Informations de base

2007/0243(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Services de transport aérien: code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation Modification 2023/0361(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	KIRKHOPE Timothy (PPE-DE)	09/01/2008

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	BULFON Wolfgang (PSE)	31/01/2008
LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	BRADBOURN Philip (PPE-DE)	27/02/2008

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	2916	2008-12-16
Transports, télécommunications et énergie	2861	2008-04-07

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
15/11/2007	Publication de la proposition législative	COM(2007)0709	Résumé

29/11/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/04/2008	Débat au Conseil		Résumé
29/05/2008	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
10/06/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0248/2008	
03/09/2008	Débat en plénière		
04/09/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0402/2008	Résumé
04/09/2008	Résultat du vote au parlement		
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 la procédure	2007/0243(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification 2023/0361(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2 Traité CE (après Amsterdam) EC 071
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/56357

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE402.929	18/03/2008	
Amendements déposés en commission		PE405.739	05/05/2008	
Avis de la commission	LIBE	PE404.571	06/05/2008	
Avis de la commission	IMCO	PE404.772	27/05/2008	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0248/2008	10/06/2008	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0402/2008	04/09/2008	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé

Projet d'acte final	03675/2008/LEX	14/01/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)1497	08/11/2007	
Document de base législatif	COM(2007)0709	15/11/2007	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2007)1496	15/11/2007	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2008)6073	17/10/2008	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EDPS	Document annexé à la procédure	52008XX0911(01) JO C 233 11.09.2008, p. 0001	11/04/2008	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0985/2008	28/05/2008	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2009/0080
JO L 035 04.02.2009, p. 0047 Résumé

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 1ère 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 révise 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. Á 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_2: un considérant souligne qu'il convient d'encourager les SIR à apporter, à l'avenir, des informations facilement compréhensibles concernant les émissions de CO_2 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_2 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

2007/0243(COD) - 15/11/2007 - Document annexé à la procédure

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 1ère 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

2007/0243(COD) - 14/01/2009 - Acte final

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. Á 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.

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

2007/0243(COD) - 07/04/2008

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

2007/0243(COD) - 15/11/2007 - Document de base législatif

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

2007/0243(COD) - 11/04/2008 - Document annexé à la procédure

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 œuvre 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.