

Interreg POCTEFA



UNIÓN EUROPEA
UNION EUROPÉENNE

TRANSFERMUGA-RREKIN

[Eskualde Garapenerako Europako Funtsak \(EGEF\) kofinantzatutako proiektua](#)

[Proyecto cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional \(FEDER\)](#)

[Projet cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional \(FEDER\)](#)

Le projet a été cofinancé à hauteur de 65% par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) au travers du Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020). L'objectif du POCTEFA est de renforcer l'intégration économique et sociale de l'espace frontalier Espagne-France-Andorre. Son aide est concentrée sur le développement d'activités économiques, sociales et environnementales transfrontalières au travers de stratégies conjointes qui favorisent le développement durable du territoire.

Référence du marché : GECT-2022-01

Étude sur la faisabilité de la vente de billets transfrontaliers en ligne

[R5. Rapport financier relatif au coût budgétaire, aux aspects financiers et fiscaux](#)

L'Eurorégion Nouvelle-Aquitaine Euskadi Navarra, dans le cadre du projet EFA 314/19 TRANSFERMUGA-RREKIN, a mandaté la réalisation d'une étude sur la faisabilité technique, juridique et économique de mettre en œuvre une boutique en ligne sur le portail www.transfermuga.eu, dans l'objet d'améliorer l'expérience voyageur en tirant profit du nouveau calculateur d'itinéraires amélioré. Cette action s'inscrit dans l'Action 4 du projet TRANSFERMUGA-RREKIN, étant donné qu'elle poursuit l'innovation ouverte du calculateur.



Sommaire du rapport

1	Introduction	3
1.1	Objet du document	3
1.2	Objectifs du rapport	3
1.3	Organisation du rapport	4
2	Rappels des enseignements des rapports précédents.....	5
2.1	R1 – Etat des lieux	5
2.2	R3 – Rapport juridique	7
2.3	R4 – Rapport technique.....	8
3	Postes de coûts budgétaires.....	9
4	Modèles	10
5	Aspects financiers et fiscaux.....	12
6	Bilan.....	15

1 Introduction

1.1 Objet du document

Le présent document constitue le 5^{ème} rapport (R5) de l'étude de faisabilité de la vente de titres transfrontaliers par l'Eurorégion, en ligne sur le portail d'information voyageurs (site internet et application mobile) Transformuga.

Conformément au CCTP, il s'agit d'un rapport financier relatif au coût budgétaire de la mise en œuvre d'un dispositif de vente dématérialisée de titres transfrontaliers sur le site internet et/ou l'application Transformuga. Le rapport présente également les contraintes financières et fiscales liées à la mise en place d'une telle solution, en fonction des choix fonctionnels de mise en œuvre.

1.2 Objectifs du rapport

Le présent rapport a pour ambition de :

- Identifier et détailler les différents modèles financiers envisageables pour la vente dématérialisée de titres transfrontaliers par l'Eurorégion, au travers d'un dispositif tel que proposé dans les conclusions du rapport technique (R4) ;
- Identifier l'ensemble des postes de coûts directs et induits, tant en investissement qu'en exploitation, de la mise en œuvre du dispositif de vente dématérialisée des titres transfrontaliers, en tenant compte des recommandations issues du rapport juridique (R3) concernant les adaptations à réaliser sur les outils numériques de l'Eurorégion (site et application Transformuga) ainsi que les actions à réaliser pour permettre la vente dématérialisée de titres par l'Eurorégion ;
- Lorsque cela est possible, fournir une estimation de ces différents postes de coût ;
- Identifier les différentes contraintes financières et fiscales liées à la mise en œuvre du dispositif de vente dématérialisée proposé, de manière générale et pour chacun des différents modèles identifiés, en fonction de leurs spécificités ;
- Evaluer la criticité de ces différentes contraintes et proposer des plans d'actions pour y répondre.

L'objectif est de confirmer la faisabilité de la vente dématérialisée de titres transfrontaliers par l'Eurorégion sur les médias Transformuga, en apportant un éclairage financier aux précédents rapports de faisabilité juridique et technique. Il s'agit également d'estimer l'effort budgétaire et organisationnel (conventionnements avec les parties tierces, adaptations comptables, etc.) à fournir pour mettre en œuvre la solution.

L'ensemble de ces éléments doit offrir à l'Eurorégion une vision globale des implications du projet de mise en place d'un dispositif de vente dématérialisée de titres transfrontaliers, afin de pouvoir juger de sa pertinence, au regard de l'effort à fournir et du gain attendu.

1.3 Organisation du rapport

Le rapport s'organise en 4 parties principales :

- Un rappel des enseignements des rapports précédents. Nous nous basons en effet sur la solution préconisée dans le rapport technique (R4) pour développer les modèles financiers et évaluer les coûts budgétaires. Le rapport juridique (R3) apporte des éléments alimentant la liste des postes de coûts. Enfin, nous prenons en compte l'existant en matière contractuelle, pour la perception et le reversement des recettes, tel que décrit dans le rapport d'état des lieux (R1), comme postulat de base pour la construction des modèles et l'analyse des aspects financiers et fiscaux.
- Une présentation de plusieurs modèles fonctionnels, techniques et organisationnels envisageables au regard de la solution préconisée, en ce qui concerne les aspects financiers (perception et répartition des recettes, des commissionnements, etc.)
- Un détail des postes de coûts directs et induits, à la fois en investissement et pour l'exploitation de la solution proposée, au regard de l'ensemble des éléments à mettre en œuvre, à la fois pour aboutir à la solution fonctionnelle et technique recherchée, mais également pour mettre en place le cadre juridique et financier adéquat, ainsi que l'organisation adaptée à l'exploitation de la solution.
- Une analyse des aspects financiers et fiscaux relatifs à la mise en place de la solution de vente dématérialisée de titres de transport, dans un contexte transfrontalier, et au regard de l'existant (répartition des responsabilités entre les autorités organisatrices et les exploitants pour la vente des titres, règles comptables de l'Eurorégion, etc.)



À tout moment, pour revenir au sommaire du document, un clic sur le logo de l'Eurorégion en en-tête de page suffit.



2 Rappels des enseignements des rapports précédents

2.1 R1 – Etat des lieux

EUSKOPASS

En ce qui concerne l'**Euskopass**, la convention actuelle entre le Syndicat des Mobilités Pays Basque Adour (SMPBA), Euskotren et les exploitants des réseaux Hegobus et Car Express (Transdev dans les deux cas mais au travers de deux entités juridiques distinctes) précise que :

- Les recettes des ventes sont perçues directement par les exploitants :
 - Transdev perçoit les recettes au nom et pour le compte du SMPBA en ce qui concerne la part française du titre (2,50€ TTC), et au nom et pour le compte d'Euskotren en ce qui concerne la part espagnole du titre (3€ TTC) ;
 - Euskotren perçoit les recettes au nom et pour le compte du SMPBA en ce qui concerne la part française du titre, et pour son propre compte en ce qui concerne la part espagnole du titre.
- Une comptabilisation des ventes est effectuée chaque mois par les trois exploitants, à partir de laquelle sont calculés :
 - Le montant de TVA à verser à l'Etat français et à collecter par le SMPBA (0,23€ par titre vendu, soit un taux de 10% sur la part française du montant du titre) ;
 - Le montant de TVA à verser à l'Etat espagnol et à collecter par Euskotren (0,27€ par titre vendu, soit un taux de 10% sur la part espagnole du montant du titre) ;
 - Le montant de recettes revenant au SMPBA (2,27€ HT, soit la part française restante après déduction de la TVA française, multiplié par le nombre de ventes) pour les ventes effectuées par Euskotren ;
 - Le montant de recettes revenant à Euskotren (2,73€ HT, soit la part espagnole restante après déduction de la TVA espagnole, multiplié par le nombre de ventes) pour les ventes effectuées par Transdev.
- La différence entre le montant des recettes perçues par Euskotren revenant au SMPBA et le montant des recettes perçues par Transdev revenant à Euskotren, fournit le montant de la compensation à verser (en général, le versement se fait de Transdev vers Euskotren car les ventes françaises sont plus nombreuses et que le montant de la part espagnole est plus important que celui de la part française).
- Transdev Sud-Ouest (TSO), exploitant de la ligne 3 du réseau Car Express, centralise le reversement :
 - De ses propres ventes et des ventes de Transdev Urbain Pays Basque (TUPB), exploitant du réseau Hegobus, à Euskotren ;
 - De ses propres ventes, des ventes d'Euskotren et celles de TUPB, au SMPBA.
- Le tarif de l'Euskopass et le montant de la part revenant à chaque partie, peut faire l'objet d'une révision annuelle, de la part du SMPBA et d'Euskotren.

Le SMPBA prévoit dorénavant de percevoir directement les recettes des ventes de titres du réseau global TxikTxak. La convention et l'organisation qu'elle instaure devront donc être revues pour s'adapter à ce nouveau paradigme.

Le SMPBA souhaiterait également appliquer une augmentation progressive de la part française de l'Euskopass, en 3 étapes entre 2024 et 2026, pour passer de 2,50€ TTC à 3,20€ TTC.

PASSBASK

En ce qui concerne le **PassBask**, la convention actuelle entre SNCF Mobilités et Euskotren et ses avenants précisent que :

- Sur le prix total du billet (12€ par adulte et 8€ par enfant), la répartition est la suivante :
 - La part française du titre est de 9,3€ pour un billet adulte et 5,3€ pour un billet enfant, revenant à SNCF Mobilités ;
 - La part espagnole du titre est de 2,7€ pour tous les billets, revenant à Euskotren.
- Un suivi statistique des ventes est effectué mensuellement par SNCF Mobilités et Euskotren, puis communiqué réciproquement ;
- La comptabilisation des ventes est effectuée chaque année (au début du mois de février de l'année n+1) par les deux exploitants, à partir de laquelle est calculé le montant de la compensation à verser par SNCF Mobilités à Euskotren (au plus tard à la fin du mois de mars de l'année n+1). Cette compensation est le résultat de la différence entre le montant des recettes perçues par Euskotren revenant à SNCF Mobilités et le montant des recettes perçues par SNCF Mobilités revenant à Euskotren.
- Le tarif du PassBask et le montant de la part revenant à chaque partie, peut faire l'objet d'une révision annuelle, d'un commun accord entre SNCF Mobilités et Euskotren.

Au contraire de la convention tripartite de perception et reversement des recettes de l'Euskopass qui intègre le SMPBA, la Région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice du TER régional, n'est pas partie prenante à la convention régissant les règles de redistribution des recettes des ventes du PassBask. Par ailleurs, la TVA n'est pas non plus évoquée dans cette convention, ce qui peut laisser supposer que le PassBask n'y est pas soumis, tant côté français qu'espagnol.

Dans la suite du projet, il sera certainement nécessaire de demander à SNCF Mobilités ou Euskotren, de préciser les aspects fiscaux et de gouvernance autour du PassBask.

2.2 R3 – Rapport juridique

D'après le rapport juridique, les actions à mettre en œuvre pour permettre la vente en ligne de titres de transport transfrontalier sur les médias de l'Eurorégion sont :

- Pour chacun des services dont la vente sera proposée, **identifier le gestionnaire compétent, définir les conditions techniques et financières** de la vente de leurs produits et **négoier de telles conditions** afin de parvenir à un accord contractuel ;
- **Procéder à un audit complet des mentions et informations** figurant sur le site et l'application et **analyser celles qui devront figurer en plus** avec l'adjonction du site de vente, conformément au RGPD et à la loi pour la confiance dans l'économie numérique ;
- **Compléter les mentions légales** avant de procéder à l'intégration d'un système de vente de titres de transport dématérialisée, dans la mesure où la création de cet outil de vente est susceptible d'augmenter substantiellement la visibilité du site internet et de l'application mobile ;
- **Rédiger des conditions générales d'utilisation** afin de réduire au maximum les risques d'engagement de la responsabilité de l'Eurorégion (recommandation) ;
- **Effectuer une analyse particulière sur les cookies** qui seront créés afin d'identifier s'il est nécessaire de recueillir le consentement des utilisateurs ;
- **Refondre le site internet et l'application pour respecter l'ensemble du cadre juridique** relatif à la mise en œuvre d'un site de e-commerce, notamment :
 - **Respect des obligations prescrites par le RGPD** concernant la gestion de site et d'application de vente de titres de transport dématérialisée (champs d'application matériel et territorial),
 - **Obligations d'information** (information devant être mise à disposition avant la vente d'un billet de transport au travers des CGV, information de l'acquéreur du titre durant la vente, information de l'acquéreur à la suite de la vente) ;
- **Instaurer des process**, en amont de la mise en place du site du service numérique multimodal, afin que les obligations soient, en permanence, respectées ;
- **Modifier les statuts du GECT** afin :
 - De **faire apparaître**, conformément à la réalité des missions exercées par le Groupement, **les actions menées en matière de mobilité et d'interopérabilité** (recommandation pour sécuriser juridiquement les nouvelles actions portées par le GECT en matière de mobilité),
 - **D'énumérer précisément**, en collaboration avec le comptable public voire la DGFiP, **les dispositions comptables du CGCT susceptibles d'être transposées au GECT** afin qu'il puisse percevoir le prix des produits tarifaires et reverser ce prix aux gestionnaires de services, dans le cadre de l'exploitation du service de vente des titres transfrontaliers,
 - **D'opter expressément pour l'application des dispositions du CGCT relatives aux finances régionales** (possibilité) ;
- **Publier et/ou enregistrer les modifications statutaires** en France ;
- **Effectuer l'analyse de la convention constitutive** afin d'identifier, au besoin, si, outre les statuts, celle-ci peut ou doit faire l'objet de modifications substantielles pour permettre au GECT de créer un système de vente de titres transfrontaliers ;
- **Faire délibérer l'Assemblée du GECT sur le projet** de mise en place d'un système de vente de titres transfrontaliers, lorsque celui sera finalisé.

Par ailleurs, selon le rapport juridique, il est permis de soutenir que le GECT Transfermuga peut bénéficier de la dérogation et ne pas constituer de garantie financière pour percevoir le prix des produits tarifaires.

Enfin, le rapport juridique rappelle qu'il appartient à l'Eurorégion, en tant que fournisseur du Service Numérique Multimodal, de mettre en place, sous sa responsabilité, des solutions techniques permettant d'éviter la contrefaçon des titres émis et d'en assurer le contrôle.

2.3 R4 – Rapport technique

Conformément aux recommandations du rapport technique (synthétisées au paragraphe 6 du rapport R4), nous basons nos analyses dans ce rapport sur le scénario suivant, incluant :

- La **mise en œuvre d'une solution de vente dématérialisée de type ABT** (Account Based Ticketing) centrée sur le compte client ;
- La **mise en place d'une application de vente de titres mobiles** (M-ticket) ou l'intégration d'un module de vente dématérialisée dans l'application Transfarmuga, mais pas de boutique en ligne sur le site www.transfarmuga.eu ;
- La vente des titres PassBask et Euskopass sur l'application, avec **auto-validation** par le client (ou validation par lecture optique du CB2D pour l'Euskopass) ;
- La **distribution du titre Euskopass** également sur une **carte sans contact** (physique ou émulée dans le smartphone) grâce à la **gestion en mode ABT** ;
- Une **option de distribution de titres par SMS** pour le titre PassBask et/ou le titre Euskopass ;
- Une **option de solution d'open payment** pour le titre Euskopass.

3 Postes de coûts budgétaires

Les postes de coûts présentés ici sont basés sur le scénario fonctionnel rappelé ci-dessus. Les modèles financier et juridique appliqués pourraient avoir un impact sur l'existence de certains postes de coûts, ou sur leur poids dans le budget global.

L'estimation en montant de ces postes de coûts sera réalisée dans les rapports suivants.

	Investissement	Exploitation
Coûts directs	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration d'un module de vente dans l'application mobile (via un SDK m-ticket) - Développement d'un module de génération de CB2D - Développement d'un back-office billettique de gestion de titres en mode ABT - Modification de l'application mobile actuelle pour y intégrer l'affichage et la gestion des titres par le client - Mise en place d'une chambre de compensation (selon modèle de vente) - Déploiement d'un environnement de production et de recette/tests : paramétrage, installations des environnements, tests, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Hébergement de la plateforme billettique ABT - Hébergement du module de génération CB2D et des API associées - Coûts de maintenance et maintien en conditions opérationnelles des environnements
Coûts induits	<ul style="list-style-type: none"> - Communication auprès des clients : flyers, affichage en gares, mailing, etc. - Mise en place d'un service après-vente : poste back-office, éventuel recrutement ou prestation externe, etc. - Analyse de la convention constitutive du GECT et modification des statuts (dont vote de l'Assemblée et publication officielle) - Négociation des modalités techniques et financières de la vente des titres, avec les gestionnaires des services - Audits de l'existant et mise en conformité de l'application avec les obligations légales, notamment du RGPD et de la loi pour la confiance dans l'économie numérique (mentions légales et informations, conditions générales de vente et d'utilisation, cookies, etc.) - Instauration de procédures pour assurer le maintien du respect des obligations légales sur l'application 	<ul style="list-style-type: none"> - Commissions bancaires classiques (module de paiement, assurance bancaire, etc.) - Commissions bancaires liées à l'open payment (si option levée) - Commissions liées à la vente de titres par SMS (si option levée) - SAV lié aux ventes digitales : remboursements, contremarques, traitements des réclamations, etc. - Maintien de la conformité de l'application aux obligations légales (veille juridique et mise à jour des mentions en fonction des évolutions de l'application ou du service de vente)

4 Modèles

La vente des titres transfrontaliers par l'Eurorégion s'effectuera a priori dans le cadre fixé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) – l'Eurorégion jouant le rôle de fournisseur d'un Service Numérique Multimodal (SNM), le SMPBA, Euskotren et SNCF Mobilités jouant le rôle des fournisseurs de services de mobilité.

L'article 28 de la LOM modifie le Code des Transports et ajoute un article L. 1115-10-I précisant :

Le service numérique multimodal peut effectuer :

- 1° La délivrance des produits tarifaires de ces services, en appliquant leurs conditions d'utilisation, de tarification et de réservation ;
- 2° Sous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice compétente ou du fournisseur du service, la revente desdits services au prix qu'il fixe ainsi que la vente de ses propres produits tarifaires.

Ainsi, deux modèles sont envisageables pour la vente des titres transfrontaliers par l'Eurorégion sur l'application Transfermuga, considéré comme un SNM :

- Le modèle **place de marché** dans lequel le SNM joue simplement le rôle d'une interface de vente des titres, aux conditions fixées par les gestionnaires des services de mobilité ;
- Le modèle **revendeur** dans lequel le SNM sert à proposer à la vente des titres selon des conditions propres au revendeur (notamment le prix de revente) validées avec les gestionnaires des services de mobilité.

Place de marché

Dans ce scénario, il est possible d'envisager différentes options pour l'encaissement des recettes :

- L'encaissement des recettes directement par l'Eurorégion ne semble pas, a priori, une option privilégiée puisque l'ensemble des recettes devra être reversé aux gestionnaires des services de mobilité (SMPBA, Euskotren et SNCF Mobilités) ;
- La mise en place d'un compte tampon sur lequel sont versées les recettes des ventes avant d'être redistribuées aux gestionnaires des services de mobilités selon la répartition existante et selon une fréquence de versement à définir ;
- L'encaissement direct des recettes par un des gestionnaires des services de mobilité :
 - Le SMPBA : pour les recettes des ventes de l'Euskopass uniquement ou des deux titres transfrontaliers, ce qui impliquerait la mise en place d'un flux financier vers SNCF Mobilités pour l'intégralité des recettes ou seulement la part française des recettes des ventes du PassBask. Cela aurait des impacts non négligeables en matière de gestion comptable ;
 - Euskotren : cette option ne semble pas, a priori, privilégiée étant donné que le flux des compensations des ventes des titres transfrontaliers se font actuellement dans le sens SMPBA vers Euskotren et SNCF Mobilités vers Euskotren ;
 - SNCF Mobilités : pour les recettes des ventes du PassBask uniquement ou des deux titres transfrontaliers, ce qui impliquerait la mise en place d'un flux financier vers le SMPBA pour l'intégralité des recettes ou seulement la part française des recettes des ventes de l'Euskopass. Cela aurait des impacts non négligeables en matière de gestion comptable.

Revendeur

Les conditions de vente des titres étant propres à l'Eurorégion dans ce scénario, il semble logique que les recettes soient encaissées par l'Eurorégion pour son propre compte et qu'elle reverse ensuite la part des recettes revenant à chaque gestionnaire de service : le SMPBA, Euskotren et SNCF Mobilités, selon les modalités (montant et fréquence de la compensation) définies dans les conventions.

En plus de la question du modèle de SNM et de l'encaissement des recettes, voire des modalités de répartition et reversement des recettes dans le cas du modèle « revendeur », d'autres sujets peuvent également être soulevés :

- Le sujet du commissionnement de l'Eurorégion pour la vente des titres au nom des gestionnaires des services de mobilité (SMPBA, Euskotren et SNCF Mobilités) ;
- Le sujet de la potentielle extension ultérieure du périmètre de vente de titres sur l'application Transfermuga et le choix d'un modèle compatible avec ces évolutions.

A noter que ce modèle où l'Eurorégion est « revendeur » de titres implique qu'elle ne peut pas générer de plus-value / de bénéfice sur la vente des titres transfrontaliers en jeu. Ce point est détaillé dans le rapport juridique R3.

5 Aspects financiers et fiscaux

Les dispositions du 1^o du V de l'article 256 du code général des impôts (CGI) et du III de l'article 256 bis du CGI prévoient des règles particulières pour les assujettis qui réalisent des opérations d'entremise portant sur des livraisons de biens ou des prestations de services.

Ces dispositions distinguent deux catégories d'intermédiaires :

- Ceux qui agissent pour le compte et au nom d'autrui, dits « transparents », pour lesquels les règles particulières ne s'appliquent pas et qui sont traités comme des prestataires de services ;
- Ceux qui agissent pour le compte d'autrui mais en leur nom propre, dits « opaques », pour lesquels les règles particulières s'appliquent et qui sont traités comme des acheteurs-revendeurs.

L'intermédiaire s'entremet entre deux personnes, la personne pour le compte de qui il agit (appelée ci-après le « commettant ») et un tiers.

Les activités des intermédiaires se caractérisent :

- Juridiquement, par l'existence d'un mandat prévoyant les modalités de la rémunération de l'intermédiaire et l'existence d'une reddition de comptes, qui permet à l'intermédiaire d'agir pour le compte d'autrui (l'intermédiaire n'agit pas de sa propre initiative) ;
- Économiquement, par le fait que les intermédiaires ne fournissent pas avec leurs propres moyens d'exploitation les biens et les services dans la transaction desquels ils s'entremettent.

Les intermédiaires ne sont donc notamment jamais propriétaires des biens qu'ils sont chargés d'acheter ou de vendre ni les exécutant des services pour lesquels ils s'entremettent.

Les dispositions de la loi conduisent à soumettre à un régime différent les activités des intermédiaires selon qu'ils agissent au nom d'autrui ou en leur nom propre.

Intermédiaire agissant au nom d'autrui (dits « transparents »)

Dans ses relations avec les tiers cocontractants (acheteurs ou vendeurs), l'intermédiaire agissant au nom d'autrui apparaît clairement comme le représentant du commettant.

Tel est notamment le cas lorsque l'intermédiaire contracte personnellement avec le tiers et que :

- Le contrat mentionne expressément qu'il agit au nom d'autrui. Cette condition n'est remplie que si le contrat indique le nom ou la raison sociale, l'adresse ainsi que le numéro d'assujetti du commettant en ce qui concerne les opérations intracommunautaires pour lesquelles la communication au client de cette information est prévue ;
- En l'absence de contrat écrit, la facture est établie directement par le commettant (entremise « à la vente »), ou adressée directement par le tiers au commettant (entremise « à l'achat »). Si la facture est établie par l'intermédiaire ou adressée à l'intermédiaire, elle doit faire apparaître que celui-ci agit au nom d'autrui dans les mêmes conditions que ci-dessus ;
- En l'absence de facture et de contrat écrit, les circonstances de droit, notamment l'examen des clauses du contrat unissant l'intermédiaire au commettant, ou de fait permettent d'établir que le tiers avait connaissance du fait que l'intermédiaire agissait au nom d'autrui et de tous les éléments d'information mentionnés ci-dessus.

Les opérations d'entremise de ces intermédiaires sont, pour les besoins de la TVA, regardées comme des prestations de services indépendantes. Ces prestations suivent leur régime propre, indépendamment du régime de TVA des livraisons ou services objet de l'entreprise.

Par dérogation, dans certains cas limitativement énumérés par la loi, le régime applicable à ces prestations dépend de celui de l'opération intermédiée. Ainsi, en application du 7° de l'article 259 du CGI la prestation d'intermédiation à destination d'une personne non assujettie est territorialisée en France lorsque l'opération intermédiée est territorialisée en France. En outre, en application de l'article 263 du CGI, la prestation intermédiée est exonérée lorsque l'opération intermédiée bénéficie d'une exonération prévue à l'article 262 ter du CGI.

En l'espèce si les titres vendus par l'Eurorégion laissent apparaître clairement qu'ils sont vendus au nom et pour le compte des transporteurs et que ceux-ci lui confient un mandat pour vendre leurs titres, les règles de TVA applicables seront celles actuellement appliquées à l'Euskopass à savoir que les recettes seront perçues par l'Eurorégion au nom et pour le compte des transporteurs lesquels collecteront et reverseront la TVA de leur pays au taux applicables à l'opération interne.

Intermédiaires agissant en leur nom propre (dits « opaques »)

Les intermédiaires agissent en leur nom propre lorsqu'ils ne remplissent pas les conditions permettant de considérer qu'ils agissent au nom d'autrui.

Ces intermédiaires sont regardés comme ayant personnellement acquis et livré le bien lorsqu'ils s'entremettent dans des livraisons de biens ou comme ayant personnellement reçu ou fourni les services lorsqu'ils s'entremettent dans des prestations de services. Ils réalisent le cas échéant des livraisons ou des acquisitions intracommunautaires de biens.

Un commissionnaire « à la vente » de biens est réputé acheter les biens à son commettant et les vendre au tiers acheteur. Un commissionnaire « à l'achat » de biens est réputé acheter les biens au tiers fournisseur et les vendre à son commettant. Les principes sont les mêmes en ce qui concerne les intermédiaires qui s'entremettent dans des prestations de services.

Selon la doctrine administrative (BOI-TVA-CHAMP-10-10-40-40, 13/08/2021), ces règles emportent deux conséquences :

- L'intermédiaire est, pour les besoins de la TVA, réputé réaliser lui-même la livraison du bien ou la fourniture du service, à destination du tiers cocontractant s'il agit « à la vente ». La base d'imposition de l'opération de l'intermédiaire est égale à la contrepartie totale cédée par l'acquéreur, correspondant au prix acquitté par le tiers ou le commettant, commission comprise (CGI, art. 266, 1-b al. 2) ;
- Le vendeur du bien ou du service, c'est-à-dire le tiers cocontractant en cas d'entremise « à l'achat » ou le commettant en cas d'entremise « à la vente » est réputé réaliser une livraison du bien ou la fourniture d'un service à destination de l'intermédiaire. La base d'imposition de cette opération est égale au prix hors commission (CGI, art. 266, 1-b, al. 2).

Ces deux opérations connaissent également des règles particulières en matière de détermination du fait générateur de la taxe. En effet, conformément au a ter du 1 de l'article 269 du CGI, pour les opérations réalisées par les intermédiaires, le fait générateur de la taxe intervient au moment où l'opération dans laquelle l'assujetti s'entremet est effectuée (II-B § 100 du BOI-TVA-BASE-20-40).

Pour le reste, ces opérations suivent chacune le régime de TVA des livraisons de biens ou prestations de services qui sont intermédiées, notamment en matière de taux, d'exonération ou de territorialité. (BOI-TVA-CHAMP-10-10-40-40)

Dans l'hypothèse où l'Eurorégion interviendra en qualité d'intermédiaire opaque, elle sera réputée pour les besoins de la TVA réaliser elle-même la prestation de transport et acheter la prestation de transport à chacun des transporteurs.

Sur les règles de TVA applicables à la vente par l'Eurorégion des billets

Le b quater de l'article 279 du code général des impôts (CGI) prévoit que le taux réduit de la TVA s'applique aux transports de voyageurs quel que soit le mode de transport utilisé.

En outre, ce taux s'applique (BOI-TVA-LIQ-30-20-60) :

- Aux suppléments de prix réclamés pour les bagages accompagnés ;
- Aux suppléments de prix réclamés pour des prestations se rattachant étroitement au transport lui-même : suppléments pour couchettes ou wagons-lits, location de places, tickets d'entrée sur les quais, droits de consignés ;
- Au transport de petits véhicules (bicyclettes, vélomoteurs, etc.) réalisé accessoirement à un contrat de transport de voyageurs même s'il est délivré une quittance particulière pour cette opération et s'il est réclamé un prix distinct en sus du transport du voyageur ;
- Aux commissions versées aux entreprises de transport de personnes.

Les transports de voyageurs à destination ou en provenance de l'étranger sont imposables sur la partie française du parcours. (BOI-TVA-CHAMP-20-60-10)

Toutefois, sont exonérés de la TVA (CGI, art. 262, II-9°) :

- **Les transports ferroviaires internationaux dont la liste est prévue au 1° de l'article 24 A de l'annexe IV au CGI au nombre desquels figurent notamment : « Hendaye-Irún » ;**
- Les transports ferroviaires de groupes en trafic international dont l'effectif correspond au moins à la capacité d'une voiture-lit ou d'une voiture de chemin de fer, au départ et à destination de localités desservies par des aéroports ouverts au trafic des passagers (CGI, ann. IV, art. 24 A-2°) ;
- Les transports effectués dans le cadre de la liaison fixe transmanche (CGI, ann. IV, art. 24 A-3°).

Les transports de voyageurs dont le point de départ et celui d'arrivée sont situés en France sont imposables pour la distance parcourue en France.

Les transports par route à destination ou en provenance de l'étranger sont imposables sur la partie française du parcours. (BOI-TVA-CHAMP-20-60-10).

L'Eurorégion devra donc acquitter de la TVA française au taux de 10 % sur la partie du parcours réalisé en France sauf en ce qui concerne le transport ferroviaire situé sur la ligne Hendaye-Irún qui seront exonérés de taxe.

Il conviendra par ailleurs de s'assurer des règles applicables en Espagne sur la partie du parcours réalisé en Espagne.

Sur les règles de TVA applicables à la vente par les opérateurs de transport à l'Eurorégion des billets

Compte tenu des règles ci-dessus présentées, les opérateurs de voyage français devront collecter de la TVA au taux de 10 % sur les billets vendus à l'Eurorégion.

6 Bilan

Au regard des rappels des précédents rapports et des apports sur les aspects budgétaires, financiers et fiscaux du présent rapport, il semblerait plus adapté de fonctionner sur le modèle de la revente où l'Eurorégion serait responsable des titres transfrontaliers, de l'encaissement et du reversement des recettes aux différents opérateurs de transport.

Cependant, ce modèle n'est applicable que si l'Eurorégion ne génère pas de plus-value sur la vente de ces titres, afin de ne pas pouvoir être apparentée à une entité économique à but commercial.