le stesse informazioni sui loro servizi di trasporto o di accettare prenotazioni da un CRS diverso dal proprio (articolo 10, paragrafo 1), in modo da evitare che i vettori associati ostacolino la concorrenza da parte di altri CRS;
- divieto per i vettori associati di subordinare l'uso di un determinato CRS a incentivi o disincentivi (articolo 10, paragrafo 3), in modo da evitare la sistematica preferenza per il loro CRS;
- disposizioni che consentono alla Commissione di adottare misure intese a garantire la parità di trattamento delle compagnie aeree dell'UE rispetto ai CRS dei paesi terzi (articolo 8);
- disposizioni in materia di protezione dei dati personali intese a precisare e integrare quelle della direttiva 95/46/CE, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (articolo 11).

Servizi di trasporto ferroviario

Il codice di comportamento si applica anche ai servizi di trasporto ferroviario integrati in un CRS relativo ai trasporti aerei (non si applica ai sistemi relativi

unicamente ai servizi ferroviari). Esso garantisce che nel CRS i servizi di trasporto ferroviario siano oggetto di un trattamento non discriminatorio. Tuttavia, le attuali disposizioni in materia di prezzi non discriminatori comportano una discriminazione di fatto dei servizi di trasporto ferroviario in quanto per questi ultimi sono praticati gli stessi canoni di prenotazione anche se il valore medio dei biglietti è inferiore. Liberalizzando i prezzi per quanto riguarda i canoni di prenotazione, la proposta consente alle compagnie ferroviarie di negoziare canoni più adeguati al valore dei loro biglietti e quindi crea un incentivo per tali compagnie ad offrire i loro servizi anche sui CRS. Le disposizioni relative ai vettori associati e alla neutralità della visualizzazione si applicheranno anche ai servizi di trasporto ferroviario.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71 e 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

visto il parere del garante europeo della protezione dei dati,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato³,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CEE) n. 2299/89, del 24 luglio 1989, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione⁴ ha contribuito in misura significativa a garantire condizioni eque ed imparziali ai vettori aerei nei sistemi telematici di prenotazione (in seguito "CRS"), tutelando in tal modo gli interessi dei consumatori.
- (2) Una parte considerevole delle prenotazioni aeree viene tuttora effettuata mediante sistemi telematici di prenotazione.
- (3) L'evoluzione tecnologica e del mercato consente di semplificare in modo sostanziale il quadro legislativo offrendo ai venditori di CRS e ai vettori aerei condizioni di maggiore flessibilità per la negoziazione dei canoni di prenotazione e del quadro delle tariffe. Essi potranno così adeguarsi in modo flessibile alle esigenze e alle richieste delle agenzie di viaggio e dei consumatori e distribuire in modo più efficiente i loro servizi di trasporto.

¹ GU C ...

² GU C ...

³ GU C ...

⁴ GU L 220 del 29.7.1989, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CEE) n. 3089/93 (GU L 278 dell'11.11.1993, pag. 1) e dal regolamento (CE) n. 323/1999 (GU L 40 del 13.2.1999, pag. 1).

- (4) Nell'attuale situazione del mercato occorre tuttavia mantenere talune disposizioni relative ai CRS, nella misura in cui includono servizi di trasporto, al fine di impedire abusi di concorrenza e di garantire la fornitura di informazioni neutrali ai consumatori.
- (5) Il rifiuto da parte dei vettori associati di fornire le stesse informazioni circa orari, tariffe e disponibilità di posti a CRS diversi dal proprio e di accettare prenotazioni effettuate da tali sistemi può comportare gravi distorsioni della concorrenza tra CRS.
- (6) I venditori di sistemi devono separare in modo chiaro i CRS da qualsiasi sistema interno di prenotazione delle compagnie aeree e devono astenersi dal riservare le funzioni di distribuzione ai loro vettori associati, in modo da evitare che un vettore associato possa avere un accesso privilegiato al CRS.
- (7) Al fine di proteggere gli interessi dei consumatori è necessario presentare agli utenti di un CRS una visualizzazione iniziale neutrale e garantire che le informazioni relative a tutti i vettori aderenti siano ugualmente accessibili in modo da non favorire un vettore aderente rispetto a un altro.
- (8) I venditori di sistemi devono assicurare che le informazioni di marketing dei CRS siano disponibili senza discriminazioni per tutti i vettori aderenti, e i prestatori di servizi di trasporto non devono poter utilizzare tali informazioni allo scopo di influenzare indebitamente la scelta dell'agenzia di viaggio.
- (9) La fornitura di informazioni circa i servizi di trasporto ferroviario e ferroviario-aereo nelle visualizzazioni dei CRS deve essere facilitata.
- (10) Ai vettori aerei della Comunità e dei paesi terzi deve essere concesso un trattamento equivalente per quanto riguarda i servizi dei CRS.
- (11) Per garantire la corretta applicazione del presente regolamento, la Commissione deve avere appropriati poteri esecutivi, compresa la possibilità di indagare, di sua iniziativa o sulla base di una denuncia, sulle infrazioni, di ingiungere all'impresa interessata di porre fine all'infrazione, e di infliggere ammende.
- (12) Il presente regolamento non pregiudica l'applicazione degli articoli 81 e 82 del trattato.
- (13) La tutela degli individui relativamente al trattamento dei dati personali è disciplinata dalla direttiva 95/46/CE, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati⁵. Le disposizioni del presente regolamento precisano e integrano la direttiva 95/46/CE relativamente alle attività di un CRS.
- (14) È necessario abrogare il regolamento (CEE) n. 2299/89,

⁵ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Sezione 1

Disposizioni introduttive

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

Il presente regolamento si applica a tutti i sistemi telematici di prenotazione (in seguito “CRS”), nella misura in cui essi includono servizi di trasporto aereo, quando sono offerti per l’uso o utilizzati nel territorio della Comunità.

Il presente regolamento si applica anche ai servizi di trasporto ferroviario che figurano accanto ai servizi di trasporto aereo nella visualizzazione primaria di un CRS.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) «servizio di trasporto», il trasporto di un passeggero tra due aeroporti o due stazioni ferroviarie;
- (b) «servizio aereo di linea», una serie di voli che presentano tutte le seguenti caratteristiche:
 - (i) su ogni volo sono messi a disposizione posti e/o capacità di trasporto di merci e/o posta che possono essere acquistati individualmente dal pubblico (direttamente presso il vettore aereo o tramite i suoi agenti autorizzati);
 - (ii) il servizio è effettuato in modo da assicurare il collegamento tra i medesimi due o più aeroporti:
 - in base ad un orario pubblicato, oppure
 - con voli tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;
- (c) «tariffe», i prezzi che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei, agli operatori ferroviari, ai loro agenti o ad altri venditori di biglietti per usufruire di servizi di trasporto e le condizioni alle quali tali prezzi vengono praticati, compresi la remunerazione e le condizioni offerte all’agenzia e altri servizi accessori;

- (d) «sistema telematico di prenotazione», un sistema telematico comprendente informazioni concernenti, fra l'altro, orari, disponibilità di posti, tariffe e servizi connessi di più vettori aerei, con o senza possibilità di effettuare prenotazioni o di emettere biglietti, nella misura in cui la totalità o parte di tali servizi sia messa a disposizione degli abbonati;
- (e) «funzioni di distribuzione», i mezzi messi a disposizione dal venditore del sistema per fornire informazioni circa orari, disponibilità di posti, tariffe e servizi connessi di vettori aerei e operatori ferroviari, effettuare prenotazioni e/o emettere biglietti e fornire qualsiasi altro servizio connesso;
- (f) «venditore del sistema», l'impresa e le relative affiliate che provvedono alla gestione e commercializzazione di un CRS;
- (g) «vettore associato», qualsiasi vettore aereo o operatore ferroviario che, direttamente o indirettamente, da solo o con altri, posseda o controlli effettivamente un venditore di sistemi, nonché qualsiasi vettore aereo o operatore ferroviario da esso posseduto o effettivamente controllato;
- (h) «controllo effettivo», un complesso di diritti, rapporti contrattuali o ogni altro mezzo che, separatamente o congiuntamente, e tenendo presenti le circostanze di fatto o di diritto del singolo caso, conferiscono la possibilità di esercitare direttamente o indirettamente un'influenza determinante su un'impresa, per mezzo, segnatamente:
 - (i) del diritto di utilizzare in tutto o in parte il patrimonio di tale impresa;
 - (ii) di diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle votazioni o sulle deliberazioni degli organi di tale impresa oppure conferiscono un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa;
- (i) «vettore aderente», un vettore aereo o un operatore ferroviario che ha concluso un accordo con un venditore di sistemi per la distribuzione di servizi di trasporto mediante un CRS;
- (j) «abbonato», una persona, diversa da un consumatore, o un'impresa, diversa da un vettore aderente, che utilizza un CRS in virtù di un contratto o altro accordo finanziario concluso con un venditore di sistemi. Vi è un "accordo finanziario" se viene effettuato un pagamento specifico per i servizi del venditore del sistema o se viene acquistato un servizio di trasporto;
- (k) «visualizzazione primaria», una visualizzazione globale e neutrale dei dati concernenti servizi di trasporto tra coppie di città, durante un periodo di tempo determinato;
- (l) «biglietto», un documento valido che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, rilasciato o autorizzato dal vettore aereo, dall'operatore ferroviario o da un agente autorizzato.

Sezione 2

Norme di comportamento per i venditori di sistemi

Articolo 3

Relazioni con i prestatori di servizi di trasporto

1. Il venditore del sistema

- (a) non fissa condizioni irragionevoli per i contratti stipulati con vettori aderenti né impone l'accettazione di condizioni supplementari che, per loro natura e secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con la partecipazione al CRS;
- (b) non impone, quale condizione per la partecipazione al proprio CRS, che il vettore aderente non partecipi contemporaneamente ad un altro sistema.

2. Il venditore del sistema immette ed elabora i dati forniti dai vettori aderenti con pari tempestività e accuratezza, fatti salvi solo i condizionamenti imposti dal metodo di inserimento dei dati prescelto dai singoli vettori aderenti.

Articolo 4

Funzioni di distribuzione

1. Il venditore del sistema non riserva ad uno o più dei suoi vettori associati nessuna specifica procedura di inserimento e/o di elaborazione, nessun'altra funzione di distribuzione, né eventuali miglioramenti delle stesse.

2. Il venditore del sistema provvede affinché le sue funzioni di distribuzione siano separate, almeno mediante un software e in modo chiaro e verificabile, da ogni archivio, funzione amministrativa e di commercializzazione privati di un vettore.

Articolo 5

Visualizzazioni

1. Il venditore del sistema fornisce tramite il suo CRS una o più visualizzazioni primarie per ogni singola transazione e vi inserisce i dati forniti dai vettori aderenti in modo neutrale e completo, imparziale e non discriminatorio. I criteri da usare per la classificazione non sono basati su fattori direttamente o indirettamente attinenti all'identità del vettore e si applicano in modo non discriminatorio a tutti i vettori aderenti. La o le visualizzazioni primarie sono conformi alle norme figuranti nell'allegato I.

2. Per quanto riguarda le informazioni fornite da un CRS, l'abbonato utilizza una visualizzazione neutrale a norma del paragrafo 1 a meno che il consumatore non gli chieda di utilizzare una visualizzazione diversa.

3. Il presente articolo non si applica a un CRS utilizzato da un vettore aereo o da un operatore ferroviario o da un gruppo di vettori aerei o di operatori ferroviari, nel o nei loro uffici e nei loro punti di vendita chiaramente identificati come tali.

Articolo 6

Rapporti con gli abbonati

1. Il venditore del sistema non fissa nel contratto concluso con un abbonato condizioni irragionevoli, come impedire all'abbonato di ottenere o di utilizzare un altro o altri sistemi, imporre l'accettazione di condizioni supplementari che non abbiano alcun nesso con l'abbonamento al suo CRS, o imporre l'obbligo di accettare offerte di attrezzatura tecnica o software.

2. Se l'abbonato è un'impresa autonoma con meno di 50 dipendenti e con un fatturato annuo e/o un bilancio patrimoniale annuo non superiore a 10 milioni di euro, può recedere dal contratto concluso con il venditore del sistema dando un preavviso di durata non superiore a tre mesi e con scadenza non anteriore alla fine del primo anno. In tal caso il venditore del sistema ha il diritto di recuperare soltanto le spese direttamente connesse con la risoluzione del contratto.

Articolo 7

Informazioni di marketing su nastro (Marketing Information Data Tapes, MIDT)

I dati relativi alla commercializzazione, alle prenotazioni e alle vendite possono essere messi a disposizione dai venditori di sistemi a condizione che:

- (a) siano forniti con pari tempestività e su base non discriminatoria a tutti i vettori aderenti, compresi i vettori associati. I dati possono riguardare e, su richiesta, riguardano, tutti i vettori aderenti e/o gli abbonati;
- (b) se i dati risultano dall'utilizzazione delle funzioni di distribuzione di un CRS da parte di un abbonato stabilito nel territorio dell'Unione europea, essi non comprendono alcuna informazione, diretta o indiretta, sull'identità di tale abbonato.

Articolo 8

Trattamento equivalente nei paesi terzi

Senza pregiudizio degli accordi internazionali dei quali la Comunità o gli Stati membri sono parti, se il trattamento accordato ai vettori aerei comunitari da un venditore di sistema operante in un paese terzo non è equivalente al trattamento accordato ai vettori aderenti di tale

paese terzo riguardo a qualsiasi questione oggetto del presente regolamento, la Commissione può richiedere che tutti i venditori di sistemi operanti nella Comunità applichino ai vettori aerei del paese terzo in questione un trattamento equivalente a quello applicato nello stesso paese terzo ai vettori aerei comunitari.

Sezione 3

Norme di comportamento per i fornitori di servizi di trasporto

Articolo 9

dati forniti dai vettori aderenti

I vettori aderenti e gli intermediari che gestiscono i dati assicurano che i dati che essi presentano ad un CRS siano precisi e consentano al venditore del sistema di rispettare le disposizioni dell'allegato I.

Articolo 10

Norme specifiche per i vettori associati

1. Il vettore associato non può discriminare i CRS concorrenti, rifiutandosi di fornire loro, su richiesta e con pari tempestività, le stesse informazioni circa gli orari, le tariffe e la disponibilità di posti dei propri servizi di trasporto da lui fornite al proprio CRS o di distribuire per loro tramite i propri servizi di trasporto, oppure rifiutandosi di accettare o di confermare, con pari tempestività, prenotazioni fatte per loro tramite per uno qualsiasi dei suoi servizi di trasporto distribuiti tramite il proprio CRS. Il vettore associato ha l'obbligo di accettare e di confermare solo le prenotazioni conformi alle sue tariffe e condizioni.
2. Il vettore associato non è obbligato ad assumere alcun costo in tale contesto tranne che per la riproduzione delle informazioni da fornire e per le prenotazioni accettate. Il canone dovuto ad un CRS per una prenotazione accettata effettuata conformemente al paragrafo 1 non può superare il canone applicato dallo stesso CRS o dal proprio CRS nei confronti degli altri vettori aderenti per una transazione equivalente.
3. Il vettore associato non subordina né direttamente né indirettamente l'uso di un determinato CRS da parte di un abbonato alla riscossione di una commissione o ad altro incentivo o disincentivo per la vendita dei suoi servizi di trasporto.
4. Il vettore associato non impone né direttamente né indirettamente ad un abbonato l'uso di un determinato CRS per la vendita o l'emissione di biglietti relativi a servizi di trasporto da esso stesso direttamente o indirettamente forniti.

Sezione 4

Protezione dei dati personali

Articolo 11

1. Il trattamento di dati personali nell'ambito delle attività di un CRS si effettua esclusivamente al fine di fare prenotazioni o emettere biglietti per servizi di trasporto. Per quanto riguarda il trattamento di tali dati, un CRS è considerato un responsabile del trattamento ai sensi dell'articolo 2, lettera d), della direttiva 95/46/CE.
2. Il trattamento di dati personali è effettuato soltanto quando è necessario all'esecuzione del contratto concluso con la persona interessata o all'esecuzione di misure precontrattuali su richiesta di tale persona.
3. Nel caso di categorie particolari di dati di cui all'articolo 8 della direttiva 95/46/CE, il trattamento di tali dati è effettuato soltanto se la persona interessata ha dato il proprio consenso esplicito a tale trattamento.
4. Le informazioni controllate dal venditore del sistema concernenti prenotazioni individuali identificabili sono archiviate off line entro 72 ore dal completamento dell'ultimo elemento della prenotazione individuale e distrutte entro 3 anni. L'accesso a tali dati è consentito solo per controversie sulla fatturazione.
5. I dati relativi alla commercializzazione, alle prenotazioni e alle vendite messi a disposizione da un CRS non comprendono informazioni dirette né indirette sull'identità delle persone fisiche o, se del caso, delle organizzazioni o società per conto delle quali esse agiscono.
6. L'abbonato comunica al consumatore il nome e l'indirizzo del venditore del sistema, lo scopo del trattamento dei dati personali, la durata della conservazione degli stessi e le modalità di esercizio del diritto di accesso ai dati delle quali può avvalersi la persona interessata.
7. La persona interessata ha il diritto di avere gratuitamente accesso ai dati che la riguardano indipendentemente dal fatto che i dati siano conservati dal CRS o dall'abbonato.
8. I diritti riconosciuti nel presente articolo sono complementari e si aggiungono ai diritti della persona interessata stabiliti dalla direttiva 95/46/CE e dalle disposizioni nazionali adottate conformemente a detta direttiva.
9. Le disposizioni del presente regolamento precisano e integrano la direttiva 95/46/CE ai fini di cui al paragrafo 1. Salvo altrimenti disposto si applicano le definizioni figuranti in detta direttiva. Qualora le specifiche disposizioni relative al trattamento dei dati personali nell'ambito delle attività di un CRS fissate nel presente articolo non si applichino, il presente regolamento lascia impregiudicate le disposizioni della suddetta direttiva e le disposizioni nazionali adottate dagli Stati membri conformemente alla stessa.

Sezione 5

Infrazioni e sanzioni

Articolo 12

Infrazioni

Se la Commissione constata, su denuncia o d'ufficio, un'infrazione al presente regolamento, essa può, mediante decisione, richiedere che le imprese o associazioni di imprese interessate pongano fine all'infrazione constatata.

Articolo 13

Poteri di indagine

Per l'assolvimento dei compiti affidatili dal presente regolamento, la Commissione può, mediante semplice domanda o mediante decisione, richiedere alle imprese o associazioni di imprese di fornire tutte le informazioni necessarie.

Articolo 14

Ammende

1. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed alle associazioni di imprese ammende non superiori al 10% del fatturato totale dell'esercizio sociale precedente, qualora esse, intenzionalmente o per negligenza, commettano infrazioni al presente regolamento.
2. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed alle associazioni di imprese ammende non superiori all'1% del fatturato totale dell'esercizio sociale precedente, qualora esse, intenzionalmente o per negligenza, forniscano informazioni inesatte o incomplete o non forniscano informazioni entro il termine prescritto in risposta a una richiesta effettuata mediante una decisione adottata ai sensi dell'articolo 13.
3. Nel determinare l'importo dell'ammenda si tiene conto sia della gravità che della durata dell'infrazione.
4. Le ammende non sono di carattere penale.
5. La Corte di giustizia ha competenza giurisdizionale anche di merito per decidere sui ricorsi presentati avverso le decisioni con le quali la Commissione ha inflitto un'ammenda. Essa può annullare, ridurre o aumentare l'ammenda.

Articolo 15

Procedure

1. Prima di adottare decisioni a norma degli articoli 12 e 14, la Commissione trasmette alle imprese o associazioni di imprese interessate una comunicazione degli addebiti e dà loro la possibilità di presentare le loro osservazioni per iscritto e, qualora lo chiedano, di essere sentite.

2. La Commissione non divulga le informazioni coperte per loro natura da segreto professionale da essa ottenute in virtù del presente regolamento.

Chiunque fornisca informazioni alla Commissione nel quadro del presente regolamento indica chiaramente gli elementi che considera riservati, specificandone i motivi, e presenta separatamente una versione non riservata entro la data fissata dalla Commissione.

3. Quando la Commissione ritiene che, sulla base delle informazioni in suo possesso, non sussistano motivi sufficienti per agire a seguito di una denuncia, comunica al denunciante le proprie ragioni e stabilisce un termine entro il quale quest'ultimo può presentare osservazioni per iscritto.

Se il denunciante presenta osservazioni scritte entro il termine fissato dalla Commissione e tali osservazioni non inducono ad una diversa valutazione del caso, la Commissione respinge la denuncia mediante decisione. Se il denunciante non presenta osservazioni entro il termine fissato dalla Commissione, la denuncia si considera ritirata.

Quando la Commissione trasmette una comunicazione degli addebiti, fornisce al denunciante una copia della versione non riservata e fissa un termine entro il quale il denunciante può presentare osservazioni scritte.

4. Su richiesta, la Commissione concede l'accesso al fascicolo alle parti cui ha indirizzato una comunicazione degli addebiti e al denunciante. L'accesso è concesso dopo l'invio della comunicazione degli addebiti. Il diritto di accesso al fascicolo non si estende ai segreti d'ufficio, ad altre informazioni riservate né ai documenti interni della Commissione.

5. La Commissione può sentire, qualora lo ritenga necessario, altre persone fisiche o giuridiche.

Sezione 6

Disposizioni finali

Articolo 16

Abrogazione

1. Il regolamento (CEE) n. 2299/89 è abrogato.

2. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

Articolo 17

Riesame

Entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione elabora una relazione sull'applicazione del regolamento nella quale viene valutata la necessità di mantenere, modificare o abrogare lo stesso.

Articolo 18

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

Norme applicabili alla visualizzazione primaria

1. Se le tariffe figurano nella visualizzazione primaria e/o se viene scelto un ordine basato sulle tariffe, queste ultime devono comprendere tutte le tasse, le imposte e le spese applicabili e inevitabili che devono essere pagate al prestatore dei servizi di trasporto.
2. In sede di messa a punto e selezione dei servizi di trasporto per una determinata coppia di città da inserire nella visualizzazione primaria non è operata alcuna discriminazione sulla base degli aeroporti o delle stazioni ferroviarie della stessa città.
3. I voli diversi dai servizi aerei di linea devono essere chiaramente identificati. Il consumatore ha il diritto di avere, su richiesta, una visualizzazione primaria limitata unicamente ai servizi aerei di linea o a quelli non di linea.
4. I voli che prevedono scali intermedi devono essere chiaramente identificati.
5. Se i voli sono operati da un vettore diverso da quello contraddistinto dal codice di designazione del vettore, il vettore che opera di fatto il volo deve essere chiaramente identificato. Tale obbligo è applicabile in tutti i casi, ad eccezione degli accordi ad hoc a breve termine.
6. Le informazioni sui servizi integrati, ossia combinazioni prestabilite di servizi di trasporto con altri servizi non accessori al trasporto offerte ad un prezzo globale, non figurano nella visualizzazione primaria.

ALLEGATO II

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento 2299/89	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2	Articolo 2
Articolo 3, paragrafi 1 e 2	-
Articolo 3, paragrafo 3	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 3, paragrafo 4	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 3 bis	Articolo 10, paragrafi 1 e 2
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 9
Articolo 4, paragrafo 2	-
Articolo 4, paragrafo 3	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4 bis, paragrafi 1 e 2	Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4 bis, paragrafo 3	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 4 bis, paragrafo 4	-
Articolo 5	Articolo 5
Articolo 6	Articoli 7 e 11
Articolo 7	Articolo 8
Articolo 8	Articolo 10, paragrafi 3 e 4
Articolo 9	Articolo 6
Articolo 9 bis	Articoli 5, paragrafo 2, e 11
Articolo 10	-
Articolo 11	Articolo 12
Articolo 12	Articolo 13
Articolo 13	Articolo 13
Articolo 14	Articolo 15, paragrafo 2

Articolo 15	Articolo 13
Articolo 16	Articolo 14
Articolo 17	-
Articolo 18	-
Articolo 19	Articolo 15, paragrafi 1 e 5
Articolo 20	-
Articolo 21	-
Articolo 21 bis	-
Articolo 21 ter	-
Articolo 22	Articolo 11
Articolo 23	Articolo 17
Allegato I	Allegato I