



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 49 : Libéralisation des services de transport aérien international

TRANSPARENCE DES PRIX ET SURTAXES

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite du problème d'asymétrie dans les renseignements relatifs aux prix des divers éléments hors du titre de transport, telles que l'émission des billets et les surtaxes sur le carburant. En théorie, le prix du billet d'avion devrait tenir compte de tous les coûts qu'occasionne la fourniture du service de transport aérien. Cependant, la facturation d'éléments supplémentaires auxquels le consommateur ne peut échapper s'est répandue dans toute l'industrie. Cela peut créer des distorsions qui pénalisent le consommateur et l'efficacité économique. La présente note présente les problèmes et propose des solutions de rechange pour les surmonter.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre acte des renseignements contenus dans la présente note et encourage les États contractants à adopter la réglementation proposée par le Brésil.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique D, <i>Efficacité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

1. INTRODUCTION

1.1 Durant la dernière décennie, les transporteurs aériens ont mis en place un mécanisme de fixation des prix qui a des incidences indésirées. Les compagnies ventilent leurs coûts dans diverses catégories : prix du billet d'avion, surtaxes et taxes. En conséquence, le consommateur ne comprend pas bien quel est le prix final du service aérien, ce qui rend les comparaisons de prix entre les différentes compagnies aériennes difficiles, notamment si l'on tient compte de la diffusion des systèmes de recherche sur les services aériens.

1.2 Il faut que survienne une rupture dans le marché pour justifier l'existence de la réglementation économique. Dans le cas des services de transport aérien, cette rupture se présente sous la forme de renseignements asymétriques. Les consommateurs n'ont pas facilement accès aux prix finals des services aériens. Il leur faut s'orienter dans un processus labyrinthique pour finalement pouvoir comparer les prix. La présente note prouve que cela avantage les transporteurs aériens au détriment des consommateurs.

1.3 Pour s'attaquer à ce problème, le Brésil a mis en place une réglementation qui oblige les transporteurs aériens à inclure tous les éléments indispensables du service aérien, tels que le carburant, dans le prix du billet d'avion. Cela est valable à toutes les étapes du processus d'achat. Seuls les éléments qui peuvent être distingués du service aérien de base, tels que l'achat d'assistance ou de rafraîchissements, peuvent être facturés séparément. Les taxes ne s'appliquent exclusivement qu'aux éléments qui seront remis à d'autres entités, tels que les exploitants d'aéroport et les administrations nationales. Les taxes sont ici les montants dus par le passager, que la compagnie remet à d'autres entités. Naturellement, les taxes qui s'appliquent au même service ne varient pas d'une compagnie à l'autre. Cette réglementation permet aux consommateurs d'accéder plus facilement aux renseignements, ce qui facilite la comparaison des prix, la concurrence et, par conséquent, la situation des consommateurs et l'efficacité économique.

1.4 L'analyse concerne le transport aérien des passagers mais peut être directement étendue au transport de fret sans gêner la compréhension des arguments.

2. HISTORIQUE

2.1 À la fin des années 1990, les transporteurs aériens affiliés à l'IATA ont fait valoir que les prix du pétrole étaient temporairement élevés en raison de conflits au Moyen-Orient qui perturbaient l'approvisionnement. La volatilité des prix du carburant a conduit à la création d'une redevance supplémentaire connue sous le nom de surtaxe sur le carburant. Cela permettrait aux compagnies aériennes d'ajuster rapidement leurs prix finals aux consommateurs sans changer constamment leurs tarifs enregistrés dans le système mondial de distribution (SMD). De plus, on s'attendait à ce que l'incertitude cesse, auquel cas cette surtaxe serait annulée intégralement lorsque les prix du carburant reviendraient à des niveaux normaux.

3. ARGUMENT DU PROVISoire

3.1 La surtaxe sur le carburant a été mise en place pour éviter des fluctuations constantes des tarifs enregistrés dans le SMD, qui seraient consécutives à des variations fréquentes et prononcées des prix du carburant. Par conséquent, une fois les prix du carburant stabilisés, la surtaxe devrait être annulée. Cependant, l'espoir que les prix du carburant reviendraient aux niveaux antérieurs ne s'est pas matérialisé

au cours des années suivantes. En fait, les prix du carburant ont grimpé de façon significative à partir de 2001. Même si la crise financière de 2008 a exercé une pression vers le bas sur les prix du carburant, ceux-ci demeurent bien supérieurs à ce qu'ils étaient en 1997. Il est évident que, rétrospectivement, les prix avant 1997 étaient stables, ce qui soulève des doutes quand à la validité de l'argument d'une application temporaire à l'appui de la pratique de la surtaxe sur le carburant.

3.2 Néanmoins, il est utile de signaler un aspect crucial de la question : le carburant n'est que l'une des nombreuses données de l'industrie. Par conséquent, ses coûts devraient être couverts et reflétés dans les tarifs des services assurés, au même titre que d'autres coûts. Après tout, c'est là une pratique standard dans tous les secteurs de l'économie, même ceux qui dépendent beaucoup des produits pétroliers. De plus, une redevance supplémentaire supposément temporaire demeure en place, plus de 10 ans après qu'elle fut introduite. Lors de son introduction, de nombreux pays ont exercé des contrôles sur les tarifs aériens. C'est pourquoi, le coût réglementaire pour modifier les tarifs en raison de variations fréquentes des prix des éléments d'entrée était élevé. Aujourd'hui, l'environnement économique est moins réglementé et des compagnies aériennes sont plus libres de déterminer et de modifier leurs tarifs, puisque ces coûts de modification et de réglementation sont devenus insignifiants.

3.3 L'analyse ci-dessus vise à mettre en lumière la faiblesse de l'argument du provisoire. Une donnée ne peut être traitée séparément des autres dans la structure des coûts pour stabiliser le prix en clair d'un service, que ce soit à titre temporaire ou définitif. Le fait de bloquer les tarifs alors que les coûts d'exploitation inhérents fluctuent crée une stabilité artificielle qui trompe les consommateurs quant au coût total du titre de transport, comme il est indiqué dans la section ci-après.

4. EXCLUSION INOPPORTUNE D'ÉLÉMENTS COÛTEUX

4.1 La rationalité économique veut que les sociétés répercutent les coûts d'entrée variables sur le prix des produits. Cette pratique devrait aussi s'appliquer dans le cas des transporteurs aériens. En ce qui concerne expressément l'industrie du transport aérien, le carburant constitue l'un des postes de coût les plus importants. Il n'y a pas de raison plausible de le facturer séparément. De plus, il n'existe pas de norme concernant les montants de la surtaxe sur les carburants. En conséquence, la manière dont les compagnies répartissent les montants qu'elles facturent pour le prix du billet d'avion lui-même et la surtaxe sur le carburant varie grandement. Cela empêche le consommateur de comparer les prix des billets d'avion finals, ce qui compromet l'existence même d'une concurrence loyale sur le marché.

4.2 En bref, le coût d'un service devrait être complètement reflété dans un seul et unique prix. Dans ce cas, on ne peut exclure la consommation de carburant du service de transport aérien. Ainsi, il s'agit d'un coût inséparable, contrairement à d'autres, tels que le coût des rafraîchissements en vol ou les excédents de bagages. Ces derniers éléments sont séparables en ce sens que les passagers peuvent choisir de ne pas s'en servir. En conséquence, il n'est pas inapproprié de les facturer séparément.

5. ASY MÉTRIE DES RENSEIGNEMENTS

5.1 En général, le consommateur utilise le champ « tarif aérien » pour comparer les prix, estimant que le champ « taxes » ne variera pas d'une compagnie à l'autre. Mais ce n'est pas le cas. Ces extras sont rangés sous le champ « taxes » et interdisent des comparaisons directes, ce qui prête à confusion pour le consommateur. De plus, l'absence de normes pour les entrées empêche aussi le consommateur d'analyser les prix entre compagnies, étant donné que certaines peuvent ranger une part plus grande des coûts dans les « extras », par rapport à d'autres. De plus, l'incertitude qui règne dans

l'établissement des prix encourage les compagnies à constituer une plus grande part de leurs coûts en extras qui sont classés sous le champ « taxes ». C'est ce que l'on appelle un problème de mauvais choix. Étant donné la difficulté de comparer les prix finals, les compagnies aériennes qui exploitent l'asymétrie des renseignements tirent le plus d'avantages, comme l'indiquent le tableau 1 et l'explication détaillée de la section ci-après.

6. ABSENCE DE NORMES COMPTABLES POUR LA SURTAXE SUR LES CARBURANTS

6.1 Il n'y a pas de norme pour l'enregistrement de la surtaxe dans les systèmes de tarification les plus courants. Les compagnies aériennes alimentent généralement le système ATPCO, qui enregistre les surtaxes sous le code Q. Dans ce cas, la surtaxe apparaît sur le billet sous le titre « tarif », dans la deuxième fenêtre.

6.2 Cependant, le SMD, qui est alimenté par l'ATPCO et généralement utilisé par les agences de voyage, enregistre habituellement les surtaxes sous les codes YQ et YR. Or, les surtaxes figurent sur le billet dans la partie « taxes », ce qui compromet l'accès du consommateur à des renseignements et sa capacité de comparer directement les prix. Bien que le SMD puisse aussi enregistrer des surtaxes sous le code Q, ce qui signifie que les surtaxes n'apparaîtront plus en tant que « taxes » sur le billet, la surtaxe n'est facturée qu'après certaines étapes dans le processus d'achat. À nouveau, cela compromet la comparaison des prix étant donné que le consommateur ne sera informé de l'existence de la surtaxe qu'à la dernière étape avant l'achat du billet. Les exemples ci-après illustrent comment cette pratique pénalise les consommateurs.

Tableau 1 – Exemple d'utilisation de codes dans le système SMD

Système SMD	Transporteurs aériens					
	A		B		C	
Code	Q		YQ/YR		Pas de surtaxes	
1 ^{re} fenêtre – Tarif aérien présenté	500,00 \$		500,00 \$		600,00 \$	
2 ^e fenêtre – Vente de billet	Tarif+ surtaxes	Taxes	Tarif	Taxes+ surtaxes	Tarif	Taxes
	650,00 \$	50,00 \$	500,00 \$	200,00 \$	600,00 \$	50,00 \$
Prix total du billet	700,00 \$		700,00 \$		650,00 \$	

6.3 La première fenêtre présente les tarifs des billets d'avion de trois transporteurs aériens. Seul le transporteur C intègre de façon transparente tous les coûts dans le tarif lui-même. Dans la première fenêtre, les tarifs sont présentés mais les surtaxes ne le sont pas. Dans ce cas, le consommateur élimine le transporteur C qui a le tarif le plus élevé.

6.4 Dans la deuxième fenêtre, le prix total du billet est présenté, comprenant surtaxes et taxes gouvernementale et aéroportuaire. Comme le tableau l'indique, les montants différents de chaque champ peuvent introduire un élément de confusion important pour les consommateurs. En plus de la confusion, le consommateur est trompé par l'information initiale et, de façon rationnelle, ne choisirait pas d'acheter son billet auprès du transporteur C, nonobstant le fait qu'il offre le billet le moins cher en bout de ligne.

7. REDEVANCES D'ÉMISSION

7.1 Les dépenses de commercialisation, de même que tous les autres coûts inséparables, devraient être inclus dans le tarif. Cependant, un aspect ressort concernant l'émission. La vente d'un billet n'est pas séparable du service aérien lui-même, mais si la compagnie aérienne offre un canal dans lequel les coûts sont déjà inclus dans le tarif, tel que l'internet, il n'y a pas de raison pour que les compagnies aériennes ne facturent pas l'utilisation de canaux moins efficaces, tels que les centres d'appel et les boutiques.

7.2 La surtaxe d'émission indique au consommateur que certains canaux de commercialisation sont plus onéreux que d'autres. Dans ce cas, il est souhaitable de différencier les prix des divers moyens de commercialisation car cela incite les consommateurs à choisir les canaux les moins chers et les plus efficaces. Néanmoins, les compagnies aériennes devraient indiquer clairement que la redevance d'émission constitue un coût supplémentaire pour un service optionnel dans la mesure où elles n'appliquent pas la surtaxe sur au moins un canal, qui est sans doute le moins cher.

8. CONCLUSIONS ET INCIDENCES SUR LA RÉGLEMENTATION

8.1 L'objectif de base de l'introduction d'une réglementation pour s'attaquer aux problèmes expliqués dans la présente note, telle que celle qui a été mise en place au Brésil, est d'empêcher la facturation distincte d'éléments inséparables dans la fourniture d'un service de transport aérien. La réglementation à cet effet doit introduire une discipline dans la commercialisation des tarifs et des titres de transport aérien. Les règles devraient clairement stipuler que tous les coûts de base du service doivent être pris en compte pour établir un montant unique dans les champs « tarif » ou « taxation au poids ». La réglementation doit interdire les surtaxes obligatoires pour des éléments qui sont inséparables du service de transport aérien de base. L'objectif est de garantir que le tarif indiqué au consommateur reflète précisément le prix du service.

8.2 Les compagnies devraient être libres de facturer comme elles l'entendent les éléments optionnels, dans la mesure où le consommateur n'est pas empêché d'être informé. Cela crée une différenciation souhaitable entre les produits offerts sur le marché. Le champ « taxes » peut être utilisé exclusivement pour les ressources qui sont transférées à d'autres organisations telles l'exploitant d'aéroport ou l'administration nationale. À l'évidence, ce champ ne devrait pas varier d'une compagnie à l'autre pour un même service. Il ne devrait pas y avoir d'incidence opérationnelle significative étant donné que les surtaxes seraient simplement transférées sur le tarif de transport aérien. Il convient de noter que les compagnies étrangères se sont aisément pliées à la réglementation du Brésil.

8.3 Si elle est mise en œuvre, la réglementation devrait résoudre le problème de mauvais choix, créer un environnement plus clair pour le consommateur afin qu'il puisse choisir et encourager la différenciation des produits. Le consommateur devrait être le principal bénéficiaire d'une concurrence accrue et d'une gamme plus étendue de services disponibles.