

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról

COM(2007) 709 végleges – 2007/0243 (COD)

(2008/C 224/12)

2007. december 5-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke és 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció a véleményét 2008. május 8-án elfogadta. Előadó: Thomas MCDONOGH.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. május 28–29-én tartott, 445. plenáris ülésén (a május 29-i ülésnapon) 75 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások

Az EGSZB egyetért az Európai Bizottság ajánlásaival és támogatja azokat, mindemellett a következő kiegészítéseket ajánlja:

1.1 Jogszábat kell hozni, amely előírja, hogy az EU-ban a tulajdonos fuvarozóknak teljes mértékben ki kell vonniuk a tőkéjüket a CRS-ekből (számítógépes helyfoglalási rendszerekből); továbbá olyan intézkedéseket kell bevezetni, amelyek ellehetlenítik, hogy más fuvarozók – közvetlenül vagy közvetve – a jövőben befektethessenek a CRS-ekbe.

1.2 A tulajdonos fuvarozókra vonatkozó szabályokat fenn kell tartani mindaddig, amíg ezek a légitársaságok ki nem vonják a CRS-ekből a tulajdonrészüket.

1.3 A semleges megjelenítésre vonatkozó rendelkezéseket el kell törölni. Az alapmegjelenítés fenntartásának a gyakorlatban csak korlátozott haszna van az egyéni, illetve üzleti utazók preferenciái és politikái miatt, az online értékesítési környezetben pedig ritkán tartják be a semlegességi szabályokat, vagy az ügyviteli szabályzat nem rendelkezik róluk.

1.4 A minden adót, költséget, terhet és CRS-díjat tartalmazó árak megjelenítését mindenkor kötelezővé kell tenni. Átlátható tájékoztatást kell továbbá biztosítani, különösen az olyan megtévesztő gyakorlatok esetében, mint a kódmegosztás, ahol világosan tájékoztatni kell a fogyasztót, mely légitársaságok működtetik a járatot.

1.5 Lehetővé kell tenni, hogy az utazási irodák és a légitársaságok szabadon megtárgyalhassák a CRS-ekkel az MIDT-adatok (MIDT: Market Information Data Tapes – értékesítési adatok (azelőtt szalagos) tára) felhasználásának és megvásárlásának feltételeit.

1.6 Az adatvédelmi szabályokat meg kell erősíteni, hogy biztosítsák a PNR (utasnévrekord) adatmezőiben szereplő

minden érintett személy – nem csak az utazó – adatainak védelmét.

1.7 A szabályzat adatvédelmi szakaszának érvényesítését – különösen a légitársaságok rendszereiben tárolt személyes adatok harmadik országok (kereskedelmi és kormánysszervezetek) számára történő kiszolgáltatására vonatkozóan – az EU-nak garantálnia kell, és a harmadik ország kormányával kötött kétoldalú megállapodások – nem pedig jogilag nem kötelező érvényű kötelezettségvállalások – formájában el kell ismertetnie.

1.8 Új szabályozást kell bevezetni, amely kimondja, hogy a szabályzat adatvédelemről szóló cikkei kivétel nélkül minden CRS-előfizető – ideértve azokat a légitársaságokat is, amelyek PNR-adatbázisuk üzemeltetését CRS-szolgáltatókra bízák, valamint az utazási irodákat, az utazásszervezőket és az idegenforgalmi vállalatokat – által létrehozott utasnévrekord védelmét biztosítják.

1.9 Törölni kell azt a rendelkezést, amely lehetővé teszi az előfizetők számára, hogy a CRS-szolgáltatókkal kötött szerződéseiket három hónapos felmondási idővel felmondják.

1.10 Formálisan el kell ismerni, hogy a CRS-ek adatkezelők is egyben, nemcsak a légi- és vasúti forgalmi adatokra, de a szállodákra, a gépjárművekre, a kompokra, a biztosításokra vonatkozó és a rendszereikben tárolt egyéb adatokra nézve is.

1.11 Támogatni kell az újonnan piacra lépőket, ezzel is fokozva a rendszer értékesítői közötti versenyt. A jobb szolgáltatás és technológia és a versenyképes árak az előfizetők és a fogyasztók javát szolgálják.

1.12 Ösztönözni kell a vasúti szolgáltatókat, hogy a CRS-en keresztül tegyék lehetővé jegyeik lefoglalását, és elő kell segíteni az EU-ban az effajta környezetkímélőbb közlekedési módokat.

2. Bevezetés

2.1 Az Európai Bizottság 2007. november 15-én javaslatot terjesztett elő a számítógépes helyfoglalási rendszerek (CRS) 2299/89/EGK ügyviteli szabályzatának felülvizsgálatára. E rendelet célja a versenyellenes magatartás megelőzése volt egy olyan egyedi piaci szegmensben, ahol az általános versenyszabályok nem elegendőek. Akkoriban a CRS-ek jelentették az egyetlen járható csatornát, amelyen keresztül a fogyasztók utazási információkhoz juthattak, és ezeket lényegében a légitársaságok birtokolták és irányították.

2.2 A CRS utazási adatok tárolására, kezelésére, továbbítására és lefoglalására szolgáló számítógépes rendszer.

2.2.1 Jelenleg négy CRS létezik: a SABRE, a Galileo, a Worldspan és az Amadeus. Az európai tulajdonú Amadeus kivételével valamennyi amerikai tulajdonban van. A Galileo és a Worldspan 2007-ben egyesült, de továbbra is külön entitásokként működnek.

2.3 A CRS-szolgáltatás helyzete alapvető változásokon ment át:

2.3.1 A légitársaságok többsége eladta CRS-tulajdonrészét, ami alól kulcsfontosságú kivételt jelent az Air France, a Lufthansa és az Iberia ⁽¹⁾.

2.3.2 Az internetkorszak beköszöntével a CRS többé nem a helyfoglalás egyetlen elérhető csatornája. Az EU tagállamaiban egyre növekvő internet-hozzáférési arány ⁽²⁾, illetve az online utazási technológiák fejlődése az utazási adatok kizárólag CRS-eken keresztüli hozzáféréseinek további hanyatlását fogja eredményezni.

2.4 Az Egyesült Államok 2004-ben deregularizálta a CRS-piacot, arra alapozva, hogy a tulajdonos fuvarozók teljesen kivonultak a CRS-ekből. Azóta a helyfoglalási díjak 20–30 %-kal csökkentek. Az EU-s légitársaságok nehezen tudnak versenyben maradni tengerentúli konkurenseikkel, mivel nem tudnak kedvezőbb szerződéseket kieszközölni a CRS-szolgáltatókkal.

2.5 Az ügyviteli szabályzatból kifolyólag az EU-ban a CRS-piacot továbbra is oligopólium jellemzi, és a főbb szereplők között egyenlőtlenek a tárgyalási erőviszonyok. A CRS-eknek garantált piacuk, illetve az utazási irodákkal privilegizált kapcsolatuk van, miközben a légitársaságok az internetes értékesítési kapacitások fejlesztése révén javították tárgyalási pozíciójukat.

2.6 Az általános vélemény szerint a tulajdonos fuvarozókra vonatkozó szabályoktól eltekintve az EU általános versenyszabályozása is elegendő lenne – ágazatspecifikus szabályozás hiányában is – az ármegállapodások és hasonló visszaélések megakadályozásához.

3. Megjegyzések

3.1 Tulajdonos fuvarozók

3.1.1 A CRS-ekben résztulajdonnal rendelkező légitársaságok az ún. „tulajdonos fuvarozók”. A tulajdonos fuvarozókra vonatkozó szabályozás eltörlése túl kockázatos volna, mivel a legna-

gyobb európai légitársaságok közül háromnak (Iberia, Lufthansa, Air France) jelentős részesedése van az Amadeusban. Túl nagy a versenyellenes magatartás kockázata, a hazai piacokon való dominancia pedig valós fenyegetés marad a többi CRS és a nem tulajdonos légitársaságok számára.

3.1.2 Az EU-nak be kellene vezetnie, hogy légitársaság sem jelenleg, sem a jövőben ne rendelkezessen semmilyen tulajdonrészrel CRS-ben.

3.1.3 A CRS és a légitársaságok, illetve más közlekedési szolgáltatók teljes tulajdoni különválasztásának végső célja a tulajdonos fuvarozók közötti összejárás vagy tisztességtelen verseny kiküszöbölése. Ezzel a különválasztással az ügyviteli szabályzatot még egyszerűbbé lehetne tenni, mégpedig a COM (2007) 709. sz. európai bizottsági javaslatban foglalt, a tulajdonos fuvarozókra vonatkozó számos biztosíték eltörlése révén. Ez a fejlemény az utazásértékesítési piac egésze számára hasznos lenne, mivel mind a CRS-ek, mind a légitársaságok egyenlő feltételek mellett, a visszaélés gyanúja vagy féltelme nélkül versenyezhetnének.

3.1.4 Amíg ezek a feltételek nem teljesülnek, a versenyellenes magatartás megelőzése érdekében továbbra is meg kell tartani a 10. cikkben foglalt, tulajdonos fuvarozókra vonatkozó konkrét rendelkezéseket.

3.2 Semleges megjelenítés és az online, illetve hagyományos utazási irodák

3.2.1 A szabályzat biztosítja a CRS-ben minden járat megjelenítésének semlegességét, és azt, hogy a felsorolás sorrendje pártatlan és megkülönböztetésmentes legyen. Az utazási irodák kötelesek a legrövidebb menetidő szerinti sorrendben tájékoztatni fogyasztóikat a járatokról (non-stop közvetlen járatok, ezután közvetlen járatok, majd közvetett járatok). A fogyasztók azonban kérhetik, hogy a megjelenített járatok saját egyéni igényeiknek megfelelő sorrendben legyenek elrendezve.

3.2.2 A mai piacon nincs értelme a semleges megjelenítés fenntartásának, különösen mivel egyes online értékesítési csatornák – például a légitársaságok honlapjai és az üzleti helyfoglalási eszközök – esetében nem is léteznek semlegességi rendelkezések.

3.2.3 A piaci kereslet gondoskodik róla, hogy a fogyasztó minden légitársasághoz hozzáférjen: többnyire még a CRS-tulajdonban lévő olyan online ügynökségeknél is, mint a *Lastminute.com* vagy az *ebookers*, minden lefoglalható járat elérhető, még ha a sorrend megállapítása nem is semleges.

3.2.4 Az utazási ajánlat-összehasonlító honlapokon ⁽³⁾ a légitársaságok, illetve az utazási irodák fizethetnek azért, hogy a keresési eredmények között – az ártól és menetrendtől függetlenül – első helyen szerepeljenek. A fogyasztó a járatokat különböző kritériumok alapján rangsorolhatja, beleértve az ár végösszegét, az indulási időt, a légitársaságot, illetve a menetidőt. A fogyasztó tehát nincs megfosztva a semleges tájékoztatástól, hiszen az információk elérhetőek számára. Végső soron azt a lehetőséget fogja kiválasztani, amely a legmegfelelőbb a számára.

⁽¹⁾ Összesített részesedésük az Amadeus rendszerben 46,4 %.

⁽²⁾ Jelenleg az összes EU-tagállamot tekintve 50 %-os a hozzáférési arány.

⁽³⁾ pl. Kelkoo (<http://www.kelkoo.fr>).

3.2.5 Az üzleti utazások esetében a járatok megjelenítését jellemzően a vállalati utaztatási politika, és az ehhez kapcsolódó árak és szolgáltatók határozzák meg, nem pedig a semlegesség.

3.2.6 Ha a megjelenítési semlegesség kívánalmát eltörölnék, az lehetővé tenné, hogy a légitársaságok fizessenek a CRS-képernyőn a „befutó” pozícióért. Mégsem valószínűsíthető a kisebb légitársaságok számottevő piacvesztése, mégpedig a fentiekben kifejtett okok miatt: a fogyasztó végső soron saját igényei alapján választ, nem a megjelenítési sorrend alapján. Mindezt a Google keresési eredményeihez lehetne hasonlítani, ahol az információ szabadon hozzáférhető, miközben bizonyos szolgáltatók fizethetnek a rangsorolásért. Az utazási szektor sem kell, hogy másként működjön.

3.2.7 Emiatt a képernyőkről szóló 5. cikk törlését ajánljuk. Az információt nem szükséges szabályozni, mivel a piaci erők és a fogyasztók szabad választása biztosítja majd az elérhető utazási információk igazságos megjelenítését.

3.2.8 A maximális átláthatóság garantálása azáltal, hogy kereséskor a képernyőn megjelenő viteldíjak kezdettől magukba foglalnak minden adót, díjat és terhet – a CRS-díjakat is beleértve –, a fogyasztók érdekét szolgálja. Ez megakadályozza, hogy a légitársaságok befolyásolják a megjelenítés sorrendjét azáltal, hogy a többletterheket csak a vásárlási folyamat egy későbbi szakaszában jelenítik meg a jegyárban.

3.3 MIDT-szabályok

3.3.1 Az MIDT-adatok részletes információkat tartalmaznak az utazási ügynökségek és légitársaságok általános helyfoglalási tevékenységéről. Az adatokat a CRS-ek összegyűjtik, és eladják a légitársaságoknak. Az MIDT értékes versenyinformációkkal szolgál a légitársaságoknak, pl. az utazási irodák helyfoglalásairól, bevételeiről, illetve az adatforgalmi mintákról.

3.3.2 A légitársaságok és az utazási irodák közötti egyensúly elérése végett és a fogyasztók érdekében az utazási irodák azonosítására alkalmas adatok elrejtése – közvetlenül vagy közvetve – az egész piac számára előnyös lesz. Figyelembe véve azonban, hogy MIDT-adatok más forrásokból – például az IATA-tól – is beszerezhetők, ezt az információt nem szabad túlságosan lebecsülni, ezért az előfizetők számára lehetővé kell tenni, hogy szabályozás nélkül megtárgyalhassák a CRS-sel az adatok felhasználásának feltételeit.

3.3.3 A 7. cikket egy olyan záradékkal kell kiegészíteni, amely lehetővé teszi a légitársaságok és az előfizetők számára, hogy szabadon megtárgyalhassák a CRS-sel az MIDT-adatok értékesítésének feltételeit.

3.4 CRS-előfizetőkre vonatkozó szabályozás

3.4.1 A jelenlegi szabályozás úgy próbálja védeni az utazási irodákat, hogy lehetővé teszi számukra, hogy a CRS-ekkel kötött szerződéseket három hónapos felmondási idővel felmondják.

3.4.2 A 6. cikk (2) bekezdésének törlését ajánljuk, hogy így lehetővé váljon a felek közötti szabad tárgyalás, a szabályozás igénye nélkül.

3.5 Részvételi megállapodások

3.5.1 A rendszerbeli részvételnek el kell különülnie a CRS-szerződésektől a részt vevő légitársaságokkal, különösen a tulajdonos fuvarozókkal szembeni preferenciális elbánás elkerülése érdekében. Ha a tulajdonos fuvarozók elidegenítik CRS-résztulajdonukat, ez a szabály megszűnhet.

3.6 Személyes adatok védelme

3.6.1 A PNR (utasnévrekord) akkor jön létre a CRS-ben, ha egy utas légi- vagy vasúti jegyet, szállást, gépjárműkölcsönzést foglal, biztosítást köt vagy más, utazással kapcsolatos szolgáltatást vesz igénybe. Az ebben az adatstruktúrában tárolt információ fokozottan bizalmas jellegű, ezért a személyes adatok védelmét biztosító szigorú törvények hatálya alá kell tartoznia. A PNR többek közt olyan adatokat tartalmaz, mint az utas neve, elérhetősége, születési dátuma; személyes választásai, amelyekből kideríthető az illető vallása (pl. kóser ételt kér-e); a jegy költségeit kifizető személy adatai; hitelkártya-adatok; ugyanarra az útvonalra jegyet foglaló barátok, családtagok vagy munkatársak; az utazási iroda munkatársának neve és elérhetősége; valamint üzleti utasok esetében további kódok, amelyek azt jelzik, hogy melyik részleg vagy ügyfél állja az út költségeit, illetve hogy az illető esetleg szakszervezeti tag-e. A foglaláshoz köthető utasokról és más személyekről egyaránt igen részletes információhalmazt lehet ennek alapján összegyűjteni, ezért az EU-nak a szabályzat rendelkezéseivel összhangban szavatolnia kell ezeknek a személyes adatoknak a védelmét.

3.6.2 Az ügyviteli szabályzat személyes adatokra vonatkozó rendelkezéseit a CRS-ek rendszeresen megsértik akkor, amikor:

- a) harmadik országok rendelkezésére bocsátanak uniós adatokat;
- b) az érintett személy beleegyezése nélkül dolgoznak fel személyes adatokat;
- c) a CRS kezelése alatt álló adatokat foglalástól eltérő célokra használnak fel.

3.6.3 A 95/46/EK irányelv (amely kiegészíti az ügyviteli szabályzat személyes adatokra vonatkozó rendelkezését) szintén sérül, kimondja ugyanis, hogy a CRS mint adatkezelő kizárólag az érintett beleegyezésével bocsáthatja külső fél rendelkezésére a személyes adatokat, és azokat az EU-n kívülre nem továbbíthatja, kivéve, ha az illető ország megfelelő szintű védelmet biztosít az adatok számára. Az Egyesült Államokban nincs ilyen törvény a személyes adatok védelmére: azokat az USA kormánya vagy kereskedelmi vállalatai felhasználhatja az EU-ból kiinduló utazási információs profilok létrehozására, és korlátlan ideig megtarthatják. Az APIS (*Advanced Passenger Information* – részletes utasinformációk) nevű rendszer például előírja, hogy az Unióból érkező utasok csak akkor léphetnek be az ország területére, ha adataikat az Egyesült Államok kormányaának rendelkezésére bocsátják.

3.6.4 Meg kell erősíteni az adatvédelmi szabályokat, hogy a védelem a PNR-ben érintett minden személyre külön vonatkozzon, ne csak az utasra.

3.6.5 A szabályzat adatvédelmi szakaszának érvényesítését – különösen a PNR-ben tárolt személyes adatoknak a CRS által harmadik országok számára történő kiszolgáltatására vonatkozóan – az EU-nak garantálnia kell, és a harmadik ország kormányával kötött kétoldalú megállapodások formájában el kell ismertetnie. Jelenleg az EU és az Egyesült Államok között „kötelezettségvállalások” vannak érvényben, amelyek nem kényszerítő erejűek és jogilag nem kötelező érvényűek.

3.6.6 Új szabályozást kell bevezetni, amely kimondja, hogy a szabályzat adatvédelemről szóló cikkei kivétel nélkül minden CRS-előfizető – ideértve azokat a légitársaságokat is, amelyek PNR-adatbázisuk üzemeltetését CRS-szolgáltatókra bízják, valamint az utazási irodákat, az utazásszervezőket, az idegenforgalmi vállalatokat és minden egyéb, a CRS-hez kapcsolódó foglalkási forrást – által létrehozott utasnévrekord védelmét biztosítják.

4. Következtetések – a következő lépések

4.1 Az ügyviteli szabályzat egyszerűsítésének célja a természetesebb gazdasági környezet létrehozása, amelyben a CRS-ek az árak és a szolgáltatás minősége alapján versenyeznek, miközben biztosítva van, hogy a fogyasztó érdeke marad a legfőbb prioritás.

4.2 Az árszabási szabadság nyomán szorosan nyomon kell követni a tartalmak konszolidációját (például új vasúti szolgáltatók, illetve alacsony költséggel működő légitársaságok). A vasúti és az alacsony költségű fuvarozók integrációja alacsonyabb árakat (és több utazási lehetőséget) jelent a fogyasztó számára a CRS-eken keresztül a rövid/középtávú viszonylatokon. Ez a rendszerszolgáltatók közötti árverseny erősödését, és közép-/hosszútávon a viteldíjak költségének csökkenését eredményezheti. Azok számára, akik az utazási információk tekintetében a CRS-szolgáltatókra támaszkodnak, ez kulcsfontosságú előnyt jelent.

4.3 Támogatni kell, hogy vasúti tartalom is jelenjen meg a CRS-ben, mivel ez kulcsfontosságú a légi közlekedés környezeti hatásának csökkentése miatt, és előmozdítja a „zöldebb” utazási módokat.

4.4 Nyomon kell követni a semleges megjelenítés eltörlésének hatását. A piaci erőknél fel kell lépniük mindenfajta versenyellenes magatartás lehetősége ellen, még a tulajdonos fuvarozók részéről is. Nem lehet a szabályzat célja, hogy a CRS-eken keresztül mindenáron egységes, konszolidált és semleges információforrást valósítson meg: a változó piaci körülmények – különösen az internet – miatt ez egyre kevésbé releváns.

4.5 Az ügyviteli szabályzat javasolt változtatásainak szociális-gazdasági hatását tekintve oda kell figyelni a kis- és középvállalkozásokra – a légitársaságokat és utazási ügynökségeket is bele-

értve –, amelyeket érzékenyebben érinthet a CRS-piac nagyobb rugalmassága.

4.6 Az EU-nak fel kell világosítania az utazóközönséget a helyfoglalás során megadott személyes adatainak felhasználásáról. A lakosságnak szinte semmilyen fogalmuk sincs a CRS rendszerek létezéséről, illetve arról, mi történik az ott feldolgozott személyes adataikkal. Felvilágosítás nélkül a szabályzatban javasolt jog, mely szerint az érintett felek hozzáférhetnek a velük kapcsolatos adatokhoz, értelmetlenné válik. Nem valószínű, hogy akár egyetlen utas valaha is kérte volna személyes adatait a CRS-től, mégpedig egyszerűen azért, mert nem is tudják, mi történik az adatokkal, ha pedig tudnák, nem egyeznének bele felhasználásukba.

4.7 A konzultációs folyamatban fokozott képviselet kell biztosítani az utazás-értékesítési rendszer közvetlen körén kívül eső szereplőknek, pl. a fogyasztói csoportoknak, illetve az adatvédelmi szakértőknek. Így kiegyensúlyozottabb képet kapunk az uniós CRS-piac állapotáról.

4.8 Az online utazási technológia fejlődését ki kell értékelni. A CRS-ek és más utazási technológiára szakosodott cégek által kifejlesztett hozzáférhetőségi, helyfoglalási és a helyfoglalás utáni funkciók tökéletesebbé válása igen jelentős előrelépést jelent. Az online technológia effajta fejlesztései újabb lehetőségeket adnak a fogyasztó kezébe, és esetleg további szabályozási változásokat kényszeríthetnek ki.

4.9 Az USA-ban a technológiai továbbfejlesztéseknek köszönhetően a légitársaságok közvetlenül összekapcsolódtak az utazási irodákkal (kikerülve a CRS-eket), ami a CRS-piac összképének további átalakulását jelentette. A CRS-szolgáltatókra támaszkodó magatartás egyre inkább visszaszorul, miközben a fogyasztó, az utazási iroda és a légitársaság nagyobb teret nyer.

4.10 Támogatni kell az újonnan piacra lépőket. Az EU oligopol piacán belüli verseny növelése ösztönzőleg hat a CRS-piacra. Az USA-ban a deregularizáció óta a CRS-szolgáltatók új nemzedéke (*) jelent meg, és az új technológiák használatának köszönhetően rendkívül vonzó szolgáltatásokat és alacsonyabb költségeket kínálnak a légitársaságoknak.

4.11 Tanulmányozni kell az értékesítési költségek csökkentésének hatását a belső és a nemzetközi piacra a viteldíjak és az USA-beli légitársaságokkal szembeni versenypozíciók vonatkozásában.

4.12 Az ügyviteli szabályzat felülvizsgálata után 2-3 éven keresztül értékelni kell a tulajdonos fuvarozók pozícióját, a személyes adatok védelmére vonatkozó szabályok érvényesítését és a piaci feltételeket; valamint konzultációt kell folytatni további lobbicsoportokkal, mielőtt újabb felülvizsgálatot lehetne mérlegelni.

Kelt Brüsszelben, 2008. május 29-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

(*) Pl. a G2 Switchworks és a Farelogix – ezeket a GNE rövidítéssel illetik (GNE = új belépők a GDS [globális értékesítési rendszerek] piacára).