

Vitray en Beauce, le 27 juin 2026

À l'attention de :

De Monsieur Philippe TABAROT, Ministre des Transports ;
De Monsieur David AMIEL, Ministre de l'Action et des Comptes Publics,
De Monsieur Sege PAPIN, Ministre des Petites et Moyennes Entreprises ;
De Monsieur Laurent NUNEZ, Ministre de l'Intérieur

Importance : Haute.

Objet : Imputation de la TVA minoré au titre des transports effectué par les Véhicules de Tourisme avec chauffeur 1^{er} élément ; tarification de la TVA minorée des prestations annexes de Taxi/VTC au titre de la TVA minorée de 10% 2ème élément.

Chapitre II : Questions relatives aux dispositions liées aux régimes de TVA auprès de l'activité du T3P.

Monsieur le Ministre des Transports, Messieurs les Ministres,

Par la présente, nous nous permettons de revenir vers vous et de l'ensemble de vos services à l'aune de l'application du dispositif de la TVA sur le transport par le secteur du T3P. en effet au regard des textes applicables, des pratiques en vigueur, deux sérieuses questions se posent quant à savoir si les conditions d'éligibilités et de légalités quant à l'imputation de la TVA minorée à 10% peut et devait être de mise en ce qui concerne l'activité des Véhicules de VTC, de même que la question des plateformes habilitées à opérer sur ce segment d'activité.

Par effet d'évolutif, une seconde question émerge, quant à savoir si elle relève du taux minoré, les prestations annexes non encadrées par le décret et arrêté national ; arrêtés départementaux des tarifs de taxi, tout comme il en est des facturations annexes des plateformes aux titres de ces différentes activités.

À cet égard un rappel du cadre d'exécution pluriel s'impose, de même que les références des textes applicables.

I/ LE CADRE JURIDIQUE GÉNÉRAL ENCADRANT L'IMPUTATION DE LA TVA À 10% POUR LE TRANSPORT PAR TAXI ET VOYAGEUR :

Code général des impôts (CGI) :

Article 266 (champ d'application de la TVA)
Article 279 B Quater (taux de TVA)
Article 293 B (exonérations)

Code des transports :

Article L. 3120-1 (définition de l'activité de taxi)
Article R. 3120-1 (règles d'exploitation)

Code des finances :

Décret n° 2015-1252 du 7 octobre 2015

Cadre général : composantes des tarifs, rôle des préfets, suppléments autorisés.

Arrêté du 2 novembre 2015 / Fixation des **tarifs maximums** (Paris, départements) et des suppléments).
Arrêté d'information / Arrêté du 6 novembre 2015.

Directive européenne 2006/112/CE (TVA) : harmonisation des règles au niveau européen.

II/ LE CADRE DE FACTURATION AVEC TVA RÉDUITE, CODE DES impôts :

Article 279 en son b Quater.

« *b quater. Les transports de voyageurs ;* »

Cette écriture sur *les transports de voyageurs* » ne règle pas en soi la question de savoir si le transport réalisé par taxi bénéficie du taux de TVA réduite, nous devons nous pencher sur le BOI de 2013. Ce même BOI étant confirmé par ce : BOI-TVA-LIQ-30-20-60 de 2024, renvoyant à celui de 2013 pour le transport de voyageur. Cette utile précision permettant de circonscrire le champ du débat des textes applicables en ce domaine.

Celui-ci prévoit :

« **TVA - Taux réduit - Prestations de services - Transports de voyageurs**

I. Principe : application du taux réduit aux transports de voyageurs

1

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.

10

Ainsi, outre les transports en commun effectués par la route, le rail ou les voies aériennes et fluviales, sont soumis au taux réduit les transports de personnes réalisés par **les exploitants de taxis** et de remontées mécaniques. »

Nous sommes donc sans conteste sur l'imputation d'une TVA à 10% pour les prestations de transport par taxi. Il n'est pas mentionné expressément une autre activité de voyageur assimilée ou pas, dépendant de son champ.

Cependant en tant que telle, nous n'avons pas la solution pour ce qui concerne le transport de passagers par VTC/Plateformes de VTC. La question se pose donc avec acuité de savoir où se trouve la source de droit permettant au secteur du VTC pris en son ensemble de pouvoir faire application de la TVA à taux réduite de 10%.

Nous devons donc aller plus avant dans le texte qui prévoit expressément **un principe ; une disposition.**

Le principe : Extrait in situ du BOI :

« 3. Prestations de grande remise

220

RES N° 2008/16 (TCA) du 24 juin 2008 : Taux de TVA applicable aux prestations de grande remise.

QUESTION : Quel est le taux de TVA applicable aux prestations de transport dites de "grande remise" ?

REPONSE :

Le *b quater* de l'[article 279 du CGI](#) prévoit l'application du taux réduit de la TVA aux transports de personnes.

Le taux réduit s'applique aux mises à disposition, avec chauffeur, de véhicules conçus pour le transport de personnes, lorsque ces opérations s'analysent en de véritables contrats de transports. Cette qualification résulte des termes du contrat, notamment en ce qui concerne les stipulations relatives à l'assurance et à la responsabilité du propriétaire.

Cela étant, si les critères d'assurance et de responsabilité sont importants, il convient, pour apprécier **si les opérations de grande remise** constituent des transports de personnes au sens du b quater l'article 279 du CGI, d'analyser également les conditions concrètes d'exploitation de l'activité et notamment celles relatives à la tarification et à la maîtrise du déplacement par le prestataire du véhicule.

En effet, les sociétés pratiquant **une activité de grande remise** proposent généralement à leur clientèle plusieurs formules de mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur, dont le mode de facturation diffère.

L'examen des modalités concrètes d'exercice de l'activité permet ainsi de déterminer la nature de la prestation, assimilable selon le cas à une activité de location, passible du taux normal ou à une activité de transport relevant du taux réduit.

D'une façon générale, bénéficient ainsi du taux réduit prévu pour le transport de personnes les formules pour lesquelles la tarification est directement liée à la distance parcourue ou lorsque la destination finale est déterminée à l'avance.

Tel est notamment le cas des formules de type « transferts hôtels / gares / aéroports » ou « déplacements facturés au kilomètre ».

En revanche, relèvent du taux normal les formules facturées à l'heure, pour lesquelles le tarif est totalement indépendant de la distance parcourue, voire de l'existence ou non d'un déplacement.

Tel est le cas par exemple de formules du type « A disposition », assorties d'un kilométrage illimité ou de formules de déplacement dont les tarifs sont calculés exclusivement en fonction de la tranche horaire et de la durée de la prestation. »

L'administration fiscale apporte une réponse claire et parfaitement intelligible ; oui le transport de voyageurs par la grande remise peut bénéficier de la TVA à taux réduite de 10% sous réserve d'avoir déterminé la destination, distance parcourue.

Cependant l'on objectera deux éléments d'importance, à savoir :

A/ Le contrat de transport et sa matérialité :

Le dispositif d'écriture du BOI a ceci de particulièrement intéressant, qu'il revient et précise la question du contrat de transport que l'on ne peut par ailleurs transposer à la question/notion de la réservation préalable, les deux ayants des ressorts juridiques et d'écritures distincts.

En clair, pour bénéficier du taux réduit de la TVA au titre des grandes remises, il doit être établi un contrat de transport conforme, tant sur les obligations rémanentes tenant lieu au cadre de l'exécution de la prestation de transport ; que cette même exécution de transport dans les éléments définis supra.

En clair, en dehors de ce champ, nulle possibilité de se prévaloir de la TVA à taux réduit.

B/ Les grandes remises égalent t'elles les VTC ?

Par voie d'évidence, non.

Au regard de l'historique depuis la période 2008 à 2014, puis de 2014 à 2026, la question peut sembler iconoclaste.

Cependant une question se pose avec acuité quant aux modalités d'imputations de la TVA en ce domaine.

En effet le BOI de 2024, renvoyant à celui de 2013, le cadre légal d'application est strictement défini & fixé et nul ne peut en déroger.

Pourtant il fut communément admis par les différents acteurs et autorités de tutelles, que le VTC et les plateformes gravitant autour pouvaient tirer bénéfice du dispositif à taux réduit de la TVA sur les mêmes bases que leurs concurrents taxis.

Cependant, on admettra que le terme grande remise à un cadre précis qui n'est pas celui de VTC.

Au demeurant, nous noterons, que depuis 2014, le terme/secteur de la grande remise n'existe plus légalement (Voir code des transports).

Ce faisant comment se prévaloir, pour un secteur d'activité, d'une réduction du taux de TVA, alors que ce même secteur, en omettant au préalable la question stricte de la notion de contrat de transport ; n'est visé par aucun texte, ni dispositif lui permettant d'assoir cette prétention.

Il ne fait aucun doute que la résultante est une privation de bases légales d'application du taux de TVA réduit à 10% ; que d'autre part la pratique de ce taux de TVA réduit, s'assimile à une potentielle manœuvre dolosive envers l'État et ses finances publiques. De même la question de la concurrence faussée se pose à l'encontre du secteur du taxi.

L'on pourrait objecter avec un peu d'espièglerie, que la loi a supprimé les grandes remises et les a remplacés par un spectre plus large de notions et d'activités, en soit les VTC.

Mais alors, l'argutie se retournerait contre ses auteurs, puisque la même loi et l'ensemble de ses cadres dévolutifs, n'ont pas pris les mesures d'adaptations requise. Le législateur, ainsi que les autorités n'ont pas procédé de la sorte.

L'on ne peut donc se targuer d'un dispositif n'ayant plus d'assise et de fondement légal.

L'on renverra donc les contestataires à mieux se pourvoir.

Ils nous restent une question à examiner et à trancher.

III/ LA QUESTION DU TAUX DE TVA RÉDUITE HORS CHAMPS DU CADRE DE FACTURATION RÉGLEMENTÉ :

Référence : « et la répartition par radio, entre les exploitants de taxis, des appels téléphoniques émanant des clients ([CE, arrêt du 6 juillet 1983, n° 31863 ; groupement Taxis](#)). »

Décret n° 2015-1252 du 7 octobre 2015

Cadre général : composantes des tarifs, rôle des préfets, suppléments autorisés.

Arrêté du 2 novembre 2015 / Fixation des **tarifs maximums** (Paris, départements) et des suppléments).

Arrêté d'information / Arrêté du 6 novembre 2015.

4

L'examen des différents dispositifs interpellent quant à leurs applications dans les deux champs du T3P, à savoir pour :

Les plateformes de VTC :

Sans revenir sur les exégèses précédentes, une question complémentaire se pose quant à savoir ce que l'on peut imputer au titre de la TVA à titre réduit de 10% ou pas.

Nous renvoyons pour le surplus au BOI de 2013 extrêmement précis en ce domaine.

Le principe général qui se dégage est que celui-ci ne s'entend qu'au titre de la seule exécution du contrat de transport et à nul autre objet.

Prenons donc l'hypothèse suivante : un transport X effectué conformément aux dispositions du code général des impôts, dont des parties tierces de la facturation sont hors champs du contrat de transport (Qui ne peut porter que sur les prescriptions de transports), ne peut en tout état de cause se prévaloir d'un quelconque TVA à taux réduit.

Pour illustrer : Je suis une plateforme, je prends 30% de frais de gestion, seul 70% de la facture serait susceptible d'avoir l'allocation de réduction de la TVA.

Les 30% étant de la prestation de services, celle-ci est par définition insusceptible de s'en prévaloir.

Le principe en fut par ailleurs posé précisément par le conseil d'état en son arrêt de 1984/ Décision constante.

On le voit et sans qu'il soit nul besoin de développements supplémentaires, si une quelconque plateforme, centrale de réservation et/ou tout autre acteur, applique de la TVA à taux réduit sur ses prestations de services, cela constituerait de fait un contournement de la règle fiscale.

Est-il en ce cas besoins de faire l'exégèse des conséquences pour les acteurs s'étant livrés à de telles potentielles turpitudes ?

In fine cette position est renforcée par le second volet ;

Les centraux/groupements/industries du taxi :

La question de savoir sur quelles prestations et activités du taxi s'appliquent le taux réduit est résolu par la combinaison de la notion de contrat de transport/condition d'exécution de la prestation de transport (Code des transports pour le taxi), les montants réglementés définis par voie de décrets/arrêtés nationaux et locaux.

Les différents décrets/arrêtés délimitent le champ des prestations prix possible pour le taxi vis-à-vis de sa clientèle.

Principe renforcé par l'arrêté d'information.

L'on doit donc considérer que sur ce strict champ de définition nationale et locale des dispositions tarifaires, s'appliquent la TVA à taux réduit de 10% puisque contrairement aux VTC, les Taxis sont expressément visés par le BOI de 2013. Ce même BOI, renforce cette lecture par les exemples, précisions apportées. Elles ne relèvent aucune exception et l'on serait bien en peine d'en trouver par ailleurs.

Nous sommes donc renforcés dans la démonstration que les plateformes de VTC ou autres intervenants extérieurs ne peuvent se prévaloir de la TVA à taux réduit, tout comme par ailleurs toutes prestations hors cadre du champ défini par les Décrets/arrêtés nationaux et locaux successifs.

5

En conclusion et par la combinaison des trois moyens exposés :

Nul ne pouvant s'exonérer de l'application de la loi, il convient de s'assurer que les questions de l'application du taux de TVA réduit s'entendent dans l'épure de son cadre à l'exclusion de tous les autres. Qu'il convient de procéder avec diligence à une enquête permettant d'établir les conformités réglementaires, légales et fiscales des intervenants de notre secteur.

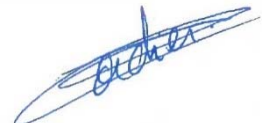
Si par extraordinaire, il était relevé que des manquements aient eu lieu quant à la bonne application des dispositifs fiscaux en cause, de procéder avec toutes les diligences requises aux rectifications fiscales, civiles, pénales qui s'imposent aux acteurs de la puissance publique.

Si par extraordinaire toujours, nous devrions constater la promulgation d'un texte différent de celui du BOI de 2013 et de celui par conséquent de 2024, cela vaudrait démonstration de la portée de nos démonstrations et laisserait ouvert les voies du contentieux.

En tout état de cause aux vues de la gravité du sujet ; de leurs enjeux associés, nous vous demandons Monsieur Philippe TABAROT, Monsieur Le Ministre des Transports, audience dans les plus brefs délais et nous tenons à votre disposition pour ce faire.

Sachant l'attachement que vous portez à la régulation du secteur. Recevez, Monsieur Le Ministre, l'expression de nos plus respectueuses salutations.

La Présidente de la FNDT
Madame Emmanuelle CORDIER



Copie : DCCRF, DGTIM.