



Bruxelles, le 9.7.2013  
SWD(2013) 264 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT**

**PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage assistées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil**

{ COM(2013) 512 final }  
{ SWD(2013) 263 final }  
{ SWD(2013) 266 final }

# DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

## RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

### PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage assistées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil**

#### 1. INTRODUCTION

##### 1.1. Contexte

À l'heure actuelle, le marché des voyages joue un rôle essentiel dans l'économie européenne.

Il incombe à l'Union européenne d'instituer un cadre réglementaire qui offre une protection suffisante aux consommateurs, de sorte que ceux-ci puissent, en toute confiance, acheter leurs vacances partout dans l'Union. Dans le même temps, il y a lieu de garantir des conditions égales pour toutes les entreprises de voyages, de manière à accentuer la concurrence sur le marché.

La directive sur les voyages à forfait, adoptée en 1990, a sensiblement contribué à la mise en place d'un marché unique pour un segment significatif du marché des voyages et a conféré des droits importants aux voyageurs européens. Cependant, l'essor de l'internet et l'engouement des consommateurs pour de nouvelles modalités d'achat de leurs vacances rendent incertaine l'applicabilité de cette directive à tous ces nouveaux produits de voyage.

Le secteur des voyages et les associations de consommateurs ont, à maintes reprises, demandé une modernisation de la directive sur les voyages à forfait. La révision de celle-ci est, en outre, explicitement envisagée dans l'Agenda du consommateur européen et est mentionnée à l'annexe II de l'Acte pour le marché unique II.

##### 1.2. Définitions

- **Prestations de voyage isolées** : un service de voyage, tel un vol, un hébergement ou une location de voiture, qui est acheté en tant que produit autonome, c'est-à-dire acquis séparément et non proposé en combinaison avec d'autres services touristiques, même si le voyageur a recours à plusieurs services de voyage pour un même voyage ou séjour de vacances.
- **Forfait organisé à l'avance** : une combinaison de services de voyage préalablement regroupés par un organisateur et comprenant au minimum deux des services suivants : 1) le transport de passagers, 2) l'hébergement et 3) d'autres services touristiques non accessoires au transport ou à l'hébergement et représentant une part significative dans le forfait (par exemple, la location de voiture).
- **Prestations de voyage combinées**<sup>1</sup> : une combinaison de services de voyage dans laquelle au minimum deux des services susmentionnés, tel qu'un vol, un séjour à l'hôtel

---

<sup>1</sup> Le secteur désigne souvent les prestations de voyage combinées par le vocable «forfaits dynamiques». Ces deux termes sont donc synonymes et seront employés indifféremment dans le présent document, notamment lorsqu'il sera fait mention des résultats d'une étude sur les préjudices subis par les consommateurs dans le domaine des forfaits dynamiques (*Study on Consumer Detriment in the area of Dynamic Packages*).

ou une location de voiture, sont achetés pour un seul voyage ou séjour de vacances, auprès du même prestataire ou de plusieurs prestataires recourant à des procédures de réservation assistée, et dans laquelle l'acheteur peut assembler les services de voyages qui ont sa préférence (sur mesure). Contrairement aux forfaits de voyage organisés à l'avance, les prestations de voyage combinées sont dynamiques par essence et se divisent en deux grandes sous-catégories :

- **les forfaits à prestataire unique** : le consommateur peut personnaliser le contenu du voyage ou du séjour de vacances selon ses besoins, sur un site web ou en agence de voyages, tout en restant libre d'opter, tout au long de la procédure de réservation, pour des éléments de voyage séparés. Ces prestations sont regroupées par un seul professionnel (y compris à la demande du voyageur) et sont proposées ou vendues selon des modalités habituelles pour les forfaits, c'est-à-dire par exemple :
  - proposition, vente ou facturation à un prix tout compris,
  - vente dans le cadre de la même procédure de réservation,
  - inclusion dans un seul contrat, ou
  - publicité ou vente sous la dénomination « forfait » ou un terme similaire ;
- **les prestations de voyage à prestataires multiples** :
  - les forfaits à prestataires multiples : la différence par rapport au « forfait à prestataire unique » réside dans le fait que les prestations sont regroupées par plusieurs professionnels et qu'elles revêtent **au moins l'une des caractéristiques habituelles des forfaits** indiquées ci-dessus sous « forfaits à prestataire unique », y compris lorsque le nom du voyageur ou les informations concernant ce dernier nécessaires à la conclusion d'une opération de réservation sont transmis entre les professionnels au plus tard lors de la confirmation de la réservation de la première prestation ;
  - les prestations de voyage assistées à prestataires multiples : il s'agit d'une combinaison de services de voyage dans le cadre de laquelle un seul professionnel facilite, d'une manière ciblée, l'achat de services de voyage auprès d'un autre professionnel lors d'une visite unique dans un point de vente ou par l'intermédiaire de procédures de réservation en ligne reliées. Dans ces cas, les consommateurs concluent des contrats séparés avec les prestataires concernés et aucun des éléments habituels d'un forfait (voir ci-dessus) n'est présent.

### **1.3. Consultation et expertise**

La Commission a organisé deux consultations publiques (en 2008 et 2009) ainsi que plusieurs ateliers à l'intention des parties prenantes (en 2009, 2010 et 2012). La direction générale de la justice (DG JUST) s'est concertée avec les services compétents dans le cadre du groupe de pilotage de l'analyse d'impact, qui s'est réuni trois fois, dont la première en 2009.

### **1.4. Caractéristiques particulières du voyage à forfait et cadre juridique en place**

Bien que certaines règles horizontales de protection des consommateurs s'appliquent également aux contrats de voyage à forfait, elles ne régissent pas les aspects spécifiques qui y sont associés, tels que les obligations en matière d'information sur l'itinéraire de voyage, la définition de la responsabilité en cas de problèmes dans l'exécution des services compris dans le forfait et les exigences impératives en matière de protection contre l'insolvabilité. Les

règlements adoptés dans le domaine des droits des passagers ne définissent des droits spécifiques conférés aux voyageurs qu'en ce qui concerne les services de transport, mais pas en matière d'offre combinée de différents services touristiques.

## **2. DÉFINITION DU PROBLÈME**

La directive sur les voyages à forfait a bien fonctionné au fil des ans, contribuant à la mise en place d'un marché propre à ce secteur. Son champ d'application a toutefois perdu en clarté et devient dépassé avec l'essor des achats de voyages en ligne. Sur le marché intérieur, les entreprises ne bénéficient donc plus de conditions de concurrence égales et voient l'expansion de leurs activités par-delà les frontières entravées par des obstacles. Le champ d'application dépassé de la directive cause d'importants préjudices aux consommateurs qui achètent souvent des voyages dépourvus de toute protection tout en croyant le contraire. Certaines dispositions obsolètes et/ou peu claires de la directive en vigueur engendrent des coûts inutiles supportés par les entreprises et les consommateurs.

### **2.1. Contexte de la définition du problème : un marché des voyages en mutation**

En 2011, 73 % des ménages de l'Union avaient accès à l'internet. Près de deux tiers des citoyens de l'Union utilisent l'internet au moins une fois par semaine. Plus de la moitié des internautes sont des « utilisateurs réguliers » surfant sur la toile chaque jour ou presque. Les services de voyage constituent la catégorie la plus prisée de prestations achetées en ligne.

L'internet a modifié la manière dont les consommateurs organisent leurs vacances. Les prestations de voyage combinées ont la cote : d'après les données disponibles, 23 % des citoyens de l'Union en ont acheté mais les pourcentages sont nettement supérieurs pour l'Irlande (46 %), la Suède (44 %), l'Italie (36 %) et la Slovénie (42 %).

### **2.2. Principaux problèmes rencontrés par les entreprises**

#### *2.2.1. L'inégalité des conditions de concurrence*

La mutation du marché expose les entreprises soumises à la directive sur les voyages à forfait à des règles et des coûts différents de ceux qui s'appliquent aux entreprises qui ne relèvent pas ou ne se considèrent pas comme relevant de cette directive, et ce alors que les unes et les autres, concurrentes, ciblent les mêmes clients. Le coût moyen de mise en conformité que doivent supporter les entreprises est estimé entre 10,5 EUR et 12,5 EUR par forfait.

#### *2.2.2. Des coûts de mise en conformité inutiles ou injustifiés*

Certaines dispositions de la directive sont devenues obsolètes ou font peser des charges inutiles sur les entreprises. Sont notamment concernées les obligations dépassées en matière d'information (par exemple, les exigences spéciales s'appliquant aux brochures ou aux réservations de dernière minute), la non-limitation de la responsabilité de l'organisateur lorsque, en cas de force majeure, le trajet de retour ne peut être assuré comme prévu, et la multiplication des frais afférents aux voyages d'affaires organisés par des sociétés de gestion de voyages (lorsque ces dernières assurent un niveau de protection comparable à celui que prévoit la directive).

#### *2.2.3. Des disparités juridiques entre États membres qui entravent le commerce transfrontière*

La directive en vigueur se fonde sur une harmonisation a minima qui est à l'origine de disparités juridiques entre États membres. Cette fragmentation occasionne des frais de mise en conformité supplémentaires aux entreprises désireuses de faire du commerce transfrontière (2 EUR par forfait, de sorte que ces entreprises paient, au final, entre 12,5 EUR et 14,5 EUR

par forfait). Ces frais résultent de différences touchant aux obligations d'informer, au champ d'application des règles de protection et aux régimes de protection contre l'insolvabilité, cumulées à l'absence de reconnaissance mutuelle et à des règles nationales divergentes en matière de responsabilité des différentes parties.

### **2.3. Principaux problèmes rencontrés par les consommateurs**

#### *2.3.1. Préjudices subis par les consommateurs ayant eu recours à des prestations de voyage combinées*

Selon l'étude sur les préjudices subis par les consommateurs dans le domaine des forfaits dynamiques, les dommages personnels causés chaque année aux utilisateurs de prestations de voyage combinées dans l'UE-27 sont estimés à plus d'un milliard net d'EUR (c'est-à-dire après dédommagement). Cette situation s'explique par le fait que ce type de prestations cause des problèmes plus fréquents et, en moyenne, plus dommageables que les forfaits organisés à l'avance. L'insolvabilité d'un organisateur ou d'un prestataire de services peut se révéler particulièrement préjudiciable aux consommateurs. Ces derniers peinent souvent à savoir si les prestations de voyage combinées qu'ils ont achetées avec l'aide d'un professionnel bénéficient d'une protection ou non. En effet, selon l'étude susmentionnée, 67 % des consommateurs ayant acheté ce type de prestations grâce à un intermédiaire, moyennant une facturation par différentes entreprises, croyaient à tort qu'ils seraient remboursés en cas de faillite de l'une d'elles. Cette confusion peut être très préjudiciable, en particulier lorsque les consommateurs ne se rendent compte qu'ils ne bénéficient d'aucune protection que lorsque l'entreprise de voyages qui leur a vendu les prestations est défailante et qu'ils se retrouvent coincés à l'étranger ou ne peuvent pas se faire rembourser.

#### *2.3.2. Préjudices causés aux consommateurs du fait de règles peu claires et dépassées*

Dans une certaine mesure, les consommateurs qui achètent des forfaits organisés à l'avance censés être « protégés » subissent, eux aussi, des dommages. Cela s'explique par le fait que certaines dispositions de la directive manquent de clarté, sont obsolètes ou ne répondent pas aux attentes raisonnables des consommateurs d'aujourd'hui. Sont particulièrement en cause le caractère incertain des règles en matière de responsabilité et de prix, ainsi que l'inexistence d'un droit de résiliation et les charges administratives excessives pesant sur les procédures d'accès à la justice.

### **2.4. Statu quo : scénario de base**

Sans intervention publique, les problèmes recensés demeureront. À longue échéance, ils devraient se multiplier au vu de l'engouement croissant pour l'internet et les prestations de voyages combinées.

### **2.5. L'Union a-t-elle le droit d'agir ?**

La base juridique susceptible de fonder l'action de l'Union est l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) qui dispose que « [l]e Parlement européen et le Conseil [...] arrêtent les mesures relatives au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres qui ont pour objet l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur ». Par ailleurs, l'article 114, paragraphe 3, du TFUE précise que « [l]a Commission, dans ses propositions prévues au paragraphe 1 en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et de protection des consommateurs, prend pour base un niveau de protection élevé en tenant compte notamment de toute nouvelle évolution basée sur des faits scientifiques ».

L'objectif consistant à améliorer la protection des consommateurs tout en supprimant les disparités juridiques et les distorsions de concurrence sur le marché intérieur ne peut être atteint d'une manière suffisante par les États membres.

### 3. OBJECTIFS

Les objectifs généraux consistent à contribuer à un meilleur fonctionnement du marché intérieur dans le secteur des voyages à forfait et à atteindre, dans ce secteur, un niveau élevé de protection des consommateurs.

### 4. OPTIONS

#### 4.1. Options recensées

- **Option 1 : maintien du statu quo, scénario de base (O1)**
- **Option 2 : lignes directrices (O2)**
- **Option 3 : label voyage à forfait (sous-option A) et/ou obligation faite aux professionnels vendant des prestations de voyage assistées de mentionner que les services en question ne constituent pas un forfait – ajout de la clause de non-responsabilité « Ceci n'est pas un forfait » (sous-option B) (O3).**
- **Option 4 : abrogation de la directive et autoréglementation (O4).**
- **Option 5 : modernisation de la directive et inclusion dans celle-ci des forfaits à prestataire unique (O5).**

L'O5 implique de réviser l'actuelle directive sur les voyages à forfait pour en clarifier le champ d'application, par l'insertion explicite des forfaits à prestataire unique et par l'actualisation et l'amélioration de plusieurs de ses dispositions.

- **Option 6 : approche graduée - modernisation de la directive et inclusion dans celle-ci à la fois des forfaits à prestataire unique et à prestataires multiples, tout en appliquant un régime plus léger aux prestations de voyage assistées à prestataires multiples (O6).**

Cette option inclut l'O5 (toutes les mesures proposées) et comporte, en outre, l'extension du champ d'application de la directive sur les voyages à forfait selon une approche graduée :

- les forfaits à prestataires multiples, c'est-à-dire tous les « nouveaux forfaits », seraient soumis au même régime que les forfaits organisés à l'avance (y compris quant à l'entière responsabilité de l'exécution du forfait et à l'obligation de fournir une protection contre l'insolvabilité),

- les prestations de voyage assistées à prestataires multiples seraient soumises à un régime plus léger, limité à la protection contre l'insolvabilité et à l'obligation de mentionner d'une manière claire et apparente que chaque prestataire assume individuellement la responsabilité contractuelle de l'exécution des services qu'il vend (option 3B).

- **Option 7 : modernisation de la directive et inclusion dans celle-ci à la fois des forfaits à prestataire unique et de toutes les prestations de voyage à prestataires multiples (O7).**

Cette option inclut l'O5 et l'O6 tout en soumettant les prestations de voyage assistées à prestataires multiples à l'ensemble des exigences prévues dans la directive sur les voyages à forfait. En d'autres termes, toutes les obligations et responsabilités s'appliqueraient à ce type de prestations.

- **Option 8 : une « directive voyage » (O8).**

Cette option inclut l'O7 en plus d'une extension du champ d'application à toutes les prestations de voyage isolées. Les mêmes règles s'appliqueraient en principe à tous les services de voyage, indépendamment du fait que le produit soit proposé/acheté dans le cadre d'un forfait ou en tant que produit unique.

#### **4.2. Options écartées**

Il est proposé d'écarter l'O8 car la majorité des problèmes le plus souvent rencontrés par les consommateurs en matière de prestations de voyage isolées peuvent - pour autant que des mesures idoines aient été prises au niveau national pour assurer le respect de la législation - être réglés dans le cadre de la législation horizontale existante.

### **5. ÉVALUATION DES IMPACTS**

#### **5.1. Évaluation de l'O2 : lignes directrices**

Cette option implique de garder la directive sur les voyages à forfait dans sa forme actuelle et d'élaborer des lignes directrices. Elle permettrait de clarifier dans une certaine mesure le cadre réglementaire qui s'applique aux entreprises et aux consommateurs. Par rapport au scénario de base, cette option pourrait entraîner une très légère réduction des préjudices causés aux consommateurs, sous l'effet d'une meilleure application par les entreprises de la directive sur les voyages à forfait et d'un contrôle plus strict par les États membres du respect de celle-ci. Le bénéfice escompté serait toutefois incertain car, par définition, des lignes directrices ne sont pas juridiquement contraignantes.

#### **5.2. Évaluation de l'O3 : label voyage à forfait (O3 A) et/ou clause de non-responsabilité « Ceci n'est pas un forfait » (O3 B), option s'ajoutant à d'autres options**

Dans la mesure où un même label applicable dans toute l'Union serait reconnu par les consommateurs, l'O3 se concrétiserait probablement par une concurrence plus loyale entre les différents acteurs du marché et pourrait, dès lors, renforcer le fonctionnement du marché intérieur. Le label pourrait réduire les préjudices causés aux consommateurs car ceux-ci seraient en mesure de prendre des décisions en toute connaissance de cause. La clause de non-responsabilité (O3 B) devrait se révéler plus efficace que le label voyage à forfait car une information formulée par la négative pourrait mettre en garde les consommateurs qui, sans elle, achèteraient des prestations de voyage non protégées en ayant la fausse impression qu'elles bénéficient d'une protection. Dans le cadre de cette option, les entreprises auraient à supporter un coût de mise en conformité se limitant à une dépense unique estimée à 500 EUR en moyenne par entreprise.

#### **5.3. Évaluation de l'O4 : abrogation de la directive**

L'abrogation de la directive pourrait entraîner une diminution des coûts administratifs et de mise en conformité pesant sur les entreprises, à hauteur de 10,5 EUR à 12,5 EUR par forfait, ce qui devrait théoriquement faire baisser les prix facturés aux consommateurs. La concrétisation de ces bénéfices dépendrait toutefois des États membres et de leur volonté d'abroger leur législation nationale. Il est cependant probable que la plupart d'entre eux maintiennent un régime de protection des consommateurs dans le domaine des voyages à forfait. Cette option pourrait donc aussi accentuer la fragmentation du marché intérieur.

#### **5.4. Évaluation de l'O5 : modernisation de la directive et inclusion dans celle-ci des forfaits à prestataire unique**

L'O5 contribuerait à améliorer le fonctionnement du marché intérieur dans le secteur des voyages à forfait, en éliminant les disparités juridiques et en uniformisant les conditions de

concurrence entre les opérateurs. Certains coûts de mise en conformité injustifiés, par exemple ceux qui découlent des règles relatives aux brochures, seront supprimés. Une hausse des coûts de mise en conformité concernerait toutefois les nouveaux forfaits à prestataire unique qui seraient inclus dans le champ d'application de la directive sur les voyages à forfait. À supposer que 50 % des forfaits à prestataire unique soient déjà couverts par la directive actuelle, les coûts de mise en conformité additionnels seraient compris entre 335 millions d'EUR et 424 millions d'EUR (l'estimation la plus basse étant de 7,5 EUR par forfait pour la mise en conformité, contre 9,5 EUR pour l'estimation la plus haute). Ces coûts de mise en conformité supplémentaires à la charge du secteur seraient compensés (au moins en partie) :

- par la réduction des coûts administratifs (395 millions d'EUR) ;
- par des économies résultant de l'exclusion des voyages d'affaires organisés par des sociétés de gestion de voyages du champ d'application de la directive, estimées comprises entre 60 millions d'EUR et 76 millions d'EUR (l'estimation la plus basse étant de 7,5 EUR par forfait pour la mise en conformité, contre 9,5 EUR pour l'estimation la plus haute) ;
- par la reconnaissance mutuelle de la protection contre l'insolvabilité ;
- par l'instauration d'un délai (en jours) imparti aux professionnels pour proposer d'autres arrangements en cas de force majeure de longue durée.

Étant donné que davantage de forfaits à prestataire unique relèveraient du champ d'application de la directive sur les voyages à forfait (cette option couvrirait environ 40 % des voyages de vacances) et que certaines règles seraient clarifiées, les préjudices causés aux consommateurs diminueraient de 348 millions d'EUR à supposer que 50 % des forfaits à prestataire unique soient inclus dans le champ d'application de ladite directive.

#### **5.5. Évaluation de l'O6 : approche graduée - modernisation de la directive et inclusion dans celle-ci à la fois des forfaits à prestataire unique et à prestataires multiples, tout en appliquant un régime plus léger aux prestations de voyage assistées à prestataires multiples**

Par rapport à l'O5, cette option contribuerait davantage encore à améliorer le fonctionnement du marché intérieur dans le secteur des voyages à forfait, en éliminant les disparités juridiques et en uniformisant les conditions de concurrence entre opérateurs. Selon les estimations, le coût additionnel total de mise en conformité pourrait être compris entre 528 millions d'EUR et 654 millions d'EUR par an (l'estimation la plus basse étant de 7,5 EUR par forfait pour la mise en conformité, contre 9,5 EUR pour l'estimation la plus haute).

Soumettre les prestations de voyage assistées à prestataires multiples aux seules obligations de mentionner qu'elles ne constituent pas un forfait et d'offrir une protection contre l'insolvabilité permettrait d'accroître la transparence pour les consommateurs et de garantir des conditions de concurrence loyales, tout en évitant les coûts inutiles associés à toutes les obligations s'appliquant aux forfaits.

Ce régime plus léger profiterait plus particulièrement aux PME qui vendent actuellement des forfaits à prestataire unique et à prestataires multiples car elles pourraient éprouver des difficultés à assumer la responsabilité de l'exécution de tous les services fournis par différents prestataires. Ces entreprises auraient la possibilité d'adapter leurs activités pour ne devoir se conformer qu'à certaines des exigences posées dans la directive sur les voyages à forfait (protection contre l'insolvabilité et obligation d'afficher la clause de non-responsabilité « Ceci n'est pas un forfait »). Il est impossible de préciser le nombre d'entreprises qui procéderaient de la sorte. Cependant, dans l'hypothèse où respectivement 25 % et 50 % des forfaits à prestataire unique et à prestataires multiples seraient à l'avenir vendus sous la forme de



prestations de voyage assistées, le coût additionnel total de la mise en conformité qu'implique l'O6 peut être estimé compris entre 386 millions d'EUR et 444 millions d'EUR par an (l'estimation la plus basse étant de 7,5 EUR par forfait pour la mise en conformité, contre 9,5 EUR pour l'estimation la plus haute).

En ce qui concerne les consommateurs, puisque davantage de forfaits relèveraient du champ d'application de la directive sur les voyages à forfait, les préjudices qu'ils subissent annuellement pourraient, selon une estimation raisonnable, être réduits de 508 millions d'EUR. Cependant, si l'on retient la même hypothèse que ci-dessus selon laquelle certains professionnels adapteraient leur modèle d'entreprise et ne vendraient plus de forfaits, la réduction totale de ces préjudices annuels peut être estimée à 430 millions d'EUR. Par ailleurs, la clause de non-responsabilité « Ceci n'est pas un forfait » permettrait aux consommateurs de faire des choix éclairés.

#### **5.6. Évaluation de l'O7 : modernisation de la directive et inclusion dans celle-ci à la fois des forfaits à prestataire unique et de toutes les prestations de voyage à prestataires multiples**

À l'instar de l'O6, cette option contribuerait à un meilleur fonctionnement du marché intérieur dans le secteur des voyages à forfait. Toutefois, en élargissant le champ d'application à toutes les prestations de voyage à prestataires multiples et en soumettant celles-ci à toutes les obligations imposées par la directive sur les voyages à forfait, cette option occasionnerait des coûts disproportionnés et inéquitables aux entreprises faisant office de simples intermédiaires, car elles pourraient ne pas être en mesure de garantir l'exécution de tous les services inclus dans la combinaison de prestations de voyage. Selon les estimations, le coût additionnel de mise en conformité pourrait être compris entre 610 millions d'EUR et 773 millions d'EUR par an (l'estimation la plus basse étant de 7,5 EUR par forfait pour la mise en conformité, contre 9,5 EUR pour l'estimation la plus haute). Cette option pourrait augmenter davantage encore le nombre de consommateurs protégés par ladite directive et faire diminuer de 593 millions d'EUR les préjudices qu'ils subissent annuellement.

### **6. COMPARAISON DES OPTIONS**

L'option 6 de l'« approche graduée », qui inclut la sous-option 3B, présente une série d'avantages en comparaison des autres options. Elle atteindrait, en effet, les objectifs déclarés car elle égaliserait les conditions de concurrence tout en garantissant le maintien des coûts de mise en conformité à un niveau raisonnable pour les nouveaux acteurs relevant du champ d'application révisé. Cette option prévoit également un régime plus léger qui profiterait en particulier aux PME et aux microentreprises, lesquelles peuvent être mal placées pour assumer la responsabilité de l'exécution des différents services inclus dans la combinaison de prestations de voyage. En ce qui concerne les consommateurs, l'O6 entraînerait une nette réduction des préjudices qu'ils subissent, grâce à l'élargissement du champ d'application de la directive, tout en garantissant une protection contre l'insolvabilité pour tous les types de prestations de voyage combinées, ainsi qu'une clarification de certaines règles dépassées et/ou vagues figurant dans l'actuelle directive et une plus grande transparence de l'information fournie aux consommateurs. Cette option permettrait d'atteindre un juste équilibre entre les intérêts des entreprises et ceux des consommateurs, en ne régissant que les cas dans lesquels des éléments concrets indiquent au consommateur qu'il achète un forfait, tout en appliquant un régime plus léger n'imposant que certaines des obligations prévues dans la directive sur les voyages à forfait (protection contre l'insolvabilité et obligation d'information) aux cas dans lesquels le lien entre les services offerts est moins manifeste.

## **7. SUIVI ET ÉVALUATION**

Le suivi et l'évaluation devraient être axés sur les objectifs déterminés dans le cadre de la définition du problème. Un rapport sur l'application de la directive devrait être adressé au Parlement européen et au Conseil au plus tard cinq ans après l'expiration du délai de transposition de la directive.