

Contribution de l'UTPF à la consultation publique de la Commission européenne

Initiative européenne sur la révision des règles en matière de TVA applicables au transport de personnes

Qu'est-ce que l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ?

L'UTPF est l'organisation professionnelle française représentative des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires de gares et d'infrastructures ferroviaires.

Principaux messages du secteur

L'UTPF partage pleinement l'ambition de la Commission européenne de vouloir réviser les règles de TVA applicables au transport de passagers qui créent aujourd'hui une fiscalité à plusieurs vitesses au sein de l'UE.

Aussi l'UTPF souhaite-t-elle faire passer trois messages clefs aux décideurs européens :

- **Les exonérations de TVA octroyées aux secteurs de l'aviation et du maritime en Europe représentent une forte distorsion de concurrence entre les modes de transports au sein de l'Union européenne.**
- **La révision des taux de TVA appliqués aux services de transport de passagers doit permettre une différenciation fondée sur leur impact environnemental. Cela implique d'appliquer un taux-zéro aux transports collectifs terrestres sur les trajets internationaux sur l'ensemble du parcours et de supprimer les exonérations fiscales dont bénéficient encore les modes de transport les plus polluants. Ce traitement fiscal différencié est essentiel pour aligner la fiscalité européenne sur les objectifs climatiques de l'Union.**
- **Si l'application d'un taux-zéro harmonisé pour les trajets internationaux terrestres n'était pas retenue, la révision des règles de TVA devrait également simplifier pour les entreprises ferroviaires et de transport public des démarches administratives qui représentent à l'heure actuelle un fardeau supplémentaire et accentuent la distorsion de concurrence.**

Les exonérations actuelles de TVA pour les secteurs du transport aérien et maritime créent une situation de concurrence déloyale entre les modes de transport

Alors que la concurrence loyale constitue l'un des fondements de l'Union européenne, les disparités de traitement entre les modes de transport fragilisent ce principe. L'aviation et le transport maritime bénéficient de conditions avantageuses, tandis que le secteur ferroviaire, pourtant plus durable, est soumis à des charges plus lourdes, telles que les redevances d'infrastructure et la taxation de l'énergie. Cette asymétrie crée une réelle distorsion de concurrence, risquant de compromettre les objectifs climatiques de l'UE. A ce titre, il est urgent de rétablir une équité réglementaire entre les modes de transport.

Contrairement à d'autres modes de transport, les transports ferroviaires sont soumis à un régime fiscal peu avantageux

Le secteur ferroviaire est assujéti à un cadre fiscal plus rigide que celui de ses concurrents. Dans le cadre de la réglementation fiscale en vigueur, le kérosène et le fioul utilisés dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime bénéficient d'une exonération de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). En revanche, le secteur ferroviaire est soumis à la Taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE), qui représente 14 % du prix de l'électricité acquise pour la traction des trains, et ce alors que les entreprises ferroviaires sont les premières consommatrices d'électricité en France.

Enfin, toujours du point de vue fiscal, le secteur ferroviaire doit s'acquitter de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur certains trajets internationaux. Bien que le tronçon français reste exempté de TVA pour ces trajets, plusieurs pays européens appliquent encore une taxe sur les liaisons ferroviaires transfrontalières (par exemple, 7% en Allemagne et 10% en Espagne). Dans ces cas, le taux de TVA du pays concerné s'applique uniquement à la portion du trajet effectuée sur son territoire, calculée au prorata des kilomètres parcourus. Sur les itinéraires où la majeure partie du trajet se déroule à l'étranger, cette réglementation peut engendrer des coûts significatifs pour les opérateurs ferroviaires. Ainsi, un train assurant la liaison entre Perpignan et Madrid sera soumis à une TVA de 10 % sur la majeure partie de son parcours qui se répercute sur le prix payé par les passagers.

Au contraire, les secteurs du transport aérien et maritime sont exonérés de TVA sur l'ensemble des trajets internationaux, en vertu de l'article 148 de la Directive TVA¹ de 2006. Pour les vols intérieurs, l'aérien reste soumis à une TVA de 10%, bien que lorsqu'un vol international inclue un préacheminement par vol intérieur, par exemple un trajet Toulouse–New York via Paris-CDG, la TVA ne s'applique pas, y compris sur le segment domestique Toulouse–Paris. En revanche, si le passager choisit d'effectuer ce même segment en train, le billet sera soumis à une TVA de 10 %.

¹ Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée

Les transports aérien et maritime bénéficient d'un régime fiscal plus favorable que le transport collectif terrestre. Celui-ci génère à lui seul près de 90 % des recettes de TVA du secteur des transports. L'ensemble de ces disparités crée une situation de distorsion de concurrence entre les différents modes de transport sur les liaisons desservies par des services concurrents, notamment sur les liaisons internationales où un trajet en train représente une alternative crédible à un trajet en avion.

Le taux de TVA appliqué aux différents modes de transport devrait refléter les bienfaits sociétaux des modes

Les transports publics urbains et le transport ferroviaire, en tant que services de première nécessité, doivent être maintenus dans la liste des secteurs pouvant bénéficier d'un taux réduit de TVA

En vertu de l'article 98 et de l'annexe III de la Directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, les Etats membres peuvent choisir d'appliquer un taux réduit de TVA (sans pouvoir aller en deçà de 5%) pour certains secteurs spécifiques listés dans une annexe de la Directive précitée, parmi lesquels le « transport des personnes et des bagages qui les accompagnent ».

Dans le contexte européen actuel, marqué par les enjeux sociaux, économiques et climatiques, il est important de rappeler que le développement du transport public urbain et du transport ferroviaire est la meilleure manière de :

- permettre chaque jour à des millions d'Européens d'avoir accès à l'emploi, l'éducation, la santé, la culture et tout simplement d'aller faire leurs courses et voir leurs proches, quels que soient leur âge et leur situation ;
- protéger le pouvoir d'achat des ménages européens avec des coûts des transports publics pour les ménages très largement inférieurs à la voiture individuelle² ;
- lutter contre une pollution qui a causé 238 000 décès prématuré dans l'UE en 2020³ et qui expose toujours actuellement 94 % de la population urbaine de l'UE est toujours exposée à des concentrations de particules fines supérieures au seuil recommandé par l'OMS⁴ ;
- rendre nos routes plus sûres quand on sait que les accidents routiers professionnels (accidents de trajet domicile-travail et accidents de mission confondus) sont la deuxième cause de mortalité au travail en France⁵ (avec 454 décès sur les 56 390 personnes victimes d'un accident de la route lié au travail en 2021⁶) ;
- réduire une congestion routière dont l'impact social, économique et environnemental est estimé à 270 milliards d'euros par an dans l'UE⁷ ;
- contribuer à un tourisme qui soit véritablement durable ;
- offrir aux Européens la possibilité d'être approvisionnés par un transport ferroviaire de marchandises respectueux de la planète et des territoires.

² Une voiture coûte plus de 420 euros par mois en moyenne alors qu'un abonnement mensuel bus/tram/métro/car revient à 31 euros en province et 88 euros pour toute l'Île-de-France. Les abonnés au train régional paient eux 7 fois moins cher leur trajet quotidien que les automobilistes.

³ *Rapport sur la qualité de l'air en Europe en 2022*, Agence européenne pour l'environnement

⁴ *Air quality status report (2025)*, Agence européenne pour l'environnement

⁵ <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/prevention-des-risques-pour-la-sante-au-travail/article/risque-routier-professionnel>

⁶ https://travail-emploi.gouv.fr/sites/travail-emploi/files/files-spip/pdf/a4_risqueroutier_2022_vf.pdf

⁷ *Mobilité urbaine durable dans l'UE : pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres*, Rapport spécial de la Cour des Comptes Européenne, 2020

Lorsqu'appliqué par les Etats-membres (ce qui n'est pas le cas en France), un taux réduit de TVA au minimum autorisé (5%) permet d'alléger une partie des charges fiscales qui pèsent sur les entreprises ferroviaires et les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et leur permet de disposer de capacités d'investissements supplémentaires pour financer l'entretien, la rénovation et l'extension de leurs réseaux de transport, étapes indispensables pour un véritable choc d'offre de transports collectifs.

Pour l'ensemble de ces raisons, il est impératif que la future révision du système de TVA maintienne cette possibilité pour les Etats membres d'appliquer un taux réduit pour les transports publics urbains et ferroviaires qui, en tant que services de première nécessité, assurent chaque jour des dizaines de millions de trajets vitaux pour l'ensemble des Européens.

Le taux de TVA devrait prendre en compte les incidences sur l'environnement des différents modes de transport

Le secteur des transports représente environ 30% des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE et est aujourd'hui le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre (GES) restent supérieures à leurs niveaux de 1990. Pour leur part, les transports publics urbains et ferroviaires ne représentent en France que 3% des émissions du secteur des transports, soit 0,8% de l'ensemble des émissions de GES, tous secteurs confondus. Ils génèrent 50 fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier individuel ou routier de marchandises !

A l'heure où la lutte contre le réchauffement climatique est une priorité absolue, il semble inconcevable que, pour un trajet similaire, l'option la plus polluante puisse être la moins chère.

Dans son dernier rapport quinquennal sur l'état de l'environnement dans l'UE, l'Agence européenne de l'Environnement (EEA) estime que, dans l'ensemble, l'UE doit s'orienter vers un système de mobilité durable qui repense la manière dont les personnes et les marchandises sont transportées. Cela nécessite un système qui donne la priorité, dans l'aménagement urbain, aux transports publics, au transport ferroviaire et à la mobilité active. Ainsi, selon l'EEA, pour atteindre l'objectif de réduction de 90 % des émissions de GES liées au transport d'ici 2050, par rapport à 1990, il faudra certes modifier en profondeur le mode de fonctionnement et d'alimentation des véhicules mais il faudra surtout revoir la hiérarchie des différents modes de transport, pour soutenir davantage les modes de déplacement durables⁸. À cette fin, certains outils politiques, parmi lesquels les allègements fiscaux ou les subventions peuvent encourager une mobilité plus propre, attirer les investissements dans les infrastructures, promouvoir des comportements durables⁹ et « rendre l'électricité plus compétitive que les combustibles fossiles ».

L'UTPF s'aligne avec cette conclusion et considère comme indispensable la mise en place d'un cadre fiscal qui favorise les options de transport les respectueuses de l'environnement, et non les plus émettrices de gaz à effet de serre comme c'est aujourd'hui le cas, et ce afin de garantir une « cohérence avec les objectifs du Pacte vert pour l'Europe¹⁰ ».

⁸ [Analyse détaillée *Transport and mobility*, Agence européenne pour l'environnement](#)

⁹ [Rapport quinquennal sur l'état de l'environnement dans l'UE](#), Agence européenne pour l'environnement, septembre 2025

¹⁰ [Un plan d'action pour une fiscalité équitable et simplifiée à l'appui de la stratégie de relance](#)

L'UTPF s'inscrit pleinement dans la réflexion de la Commission européenne visant à établir une distinction entre les taux de TVA appliqués aux services de transport de passagers en fonction de leur incidence sur l'environnement, en réaffirmant ici son attachement au principe du pollueur-payeur.

L'application des règles de TVA applicables au secteur du transport de passagers doit être simplifiée pour alléger les démarches administratives des entreprises ferroviaires

En plus de l'impact négatif évident sur les prix des billets, les différences de traitement en matière de TVA entre les modes de transport en Europe se traduisent également sur le plan opérationnel, en pénalisant encore une fois le secteur du transport ferroviaire international.

Contrairement aux compagnies aériennes et maritimes, les entreprises ferroviaires sont impactées par des longueurs administratives coûteuses et désavantageuses. En effet, en Europe, le lieu de taxation des services de transport de passagers est déterminé en fonction des distances parcourues, ce qui signifie que la TVA est due dans chaque pays traversé. Si cette règle permet une répartition équitable des recettes fiscales entre les États membres concernés, celle-ci impose toutefois aux prestataires de services transfrontaliers des obligations déclaratives complexes, les contraignant à collecter et déclarer la TVA dans plusieurs juridictions. Les entreprises ferroviaires doivent s'astreindre à des procédures et des coûts d'immatriculation à la TVA et de mise en conformité dans plusieurs États membres.

Ainsi, l'UTPF s'inscrit dans la lignée de la Commission européenne qui a annoncé, dans son plan d'action pour une fiscalité équitable et simplifiée, vouloir apporter une simplification des règles en matière de TVA en ce qui concerne le lieu d'imposition des services de transport de passagers.

Dans la continuité de ces observations, les entreprises ferroviaires ne sont pas non plus exonérées de TVA sur les livraisons, transformations, réparations, entretien, affrètements et locations des trains participant au trafic international rémunéré, ainsi que les livraisons, locations, réparations et l'entretien des objets incorporés à ces trains ou servant à leur exploitation, contrairement aux aéronefs et aux bateaux, comme spécifié à l'article 148 de la directive TVA¹¹. Cela implique des contraintes administratives supplémentaires pour les entreprises ferroviaires par rapport aux compagnies aériennes ou maritimes, creusant les inégalités de traitement avec ces dernières.

Afin de simplifier les démarches administratives en matière de TVA pour les entreprises ferroviaires et de garantir des conditions équitables entre les modes de transport au sein de l'Union européenne, l'UTPF demande :

- **Un taux-zéro harmonisé sur l'ensemble du parcours pour les trajets internationaux de transport collectif terrestre.**
- **Si cela n'était pas retenu, un taux de TVA qui s'applique par rapport au pays de départ du trajet international et non plus par rapport à la distance parcourue, ainsi que l'établissement d'un dispositif de guichet unique TVA (*One-Stop Shot*) pour chaque État-membre ;**
- **la fin des exonérations de TVA pour l'aérien et le maritime, à la fois pour les prestations de services que pour les opérations annexes à ces dernières.**

¹¹ Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée

<p>Florence Sautejeau Déléguée générale de l'UTPF fsautejeau@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 67</p>	<p>Jean-Philippe Peuziat Directeur du département des Affaires publiques <a href="mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr">jppeuziat@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 49</p>	<p>Stéphanie Lopes d'Azevedo Directrice du département des Affaires économiques, techniques et prospective slazevedo@utpf@mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 31</p>	<p>Victor Muller Chargé de mission Affaires européennes <a href="mailto:vmuller@utpf-
mobilites.fr">vmuller@utpf- mobilites.fr +33 (0) 1 48 74 73 05</p>
--	--	--	--