



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 15.11.2007  
COM(2007) 709 final

2007/0243 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation**

**(présentée par la Commission)**

{SEC(2007)1496}

{SEC(2007)1497}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

Le code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR) a été instauré en 1989 par le 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, 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.

La proposition vise à simplifier considérablement le code de conduite et à renforcer la concurrence entre les fournisseurs de SIR tout en maintenant les mesures de sauvegarde fondamentales contre les abus de concurrence potentiels, notamment en cas de liens étroits entre les compagnies aériennes et les SIR, et en assurant la fourniture d'informations neutres aux consommateurs.

- **Contexte général**

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 (ci-après dénommé «le code de conduite») a été instauré en 1989 avec l'adoption du règlement (CEE) n° 2299/89. À l'époque, l'essentiel des réservations de billets d'avion était effectué par l'intermédiaire de 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. L'objectif était d'accroître la transparence et d'empêcher que les vendeurs de systèmes eux-mêmes et les compagnies aériennes, notamment les transporteurs associés de SIR, n'adoptent des comportements discriminatoires. Le code imposait aux vendeurs de systèmes de traiter équitablement tous les transporteurs et toutes les agences de voyage, et interdisait aux transporteurs associés à un SIR de favoriser ce système par rapport à d'autres.

Le code de conduite s'est révélé efficace pour prévenir les abus de pouvoir de marché, mais il produit des conséquences inattendues dans la mesure où il est de plus en plus inadapté à l'évolution des conditions de marché. Premièrement, de nombreuses compagnies aériennes ont cédé leurs participations dans les SIR. Trois des quatre SIR n'appartiennent plus à des compagnies aériennes, tandis que trois

compagnies aériennes détiennent une participation minoritaire dans le quatrième. 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.

Les obligations de non-discrimination établies par le code étouffent l'innovation et la concurrence par les prix, car elles restreignent considérablement la liberté des compagnies aériennes et des fournisseurs de SIR de négocier les redevances de réservation et le contenu tarifaire proposés par l'intermédiaire des SIR. Le manque de concurrence qui en résulte maintient les redevances de réservation à un niveau plus élevé que nécessaire. En conséquence, les compagnies aériennes tendent à distribuer une part croissante de leurs billets par l'intermédiaire des nouveaux canaux, tels que leurs sites internet, qui sont moins coûteux et techniquement plus souples.

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 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.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Le règlement (CEE) n° 2299/89, modifié par les règlements (CEE) n° 3089/93 et n° 323/1999, sera remplacé par la présente proposition.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

Non applicable.

## 2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

*Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants*

L'élaboration de la présente proposition a été précédée d'une consultation publique destinée à recueillir le plus de commentaires et de suggestions possible de la part des personnes et des organismes concernés. Cette consultation s'est déroulée dans le respect des normes minimales en matière de consultation des parties intéressées, arrêtées par la Commission dans sa communication du 11 décembre 2002 (COM(2002) 704 final).

Une consultation ouverte sur internet a été organisée du 23 février 2007 au 27 avril 2007. La Commission a reçu 48 contributions, qui peuvent être réparties selon les groupes suivants:

- Transporteurs aériens et organisations représentatives: 18
- Fournisseurs de SIR et prestataires de services informatiques: 5
- Consommateurs / Voyageurs et organisations représentatives: 9
- Agences de voyage et organisations représentatives: 10
- Secteur du transport ferroviaire: 1
- Autres: 5

Le 2 mai 2007, des parties prenantes et des organisations de parties prenantes ont été conviées à une réunion à Bruxelles pour présenter succinctement leurs contributions.

#### Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

La consultation a révélé que seules quelques parties prenantes - parmi les compagnies aériennes et les fournisseurs de SIR - sont favorables à l'abrogation complète du code de conduite. La plupart des parties prenantes préfèrent conserver un code de conduite, mais privilégient une révision du code actuel pour l'adapter à l'évolution du marché en donnant aux compagnies aériennes et aux fournisseurs de SIR plus de latitude pour négocier les redevances de réservation et le contenu tarifaire.

Les agences de voyage redoutent une liberté de tarification plus grande et plaident pour une modification du règlement afin de garantir un accès à l'intégralité du contenu tarifaire des compagnies aériennes sans frais supplémentaires.

Les organisations de consommateurs soulignent que cette révision doit être réalisée très soigneusement pour garantir la fourniture d'informations neutres et complètes aux consommateurs.

La plupart des parties prenantes ont exprimé une nette préférence pour le maintien des règles actuelles applicables aux transporteurs associés de fournisseurs de SIR, c'est-à-dire la participation obligatoire de transporteurs associés à tous les SIR (article 4 bis du code) et l'interdiction de lier l'utilisation d'un SIR particulier à des mesures incitatives ou dissuasives (article 8).

Le rapport d'analyse d'impact joint à la présente proposition décrit plus en détail les avis des parties prenantes et la façon dont ils ont été pris en compte.

Les résultats de la consultation publique sur internet sont disponibles à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/consultation/2007\\_04\\_27\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_04_27_en.htm).

#### • **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

- **Analyse d'impact**

Pour cette analyse d'impact, deux options de révision – la déréglementation partielle et la déréglementation totale – ont été comparées au scénario de base (statu quo). La première 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:

- Option 0: statu quo
- Option 1: déréglementation partielle
  - Option 1a: déréglementation partielle avec dissociation du contrôle des compagnies aériennes et des SIR;
  - Option 1b: déréglementation partielle avec application de dispositions particulières aux transporteurs associés;
  - Option 1c: déréglementation partielle sans application de dispositions particulières aux transporteurs associés;
- Option 2: déréglementation totale (abrogation du code de conduite)

L'option 0 (statu quo) a été rejetée parce que les restrictions prévues par le règlement actuel en matière de liberté de tarification et de négociation produisent des effets négatifs toujours plus grands, notamment des coûts de distribution élevés.

Une déréglementation totale (option 2) a été rejetée compte tenu de la situation actuelle du marché. De nombreuses entreprises restent fortement dépendantes du canal de distribution unique constitué par les agences de voyage et les SIR. Il en va de même pour les voyageurs des États membres où le taux de pénétration de l'internet est faible: moins de la moitié de la population de l'UE a accès à l'internet, qui est le plus utilisé des nouveaux canaux de distribution.

Par conséquent, les risques d'abus de concurrence sont plus élevés que dans d'autres secteurs économiques et l'application des seules règles générales de concurrence serait insuffisante, notamment en cas de liens étroits entre des compagnies aériennes et des SIR. De plus, certains comportements des SIR (la partialité de l'affichage, par exemple) porteraient préjudice aux consommateurs même s'ils ne résulteraient pas d'un abus de concurrence.

Il ressort également de cette analyse que l'option 1b aboutit au résultat le plus favorable du point de vue du renforcement de la concurrence, des garanties contre les abus de concurrence, de la neutralité, de la transparence et de l'exhaustivité des informations pour les consommateurs, et de la promotion du transport ferroviaire dans les affichages des SIR.

La Commission a procédé à l'analyse d'impact prévue dans son programme de travail. Le rapport y afférent est disponible sur:

[http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/internal\\_market/networks\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/networks_en.htm).

### 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

La présente proposition remplacerait le règlement (CEE) n° 2299/89 modifié par les règlements (CEE) n° 3089/93 et n° 323/1999.

- **Base juridique**

Article 71 et article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne.

- **Principe de subsidiarité**

La proposition relève de la compétence exclusive de la Communauté. Le principe de subsidiarité ne s'applique donc pas.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour la ou les raisons exposées ci-après.

Le règlement (CEE) n° 2299/89 confère une compétence exclusive à la Commission. Compte tenu du caractère international des opérations effectuées par SIR et de la difficulté de surveiller ces activités au niveau national, la proposition de révision et de simplification du règlement demeure de la compétence de l'Union européenne.

La proposition de révision et de simplification du règlement n'a aucune incidence sur les autorités nationales, régionales et locales, et réduit la charge administrative, par ailleurs déjà limitée, des opérateurs économiques.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: règlement.

Tout autre moyen serait inapproprié pour la ou les raisons suivantes:

Un règlement est l'instrument le plus approprié pour les raisons suivantes:

- La proposition concerne la révision d'un règlement existant;
- Le règlement concerne une activité économique présentant un caractère international qu'il serait difficile de réglementer au niveau national.

### 4. INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de la Communauté.

## 5. INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

- **Simplification**

La proposition prévoit une simplification de la législation.

Le code de conduite révisé pour l'utilisation des SIR a été rédigé et structuré de façon à être facilement intelligible. Des dispositions superflues du règlement (CEE) n° 2299/89 ont été supprimées, notamment lorsqu'elles faisaient obstacle à une plus grande efficacité du marché.

La proposition figure dans le programme permanent de la Commission pour l'actualisation et la simplification de l'acquis communautaire ainsi que dans son programme législatif et de travail sous la référence 2002/TREN/29.

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la législation existante.

- **Réexamen / révision / clause de suppression automatique**

La proposition comprend une clause de réexamen.

- **Espace économique européen**

Étant donné l'intérêt que l'acte proposé présente pour l'Espace économique européen, il convient qu'il soit étendu à ce dernier.

- **Explication détaillée de la proposition**

### *Déréglementation partielle du marché des SIR*

La présente proposition modifie le code de conduite pour l'utilisation des SIR afin de l'adapter au contexte actuel du marché – notamment le développement de nouveaux canaux de distribution – et de renforcer la concurrence entre les fournisseurs de SIR. En donnant plus de souplesse aux SIR et aux compagnies aériennes, la proposition permet aux SIR de répondre plus efficacement à la concurrence qu'exercent les nouveaux canaux de distribution au niveau des prix et des services proposés.

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 (à l'exclusion des mesures de sauvegarde précitées).

### *Mesures de sauvegarde*

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. Ces mesures reflètent le point de vue de

nombreuses parties prenantes, par ailleurs confirmé par l'analyse d'impact, selon lequel ces liens étroits présentent toujours, dans le contexte actuel du marché, des risques tels pour la concurrence que des règles spécifiques doivent s'ajouter aux règles générales de concurrence.

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 (article 6), 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), de sorte qu'une compagnie aérienne ne puisse pas utiliser ces données pour inciter des agences de voyage à réduire le nombre de leurs réservations auprès de compagnies aériennes concurrentes;
- L'obligation pour les vendeurs de système de séparer clairement les SIR de tout système de réservation interne d'une compagnie aérienne (article 4, paragraphe 2), de sorte qu'un transporteur associé ne puisse pas disposer d'un accès privilégié au SIR;
- L'interdiction pour les vendeurs de système de réserver des moyens de distribution à leurs transporteurs associés (article 4, paragraphe 1), de sorte que les transporteurs associés ne puissent pas avoir d'avantages concurrentiels par rapport à d'autres transporteurs participants;
- L'obligation pour les vendeurs de système de fournir des affichages neutres et non discriminatoires (article 5) 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 (article 7);
- 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 (article 10, paragraphe 1), de sorte que des transporteurs associés ne puissent pas entraver la concurrence d'autres SIR;
- L'interdiction pour des transporteurs associés de lier l'utilisation d'un SIR particulier à des mesures incitatives ou dissuasives (article 10, paragraphe 3), de façon à éviter toute préférence systématique pour leur propre SIR;
- 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 (article 8);



- Des dispositions en matière de protection des données à caractère personnel qui précisent et complètent celles de la directive 95/46/CE du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (article 11).

### *Services ferroviaires*

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. Toutefois, les dispositions actuelles en matière de tarification non discriminatoire aboutissent à une discrimination de fait à l'égard des services ferroviaires: les mêmes redevances de réservation leur sont en effet appliquées alors que la valeur moyenne des billets est moins grande. 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.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71 et son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

vu l'avis du contrôleur européen de la protection des données,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>3</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CEE) n° 2299/89 du 24 juillet 1989 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation<sup>4</sup> a largement contribué à l'émergence d'une concurrence loyale et neutre pour les transporteurs aériens dans les systèmes informatisés de réservation (ci-après dénommés «SIR»), protégeant ainsi les intérêts des consommateurs.
- (2) Une grande partie des réservations dans les transports aériens s'effectue toujours par l'intermédiaire des systèmes informatisés de réservation.
- (3) Les progrès technologiques et l'évolution du marché permettent de simplifier considérablement le cadre législatif en laissant aux vendeurs de SIR et aux transporteurs aériens une plus grande latitude pour négocier les redevances de réservation et le contenu tarifaire. Ils pourront ainsi s'adapter en souplesse aux besoins et aux demandes des agences de voyages et des consommateurs, et distribuer plus efficacement leurs produits de transport.

---

<sup>1</sup> JO C...

<sup>2</sup> JO C...

<sup>3</sup> JO C...

<sup>4</sup> JO L 220 du 29.7.1989, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CEE) n° 3089/93 (JO L 278 du 11.11.1993, p. 1) et par le règlement (CE) n° 323/1999 (JO L 40 du 13.2.1999, p. 1).

- (4) Dans le contexte actuel du marché, il reste néanmoins nécessaire de maintenir certaines dispositions relatives aux SIR, dans la mesure où ils contiennent des produits de transport, pour prévenir les abus de concurrence et garantir la fourniture d'informations neutres aux consommateurs.
- (5) Le refus des transporteurs associés de fournir les mêmes informations sur les horaires, les tarifs et les places disponibles aux systèmes autres que le leur et d'accepter les réservations faites par ces systèmes peut fausser gravement la concurrence entre les systèmes informatisés de réservation.
- (6) Les vendeurs de système doivent clairement séparer les SIR de tout système de réservation interne d'une compagnie aérienne et s'abstenir de réserver des moyens de distribution à leurs transporteurs associés, de sorte qu'un transporteur associé ne puisse pas avoir un accès privilégié au SIR.
- (7) Afin de protéger les intérêts des consommateurs, il est nécessaire de présenter un affichage initial objectif aux utilisateurs de SIR et de veiller à que les informations concernant tous les transporteurs participants soient accessibles sans discrimination, de façon à ne pas favoriser un transporteur participant par rapport à un autre.
- (8) Les vendeurs de système doivent veiller à que les données commerciales du SIR soient mises à disposition de tous les transporteurs participants sans discrimination, et les opérateurs de transport ne doivent pas pouvoir utiliser ces données pour influencer indûment le choix de l'agence de voyage.
- (9) Il convient de faciliter l'inclusion d'informations relatives aux services de transport ferroviaire et aéro-ferroviaire dans les affichages des SIR.
- (10) Les transporteurs aériens de la Communauté et des pays tiers doivent bénéficier d'un traitement équivalent en ce qui concerne les services des SIR.
- (11) Pour garantir l'application correcte du présent règlement, il convient d'octroyer à la Commission des pouvoirs coercitifs adéquats, notamment la possibilité d'enquêter sur des infractions, de sa propre initiative ou sur la base d'une plainte, afin d'enjoindre les entreprises concernées de mettre fin à ces infractions et d'infliger des amendes.
- (12) Le présent règlement s'entend sans préjudice de l'application des articles 81 et 82 du traité.
- (13) La protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données personnelles est régie par la directive 95/46/CE du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données<sup>5</sup>. Les dispositions du présent règlement précisent et complètent la directive 95/46/CE en ce qui concerne les activités d'un SIR.
- (14) Il y a lieu d'abroger le règlement (CEE) n° 2299/89,

---

<sup>5</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## Section 1

### Dispositions préliminaires

#### *Article premier*

#### *Objet et champ d'application*

Le présent règlement s'applique à tout système informatisé de réservation (ci-après «SIR») dans la mesure où il contient des produits de transport aérien, lorsqu'ils sont proposés ou utilisés sur le territoire de la Communauté.

Le présent règlement s'applique également aux produits de transport ferroviaire, qui sont inclus avec les produits de transport aérien dans l'affichage principal d'un SIR.

#### *Article 2*

#### *Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «produit de transport», le transport d'un passager entre deux aéroports ou gares ferroviaires;
- b) «service aérien régulier», une série de vols dont chacun présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
  - i) sur chaque vol, des sièges et/ou la capacité de transporter du fret et/ou du courrier, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
  - ii) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus:
    - soit selon un horaire publié;
    - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'ils font partie d'une série systématique évidente.
- c) «tarifs», les prix que les passagers doivent payer aux transporteurs aériens, aux transporteurs ferroviaires, à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour bénéficier de services de transport, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

- d) «système informatisé de réservation», un système informatisé contenant des informations sur, notamment, les horaires, les places disponibles, les tarifs, ainsi que les services connexes, de plusieurs transporteurs aériens disposant ou non de moyens de réservation ou d'émission de billets, dans la mesure où tout ou partie de ces services sont mis à dispositions des abonnés;
- e) «moyens de distribution», les moyens fournis par un vendeur de système afin de communiquer des informations concernant les horaires, les places disponibles, les tarifs et les services connexes des transporteurs aériens et ferroviaires, d'effectuer des réservations et/ou d'émettre des billets et d'assurer tout autre service connexe;
- f) «vendeur de système», toute entité et ses filiales, responsables de l'exploitation ou de la commercialisation d'un SIR;
- g) «transporteur associé», tout transporteur aérien ou opérateur ferroviaire qui, directement ou indirectement, seul ou conjointement avec d'autres, possède ou contrôle effectivement un vendeur de système, ainsi que tout transporteur aérien ou opérateur ferroviaire dont il a la propriété ou sur lequel il exerce un contrôle effectif;
- h) «contrôle effectif», une relation constituée par des droits, contrats ou autres moyens qui, soit séparément soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:
  - i) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
  - ii) des droits ou contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;
- i) «transporteur participant», un transporteur aérien ou un opérateur ferroviaire qui a conclu un accord avec un vendeur de système pour la distribution de produits de transport par l'intermédiaire d'un SIR;
- j) «abonné», une personne, autre qu'un consommateur, ou une entreprise, autre qu'un transporteur participant, qui utilise un SIR en vertu d'un contrat ou de tout autre arrangement financier conclu avec un vendeur de système. Par «arrangement financier», on entend un paiement spécifique en contrepartie des services du vendeur de système, ou l'achat d'un produit de transport;
- k) «affichage principal», un affichage neutre et complet de données relatives aux services de transport offerts entre des paires de villes durant une période déterminée;
- l) «billet», un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou un équivalent sous forme immatérielle, délivré ou autorisé par le transporteur aérien, l'opérateur ferroviaire ou un agent agréé.

## Section 2

### Règles de conduite pour les vendeurs de système

#### *Article 3*

##### *Relations avec les opérateurs de transport*

1. Un vendeur de système:

- a) n'introduit pas de conditions déraisonnables dans un contrat conclu avec un transporteur participant, ni n'impose l'acceptation de conditions supplémentaires qui, de par leur nature même ou d'après les usages commerciaux, n'ont aucun rapport avec la participation à son SIR;
- b) n'exige pas d'un transporteur participant à son SIR qu'il ne participe pas en même temps à un autre système.

2. Un vendeur de système charge et traite avec le même soin et la même diligence les données fournies par les différents transporteurs participants, sous réserve seulement des contraintes imposées par la méthode de chargement retenue par chacun d'eux.

#### *Article 4*

##### *Moyens de distribution*

1. Un vendeur de système ne réserve à l'un ou à plusieurs de ses transporteurs associés aucune procédure de chargement et/ou de traitement particulière, aucun autre moyen de distribution ni aucune version améliorée de ces procédures ou moyens.

2. Un vendeur de système veille à ce que ses moyens de distribution soient séparés, au moins au moyen de logiciels appropriés et d'une façon claire et vérifiable, de l'inventaire privé de tout transporteur ainsi que des moyens de gestion et de commercialisation de celui-ci.

#### *Article 5*

##### *Affichages*

1. Un vendeur de système doit fournir, 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 et 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. L'affichage principal ou les affichages principaux doivent respecter les règles énoncées à l'annexe I.

2. En ce qui concerne les informations fournies par un SIR, un abonné utilise un affichage neutre en conformité avec le paragraphe 1, sauf si un autre affichage est nécessaire pour satisfaire les préférences indiquées par un consommateur.

3. Le présent article ne s'applique pas à un SIR utilisé par un transporteur aérien, un opérateur ferroviaire, un groupe de transporteurs aériens ou un groupe d'opérateurs ferroviaires, dans son (leurs) propre(s) bureau(x) et comptoir(s) de vente clairement identifié(s) comme tel(s).

## *Article 6*

### *Relations avec les abonnés*

1. Un vendeur de système n'introduit pas de conditions déraisonnables dans un contrat conclu avec un abonné, telles que l'interdiction de s'abonner à un ou plusieurs autres systèmes ou d'utiliser un ou plusieurs autres systèmes, l'obligation d'accepter des conditions supplémentaires qui n'ont aucun rapport avec l'abonnement à son SIR ou l'obligation d'accepter une proposition d'équipement technique ou de logiciel.

2. Lorsque l'abonné est une entreprise autonome de moins de 50 salariés dont le chiffre d'affaires annuel et/ou le bilan annuel total n'excède pas 10 millions d'euros, il peut résilier son contrat avec un vendeur de système moyennant un préavis maximal de trois mois expirant au plus tôt à la fin de la première année du contrat. Dans ce cas, un vendeur de système n'est pas en droit de récupérer plus que les coûts directement liés à la résiliation du contrat.

## *Article 7*

### *Données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes (MIDT)*

Toutes données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes peuvent être diffusées par des vendeurs de système pour autant:

- a) qu'elles soient fournies à tous les transporteurs participants, y compris les transporteurs associés, avec la même diligence et sans discrimination. Les données peuvent s'étendre et, sur demande, s'étendent à tous les transporteurs participants et/ou à tous les abonnés;
- b) que, lorsque ces données résultent de l'utilisation des moyens de distribution d'un SIR par un abonné établi sur le territoire de l'Union européenne, elles ne contiennent aucun élément d'identification directe ou indirecte de cet abonné.

## Article 8

### *Traitement équivalent dans les pays tiers*

Sans préjudice des accords internationaux auxquels la Communauté ou les États membres sont parties, lorsqu'un vendeur de système opérant dans un pays tiers ne traite pas les transporteurs aériens communautaires de façon équivalente aux transporteurs participants dudit pays, pour toute situation relevant du présent règlement, la Commission peut exiger de tous les vendeurs de système opérant dans la Communauté qu'ils traitent les transporteurs aériens du pays tiers concerné de la même façon que les transporteurs aériens communautaires dans ledit pays.

## Section 3

### **Règles de conduite pour les opérateurs de transport**

## Article 9

### *Données fournies par des transporteurs participants*

Les transporteurs participants, et les intermédiaires chargés de manipuler les données, veillent à ce que les données qu'ils communiquent à un SIR soient exactes et qu'elles permettent au vendeur de système de respecter les dispositions de l'annexe I.

## Article 10

### *Règles spécifiques pour les transporteurs associés*

1. Un transporteur associé ne peut pas opérer de discrimination à l'égard d'un SIR concurrent en refusant de lui fournir, sur demande et avec la même diligence, les mêmes informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant ses propres produits de transport dont il alimente son propre SIR, de distribuer ses produits de transport par l'intermédiaire d'un autre SIR ou en refusant d'accepter ou de confirmer, avec la même diligence, une réservation effectuée par l'intermédiaire d'un SIR concurrent pour l'un de ses produits de transport distribués par l'intermédiaire de son propre SIR. Le transporteur associé n'est tenu d'accepter et de confirmer que les réservations conformes à ses tarifs et aux conditions dont ils sont assortis.

2. Le transporteur associé ne doit pas être obligé de supporter quelque coût que ce soit généré de ce fait, à l'exception des coûts de reproduction des informations à fournir et de ceux afférents aux réservations acceptées. La redevance de la réservation due à un SIR pour une réservation acceptée et effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 1 ne doit pas excéder la redevance demandée aux transporteurs participants par le même SIR ou par son propre SIR pour une transaction équivalente.



3. Un transporteur associé ne doit pas, directement ou indirectement, lier l'utilisation d'un SIR particulier par un abonné au paiement d'une commission, ou à toute autre mesure incitative ou dissuasive concernant la vente de ses produits de transport.

4. Un transporteur associé ne doit pas, directement ou indirectement, exiger d'un abonné qu'il utilise un SIR particulier pour vendre ou émettre des billets pour l'un des produits de transport qu'il fournit lui-même directement ou indirectement.

## **Section 4**

### **Protection des données à caractère personnel**

#### *Article 11*

1. Les données à caractère personnel sont traitées dans le cadre des activités d'un SIR exclusivement aux fins d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets pour les produits de transport. Un SIR est considéré comme responsable du traitement de ces données conformément à l'article 2, point d), de la directive 95/46/CE.

2. Le traitement des données n'est réalisé que s'il est nécessaire à l'exécution d'un contrat auquel la personne concernée est partie ou à l'exécution de mesures précontractuelles prises à la demande de celle-ci.

3. Le traitement des catégories particulières de données visées à l'article 8 de la directive 95/46/CE n'est réalisé qu'avec le consentement explicite de la personne concernée.

4. Les informations dont dispose le vendeur de système concernant les réservations individuelles identifiables sont stockées sur support physique dans un délai de soixante-douze heures après l'accomplissement de la dernière formalité de la réservation individuelle et sont détruites dans un délai de trois ans. L'accès à ces données n'est autorisé qu'en cas de litige sur la facturation.

5. Les informations sur la commercialisation, les réservations et les ventes diffusées par un SIR ne contiennent aucun élément d'identification directe ou indirecte de personnes physiques ni, le cas échéant, des organismes ou entreprises pour le compte desquelles ils agissent.

6. Un abonné informe le consommateur du nom et de l'adresse du vendeur de système, des finalités du traitement, de la durée de conservation des données à caractère personnel et des moyens par lesquels il peut exercer ses droits d'accès.

7. Toute personne a le droit d'accéder gratuitement aux données qui la concerne, qu'elles soient conservées par le SIR ou par l'abonné.

8. Les droits reconnus dans le présent article complètent et s'ajoutent aux droits des personnes établis par la directive 95/46/CE et par les dispositions nationales adoptées en vertu de cette directive.

9. Les dispositions du présent règlement précisent et complètent la directive 95/46/CE aux fins énoncées à l'article 1<sup>er</sup>. Sauf indication contraire, les définitions figurant dans cette directive s'appliquent. En cas d'inapplicabilité des dispositions particulières du présent article concernant le traitement des données à caractère personnel dans le cadre des activités d'un SIR, le présent règlement s'entend sans préjudice des dispositions de cette directive et des dispositions nationales adoptées par les États membres en vertu de celle-ci.

## **Section 5**

### **Infractions et sanctions**

#### *Article 12*

##### *Infractions*

Si la Commission, agissant d'office ou saisie d'une plainte, constate l'existence d'une infraction au présent règlement, elle peut obliger par voie de décision les entreprises ou associations d'entreprises intéressées à mettre fin à l'infraction constatée.

#### *Article 13*

##### *Pouvoirs d'investigation*

Pour l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut, par simple demande ou par voie de décision, demander aux entreprises ou associations d'entreprises de fournir tous les renseignements nécessaires.

#### *Article 14*

##### *Amendes*

1. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises et associations d'entreprises des amendes jusqu'à concurrence de 10 % du chiffre d'affaires total réalisé au cours de l'exercice social précédent lorsqu'elles enfreignent le présent règlement de propos délibéré ou par négligence.

2. La Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises ou associations d'entreprises des amendes jusqu'à concurrence de 1 % du chiffre d'affaires total réalisé au cours de l'exercice social précédent lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles fournissent des informations incorrectes ou incomplètes ou ne fournissent pas dans les délais les informations en réponse à une demande formulée par voie de décision et adoptée conformément à l'article 13.

3. Pour déterminer le montant des amendes, il y a lieu de prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci.

4. Les amendes n'ont pas de caractère pénal.

5. La Cour de justice statue avec compétence de pleine juridiction sur les recours formés contre les décisions par lesquelles la Commission fixe une amende. Elle peut annuler, réduire ou majorer l'amende.

## *Article 15*

### *Procédures*

1. Avant de prendre les décisions prévues aux articles 12 et 14, la Commission adresse une communication des griefs aux entreprises ou associations d'entreprises concernées et leur donne la possibilité de faire connaître leur point de vue par écrit et de demander à être entendues.

2. La Commission ne divulgue pas les informations obtenues conformément au présent règlement qui, de par leur nature, sont couvertes par le secret professionnel.

Toute personne soumettant des informations à la Commission en vertu du présent règlement signale clairement tous les éléments qu'elle juge confidentiels, explications à l'appui, et fournit séparément une version non confidentielle de ces documents dans le délai imparti par la Commission.

3. Lorsque la Commission estime, sur la base des informations dont elle dispose, qu'il n'y a pas de motifs suffisants pour donner suite à une plainte, elle informe le plaignant de ses raisons et lui impartit un délai pour faire connaître son point de vue par écrit.

Si le plaignant fait connaître son point de vue dans le délai fixé par la Commission et que ses observations écrites ne mènent pas à une appréciation différente de la plainte, la Commission rejette la plainte par voie de décision. Si le plaignant ne fait pas connaître son point de vue dans le délai fixé par la Commission, la plainte est réputée avoir été retirée.

Lorsque la Commission adresse une communication des griefs, elle fournit au plaignant une copie de la version non confidentielle et lui impartit un délai pour faire connaître son point de vue par écrit.

4. Sur demande, la Commission accorde l'accès au dossier aux parties auxquelles elle a adressé une communication des griefs et au plaignant. L'accès est accordé après notification de la communication des griefs. Le droit d'accès au dossier ne s'étend pas aux secrets d'affaires et autres informations confidentielles ni aux documents internes de la Commission.

5. Si la Commission le juge nécessaire, elle peut entendre d'autres personnes physiques ou morales.

## Section 6

### Dispositions finales

#### *Article 16*

#### *Abrogation*

1. Le règlement (CEE) n° 2299/89 est abrogé.
2. Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

#### *Article 17*

#### *Révision*

Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission rédige un rapport sur son application. Elle y évalue la nécessité de maintenir, de modifier ou d'abroger le présent règlement.

#### *Article 18*

#### *Entrée en vigueur*

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour qui suit celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

## ANNEXE I

### **Règles applicables aux affichages principaux**

1. Si les tarifs figurent dans l'affichage principal et/ou en cas de classement sur la base des tarifs, ces derniers doivent comprendre l'ensemble des taxes, redevances et droits applicables et inévitables dues à l'opérateur de transport.
2. Aucune discrimination fondée sur la desserte d'une même ville par des aéroports différents ou des gares ferroviaires différentes ne doit être opérée lors de la constitution et du choix des produits de transport entre des paires de villes données à faire figurer dans l'affichage principal.
3. Les vols autres que des services aériens réguliers doivent être clairement indiqués. Le consommateur est en droit d'obtenir, sur demande, un affichage principal limité aux seuls services réguliers ou aux seuls services non réguliers.
4. Les vols avec escales doivent être clairement indiqués.
5. Lorsque des vols sont assurés par un transporteur aérien autre que celui indiqué par le code d'identification du transporteur, le transporteur qui assure effectivement le vol doit être clairement indiqué. Cette exigence s'applique dans tous les cas, sauf pour les arrangements ad hoc à court terme.
6. Les informations relatives aux produits combinés - c'est-à-dire les combinaisons préétablies de produits de transport et d'autres services qui ne sont pas subsidiaires du transport proposées à un prix global – ne figurent pas dans l'affichage principal.

## ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) n° 2299/89	Présent règlement
Article premier	Article premier
Article 2	Article 2
Article 3, paragraphes 1 et 2	-
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 4	Article 4, paragraphe 1
Article 3 bis	Article 10, paragraphes 1 et 2
Article 4, paragraphe 1	Article 9
Article 4, paragraphe 2	-
Article 4, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 2
Article 4 bis, paragraphes 1 et 2	Article 4, paragraphe 1
Article 4 bis, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 2
Article 4 bis, paragraphe 4	-
Article 5	Article 5
Article 6	Articles 7 et 11
Article 7	Article 8
Article 8	Article 10, paragraphes 3 et 4
Article 9	Article 6
Article 9 bis	Article 5, paragraphe 2, et article 11
Article 10	-
Article 11	Article 12
Article 12	Article 13
Article 13	Article 13
Article 14	Article 15, paragraphe 2

Article 15	Article 13
Article 16	Article 14
Article 17	-
Article 18	-
Article 19	Article 15, paragraphes 1 et 5
Article 20	-
Article 21	-
Article 21 bis	-
Article 21 ter	-
Article 22	Article 11
Article 23	Article 17
Annexe I	Annexe I