

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

14 octobre 2010

---

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

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° I - 488

présenté par  
M. Mariton

-----  
**ARTICLE 33**

I. – Après le mot :

« entreprises »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 2 :

« offrant des prestations de transport ferroviaire de voyageurs, intégralement et exclusivement exécutées sur le réseau ferré national, entre deux gares de celui-ci, soit par des trains domestiques, soit par des trains internationaux en provenance ou à destination de l'étranger. ».

II. – En conséquence, compléter l'alinéa 3 par les mots :

« ainsi que par les opérateurs qui organisent et commercialisent directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire des services comportant, en tout ou partie, une prestation de transport ferroviaire de voyageurs. ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement a un double objectif :

1- Eviter une possible distorsion de concurrence entre, d'une part, les transporteurs ferroviaires qui vendent directement leurs prestations au public et, d'autre part des intermédiaires qui pourraient acheter des prestations de transport « en gros » pour les revendre au public, seules (par exemple iDTGV) ou associées à d'autres prestations de transport (offres combinées train + avion). En effet, dans le second cas, l'assiette de l'imposition (et donc le montant de l'imposition) risque d'être artificiellement diminuée puisque le prix du transport « en gros » perçu par le

---

transporteur n'inclut pas, à la différence du prix du billet vendu au consommateur, ni les coûts de marketing ou de distribution supportés, ni la marge commerciale.

Sont ainsi visées toutes les entreprises qui offrent des prestations de transport ferroviaire au public, y compris celles qui recourent à l'affrètement auprès d'entreprises ferroviaires, plutôt que celles qui les réalisent matériellement.

2- Mettre en conformité la rédaction du texte avec le droit communautaire. La directive européenne n° 2007/58 (article 1er, paragraphe 8) dispose que, « pour compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public », « les États membres peuvent, dans les conditions prévues au présent article, autoriser l'autorité chargée des transports ferroviaires à prélever auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs une redevance [« levy »] sur l'exploitation de liaisons qui relèvent de la compétence de cette autorité et qui sont effectuées entre deux gares de cet État membre ».

La directive n'autorise donc l'imposition des services internationaux pour financer des obligations de service public qu'à la condition que l'assiette de cette imposition se limite aux dessertes de cabotage effectuées entre deux gares du même État membre.

Par ailleurs, il est théoriquement impossible d'identifier la part de recettes internationales dégagées sur le territoire national pour un train international n'effectuant pas de cabotage (Paris – Bruxelles ou Paris – Londres, par exemple), les tarifs étant fixés « à prix de marché », sans lien avec le kilométrage parcouru.