

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>10692</b>	<b>De M. Loïc Prud'homme ( La France insoumise - Gironde )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Économie et finances</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Économie et finances</b>
<b>Rubrique &gt;collectivités territoriales</b>	<b>Tête d'analyse &gt;Remise en cause de la gratuité des transports scolaires</b>	<b>Analyse &gt; Remise en cause de la gratuité des transports scolaires.</b>
Question publiée au JO le : <b>17/07/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>13/11/2018</b> page : <b>10213</b>		

### Texte de la question

M. Loïc Prud'homme attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le coût des transports scolaires pour les familles. La gratuité de l'enseignement public est l'un des grands principes de l'école de la République, son effectivité est garantie à près de 4 millions d'élèves grâce à un service de transport scolaire sur tout le territoire. Celui-ci joue un rôle fondamental dans la réussite des élèves. Pourtant, l'organisation matérielle de l'accès à l'école est de plus en plus facteur d'inégalités. Le transport scolaire représente une charge financière pour les familles qui peut être particulièrement conséquente, notamment pour les jeunes des zones rurales ou des lycées professionnels qui ont souvent un trajet plus long à réaliser pour se rendre sur leur lieu d'étude. Les frais relatifs aux transports scolaires risquent de grever d'avantage encore le budget des familles, notamment les plus modestes, avec la possibilité pour les régions de récupérer la TVA dans les cas où le reste à charge représente plus de 10 % du coût de revient annuel des prestations relatives à l'ensemble des contrats de transport scolaire. Les collectivités vont donc être incitées à augmenter le reste à charge au-delà du seuil de 10 % pour éviter de financer à la fois la part familiale tout en renonçant à récupérer la TVA (« double peine »). Or le coût du transport scolaire influe sur les choix d'orientation et conditionne la réussite des élèves, en particulier les plus vulnérables. Il souhaite donc savoir quelles mesures il entend mettre en place pour préserver l'égalité devant l'accès à l'éducation dont dépend la gratuité des transports scolaires.

### Texte de la réponse

Lorsqu'elle constitue une activité économique et ainsi que le prévoit l'article 256 B du code général des impôts (CGI), l'activité de transports de personnes accomplie par une personne morale de droit public est, en tout état de cause, assujettie à la TVA. Ainsi, la fourniture, par une autorité organisatrice de transports (AOT), de prestations de transports de personnes à titre onéreux doit être soumise à la TVA. Une telle activité est réalisée à titre onéreux lorsqu'il existe un lien direct entre le service rendu et la contre-valeur reçue. Pour cela, le bénéficiaire de la prestation doit en retirer un avantage individuel et le niveau de cet avantage doit être en relation avec le prix payé. A ce titre, dans la situation du transport scolaire, le seuil de 10 % n'a pas été fixé « au doigt levé », mais résulte d'une étude systématique de la jurisprudence récente de la Cour de justice de l'Union Européenne (CJUE). La Cour, dans l'arrêt Gemeente Borsele (Aff. C 520/14) rendu le 12 mai 2016, a jugé en présence de contributions acquittées annuellement par les usagers ne couvrant que 3 % de la totalité des frais annuels de transport, qu'il résulte d'une telle asymétrie entre les frais de fonctionnement et les montants perçus en contrepartie des services offerts, une absence de liens réels entre la somme acquittée par les familles et la prestation de services fournie. Il s'ensuit qu'aucun droit à déduction de la TVA d'amont n'a pu être admis car dans de telles circonstances, la prestation est

située en dehors du champ d'application de la TVA. Toutefois, cet arrêt ne fixe pas de seuil en pourcentage permettant de considérer que la prestation entre dans le champ d'application de la TVA s'agissant du transport. Par le passé, la CJUE, dans sa décision *Commission contre Finlande* (Aff. C-246/08), a cependant refusé la qualité d'assujetti à une personne publique dont les revenus d'une activité d'assistance juridique ne couvraient que 8 % des coûts engagés. Dans sa décision *Gemeente Woerden* (Aff. C 267/15), la Cour a admis que la commune soit qualifiée d'assujettie bien que celle-ci, dans les circonstances de l'affaire, ne percevait comme recettes que 10 % de ses coûts. Dès lors qu'en matière de transport scolaire, le prix demandé aux usagers est très inférieur au coût supporté par l'AOT, l'étude de la jurisprudence européenne conduit à l'instauration d'un seuil minimal de 10 %. Pour l'AOT, le seuil de 10 % s'apprécie en fonction de l'ensemble des recettes taxables issues de l'activité de transport scolaire, y compris, le cas échéant, les subventions complément de prix mentionnées au a) du 1 de l'article 266 du CGI, rapporté à l'intégralité de son coût de revient annuel. Enfin, il est précisé que la fixation d'un seuil répond à un objectif de sécurité juridique et qu'antérieurement, l'absence de précision sur ce seuil ne signifiait pas que l'ensemble des AOT étaient fondées à déduire la TVA grevant leurs dépenses d'amont sans prendre en compte le niveau des recettes acquittées par les usagers.