



Paris, le 27 avril 2007

**Objet : réponse de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) à la consultation publique de la Commission européenne relative à une éventuelle révision du règlement 2299/89**

Madame, Monsieur,

Vous trouverez ci-dessous les réponses apportées par la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) à la consultation de la Commission européenne relative aux Systèmes Informatisés de Réservation. Dans le contexte d'une possible prochaine révision du règlement 2299/89 établissant un code de conduite pour l'utilisation des SIR, la FNAM espère contribuer ainsi à une meilleure perception par les services de la Commission des enjeux que constitue ce projet pour les transporteurs.

**Q1. In the light of the described market developments, is there still a need for the sector-specific competition rules imposed by the Code of Conduct? Or should the Code of Conduct be revised or abolished?**

Compte tenu du désengagement capitalistique des transporteurs aériens des SIR, le code de conduite tel qu'il existe aujourd'hui ne nous semble plus nécessaire au dispositif, qu'une situation concurrentielle saine devrait suffire à faire bien fonctionner. Le risque d'abus qui justifiait à l'origine le règlement 2299/89 ne nous semble plus pré occupant.

Par ailleurs, depuis janvier 2004, le système de distribution aux Etats-Unis est déréglementé, ce qui génère une situation de distorsion de concurrence entre transporteurs européens et américains. En effet, sur le marché US, les compagnies américaines bénéficient compte tenu de leurs importants volumes de transaction de tarifs très intéressants qui ne sont pas accordés à leurs homologues européens, alors que la réciproque n'est pas vraie puisque les transporteurs américains bénéficient en vertu du principe de non discrimination porté par le Code de conduite de 1989 des mêmes conditions que les compagnies européennes.

Enfin, l'essor des ventes hors SIR (Internet, ventes on-line directes des compagnies) est tel que le maintien de restrictions sur les seuls SIR désavantage ces réseaux de vente au bénéfice des types de distribution alternatifs.

**Q2. Given the described market developments, has the risk of market foreclosure not reduced and are general competition rules (Article 82 of the Treaty in particular) not a sufficient remedy/deterrent against these risks?**

Nous pensons en effet que les règles de concurrence relatives à l'interdiction des abus de position dominante (notamment l'article 82 du Traité de Rome), garantes de conditions de concurrence équitables en Europe, constituent un garde-fou suffisant.

*Art. 82 du traité de Rome : « Est incompatible avec le marché commun et interdit, dans la mesure où le commerce entre États membres est susceptible d'en être affecté, le fait pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché commun ou dans une partie substantielle de celui-ci. Ces pratiques abusives peuvent notamment consister à : a) imposer de façon directe ou indirecte des prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction non équitables, b) limiter la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs, c) appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence, d) subordonner la conclusion de contrats à l'acceptation, par les partenaires, de prestations supplémentaires qui, par leur nature ou selon les usages commerciaux, n'ont pas de lien avec l'objet de ces contrats.*

On a more specific level:

**Q3. Would the air transport distribution market - including small and medium-sized companies involved in the market - be ready for the introduction of greater pricing freedom (such as through the removal of the rules of non-discriminatory fees given in article 10)?**

Le principe de non-discrimination tarifaire édicté à l'article 10 du code de conduite a en effet été très utile pour assurer des tarifs convenables aux plus petits opérateurs, qui ne bénéficient pas des prix attractifs que génère un volume de ventes important. Cependant, il nous semble que les SIR sont aujourd'hui dans une situation de concurrence telle qu'ils ne négligeront certainement aucun de leurs clients, si petits soient-ils. L'introduction d'une totale liberté tarifaire ne devrait donc pas à notre sens modifier ces équilibres.

Par ailleurs, comme spécifié ci-dessus, nous pensons que les règles de concurrence relatives à l'interdiction des abus de position dominante (notamment l'article 82 du Traité de Rome) sont suffisante pour garantir des conditions de concurrence équitables en Europe.

**Q4. Given the changes in the market and in the ownership and control structures of the CRS providers, are the specific obligations imposed on parent carriers still needed? Or should these obligations be reviewed or lifted?**

Les contraintes réglementaires spécifiques imposées aux compagnies associées ne devraient pas être maintenues dès lors que l'implication des transporteurs dans les SIR est désormais limitée.

**Q5. Should airlines remain free to invest in CRS providers and control them or should there be rules that restrict the possibility for airlines or other sectors to control CRSs? Are specific transparency requirements needed for CRS providers that are not publicly listed on a stock exchange?**

La transparence capitalistique devrait s'imposer à tous les SIR. Les compagnies sont aujourd'hui minoritaires au capital des SIR, que ceux-ci soient ou non cotés en bourse.

**Q6. Are the provisions given by article 6 of the Code of Conduct to make the data from Marketing Information Data Tapes (MIDT) available to groups of airlines and subscribers still pertinent in the present market context?**

Les dispositions de l'article 6 relatives à l'accès aux données nous semblent toujours pertinentes.

**Q7. Should travel agents' identity no longer be revealed in the MIDT?**

L'identité des agents de voyage devrait apparaître dans les MIDT, car il s'agit d'un élément important d'analyse de marché.

**Q8. Are the Code of Conduct's detailed prescriptions with regard to the principal display of a CRS still pertinent in the present market context? Are they still required to ensure a neutral choice? Or can they be simplified or removed? In case stakeholders favour a simplification or removal of these prescriptions, could they – where possible - quantify the reduction in administrative costs that such a regulatory change would induce?**

La FNAM est en faveur d'une simplification du code de conduite, mais n'est pas en mesure d'évaluer les réductions de coûts qu'entraînerait cette éventuelle simplification administrative pour les opérateurs.

**Q9. Would greater pricing freedom with regard to booking fees allow more rail services to be offered on the CRS displays? Do we need additional measures to promote the sale of rail tickets via CRSs?**

La FNAM considère que la présence de services de transport autres qu'aérien dans les SIR doit impérativement demeurer soumise aux mêmes critères que les services aériens, et qu'aucune discrimination ne saurait être envisagée en la matière.