

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

14 octobre 2010

---

LOI DE FINANCES POUR 2011 - (n° 2824)  
(Première partie)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° I - 485

présenté par  
M. Mariton

-----  
**ARTICLE 33**

Substituer aux alinéas 6 à 9 l'alinéa suivant :

« III. – La taxe est assise sur le montant total, hors taxe sur la valeur ajoutée, et déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnés, du chiffre d'affaires afférent aux opérations situées dans le champ d'application de la taxe sur la valeur ajoutée réalisé au titre des prestations de transport ferroviaire de voyageurs réalisées entre deux gares du réseau ferré national, soit par des trains domestiques, soit par des trains en provenance ou à destination de l'étranger. ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise trois objectifs :

1- supprimer le critère de la vitesse du matériel employé pour réaliser un service de transport : ce critère n'est pas opérant dans la mesure où, hors des lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, le matériel à grande vitesse est pleinement substituable au matériel conventionnel. Dès lors, on créerait une distorsion de concurrence importante entre une entreprise exploitant un matériel conventionnel, d'une part, et celle exploitant un matériel à grande vitesse, d'autre part, sur une même liaison et à une vitesse de circulation exactement identique (voire inférieure sur certaines lignes, sur lesquelles un matériel léger conventionnel peut être plus performant qu'une rame à grande vitesse).

Une telle rupture d'égalité serait également contraire à la directive 2007/58 qui précise dans son article 1er (paragraphe 8, autorisant les États membres à lever une redevance sur les entreprises ferroviaires pour financer des obligations de service public) que : « La redevance est prélevée conformément au droit communautaire, et respecte en particulier les principes d'équité, de

---

transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance ».

2- exclure du champ de la taxe les compensations versées par l'État aux entreprises ferroviaires en contrepartie des tarifs sociaux (familles nombreuses, congés annuels, abonnements de travail, etc.) et conventionnés (militaires, carte Enfant-Famille, etc.). En effet, si ces compensations n'étaient pas exclues, cela conduirait les entreprises ferroviaires à réclamer à l'Etat un ajustement de ces compensations en conséquence, qui viendrait réduire le produit net de la taxe pour les finances publiques.

3- exclure du champ de la taxe les prestations commerciales liées au voyage. L'inclusion dans l'assiette de la taxe des prestations commerciales liées au voyage pourrait limiter les innovations des entreprises et les décourager de proposer à leurs clients de nouveaux services liés au voyage (livraison des bagages, restauration à bord, etc.). Par ailleurs, la difficulté de définition de la notion de « prestations commerciales directement liées » pourrait rendre plus complexe le recouvrement de la taxe, compte tenu de la diversité des pratiques commerciales des entreprises.