

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

2007/0243(COD) - 04/09/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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^{ère} 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 CO₂: un considérant souligne qu'il convient d'encourager les SIR à apporter, à l'avenir, des informations facilement compréhensibles concernant les émissions de CO₂ 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 CO₂ 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.