



Assistance technique pour la réalisation d'une étude juridique et technique concernant la réalisation de services transfrontaliers à l'intérieur de l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine - Euskadi - Navarra

RAPPORT 7

Taxes, Redevances ferroviaires et Tarifs



AKITANIA-EUSKADI/EUROESKUALDEA
EUROREGION AQUITANIA EUSKADI
EUROREGION AQUITAINE EUSKADI

RÉGION
NOUVELLE-
AQUITAINE



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra



Sommaire

1	Considérations préliminaires	- 3 -
2	Taxes et redevances ferroviaires. Questions générales	- 5 -
3	Dispositions normatives spécifiques des taxes et des redevances ferroviaires.....	- 6 -
4	Taxes ferroviaires	- 6 -
5	Redevances ferroviaires	- 12 -
6	Tarifs.....	- 17 -
6.1	Tarifs des services de RENFE Cercanías.....	- 17 -
6.2	Tarifs des services TER de la SNCF	- 19 -
6.3	Tarifs des services transfrontaliers entre la France et le Luxembourg	- 21 -

1 Considérations préliminaires

Conformément aux dispositions de l'article 2.2 de la loi 58/2003 du 17 décembre 2003, Ley General Tributaria (loi fiscale générale espagnole), ci-après LGT, les impositions générant des recettes fiscales, sont classées par impôts, taxes et contributions spéciales, la redevance ferroviaire étant traditionnellement encadrée par le doctrine juridique et fiscale dans la catégorie des taxes.

Les taxes sont donc définies comme des recettes fiscales, établies par un règlement ayant force de loi, perçues par un organisme public à la suite de l'utilisation du domaine public, de la prestation d'un service public ou de la réalisation d'une activité donnée, et acquittées par l'assujetti auquel affecte ou bénéficie particulièrement cette utilisation ou ce service.

Le prix public n'entre pas dans le cadre de la catégorie des recettes fiscales mais dans la catégorie des revenus financiers et bien qu'ils fassent partie tous deux des recettes publiques (perçues par l'administration), ils sont de nature différente et sont soumis à des principes distincts.

Tel qu'énoncé dans l'Exposé des motifs de la loi 8/1989 du 13 avril 1989 de Tasas y Precios Públicos (loi sur les taxes et les prix publics), la distinction entre taxe et prix public est un sujet classique de l'Hacienda Pública (Trésor public) ; ils ont tous deux en commun le fait d'être des recettes perçues par un organisme public en raison de la livraison de certains biens ou de la prestation de certains services et, à partir de là, leurs différences sont les suivantes :

- En ce qui concerne la taxe, la demande ou la réception du service ou du bien qui en est l'origine, doit être obligatoire pour l'obligé de la satisfaire et, en outre, le service ou l'activité qui est fournie par l'organisme public ne peut l'être par le secteur privé, c'est-à-dire qu'il ne peut exister de concurrence entre le secteur public et le secteur privé pour la prestation du service (caractère obligatoire et de non concurrence).

- Si au contraire, le service est susceptible d'être fourni par le secteur privé ou si sa demande n'est pas obligatoire, il s'agit là d'un prix public.

Cette distinction étant établie, nous pouvons conclure ces considérations préliminaires par une brève analyse préalable du cas de la taxe figurant dans la loi 8/1989 pour ensuite étudier les taxes concernées par notre étude juridique :

En premier lieu et en ce qui concerne les sources législatives des taxes, celles-ci sont régies par les Traités, par la Ley de Tasas y Precios Públicos (loi sur les taxes et les prix publics) (applicable, s'il y a lieu, à titre supplétif par rapport à la législation des taxes des communautés autonomes et des administrations fiscales locales), par la Ley General Tributaria (loi fiscale générale), la Ley General Presupuestaria (loi générale sur le budget), par la propre loi de chaque taxe et, le cas échéant, par les textes réglementaires adoptés dans le développement des lois.

En définitive, l'établissement et la réglementation des éléments essentiels des taxes doivent se faire selon la loi.

Les taxes couvrent en général le coût du service ou de l'activité constituant le fait générateur, comme l'impose ledit principe d'équivalence, qui doit se conjuguer avec le principe de capacité économique déterminant pour la fixation des taxes qu'il faut tenir compte, lorsque les caractéristiques de l'imposition le permettent, de la capacité économique des personnes qui doivent les satisfaire.

Pour terminer cette analyse générale, il convient de mentionner l'article 19 de la Loi sur les taxes et prix publics réglementant les éléments quantitatifs de la taxe et parmi ceux-ci, il faut souligner :

- Le montant de la redevance pour l'utilisation du domaine public est fixé en prenant comme référence la valeur de marché correspondante ou la valeur de l'utilité découlant de celle-ci.

- Le montant de la taxe ne doit pas dépasser, dans l'ensemble, le coût réel ou prévisible du service ou de l'activité dont il s'agit, ou à défaut, de la prestation reçue (contrairement au prix public où le coût opère comme un seuil minimum).
- Pour la détermination du montant, les coûts directs et indirects sont pris en considération, y compris ceux de nature financière, l'amortissement des immobilisations et, le cas échéant, les coûts nécessaires pour garantir le maintien et le développement du service ou de l'activité, indépendamment du budget au titre duquel ils vont s'acquitter.
- Toute proposition d'établissement d'une taxe ou de modification des montants d'une taxe existant déjà, doit inclure un rapport économique et financier sur le coût ou la valeur de la ressource et sur la justification de leur montant.

2 Taxes et redevances ferroviaires. Questions générales

Un juriste fiscaliste perçoit une même catégorie fiscale - taxes parafiscales- (taxes, redevances, contributions spéciales et en général, tous les cas n'ayant pas la qualification technique d'impôts, mais étant considérés comme des recettes fiscales) et attribue les différences entre eux aux principes et aux règles régissant leur établissement.

Un économiste analyse chaque cas en tenant compte de l'objectif, s'approchant ainsi plus du concept économique de « prix ou tarif », que du concept fiscal de « prestation due à un organisme public », en utilisant des critères de coûts, d'efficience ou de rentabilité.

Du point de vue du financement des services publics, trois solutions alternatives sont à envisager, à savoir : i) financement pour l'ensemble des administrés-contribuables, par des impôts ou une dette publique, ii) financement (total ou partiel) de la part des administrés-utilisateurs réels et les investisseurs en capital qui financent la structure ou le service et iii) une combinaison de ceux-ci.

La mise en marche du trafic ferroviaire transfrontalier entre Saint-Sébastien et Bayonne est concernée par l'application de taxes et de redevances dont la base économique

représente un claire combinaison de systèmes de financement de services publics et du point de vue fiscal, elle s'encadre dans la catégorie générale des taxes.

3 Dispositions normatives spécifiques des taxes et des redevances ferroviaires

Les lois régissant les redevances et les taxes ferroviaires se concrétisent comme suit :

- Loi sur le secteur ferroviaire (LSF) réglementant au Titre VI, sous la rubrique « Régime économique et fiscal », les taxes et les redevances ferroviaires.
- Il faut aussi tenir compte de la Ley de Presupuestos del Estado- PGE (loi sur le Budget général de l'État espagnol) de chaque année, la loi en vigueur actuellement étant la loi 3/2017 du 27 juin 2017, en attente de l'adoption définitive de celle correspondant à 2018.
- L'arrêté ministériel (OM) 898/2005 du 8 avril 2005 fixant les montants des redevances ferroviaires en vertu des articles 74 et 75 de la LSF.
- Arrêté FOM/189/2015 du 11 février 2015 développant les principes fondamentaux d'application d'incitations dans le système des redevances pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires, en vertu de l'article 73 de la loi 39/2003 du 17 novembre 2003 sur le secteur ferroviaire.

4 Taxes ferroviaires

Aux fins de systématiser les taxes ferroviaires, nous les réunissons dans deux grands groupes, celles concernant la prestation des services ferroviaires fournis par l'organisme public, l'Agencia Española de Seguridad Ferroviaria (Agence espagnole pour la sécurité ferroviaire) et celles qui sont générées à l'occasion de l'occupation du domaine public ferroviaire devant être payées à l'ADIF.

En ce qui concerne les premières, comme il est exposé dans le Rapport n°3 relatif aux conditions d'accès aux réseaux des gestionnaires d'infrastructure, peuvent accéder au réseau ferroviaire national les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et d'un

certificat de sécurité en vigueur, délivrés dans le cas espagnol par l'Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria et dans le cas français par l'ESPF.

Par ailleurs et comme il est exposé dans le Rapport n° 12 relatif à l'analyse technique et économique des services régionaux, le matériel roulant doit posséder des caractéristiques spécifiques, cruciales et ayant un impact important sur la viabilité économique du projet, et il devra pouvoir être utilisé, pour garantir la continuité sur le trajet transfrontalier, par du personnel espagnol et français compétent dans les spécialités contenues dans le Rapport n° 10 relatif aux aspects liés à l'emploi.

Or, toutes ces actions ont en commun la nécessité du paiement de la taxe correspondante dans le sens préconisé ci-après concernant les taxes suivantes :

1. Taxe pour licence ferroviaire.
2. Taxe pour délivrance du certificat de sécurité.
3. Taxe pour agrément de centres, certificats d'entités, matériel roulant, titres et maintenance de véhicules.
4. Taxe pour prestation de services et réalisation d'activités en matière de sécurité.

Elles ont toutes en commun les caractéristiques suivantes :

- Le montant du recouvrement, la gestion, la liquidation et le recouvrement de la taxe incombent à l'Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, lequel sera comptabilisé dans son patrimoine.
- Une fois les taxes satisfaites, elles ne pourront donner lieu, en aucun cas, à leur remboursement, à moins qu'il ne se produise des situations déterminant leur suspension ou leur révocation.
- L'assujetti tenu de les acquitter est de toute façon l'entreprise ferroviaire, sauf dans le cas de certaines activités en matière de sécurité, dont le paiement correspond à l'ADIF.
- Le montant des taxes est déterminé pour la première fois dans la loi sur le Budget général de l'État et il peut être actualisé ultérieurement par un arrêté du ministre de l'équipement d'Espagne.

- La révision ultérieure de ces montants doit tenir compte d'un rapport économique et financier conforme à l'article 20.1 de la loi 8/1989 du 13 avril 1989 sur les taxes et prix publics.

En ce qui concerne la taxe pour l'obtention d'une licence ferroviaire, l'entreprise ferroviaire (actuellement, RENFE Operadora) doit assurer un service ferroviaire transfrontalier avec la licence appropriée, soumise à une autorisation, un renouvellement ou à une modification qui, dans le cas de modifications des circonstances qui ont donné lieu à son octroi, sera exigible au moment de la survenance des circonstances déterminant son prélèvement.

La deuxième condition pour accéder aux réseaux ferroviaires est celle d'être détenteur d'un certificat de sécurité d'entreprise ferroviaire et, dans ce sens, nous distinguons deux modalités de taxes :

La taxe que doit acquitter l'ADIF (assujetti) pour l'octroi de la délivrance, de la modification, du renouvellement ou de la révision de l'autorisation de sécurité et celle que doit acquitter le prestataire du service (assujetti) pour l'obtention, le renouvellement ou la révision du certificat de sécurité d'entreprise ferroviaire.

Troisièmement, dès l'obtention de la licence d'entreprise ferroviaire et l'octroi du certificat de sécurité correspondant, les principaux moyens matériels et personnels utilisés pour la prestation du service ferroviaire transfrontalier sont soumis au paiement des taxes découlant des processus d'agrément de centres, de certification d'entités et de matériel roulant, de délivrance de titres et licences et d'autorisations de mise en service.

Ainsi, l'Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria a le droit d'exiger le paiement de la taxe aux personnes demandant l'octroi de titres ou d'autorisations, étant entendu que ce type de taxes est établi dans le but de compenser le coût des démarches administratives nécessaires à l'obtention des licences et des autorisations (délivrance initiale, émission de duplicatas, renouvellements, modifications, organisation de sessions d'examens, etc.).

La perception de ces taxes a lieu au moment du dépôt de la démarche administrative et doivent être acquittées par les demandeurs, indépendamment de leur personnalité juridique ou morale.

- a. Agrément de centres d'examen de santé et de centres de formation du personnel ferroviaire ainsi que leur renouvellement ou extension, soit en autorisant de nouvelles installations ou la formation sur de nouvelles disciplines.
- b. Octroi de titres et de licences de conducteur au personnel ferroviaire.
- c. Organisation de sessions d'examens pour le personnel ferroviaire, avant l'octroi de titres et de licences de conducteur.
- d. Agrément de centres de maintenance du matériel roulant ferroviaire.
- e. Certification des entités chargées de la maintenance des véhicules ferroviaires ou certification des fonctions de maintenance déléguables.
- f. Autorisation de mise en service des véhicules ferroviaires.
- g. Octroi de titres de conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses.
- h. Pour la certification d'entités chargées de la maintenance des véhicules ferroviaires ou des fonctions de maintenance déléguables.
- i. Pour l'autorisation de véhicules ferroviaires, déterminée selon chaque type de matériel, en fonction de leurs conditions techniques ou de leur valeur économique.

Quatrièmement et enfin, il existe un dernier groupe de taxes découlant de la prestation de services et de la réalisation d'activités en matière de sécurité ferroviaire, dont le fait générateur est la réalisation, de la part de l'Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria, d'activités de supervision et d'inspection en matière de sécurité ferroviaire.

Dans ce cas et comme spécificité, les assujettis à la taxe sont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire auxquels l'Agencia Española de Seguridad Ferroviaria fournit les services qui y sont soumis, la taxe devant être acquittée au moment de la réalisation de l'activité ou du service correspondant et liquidée tous les mois.

Pour le calcul du montant de cette taxe, les bases sont différentes pour le gestionnaire d'infrastructure de celles des entreprises ferroviaires :

a) Pour les gestionnaires d'infrastructure :

- Montant par train par km totaux des trafics circulant sur le réseau gestionnaire, en tenant compte du fait qu'en aucun cas le montant de la taxe peut être inclus par le gestionnaire d'infrastructure dans les coûts considérés pour le calcul des futures actualisations des montants des redevances qu'il reçoit des entreprises ferroviaires.

b) Pour les entreprises ferroviaires :

- La base de calcul pour le montant de la taxe à satisfaire de la part des entreprises ferroviaires pour les prestations de services de sécurité, est toujours le train par km, compte tenu de la catégorie du service (en distinguant la longue distance d'autres distances).

En ce qui concerne le second groupe de taxes ferroviaires, celles se référant à l'utilisation privative ou à l'exploitation spéciale de biens du domaine public ferroviaire établies par des concessions ou des autorisations, leurs recettes en reviendront à l'ADIF et à L'ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Le paiement de la taxe ne sera pas exigé aux personnes physiques ou morales, n'étant pas des sociétés de capitaux, adjudicataires lorsque l'utilisation privative ou l'exploitation spéciale des biens du domaine public n'est pas associée à une utilité économique pour le concessionnaire, la personne autorisée ou l'adjudicataire ou, quand bien même cette utilité existerait, lorsque l'utilisation ou l'exploitation comporte des conditions ou des contreparties pour le bénéficiaire qui l'annulent ou la rendent négligeable. Cette circonstance doit être mentionnée dans le cahier des clauses ou dans les clauses de l'autorisation ou de la concession.

Les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire sont exonérés du paiement de cette taxe.

La perception de la taxe se produit lors de l'octroi initial et du maintien annuel de la concession, de l'autorisation ou de l'attribution et le montant correspondant devient exigible selon les termes indiqués dans les conditions de la concession, de l'autorisation ou de l'attribution.

Sont assujettis à la taxe les concessionnaires, les personnes autorisées ou les adjudicataires ou, selon le cas, les personnes qui les substituent.

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire liquide cette taxe par année civile, sauf en ce qui concerne les paiements pour des périodes inférieures à l'année civile qui seront effectués pour cette fraction d'année.

L'assiette fiscale est déterminée en fonction de la surface occupée mesurée en mètres carrés, le taux d'imposition provenant de l'application à l'assiette du montant qui est déterminé dans la loi sur le Budget général de l'État espagnol par mois ou par fraction de mois par mètre carré de surface occupée.

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire réalisant la prestation de services, c'est-à-dire le titulaire du domaine public ferroviaire, gère la taxe et comptabilise le produit de la recette dans son patrimoine.

La liquidation de la taxe est notifiée à l'assujetti et son paiement doit être effectué dans les vingt jours ouvrables qui suivent la notification de cette liquidation.

Le montant de la taxe réglementée dans cette section est déterminé pour la première fois dans la loi sur le Budget général de l'État espagnol et il peut être actualisé ultérieurement par un arrêté du ministre de l'Équipement d'Espagne.

Actuellement et ainsi qu'il ressort de l'article 69 de la loi sur le Budget général de l'État espagnol pour 2017, la taxe relative à l'utilisation ou à l'exploitation spéciale des biens du domaine public ferroviaire est établie à 0,6799 euros par mois ou fraction de mois par mètre carré de surface occupée.

5 Redevances ferroviaires

On appelle redevances ferroviaires les taxes perçues par l'ADIF ou l'ADIF ALTA VELOCIDAD provenant d'entreprises ferroviaires utilisant les infrastructures ferroviaires du Réseau ferré d'intérêt général, ainsi que des gares et autres installations ferroviaires, visées aux articles 73 à 77 de la LSF.

Nous pouvons systématiser le système de redevances ferroviaires en trois groupes, les trois modalités étant soumises à des principes généraux communs :

- Redevance pour utilisation des infrastructures ferroviaires.
- Redevance pour utilisation des lignes ferroviaires faisant partie du Réseau ferré d'intérêt général.
- Redevance pour utilisation des installations de service, propriété des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

a) Principes généraux communs.

Le fait générateur des redevances ferroviaires est l'utilisation des lignes du Réseau ferré d'intérêt général, des gares de transport de voyageurs, des terminaux de fret ou d'autres installations de service, qui sont administrés par l'ADIF ou par l'ADIF ALTA VELOCIDAD.

Les redevances sont fixées conformément aux principes généraux de viabilité économique des infrastructures, de leur exploitation efficace, de la situation de marché et d'équilibre financier dans la prestation des services et sur la base de critères d'égalité, de transparence et de non-discrimination entre les prestataires de services de transport ferroviaire, les recettes perçues étant affectées au patrimoine des gestionnaires d'infrastructure, indépendamment des tarifs ou des prix privés que peuvent percevoir les entreprises ferroviaires.

Pour la quantification des redevances, il faut prendre en compte les coûts directement imputables au service ferroviaire, sans préjudice qu'ils puissent être établis par convention, les apports au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire pour l'exploitation, la maintenance,

l'entretien et le renouvellement des infrastructures ferroviaires, dans la mesure où ces redevances ne permettent pas de récupérer tous les coûts liés à la prestation de ces services.

Afin de promouvoir l'utilisation efficace des réseaux, pour la fixation des redevances en raison de l'utilisation des infrastructures ferroviaires, il sera possible d'établir des mécanismes d'incitation et de majoration.

1.- Redevance pour utilisation des lignes ferroviaires faisant partie du Réseau ferré d'intérêt général-RFIG (Art. 97 LSF), présentant trois modalités :

Modalité	Service fourni	Coût répercuté
Attribution de capacité Modalité A	Attribution de créneaux horaires, définis dans la déclaration du réseau.	Coûts de la procédure d'attribution de capacité, de la gestion du trafic, de la sécurité de la circulation et ceux de renouvellement des installations de sécurité et de contrôle imputables à l'exploitation.
Utilisation des voies- Réserve de capacités Modalité B	Action et effet de l'utilisation des voies ferroviaires	Coûts de maintenance et d'entretien de l'infrastructure imputables à l'exploitation.
Utilisation des installations d'électrification de la voie ferrée Modalité C	Action et effet de l'utilisation et de l'installation d'électrification	Coûts de maintenance et d'entretien, de renouvellement des installations d'électrification (caténaire, stations et sous-stations et autres nécessaires pour la distribution d'énergie de traction).

Tableau 1. Redevance pour utilisation des lignes ferroviaires du RFIG- Source: LSF

La perception de la redevance a lieu au moment de l'attribution de capacité selon la Modalité A, lors de l'utilisation de la ligne ferroviaire selon la Modalité B et des installations d'électrification selon la Modalité C, et incombe au gestionnaire par mois calendaires, en notifiant à l'assujetti le montant qu'il doit verser dans les vingt jours ouvrables qui suivent compte tenu des éléments fiscaux suivants :

Modalité	Assiette fiscale	Montant exigible	Réductions	Additions
Attribution de capacité Modalité A	Train/KM attribué	Montant selon PGE en fonction du type de ligne et de service, en faisant une distinction entre les lignes du type A du reste des lignes.	Encourager une exploitation efficace et des nouveaux services de transport. Mise en œuvre du système ERTMS Encourager l'exploitation de la capacité disponible (créneaux horaires ou tronçons d'infrastructure bonifiés)	Pour une utilisation inefficace (différence entre capacité répartie et utilisée). Révisable tous les trois ans.
Utilisation des voies Modalité B	Train/KM circulé	Montant selon PGE en fonction du type de ligne de la gare (type A et le reste), durée d'occupation et type de service du train.	Encourager une exploitation efficace et des nouveaux services de transport, des augmentations de trafic annuel. Encourager la mise en œuvre du système ERTMS Encourager l'exploitation de la capacité disponible.	Utilisation de réseaux haute performance, situations de forte intensité de trafic selon les horaires.
Utilisation d'installations de transformation Modalité C	Train/KM Circulé sur voie électrifiée	Montants selon PGE.		

Tableau 2. Éléments fiscaux de la redevance pour utilisation des lignes ferroviaires du RFIG- Source: LSF

Le train kilomètre est l'unité de mesure équivalent à l'attribution de capacité à un train sur un kilomètre ou à l'utilisation de la ligne ferroviaire par un train sur un kilomètre.

La place train kilomètre est l'unité de mesure équivalent à un siège de train parcourant un kilomètre.

2.- Redevance pour utilisation des installations de service, propriété des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. (Art. 98 LSF).

Modalité	Assujetti	Coût répercuté
A : Utilisation de gares de transport de voyageurs	Entreprises ferroviaires utilisant les gares de transport.	Maintenance et entretien des gares, prestations de services de base.
B : Passage par échangeurs d'écartement B	Entreprises ferroviaires utilisant des échangeurs d'écartement	Maintenance et renouvellement d'échangeurs d'écartement.
C : Utilisation de voies disposant de quais de stationnement pour services commerciaux (c.1) et nettoyage, chargement et déchargement de services à bord (c.2).	Entreprises ferroviaires utilisant les voies disposant de quais	Maintenance et entretien des installations utilisées
D : Utilisation de voies dans d'autres installations, maintenance, lavage, carburant	Entreprises ferroviaires et titulaires de matériel roulant.	Maintenance et renouvellement d'installations.
E : Points de chargement de marchandises	Entreprises ferroviaires, titulaire de matériel roulant, commissionnaires de transports, chargeurs, commissionnaires de transport combiné	Maintenance et renouvellement des installations.

Tableau 3. Redevance pour utilisation des installations de service- Source: LSF

La perception de la redevance pour l'utilisation d'installations de service a lieu lors de l'utilisation ferroviaire pour les modalités A, B et C1 de la redevance et lors de l'attribution de capacité de l'installation pour les modalités C2, D et E, à moins que les attributions impliquent une utilisation pour des périodes supérieures au mois calendaire pour les modalités D et E, auquel cas le recouvrement se produit le premier jour des périodes successives faisant l'objet de la liquidation.

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire liquide les modalités de cette redevance par mois calendaires. Cependant, en ce qui concerne les modalités D et E, on liquide directement la période pour les périodes d'utilisation inférieures au mois calendaire; et pour des périodes d'utilisations supérieures à l'année, à la demande de l'assujetti, le gestionnaire d'infrastructure liquide les modalités D et E par périodes annuelles anticipées en appliquant une réduction qui est établie annuellement en fonction des coûts de financement du gestionnaire d'entreprise ferroviaire et qui est reprise dans la proposition d'actualisation du montant des redevances.

La liquidation des modalités de cette redevance est notifiée à l'assujetti et son paiement doit être effectué dans les vingt jours de liquidation individualisée ou conjointe, pour un même assujetti et une même période.

La gestion des redevances pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires incombe aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire qui peuvent exiger, concernant la redevance pour l'utilisation de gares de transport de voyageurs, de terminaux de fret et autres installations ferroviaires, la présentation de déclarations d'informations uniques ou périodiques qui seront considérées comme des déclarations fiscales.

Le montant des redevances perçues fait partie du budget des recettes des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et leur procédure de modification ou de révision doit être faite par l'ADIF sur justification au moyen d'un rapport économique et financier sur le coût ou la valeur de la ressource ou de l'activité dont il s'agit et la justification du montant proposé qui doit être conforme aux dispositions de l'article 20.1 de la Loi 8/1989 du 13 avril 1989.

Cette proposition qui est soumise pour consultation aux entreprises ferroviaires et fait l'objet d'un rapport de la Commission nationale des marchés et de la concurrence, établit les valeurs

concrètes des paramètres des redevances précisant, le cas échéant, l'élément du réseau ou les périodes d'application.

Les valeurs ainsi obtenues sont remises au ministère de l'Équipement d'Espagne qui l'inclut dans l'avant-projet de la loi sur le Budget général de l'État espagnol.

Le programme d'activité des gestionnaires d'infrastructure visé à l'article 25.4 contient les actualisations prévues des redevances pendant la période de validité de ce programme. La proposition de modification ou d'actualisation indiquée au premier paragraphe précédent est basée sur cette proposition, de sorte que les montants ne peuvent être majorés individuellement plus de 5 pour cent par rapport à ceux indiqués dans le programme d'activité, si ce n'est pour des motifs exceptionnels devant être justifiés dans le rapport économique et financier correspondant audit exercice.

6 Tarifs

Le présent paragraphe décrit les types de tarifs actuellement appliqués sur les services régionaux/banlieue de part et d'autre de la frontière par la RENFE et la SNCF. Il est ajouté au paragraphe final un exemple de la direction que devraient prendre les futurs tarifs d'un service transfrontalier comme celui qui est étudié et, dans ce cas, il s'agit des services transfrontaliers entre les villes de Luxembourg et de Metz des chemins de fer luxembourgeois (CFL) et français (SNCF),

6.1 Tarifs des services de RENFE Cercanías

Le service mis en oeuvre par la RENFE entre Saint-Sébastien et Irun correspond au service de RENFE Cercanías du centre de Saint-Sébastien, comme surligné sur la figure ci-dessous.



Figure 1. Schéma du service de banlieue au centre de Saint-Sébastien- Source: RENFE

Le schéma tarifaire de ce service se compose d'un système de zones concentriques au centre de Saint-Sébastien. Dans ce cas, entre Saint-Sébastien et Irun le service passe par deux zones tarifaires différentes. Il existe différentes modalités de billets avec prix croissant en fonction des zones tarifaires à utiliser qui sont les suivantes :

- Billets
 - Simple
 - Aller-retour
- Abonnements

- Abonnement mensuel limité (deux voyages par jour)
- Abonnement mensuel illimité
- Réductions
 - Enfants de moins de 6 ans, gratuit
 - Groupes de 10 personnes ou plus
 - Retraités plus de 60 ans
 - Familles nombreuses.

Il est à indiquer que ces billets et abonnements sont uniquement valables pour les voyages en trains de RENFE Cercanías et ne sont valables pour aucun autre moyen de transport (y compris d'autres trains de la RENFE)

6.2 Tarifs des services TER de la SNCF

La SNCF offre pour le corridor Bordeaux-Hendaye (Ligne 61) un service régional connu sous le nom de TER qui réalise des arrêts entre Bayonne et Hendaye comme indiqué sur la figure ci-dessous. Ce service a été transféré à la Région de Nouvelle Aquitaine.



Figure 2. Schéma de la ligne 61 du TER de la SNCF- Source: SNCF

Les tarifs de cette ligne dépendent du trajet réalisé par le voyageur mais il n'existe pas de zones tarifaires. Le service TER administré par la Région de Nouvelle Aquitaine est structuré comme un service régional, avec une bonne fréquence aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Il existe différentes modalités de billets avec prix croissant en fonction du trajet effectué qui sont les suivantes :

- Billets
 - Simple
 - Aller-retour
- Abonnements
 - Abonnement mensuel illimité

- Abonnement annuel multimodal
- Réductions
 - Enfants
 - Jeunes de moins de 28 ans
 - Groupes scolaires
 - Étudiants universitaires
 - Groupes à partir de 2 personnes
 - Carte de réduction Carte +

6.3 Tarifs des services transfrontaliers entre la France et le Luxembourg

Dans la région frontière entre le Luxembourg et la France, les chemins de fer français (SNCF) et les chemins de fer luxembourgeois (CFL) accomplissent un service transfrontalier de banlieue entre Metz en France et la ville de Luxembourg. Il s'agit d'un service régional transfrontalier à haute fréquence aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Ce service réalise des arrêts intermédiaires entre Metz et la ville de Luxembourg et dispose d'un système tarifaire simplifié.

Les tarifs de ce service se divisent en deux groupes en fonction du trajet effectué. Les tarifs disponibles pour ce service sont les suivants :

- Billets courte durée (valables pendant 2 heures)
- Billets longue durée (valables jusqu'au lendemain 4h00)
- Abonnements
 - Abonnement mensuel
 - Abonnement annuel
- Transport gratuit
 - Enfants
 - Jeunes moins de 20 ans
 - Étudiants universitaires
 - Personnes à mobilité réduite



Il est à indiquer que tous ces tarifs sont disponibles tant en première classe qu'en seconde classe et que les abonnements et les réductions sont valables pour n'importe quel mode de transport disponible (multimodal).

Une politique tarifaire comme celle appliquée dans ce cas, serait idéale pour le cas du train transfrontalier à l'étude, étant donné qu'il s'agit de tarifs simples et intégrés qui favoriseraient l'utilisation du nouveau service.