

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

2007/0243(COD) - 29/05/2008

En adoptant le rapport de M. Timothy **KIRKHOPE** (PPE-DE, UK), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1^{ère} 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 CO₂: un nouveau considérant souligne que les SIR devront à l'avenir apporter des informations facilement compréhensibles concernant les émissions de CO₂ 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 CO₂ 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.