


# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2007/0243(COD) Procédure terminée
Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation	
Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		09/01/2008
		PPE-DE <a href="#">KIRKHOPE Timothy</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>LIBE</b> Libertés civiles, justice et affaires intérieures		27/02/2008
		PPE-DE <a href="#">BRADBOURN Philip</a>	
Conseil de l'Union européenne	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs		31/01/2008
		PSE <a href="#">BULFON Wolfgang</a>	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
Commission européenne	<a href="#">Emploi, politique sociale, santé et consommateurs</a>	<a href="#">2916</a>	16/12/2008
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2861</a>	07/04/2008
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
14/11/2007	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2007)0709</a>	Résumé
29/11/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/04/2008	Débat au Conseil	<a href="#">2861</a>	Résumé
29/05/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
10/06/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0248/2008</a>	
03/09/2008	Débat en plénière		
04/09/2008	Résultat du vote au parlement		
04/09/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0402/2008</a>	Résumé
16/12/2008	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		

14/01/2009	Signature de l'acte final		
14/01/2009	Fin de la procédure au Parlement		
04/02/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2007/0243(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2; Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/56357

### Portail de documentation

Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2007)1497</a>	08/11/2007	EC	
Document de base législatif		<a href="#">COM(2007)0709</a>	15/11/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2007)1496</a>	15/11/2007	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE402.929</a>	18/03/2008	EP	
Document annexé à la procédure		<a href="#">52008XX0911(01)</a> <a href="#">JO C 233 11.09.2008, p. 0001</a>	11/04/2008	EDPS	Résumé
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE405.739</a>	05/05/2008	EP	
Avis de la commission	<b>LIBE</b>	<a href="#">PE404.571</a>	06/05/2008	EP	
Avis de la commission	<b>IMCO</b>	<a href="#">PE404.772</a>	27/05/2008	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0985/2008</a>	28/05/2008	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A6-0248/2008</a>	10/06/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T6-0402/2008</a>	04/09/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)6073	17/10/2008	EC	
Projet d'acte final		<a href="#">03675/2008/LEX</a>	14/01/2009	CSL	

### Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

### Acte final

[Règlement 2009/80](#)  
[JO L 035 04.02.2009, p. 0047](#) Résumé

## Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

---

OBJECTIF : moderniser et simplifier le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR) et renforcer la concurrence entre les fournisseurs de SIR.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les systèmes informatisés de réservation (SIR) fournissent aux consommateurs des informations immédiates sur les services de transport aérien et sur les tarifs appliqués en échange de ces services. Ils permettent aux agences de voyage, classiques ou en ligne, de confirmer immédiatement les réservations au nom de leurs clients. Le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation a été instauré en 1989 avec l'adoption du règlement (CEE) n° 2299/89 à une époque où l'essentiel des réservations de billets d'avion était effectué par l'intermédiaire de SIR, dont la majorité était détenue et contrôlée par des compagnies aériennes.

Du fait des évolutions importantes du marché, telles que l'apparition de nouveaux canaux de réservation (tels que les sites internet ou les centres d'appels des compagnies aériennes), le code de conduite est devenu inadapté aux conditions du marché: il constitue une entrave à la concurrence et favorise ainsi des coûts de distribution plus élevés que nécessaire.

L'élaboration de la présente proposition a été précédée d'une consultation publique d'où il ressort que les parties prenantes sont favorables à une révision du code de conduite pour l'adapter aux conditions actuelles, en conservant toutefois des dispositions essentielles qui garantissent la fourniture d'informations neutres aux abonnés ainsi que des mesures de sauvegarde contre des abus potentiels en cas de liens étroits entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de SIR.

CONTENU : la présente proposition modifie le code de conduite pour l'utilisation des SIR afin de l'adapter au contexte actuel du marché et de renforcer la concurrence entre les fournisseurs de SIR. La simplification du code accroît essentiellement la liberté de négociation des acteurs du marché: les compagnies aériennes et les vendeurs de SIR seront libres de négocier les redevances de réservation facturées par les SIR et le contenu tarifaire communiqué par les compagnies aériennes. Les restrictions établies par le code de conduite actuel en matière de contenu tarifaire, d'accès aux moyens de distribution et de redevances de réservation seront levées.

La proposition maintient certaines mesures de sauvegarde contre les abus de concurrence potentiels, notamment en cas de liens étroits entre les SIR et les prestataires de services de transport. Pour se prémunir contre les abus de concurrence et garantir la fourniture d'informations neutres aux consommateurs, le code de conduite simplifié maintient les dispositions suivantes:

- des mesures de sauvegarde pour protéger l'impartialité des agences de voyage telles que l'interdiction pour les vendeurs de système d'introduire des conditions d'exclusivité dans leurs contrats avec les agences de voyage. La proposition prévoit également l'interdiction pour les vendeurs de système d'identifier des agences de voyage dans les données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes (Marketing Information Data Tapes, MIDT);
- l'obligation pour les vendeurs de système de séparer clairement les SIR de tout système de réservation interne d'une compagnie aérienne ;
- l'interdiction pour les vendeurs de système de réserver des moyens de distribution à leurs transporteurs associés ;
- l'obligation pour les vendeurs de système de fournir des affichages neutres et non discriminatoires afin de garantir des informations neutres pour les consommateurs et d'éviter toute partialité en faveur de compagnies aériennes particulières;
- l'obligation pour les vendeurs de système de fournir des données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes (MIDT) sur une base non discriminatoire ;
- l'obligation pour les transporteurs associés de fournir à un SIR autre que le sien les mêmes informations sur ses services de transport ou d'accepter les réservations d'un autre SIR que le sien ;
- l'interdiction pour des transporteurs associés de lier l'utilisation d'un SIR particulier à des mesures incitatives ou dissuasives ;
- des dispositions autorisant la Commission à prendre des mesures pour garantir l'égalité de traitement des compagnies aériennes communautaires par rapport aux SIR de pays tiers ;
- des dispositions en matière de protection des données à caractère personnel.

Le code de conduite s'applique également aux services ferroviaires intégrés dans un SIR de services de transport aérien (il ne s'applique pas aux systèmes de transport exclusivement ferroviaire). Il garantit le traitement équitable des services ferroviaires dans le SIR. En instaurant une liberté de tarification pour les redevances de réservation, la proposition permet aux entreprises ferroviaires de négocier des redevances de réservation mieux adaptées à la valeur de leurs billets et les incite ainsi à proposer également leurs services sur les SIR. Les dispositions relatives aux transporteurs associés et à l'impartialité de l'affichage continuent de s'appliquer aux services ferroviaires également.

La proposition est accompagnée d'une analyse d'impact de la Commission.

## Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

---

Cette analyse d'impact de la Commission a pour sujet la révision du code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR).

Le rapport montre que les systèmes informatisés de réservation (SIR) fournissent à leurs abonnés des informations immédiates sur les services de transport aérien et sur les tarifs appliqués en échange de ces services. Ils permettent aux agences de voyage, classiques ou en ligne, de confirmer immédiatement les réservations au nom de leurs clients.

Il existe actuellement quatre grands fournisseurs de SIR sur le marché européen: Amadeus, Sabre, Galileo et Worldspan (ces deux derniers étant engagés dans un processus de fusion).

Le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation a été instauré en 1989 avec l'adoption du règlement (CEE) n° 2299/89. À cette époque, l'essentiel des réservations de billets d'avion était effectué par l'intermédiaire du SIR. Pour leurs déplacements aériens, les consommateurs ne disposaient pour ainsi dire que du seul canal d'information et de distribution constitué par les SIR et les agences de voyage. De plus, la plupart des SIR

étaient détenus et contrôlés par des compagnies aériennes. Cette situation a fait naître des risques particuliers d'abus de concurrence, risques pour lesquels les règles générales de concurrence n'étaient pas suffisantes et qui ont rendu nécessaire l'élaboration de règles *ad hoc* sous la forme d'un code de conduite. Compte tenu du caractère complexe et multinational des services de SIR et de leur contribution au marché unique du transport aérien, une réglementation au niveau européen présentait une valeur ajoutée incontestable pour ce secteur.

L'évolution des SIR sur le plan technologique et économique érode progressivement les caractéristiques essentielles de l'environnement concurrentiel qui a rendu nécessaire l'élaboration du code de conduite. Premièrement, de nombreuses compagnies aériennes ont cédé leurs participations dans les SIR. Trois des quatre SIR (Galileo, Worldspan et Sabre) n'appartiennent plus à des compagnies aériennes, tandis que seulement trois compagnies aériennes détiennent une participation minoritaire dans Amadeus. Deuxièmement, grâce au développement de nouveaux canaux de distribution, tels que les sites internet ou les centres d'appels des compagnies aériennes, les consommateurs ont aujourd'hui accès à une pluralité d'informations et de canaux de réservation pour les services de transport aérien. Dans l'Union européenne, les nouveaux canaux représentent environ 40% des réservations de billets d'avion, contre 60% pour les agences de voyage et les SIR.

Le code de conduite est de moins en moins adapté à l'évolution des conditions de marché et engendre des inefficacités économiques: les dispositions du code accroissent le coût des services de SIR (ils représentent, en moyenne, une dizaine d'euros par billet aller-retour) et réduisent la marge de manœuvre dont disposent les SIR pour adapter leurs services aux besoins particuliers des compagnies aériennes et des agences de voyage. Qui plus est, l'obligation de non-discrimination prévue par le code en matière de redevances de réservation étouffe la concurrence par les prix, et l'interdiction ? pour les compagnies aériennes - de moduler le contenu selon les SIR restreint considérablement leur liberté de négociation. Le manque de concurrence qui en résulte provoque une hausse des redevances de réservation et crée des rentes de situation pour les SIR et les agences de voyage, aux dépens des compagnies aériennes et de leurs passagers.

Des redevances de réservation plus élevées que nécessaire incitent les compagnies aériennes à distribuer une part croissante de leurs billets par l'intermédiaire de nouveaux canaux, tels que leurs sites internet, qui sont moins coûteux et techniquement plus souples. De nombreuses compagnies aériennes à bas prix ne font jamais appel aux services des SIR et ne figurent donc pas dans les offres des agences de voyage. En outre, compte tenu de la déréglementation des marchés des SIR dans d'autres parties du monde, il convient de garantir aux compagnies aériennes et aux fournisseurs de SIR, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Union européenne, des conditions de concurrence équitables.

Il ressort de la consultation publique que la plupart des parties prenantes sont favorables à une révision du code de conduite pour l'adapter aux conditions actuelles, en conservant toutefois des dispositions essentielles qui garantissent la fourniture d'informations neutres aux abonnés ainsi que des mesures de sauvegarde contre des abus potentiels en cas de liens étroits entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de SIR.

Ce rapport propose dès lors **2 options de révision** ? la déréglementation partielle et la déréglementation totale. La 1<sup>ère</sup> option ? déréglementation partielle ? a été subdivisée en trois sous options qui diffèrent selon les mesures de sauvegarde en cas de liens étroits entre les compagnies aériennes et les SIR. Toutes les options visent à renforcer la concurrence sur le marché des SIR.

## Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

---

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur la proposition de règlement instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation.

Le texte approuvé par le Conseil ne modifie pas en substance la proposition de la Commission. Les changements apportés par le Conseil améliorent et précisent cette proposition, en particulier en ce qui concerne les dispositions relatives aux règles applicables aux affichages principaux.

La proposition remplacera le règlement n° 2299/89 tel que modifié par les règlements n° 3089/93 et 323/99.

Il est prévu que le Parlement européen adopte son avis en première lecture en juillet ou septembre 2008.

## Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

---

AVIS DU CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES DONNÉES sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation.

La Commission a transmis la proposition au CEPD pour consultation et ce dernier l'a reçue le 20 novembre 2007.

La proposition, qui concerne les données relatives aux passagers traitées par des systèmes informatisés de réservation (SIR), est étroitement liée à d'autres mécanismes de collecte et d'utilisation de telles données au sein de l'UE ou en relation avec des pays tiers. Ces mécanismes présentent un grand intérêt pour le CEPD, qui apprécie le fait que la Commission l'ait consulté.

L'avis du CEPD analyse d'abord le champ et les conditions d'application de la proposition en rapport avec l'application de la directive 95/46/CE. Il aborde ensuite le fond en analysant les articles de la proposition qui concernent les questions relatives à la protection des données. Il met en évidence les aspects positifs et suggère aussi d'éventuelles améliorations, tout en accordant une attention particulière aux conditions de mise en ?uvre de ces dispositions. L'avis examine aussi certaines implications plus générales du traitement des données relatives aux passagers par les SIR, que ce soit à titre d'interfaces pour les agences de voyages ou en tant que fournisseurs de services informatiques. L'accès de pays tiers aux données relatives aux passagers détenues par les SIR fait l'objet d'une analyse spécifique.

Le CEPD se félicite de l'inclusion dans la proposition de principes sur la protection des données qui précisent les dispositions de la directive 95/46/CE. Ces dispositions renforcent la sécurité juridique et pourraient utilement être assorties de garanties supplémentaires portant sur trois points: i) l'obtention du consentement pleinement éclairé des personnes concernées pour le traitement de données sensibles; ii) l'adoption de mesures de sécurité qui tiennent compte des différents services offerts par les SIR et iii) la protection des données dans un contexte de commercialisation.

En ce qui concerne le champ d'application de la proposition, les critères qui rendent la proposition applicable aux SIR établis dans des pays

tiers soulèvent la question de son application pratique, d'une manière qui soit compatible avec l'application de la lex generalis, à savoir la directive 95/46/CE.

Pour une mise en œuvre effective de la proposition, le CEPD estime qu'il faut une vue d'ensemble claire et globale de toute la problématique des SIR qui tienne compte de la complexité du réseau des SIR et des conditions d'accès de tiers aux données à caractère personnel traitées par les SIR.

Même si ces questions dépassent le cadre des dispositions concrètes de la proposition, il est néanmoins primordial de placer la question des SIR dans son contexte global et d'être conscients des conséquences et des problèmes qu'entraîne le traitement d'une telle quantité de données à caractère personnel, dont certaines sont sensibles, dans un réseau mondial qui, dans la pratique, peut être consulté par les autorités de pays tiers.

Il est dès lors primordial que le respect effectif des aspects de la proposition liés non seulement à la concurrence, mais aussi à la protection des données, soit assuré. Ceci est le rôle des autorités chargées de la mise en œuvre, c'est-à-dire la Commission - comme le prévoit la proposition - et les autorités responsables de la protection des données.

## Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

---

En adoptant le rapport de M. Timothy KIRKHOPE (PPE-DE, UK), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1<sup>ère</sup> lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR).

Définitions : les députés ont clarifié la définition de « système informatisé de réservation », en précisant qu'il s'agit d'un système informatisé contenant des informations sur, notamment, les horaires, les places disponibles, les tarifs de plusieurs transporteurs aériens, et comprenant ou non des moyens d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets. Afin de tenir compte de l'influence que pourraient exercer les transporteurs du fait d'une participation au capital d'un vendeur de système, les députés ont également précisé la notion de « transporteur associé ». Selon les députés, les transporteurs associés ne devraient pas avoir une influence excessive sur le fournisseur de SIR. Aussi des règles plus strictes en ce qui concerne les transporteurs associés sont-elles nécessaires pour garantir l'équité et la transparence.

Les députés ont également introduit la définition de « participation au capital d'un vendeur de système » : ils estiment qu'un simple investissement économique dans un SIR ne devrait pas avoir pour effet d'assimiler un transporteur aérien ou un opérateur ferroviaire à un transporteur associé. Ce n'est que dans le cas où l'investissement entraîne l'acquisition de droits de participation qu'un transporteur aérien ou un opérateur ferroviaire doit être considéré comme un transporteur associé.

Affichage : selon les députés, il importe que ceux qui utilisent un système informatisé de réservation (agents de voyage ou grand public) soient avisés des vols effectués par des transporteurs figurant sur la liste noire de l'Union européenne, conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Enquêtes sur le traitement discriminatoire : la Commission vérifiera si, dans les pays tiers, les vendeurs de système traitent les transporteurs aériens communautaires de façon discriminatoire ou non équivalente. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, elle enquêtera sur les cas éventuels de discrimination exercée à l'encontre de transporteurs de l'Union dans les SIR des pays tiers. Lorsqu'une telle discrimination est constatée, avant de prendre une décision, la Commission informera les États membres et les parties intéressées et sollicite leurs observations, notamment en organisant une réunion avec les experts compétents des États membres.

Données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes (MIDT) : les députés estiment que les agences de voyage doivent être autorisées à négocier librement l'inclusion ou non de leur identité dans les MIDT. Un autre amendement vise à protéger les agences de voyage contre les abus des transporteurs aériens, tout en préservant la concurrence pour les données de marché. De plus, les conventions conclues entre les agences de voyage et les SIR sur les MIDT devraient pouvoir être assorties d'une compensation, y compris une rémunération. Enfin, un amendement vise à clarifier les relations entre SIR concurrents.

Données à caractère personnel : celles-ci doivent être recueillies dans le cadre des activités d'un SIR aux fins d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets pour les produits de transport sont traitées strictement d'une manière compatible avec ces finalités. Le SIR doit séparer les données à caractère personnel requises pour les dossiers des passagers ou pour une utilisation commerciale, selon la définition de la notion de données mélangées, de toute autre information sur les passagers, disponible dans le système. Ces données à caractère personnel ne peuvent pas être communiquées à d'autres entités, à moins que la personne ou l'organisation concernée ne donne explicitement son accord, par écrit.

Audit : un nouvel article dispose que tout vendeur de système, dans le capital duquel un transporteur aérien ou un opérateur ferroviaire détient une participation, présente, tous les trois ans et, en outre, à la demande de la Commission, un rapport d'audit indépendant exposant de façon détaillée la structure de son actionnariat et son modèle de gouvernance.

Prix: afin d'assurer la transparence des prix au maximum, les prix devraient comprendre les tarifs et l'ensemble des taxes, redevances, surtaxes et droits applicables dus au transporteur aérien ou à l'opérateur ferroviaire, et qui sont inévitables et prévisibles au moment de l'affichage.

Options alternatives : au choix de l'abonné, les options mentionnées dans l'affichage principal devraient être classées suivant les tarifs ou dans l'ordre ci-après: i) options sans escale classées par heure de départ, ii) toutes les autres options classées par temps de trajet écoulé. Pour tous les vols dont la durée totale ne dépasse pas 90 minutes, tous les services ferroviaires alternatifs les mieux classés, y compris les correspondances, devraient figurer sur le premier écran de l'affichage principal. Lorsque les options de voyage desservant les mêmes paires de villes sont proposées avec des vols de correspondance ou des combinaisons de services aériens et ferroviaires réguliers dans le SIR, les meilleures options classées par services aériens et ferroviaires réguliers devraient au moins figurer sur le premier écran de l'affichage principal.

Rapport : la Commission devra rendre compte au Parlement et au Conseil en leur transmettant, sur une base bisannuelle, un rapport sur l'application de l'article 8 relatif au traitement équivalent dans les pays tiers et proposera toute mesure adaptée propre à remédier aux conditions discriminatoires, notamment la conclusion ou la modification d'accords bilatéraux en matière de transports aériens entre la

Communauté européenne et des pays tiers.

Emissions de CO<sub>2</sub>: un nouveau considérant souligne que les SIR devront à l'avenir apporter des informations facilement compréhensibles concernant les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant du vol. Ces informations pourront être fournies en indiquant la consommation moyenne par personne/litre/100 km et les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> par personne/g/km, en regard des données relatives aux liaisons par chemin de fer/autobus correspondantes pour les trajets de moins de 5 heures.

## Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

---

Le Parlement européen a adopté par 496 voix pour, 103 voix contre et 23 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR).

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Timothy KIRKHOPE (PPE-DE, UK), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 1<sup>ère</sup> lecture de la procédure de codécision - sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil.

Transporteurs associés et participation dans le capital : le texte adopté révisé les définitions-clés de « transporteur associé » et de « contrôle » dans le but de limiter l'influence des compagnies aériennes sur les SIR. Ainsi par « transporteur associé », il faut entendre « tout transporteur aérien ou opérateur ferroviaire qui, directement ou indirectement, seul ou conjointement avec d'autres, contrôle ou participe, avec des droits ou une représentation au conseil d'administration, au conseil de surveillance ou dans tout autre organe de direction, au capital d'un vendeur de système, ainsi que tout transporteur aérien ou opérateur ferroviaire sur lequel il exerce un contrôle ». L'objectif est de maintenir une concurrence effective entre les transporteurs participants et les transporteurs associés et d'assurer le respect du principe de non-discrimination entre transporteurs aériens, qu'ils participent ou non au SIR. Afin d'assurer des conditions de concurrence transparentes et comparables sur le marché, il convient de soumettre les transporteurs associés à des règles spécifiques, précise le compromis.

Relations avec les opérateurs de transport : selon le texte adopté, le vendeur de système devra révéler publiquement, à moins qu'elles ne soient rendues publiques par ailleurs, l'existence et l'ampleur d'une participation directe ou indirecte d'un transporteur aérien ou d'un opérateur ferroviaire dans un vendeur de système, ou d'un vendeur de système dans un transporteur aérien ou un opérateur ferroviaire. Un vendeur de système ne devra pas introduire de conditions inéquitables ou injustifiées dans un contrat conclu avec un transporteur participant.

Affichages : les vols assurés par des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif doivent apparaître clairement et distinctement dans l'affichage. À cette fin, le vendeur de système introduira dans l'affichage SIR un symbole spécifique, identifiable par les utilisateurs.

Traitement équivalent dans les pays tiers : la Commission vérifiera si, dans les pays tiers, les vendeurs de système traitent les transporteurs aériens communautaires de façon discriminatoire ou non équivalente. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission enquêtera sur les cas éventuels de discrimination exercée à l'encontre de transporteurs communautaires dans les SIR des pays tiers. Lorsqu'une telle discrimination est constatée, la Commission informera les États membres et les parties intéressées et sollicitera leurs observations, avant de prendre une décision.

Règles spécifiques pour les transporteurs associés : un transporteur associé ne peut pas, sous réserve de réciprocité, opérer de discrimination à l'égard d'un SIR concurrent en refusant de lui fournir les mêmes informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant ses propres produits de transport que celles dont il alimente son propre SIR. A l'inverse, un SIR concurrent ne peut refuser d'héberger les informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant les services de transport offerts par un transporteur associé.

Protection des données : les données personnelles collectées par les SIR seront protégées par la législation communautaire et les accords internationaux signés par l'UE dans ce domaine. Lorsqu'un vendeur de système exploite des bases de données à différents titres, en tant que SIR ou qu'hébergeur pour le compte de compagnies aériennes par exemple, des mesures techniques et organisationnelles doivent être prises afin d'empêcher de tourner les règles de protection des données par interconnexion entre les bases de données et de veiller à ce que les données à caractère personnel ne soient accessibles qu'aux fins particulières pour lesquelles elles ont été recueillies.

Rapport indépendant : tout vendeur de système présentera, tous les quatre ans ainsi qu'à la demande de la Commission, un rapport d'audit indépendant exposant de façon détaillée la structure de son actionnariat et son modèle de gouvernance. Les frais afférents au rapport du vérificateur seront à la charge du vendeur de système.

Prix toutes taxes comprises: si les prix figurent dans l'affichage principal et/ou en cas de classement sur la base des prix, ces derniers doivent comprendre les tarifs et l'ensemble des taxes, redevances, surtaxes et droits applicables dus au transporteur aérien ou à l'opérateur ferroviaire, et qui sont inévitables et prévisibles au moment de l'affichage.

Alternatives en train : lorsque les options de voyage sont classées et lorsque des services de train pour la même paire de villes sont proposés dans le SIR, le premier écran de l'affichage principal fait apparaître, au minimum, soit le service de train le mieux classé soit le service combinant train et avion le mieux classé.

Emissions de CO<sub>2</sub>: un considérant souligne qu'il convient d'encourager les SIR à apporter, à l'avenir, des informations facilement compréhensibles concernant les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant du vol. Ces informations pourraient être fournies en indiquant, par personne, la consommation moyenne de carburant en litres pour 100 km et les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> en g/km, et pourraient être comparées aux données relatives à la meilleure liaison correspondante par train ou autocar pour les trajets de moins de 5 heures.

Révision : la Commission contrôlera régulièrement l'application du règlement, si nécessaire à l'aide des audits spécifiques visés au règlement.

Elle examinera en particulier l'efficacité du règlement pour ce qui est d'assurer la non-discrimination et une concurrence loyale sur le marché des services de SIR.

## Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

---

**OBJECTIF** : moderniser et simplifier le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR) et renforcer la concurrence entre les fournisseurs de SIR.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil.

**CONTENU** : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté un règlement instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation.

Le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation a été instauré en 1989 (règlement (CE) n° 2299/89), à une époque où l'essentiel des réservations de billets d'avion était effectuée par l'intermédiaire de systèmes informatisés de réservation dont la majorité était détenue et contrôlée par des compagnies aériennes.

Le présent règlement vise à simplifier le code de conduite existant et à renforcer la concurrence entre les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation. Il s'applique : i) à tout SIR dans la mesure où il contient des produits de transport aérien, lorsqu'ils sont proposés ou utilisés dans la Communauté ; ii) aux produits de transport ferroviaire qui sont inclus dans des produits de transport aérien dans l'affichage principal d'un SIR, lorsqu'ils sont proposés ou utilisés dans la Communauté.

Les mesures de sauvegarde fondamentales contre les abus potentiels en matière de concurrence sont maintenues afin d'assurer la fourniture d'informations neutres aux consommateurs. De plus, le règlement garantit que les services ferroviaires intégrés dans un système informatisé de réservation de services de transport aérien bénéficient d'un traitement non discriminatoire dans le système informatisé de réservation.

En matière d'affichage, le règlement stipule qu'un vendeur de système doit fournir pour chaque transaction, par l'intermédiaire de son SIR, un affichage principal ou plusieurs affichages principaux et y faire apparaître les données fournies par les transporteurs participants sous une forme neutre et complète, sans discrimination ni partialité. Les critères à retenir pour le classement des informations ne doivent pas se fonder sur un facteur directement ou indirectement lié à l'identité du transporteur et ils doivent être appliqués sans discrimination à tous les transporteurs participants. Les affichages ne doivent pas induire les consommateurs en erreur et doivent être facilement accessibles.

De plus, les vols assurés par des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif doivent apparaître clairement et distinctement dans l'affichage. À cette fin, le vendeur de système introduira dans l'affichage SIR un symbole spécifique, identifiable par les utilisateurs.

Lorsque les prix figurent dans l'affichage principal et/ou en cas de classement sur la base des prix, ces derniers doivent comprendre les tarifs et l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables dus au transporteur aérien ou à l'opérateur ferroviaire, et qui sont inévitables et prévisibles au moment de l'affichage. Les vols avec escales doivent être clairement indiqués.

En outre, lorsque les options de voyage sont classées, et lorsque des services de train entre les deux mêmes villes sont proposés dans le SIR, le premier écran de l'affichage principal doit faire apparaître, au minimum, soit le service de train le mieux classé, soit le service combinant train et avion le mieux classé.

La Commission peut exiger de tous les vendeurs de système opérant dans la Communauté qu'ils traitent les transporteurs aériens du pays tiers concerné d'une manière équivalente au traitement reçu par les transporteurs aériens communautaires dans ledit pays. La Commission vérifiera si, dans les pays tiers, les vendeurs de système traitent les transporteurs aériens communautaires de façon discriminatoire ou non équivalente.

À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission enquêtera sur les cas éventuels de discrimination exercée à l'encontre de transporteurs communautaires dans les SIR des pays tiers. Lorsqu'une telle discrimination est constatée, la Commission informera les États membres et les parties intéressées et sollicitera leurs observations, avant de prendre une décision.

La Commission contrôlera régulièrement l'application du règlement, si nécessaire à l'aide d'audits spécifiques. Elle examinera en particulier l'efficacité du règlement pour ce qui est d'assurer la non-discrimination et une concurrence loyale sur le marché des services de SIR.

La Commission fera rapport, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne le traitement équivalent dans les pays tiers et proposera toute mesure adaptée propre à remédier à des conditions discriminatoires.

Au plus tard le 29 mars 2013, la Commission élaborera un rapport sur l'application du règlement, qui évaluera la nécessité de maintenir, de modifier ou d'abroger celui-ci.

**ENTRÉE EN VIGUEUR** : 29/03/2009.