

**RÈGLEMENT (CE) n° 80/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 14 janvier 2009**

**instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation  
et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil**

(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>,

après consultation du Comité des régions,

vu l'avis du Contrôleur européen de la protection des données <sup>(2)</sup>,

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 Conseil 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 le système informatisé de réservation (ci-après dénommé «SIR»), protégeant ainsi les intérêts des consommateurs.

(2) Une grande partie des réservations dans les transports aériens s'effectue toujours par l'intermédiaire des SIR.

(3) Les progrès technologiques et l'évolution du marché permettent de simplifier considérablement le cadre législatif en laissant aux vendeurs de système et aux transporteurs aériens une plus grande latitude pour négocier les frais de réservation et le contenu tarifaire. Ceci devrait leur permettre de s'adapter en souplesse aux besoins et aux demandes des agents de voyage et des consommateurs, et de distribuer plus efficacement leurs produits de transport.

(4) Dans le contexte actuel du marché, il reste néanmoins nécessaire de maintenir certaines dispositions relatives aux SIR, dans la mesure où ceux-ci contiennent des produits de transport, pour prévenir les abus en matière de concurrence et garantir la fourniture d'informations neutres aux consommateurs.

(5) Le refus des transporteurs associés de fournir les mêmes informations relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles dans le cadre de systèmes autres que le leur et de confirmer les réservations effectuées par ces systèmes peut fausser gravement la concurrence entre les SIR.

(6) Il apparaît nécessaire 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, sans égard à leur participation au SIR.

(7) Afin d'assurer des conditions de concurrence transparentes et comparables sur le marché, il convient de soumettre les transporteurs associés à des règles spécifiques.

(8) Les vendeurs de système devraient clairement séparer les SIR de tout système de réservation interne d'une compagnie aérienne ou de tout autre type de système de réservation 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.

(9) Afin de protéger les intérêts des consommateurs, il est nécessaire de présenter un affichage initial neutre aux utilisateurs de SIR et de veiller à ce que les informations concernant tous les transporteurs participants soient accessibles dans les mêmes conditions, de façon à ne pas favoriser un transporteur participant par rapport à un autre.

(10) Le recours à un affichage objectif permet d'accroître la transparence des produits et des services de transport proposés par les transporteurs participants et de renforcer la confiance des consommateurs.

(11) Les vendeurs de système devraient veiller à ce que les données commerciales figurant dans le SIR soient mises à disposition de tous les transporteurs participants sans discrimination, et les opérateurs de transport ne devraient pas pouvoir utiliser ces données pour influencer indûment le choix de l'agent de voyage ou le choix du consommateur.

(12) Les conventions conclues entre les abonnés et le vendeur de système sur les données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes («MIDT») peuvent être assorties d'un régime de compensation en faveur des abonnés.

(13) Il convient de faciliter l'inclusion d'informations relatives aux services de transport ferroviaire et aux services combinant train et avion dans les affichages des SIR.

<sup>(1)</sup> JO C 224 du 30.8.2008, p. 57.

<sup>(2)</sup> JO C 233 du 11.9.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 4 septembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 16 décembre 2008.

<sup>(4)</sup> JO L 220 du 29.7.1989, p. 1.

- (14) Selon le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) <sup>(1)</sup>, les transporteurs aériens publient leurs tarifs en incluant l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables qui sont inévitables et prévisibles. Les affichages des SIR devraient fournir des informations sur les tarifs en incluant les mêmes éléments de prix afin de garantir que les agents de voyages puissent communiquer ces informations à leurs clients.
- (15) Les informations relatives aux services d'autocars liés à des produits de transport aérien ou aux produits de transport ferroviaire inclus dans des produits de transport aérien devraient, à l'avenir, figurer dans l'affichage principal des SIR.
- (16) Il convient d'encourager les SIR à apporter, à l'avenir, des informations facilement compréhensibles concernant les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des vols. 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<sub>2</sub> 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 cinq heures.
- (17) Les transporteurs aériens de la Communauté et des pays tiers devraient bénéficier d'un traitement équivalent en ce qui concerne les services des SIR.
- (18) Pour garantir l'application correcte du présent règlement, il convient d'octroyer à la Commission des pouvoirs d'exécution appropriés, notamment la possibilité d'enquêter sur des infractions, d'office ou sur plainte, afin d'enjoindre aux entreprises concernées de mettre fin à ces infractions, et d'infliger des amendes.
- (19) La Commission devrait contrôler régulièrement l'application du présent règlement et en particulier examiner si celui-ci est efficace pour ce qui est de prévenir les pratiques anticoncurrentielles et discriminatoires sur le marché de la distribution des services de voyage par l'intermédiaire des SIR, particulièrement du fait qu'il existe des transporteurs étroitement liés à des vendeurs de système.
- (20) Le présent règlement s'entend sans préjudice de l'application des articles 81 et 82 du traité. Le présent règlement complète les règles générales de concurrence qui restent applicables dans leur intégralité aux abus en matière de concurrence tels que les violations des règles en matière d'ententes ou les abus de position dominante.
- (21) La protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel est régie par la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil 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>(2)</sup>. Les dispositions du présent règlement précisent et complètent la directive 95/46/CE en ce qui concerne les activités d'un SIR.

- (22) Il y a lieu d'abroger le règlement (CEE) n° 2299/89,

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 («SIR») dans la mesure où il contient des produits de transport aérien, lorsqu'ils sont proposés ou utilisés dans la Communauté.

Le présent règlement s'applique également 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.

#### Article 2

#### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «produit de transport», le transport d'un passager entre deux aéroports ou gares ferroviaires;
- 2) «service aérien régulier», une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
  - a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier peuvent être achetés individuellement par le public (soit directement auprès du transporteur aérien, soit auprès de ses agents agréés);
  - b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes aéroports, qu'ils soient deux ou plus:
    - soit selon un horaire publié,
    - soit avec une régularité ou une fréquence telles qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- 3) «tarifs», les prix que les passagers doivent payer aux transporteurs aériens, aux opérateurs 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;

<sup>(1)</sup> JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

<sup>(2)</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- 4) «système informatisé de réservation» ou «SIR», un système informatisé contenant des informations sur, notamment, les horaires, les places disponibles et les tarifs de plusieurs transporteurs aériens, et comprenant ou non des moyens d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets, dans la mesure où tout ou partie de ces services sont mis à disposition des abonnés;
- 5) «vendeur de système», tout établissement et ses filiales, responsables de l'exploitation ou de la commercialisation d'un SIR;
- 6) «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 des opérateurs ferroviaires, d'effectuer des réservations et/ou d'émettre des billets et d'assurer tout autre service connexe;
- 7) «transporteur associé», tout transporteur aérien ou opérateur ferroviaire qui, directement ou indirectement, seul ou conjointement avec d'autres, contrôle un vendeur de système, 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;
- 8) «participation, 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», un investissement auquel sont liés des droits ou une représentation au conseil d'administration, au conseil de surveillance ou dans tout autre organe de direction d'un vendeur de système, et conférant la possibilité d'exercer, seul ou conjointement avec d'autres, une influence déterminante sur la conduite des affaires du vendeur de système;
- 9) «contrôle», une relation constituée par des droits, contrats ou autres moyens qui confèrent, seuls ou conjointement, et compte tenu des circonstances de droit et de fait, la possibilité d'exercer une influence déterminante sur l'activité d'une entreprise, grâce notamment à:
- des droits de propriété ou de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
  - des droits ou contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise;
- 10) «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;
- 11) «abonné», une personne ou une entreprise, autre qu'un transporteur participant, qui utilise un SIR en vertu d'un contrat avec un vendeur de système, en vue de réserver des produits de transport aérien et connexes au nom d'un client;
- 12) «affichage principal», un affichage neutre et complet de données relatives aux services de transport offerts entre des paires de villes durant une période déterminée;
- 13) «billet», un document valable donnant droit au transport, ou son équivalent sous une forme autre que le papier, délivré ou autorisé par le transporteur aérien, l'opérateur ferroviaire ou un agent agréé;
- 14) «produit combiné», une combinaison préétablie de produits de transport et d'autres services qui ne sont pas accessoires au transport et qui sont proposés à un prix tout compris;
- 15) «frais de réservation», le prix payé par les transporteurs aériens aux vendeurs de système pour les services fournis par les SIR.

## SECTION 2

**RÈGLES DE CONDUITE POUR LES VENDEURS DE SYSTÈME**

## Article 3

**Relations avec les opérateurs de transport**

- Un vendeur de système:
  - n'assortit pas de conditions inéquitables et/ou injustifiées le 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;
  - n'exige pas d'un transporteur participant à son SIR qu'il ne participe pas en même temps à un autre système ou qu'il n'utilise pas comme il l'entend d'autres systèmes de réservation tels que ses propres systèmes de réservation par internet et centres d'appel téléphoniques.
- Un vendeur de système charge et traite les données fournies par les différents transporteurs participants avec le même soin et la même diligence, sous réserve seulement des contraintes imposées par la méthode de chargement retenue par chacun d'eux.
- Un vendeur de système révèle 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 le capital d'un vendeur de système, ou d'un vendeur de système dans le capital d'un transporteur aérien ou d'un opérateur ferroviaire.

## Article 4

**Moyens de distribution**

1. Un vendeur de système ne réserve à un ou plusieurs transporteurs participants, y compris ses transporteurs associés, aucune procédure de chargement et/ou de traitement particulière, aucun autre moyen de distribution ni aucune modification de ces procédures ou moyens. Le vendeur de système fournit des informations sur les modifications apportées à ses dispositifs de distribution et à ses procédures de chargement ou de traitement à tous les transporteurs participants.

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 fournit pour chaque transaction, par l'intermédiaire de son SIR, un affichage principal ou plusieurs affichages principaux et y fait 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 se fondent pas sur un facteur directement ou indirectement lié à l'identité du transporteur et ils sont appliqués sans discrimination à tous les transporteurs participants. L'affichage principal ou les affichages principaux n'induisent pas en erreur le consommateur, sont facilement accessibles et respectent les règles énoncées à l'annexe I.

2. En ce qui concerne les informations fournies par un SIR et destinées aux consommateurs, 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. Les vols assurés par des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif <sup>(1)</sup> doivent apparaître clairement et distinctement dans l'affichage.

4. Le vendeur de système introduit dans l'affichage SIR un symbole spécifique, identifiable par les utilisateurs, afin qu'ils soient informés de l'identité du transporteur aérien effectif, comme prévu à l'article 11 du règlement (CE) n° 2111/2005.

5. 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 leurs propres bureaux et comptoirs de vente ou sur leurs propres sites internet clairement identifiés comme tels.

## Article 6

**Relations avec les abonnés**

1. Un vendeur de système n'introduit pas de conditions inéquitable et/ou injustifiées 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, ou bien l'obligation d'accepter des conditions supplémentaires qui n'ont aucun rapport avec l'abonnement à son SIR ou encore l'obligation d'accepter une proposition d'équipement technique ou de logiciel.

2. Lorsque l'abonné est une entreprise autonome de moins de cinquante salariés dont le chiffre d'affaires annuel et/ou le bilan annuel total n'excède pas 10 000 000 EUR, 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 de ce 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»)**

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

2. Les transporteurs participants n'utilisent pas de telles données pour influencer le choix de l'abonné.

3. Lorsque de telles données résultent de l'utilisation des moyens de distribution d'un SIR par un abonné établi dans la Communauté, elles ne contiennent aucun élément d'identification directe ou indirecte de cet abonné, à moins que l'abonné et le vendeur de système ne s'accordent sur les conditions d'utilisation appropriée de ces données. Ceci vaut également pour la remise par les vendeurs de système de telles données à toute autre partie pour un usage autre que le règlement des factures.

4. Toute convention entre abonné(s) et vendeur(s) de système concernant les MIDT est mise à la disposition du public.

## Article 8

**Traitement équivalent dans les pays tiers**

1. 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 question 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 d'une manière équivalente au traitement reçu par les transporteurs aériens communautaires dans ledit pays.

<sup>(1)</sup> JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

2. La Commission vérifie 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 enquête sur les cas éventuels de discrimination exercée à l'encontre de transporteurs aériens communautaires dans les SIR des pays tiers. Lorsqu'une telle discrimination est constatée, avant de prendre une décision, la Commission informe les États membres et les parties intéressées et sollicite leurs observations, notamment en organisant une réunion avec les experts compétents des États membres.

## 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 traiter 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 règles figurant à l'annexe I.

*Article 10***Règles spécifiques pour les transporteurs associés**

1. Sous réserve de réciprocité conformément au paragraphe 2, un transporteur associé n'opère pas 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 que celles avec lesquelles il alimente son propre SIR ou en refusant 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 est tenu d'accepter et de confirmer uniquement les réservations conformes à ses tarifs et aux conditions dont ils sont assortis.

2. Un SIR concurrent ne refuse pas d'héberger les données relatives aux horaires, aux tarifs et aux places disponibles concernant les services de transport offerts par un transporteur associé et il charge et traite les données fournies avec le même soin et la même diligence que ce qu'il accorde à ses autres clients et abonnés, sur quelque marché que ce soit, sous réserve seulement des contraintes imposées par la méthode de chargement retenue par chacun des transporteurs.

3. Le transporteur associé n'est pas tenu de supporter quelque coût que ce soit, généré de ce fait, exception faite des coûts de reproduction des données à fournir et des coûts des réservations acceptées. Les frais de réservation dus à un SIR pour une réservation acceptée et effectuée conformément au paragraphe 1 correspondent aux frais facturés aux transporteurs participants par le même SIR pour des transactions équivalentes.

4. Un transporteur associé ne favorise pas, directement ou indirectement, son propre SIR en liant 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.

5. Un transporteur associé ne favorise pas, directement ou indirectement, son propre SIR en exigeant 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***Traitement des données à caractère personnel, accès à ces données et stockage de ces données**

1. Les données à caractère personnel recueillies dans le cadre des activités d'un SIR aux fins d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets pour les produits de transport sont traitées strictement d'une manière compatible avec ces finalités. En ce qui concerne le traitement de ces données, un vendeur de système est considéré comme responsable du traitement au sens de l'article 2, point d), de la directive 95/46/CE.

2. Le traitement des données à caractère personnel n'est réalisé que s'il est nécessaire pour exécuter un contrat auquel la personne concernée est partie ou prendre des mesures à la demande de celle-ci avant la passation d'un contrat.

3. En ce qui concerne les catégories particulières de données visées à l'article 8 de la directive 95/46/CE, celles-ci ne sont traitées qu'avec le consentement explicite et éclairé de la personne concernée.

4. Les informations dont dispose le vendeur de système concernant les réservations individuelles identifiables sont stockées hors ligne 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 vendeur de système ne contiennent aucun élément d'identification directe ou indirecte de personnes physiques ni, le cas échéant, des organismes ou entreprises pour le compte desquels celles-ci agissent.

6. Un abonné informe le consommateur, à sa demande, 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 concernent, qu'elles soient conservées par le vendeur de système 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, par les dispositions nationales adoptées en vertu de celle-ci et par les dispositions des accords internationaux auxquels la Communauté est partie.

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 ladite 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 ladite directive, des dispositions nationales adoptées en vertu de celle-ci et des dispositions des accords internationaux auxquels la Communauté est partie.

10. 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 sont prises afin d'empêcher de contourner 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.

## SECTION 5

### AUDIT

#### Article 12

#### **Auditeur et rapport ayant fait l'objet d'un audit**

1. Tout vendeur de système présente, tous les quatre ans ainsi qu'à la demande de la Commission, un rapport ayant fait l'objet d'un audit indépendant exposant de façon détaillée la structure de son actionnariat et son modèle de gouvernance. Les frais afférents au rapport ayant fait l'objet d'un audit sont à la charge du vendeur de système.

2. Le vendeur de système informe la Commission de l'identité de l'auditeur avant de confirmer la nomination. La Commission peut s'y opposer et décide, dans un délai de deux mois et après avoir consulté l'auditeur, le vendeur de système et toute autre partie se réclamant d'un intérêt légitime, de la nécessité de remplacer ou non l'auditeur.

## SECTION 6

### INFRACTIONS ET SANCTIONS

#### Article 13

#### **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. Les investigations concernant une possible infraction au présent règlement prennent pleinement en compte les résultats d'une éventuelle enquête en vertu des articles 81 et 82 du traité.

#### Article 14

#### **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, y compris des audits spécifiques notamment sur des questions relevant des articles 4, 7, 10 et 11.

#### Article 15

#### **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 adoptée en application de l'article 14.

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

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

5. La Cour de justice des Communautés européennes a une compétence de pleine juridiction pour statuer sur les recours formés contre les décisions par lesquelles la Commission a infligé une amende. Elle peut annuler, réduire ou majorer l'amende.

#### Article 16

#### **Procédures**

1. Avant de prendre les décisions prévues aux articles 13 et 15, 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 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 7

### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 17

#### Abrogation

1. Le règlement (CEE) n° 2299/89 est abrogé.

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

Fait à Strasbourg, le 14 janvier 2009.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

H.-G. PÖTTERING

2. Les références faites 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 18

#### Révision

1. La Commission contrôle régulièrement l'application du présent règlement, si nécessaire à l'aide des audits spécifiques visés à l'article 14. Elle examine en particulier l'efficacité du présent règlement pour ce qui est d'assurer la non-discrimination et une concurrence loyale sur le marché des services de SIR.

2. La Commission fait rapport, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil sur l'application de l'article 8 en ce qui concerne le traitement équivalent dans les pays tiers et propose toute mesure adaptée propre à remédier à des conditions discriminatoires, notamment la conclusion ou la modification d'accords bilatéraux en matière de transports aériens entre la Communauté et des pays tiers.

3. Au plus tard le 29 mars 2013, la Commission élabore un rapport sur l'application du présent règlement, qui évalue la nécessité de maintenir, de modifier ou d'abroger le présent règlement.

#### Article 19

#### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 29 mars 2009.

*Par le Conseil*

*Le président*

A. VONDRA

## ANNEXE I

**RÈGLES APPLICABLES AUX AFFICHAGES PRINCIPAUX**

1. Lorsque les prix figurent dans l'affichage principal et/ou en cas de classement sur la base des prix, ces derniers comprennent 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.
  2. Aucune discrimination fondée sur la desserte d'une même ville par des aéroports différents ou des gares ferroviaires différentes n'est opérée lors de la constitution et du choix des produits de transport entre deux 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 ne figurent pas dans l'affichage principal.
  7. Au choix de l'abonné, les options mentionnées dans l'affichage principal sont classées suivant les tarifs ou dans l'ordre ci-après:
    - i) options sans escale classées par heure de départ;
    - ii) toutes les autres options classées selon la durée totale du trajet.
  8. À l'exception du cas prévu au point 10, aucune option de voyage ne peut figurer plus d'une fois sur un affichage principal.
  9. Lorsque les options de voyage sont classées conformément au point 7 i) et ii), et lorsque des services de train entre les deux mêmes 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.
  10. Lorsque des transporteurs aériens opèrent dans le cadre d'un accord de partage de code, chacun des transporteurs aériens concernés — qui ne sont pas plus de deux — est autorisé à bénéficier d'un affichage séparé indiquant son propre code d'identification. Lorsque plus de deux transporteurs aériens sont impliqués, la désignation des deux transporteurs incombe au transporteur assurant effectivement le vol.
-



## ANNEXE II

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (CEE) n° 2299/89	Présent règlement
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
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 3
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 4 et 5
Article 9	Article 6
Article 9 bis	Article 5, paragraphe 2, et article 11
Article 10	—
Article 11	Article 13
Article 12	Article 14
Article 13	Article 14
Article 14	Article 16, paragraphe 2
Article 15	Article 14
Article 16	Article 15, paragraphes 1 à 4
Article 17	Article 15, paragraphe 5
Article 18	—
Article 19	Article 16, paragraphes 1 et 5
Article 20	—
Article 21	—
Article 21 bis	—
Article 21 ter	—
Article 22	Article 11
Article 23	Article 18
Annexe I	Annexe I