

NOTE D'ANALYSE CSNERT

Article 28 de la loi relative à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales

Conséquences pratiques pour les entreprises VTC

Prêt de registre, plateformes, vigilance : analyse de la CSNERT

Date : mardi 30 juin 2026

La CSNERT, fondée en 1945 et reconnue représentative au sein de la convention collective nationale des taxis (CCN 2219), regroupe les entreprises issues de la Grande Remise et les VTC-Limousine titulaires du label Destination d'Excellence.

Elle représente un segment structuré du transport public particulier de personnes, employant des salariés déclarés et opérant dans un cadre fiscal et social pleinement assumé.

Table des matières

1. Objet de la note.....	3
2. Interdiction du prêt d’inscription au registre VTC	3
3. Conséquences pour les exploitants VTC	4
4. Déclaration renforcée des conducteurs et des véhicules	4
5. Obligations nouvelles pour les plateformes et professionnels de mise en relation	5
6. Sanctions administratives applicables aux professionnels de mise en relation	5
7. Durcissement des sanctions pénales.....	6
8. Immobilisation et mise en fourrière des véhicules	6
9. Point d’attention : ne pas confondre fraude et sous-traitance professionnelle.....	7
10. Décrets d’application attendus	7
11. Position de la CSNERT	8
12. Conclusion	8

1. Objet de la note

L'article 28 de la loi n° 2026-534 du 25 juin 2026 relative à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales introduit plusieurs évolutions importantes dans le code des transports concernant le secteur des VTC.

Ce texte vise principalement à lutter contre certaines pratiques irrégulières identifiées dans la profession : prêt d'inscription au registre des exploitants VTC, rattachements fictifs, travail dissimulé, utilisation de conducteurs non déclarés ou encore recours à des montages permettant d'exercer en dehors du cadre légal.

Pour la CSNERT, cette évolution marque une étape importante dans la clarification du marché. Elle doit permettre de mieux distinguer les entreprises régulièrement constituées, déclarées et assurées, des acteurs opérant en marge du cadre réglementaire.

2. Interdiction du prêt d'inscription au registre VTC

L'un des apports majeurs de l'article 28 concerne l'inscription au registre des exploitants VTC.

Désormais, cette inscription ne peut plus être mise à disposition d'un tiers, que ce soit à titre gratuit ou à titre onéreux.

Cette précision est essentielle.

Elle signifie que l'inscription au registre VTC n'est pas une autorisation administrative que l'on peut louer, prêter, mutualiser ou utiliser comme support commercial au bénéfice d'un tiers.

Elle est attachée à une entreprise identifiée, à son organisation, à ses conducteurs déclarés, à ses véhicules exploités et à sa responsabilité professionnelle.

Les pratiques consistant à permettre à des conducteurs, intermédiaires ou structures tierces d'exercer sous l'inscription d'un autre exploitant sont donc directement visées.

3. Conséquences pour les exploitants VTC

Pour les exploitants VTC, l'article 28 implique une vigilance renforcée sur l'usage de leur inscription au registre.

Un exploitant ne peut pas permettre à un tiers d'utiliser son inscription comme s'il s'agissait de la sienne.

En cas de mise à disposition irrégulière de l'inscription au registre, l'exploitant concerné s'expose notamment à :

- une radiation du registre des exploitants VTC ;
- une interdiction de se réinscrire pendant une durée maximale de trois ans ;
- une interdiction, pour le dirigeant de droit ou de fait, d'intervenir comme dirigeant d'un autre exploitant inscrit au registre pendant la même durée ;
- une présomption de contrat de travail entre l'exploitant et le tiers bénéficiaire de la mise à disposition.

Cette dernière conséquence est particulièrement importante. Elle signifie qu'un montage présenté comme une relation commerciale ou une mise à disposition informelle pourrait être requalifié en relation de travail.

4. Déclaration renforcée des conducteurs et des véhicules

L'article 28 prévoit également un renforcement des informations déclarées au registre des exploitants VTC.

Les exploitants devront notamment déclarer :

- le nom des conducteurs employés ;
- le numéro de carte professionnelle de ces conducteurs ;
- les numéros d'immatriculation des véhicules exploités.

Cette évolution traduit une volonté de mieux relier l'exploitant, les conducteurs et les véhicules réellement utilisés dans l'activité.

Le registre VTC devient ainsi un outil de traçabilité plus opérationnel, permettant de mieux contrôler la cohérence entre l'entreprise inscrite, les conducteurs qui interviennent et les véhicules effectivement exploités.

5. Obligations nouvelles pour les plateformes et professionnels de mise en relation

L'article 28 ne concerne pas uniquement les exploitants VTC.

Il renforce également les obligations des professionnels de mise en relation, notamment les plateformes.

Ces acteurs devront s'assurer que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des passagers sont en mesure de démontrer :

- qu'ils ne pratiquent pas de travail dissimulé ;
- qu'ils n'emploient pas de salariés non autorisés à travailler sur le territoire français ;
- qu'ils ne mettent pas leur inscription au registre VTC à disposition d'un tiers.

Ils devront également vérifier l'absence d'incohérence manifeste entre, d'une part, les attestations de vigilance et les documents relatifs à la situation de l'exploitant, et d'autre part, les données relatives aux conducteurs dont ils disposent ou qu'ils recueillent.

Cette évolution est significative.

Elle fait peser une responsabilité accrue sur les acteurs qui structurent une partie importante du marché et qui ne pourront plus se limiter à une simple collecte documentaire formelle.

6. Sanctions administratives applicables aux professionnels de mise en relation

En cas de manquement à ces nouvelles obligations, les professionnels de mise en relation pourront être sanctionnés administrativement.

Le montant maximal de l'amende est fixé à 150 euros par mise en relation réalisée en méconnaissance des obligations prévues.

Le montant total des amendes prononcées à l'encontre d'un même professionnel au cours d'une année ne pourra pas excéder 5 % du chiffre d'affaires hors taxes réalisé en France au titre du dernier exercice clos.

Il ne s'agit donc pas d'une mesure symbolique.

Pour les acteurs réalisant un volume important de mises en relation, le risque financier peut devenir significatif si les vérifications ne sont pas correctement mises en œuvre.

7. Durcissement des sanctions pénales

L'article 28 renforce également les sanctions applicables à plusieurs infractions liées à l'exercice irrégulier de l'activité.

Dans plusieurs cas, les peines sont portées :

- de un an à trois ans d'emprisonnement ;
- de 15 000 euros à 45 000 euros d'amende.

Le texte prévoit également la possibilité d'interdiction de paraître dans certains lieux ou certaines catégories de lieux.

Cette évolution traduit une volonté de renforcer les moyens de lutte contre l'exercice illégal ou irrégulier des activités de transport public particulier de personnes.

8. Immobilisation et mise en fourrière des véhicules

Le code de la route est également modifié.

L'article 28 ouvre la possibilité d'immobilisation ou de mise en fourrière lorsque le véhicule a été utilisé dans certaines situations irrégulières, notamment :

- exercice de l'activité d'exploitant de taxi sans autorisation de stationnement ;
- exercice de l'activité d'exploitant VTC en méconnaissance des règles relatives à l'inscription au registre ;
- réalisation de prestations avec un conducteur ne disposant pas de la carte professionnelle correspondant à l'activité pratiquée.

Cette mesure renforce l'effectivité des contrôles sur le terrain.

Elle vise à permettre une réponse immédiate face à certaines situations d'exercice illégal ou manifestement irrégulier.

9. Point d'attention : ne pas confondre fraude et sous-traitance professionnelle

Pour la CSNERT, un point d'attention majeur doit être souligné.

La lutte contre le prêt d'inscription au registre VTC, les prête-noms et les rattachements fictifs ne doit pas conduire à fragiliser la sous-traitance professionnelle entre entreprises régulièrement inscrites.

La sous-traitance fait partie du fonctionnement normal du secteur lorsqu'elle est exercée entre exploitants déclarés, assurés et conformes à leurs obligations.

Elle permet notamment de répondre :

- à des pics d'activité ;
- à des demandes nécessitant plusieurs véhicules ;
- à des événements ;
- à des besoins spécifiques de clientèle ;
- à des contraintes opérationnelles ponctuelles.

Cette sous-traitance professionnelle ne doit pas être assimilée à une mise à disposition frauduleuse de l'inscription au registre.

La distinction devra être clairement établie dans les textes d'application et dans la doctrine administrative.

10. Décrets d'application attendus

Une partie des nouvelles obligations entrera en vigueur selon des modalités précisées par décret en Conseil d'État.

Ces textes devront notamment préciser :

- les conditions d'accès aux données du registre ;
- les modalités de vérification par les plateformes et professionnels de mise en relation ;
- la nature des données pouvant être utilisées ;
- les délais applicables pour les exploitants déjà référencés ;
- les conditions concrètes d'application des sanctions.

La CSNERT suivra attentivement ces décrets d'application.

L'objectif devra être de garantir un dispositif efficace, opérationnel et proportionné, permettant de lutter contre les fraudes sans créer une complexité excessive pour les entreprises conformes.

11. Position de la CSNERT

Pour la CSNERT, l'article 28 constitue une évolution positive si son application reste équilibrée.

La profession subit depuis plusieurs années les conséquences de pratiques irrégulières qui fragilisent les entreprises déclarées, tirent les prix vers le bas, entretiennent une confusion sur les responsabilités et dégradent l'image de l'ensemble du secteur.

Une activité de transport de personnes ne peut pas reposer sur l'opacité.

Elle suppose une identification claire de l'entreprise, du conducteur, du véhicule, des responsabilités sociales, fiscales, assurantielles et professionnelles.

La CSNERT soutient toute mesure permettant :

- d'assainir le marché ;
- de lutter contre le travail dissimulé ;
- de protéger les clients ;
- de sécuriser les chauffeurs ;
- de défendre les entreprises structurées ;
- de garantir une concurrence loyale entre acteurs régulièrement établis.

12. Conclusion

L'article 28 de la loi relative à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales marque une évolution importante pour le secteur des VTC.

Il rappelle que l'inscription au registre des exploitants VTC ne peut pas être utilisée comme un simple support administratif mis à disposition de tiers.

Il renforce les obligations de vigilance des plateformes et professionnels de mise en relation.

Il accroît les sanctions contre les pratiques irrégulières.

Il contribue enfin à une meilleure traçabilité de l'activité.

Pour la CSNERT, cette réforme doit permettre de clarifier le marché et de mieux protéger les entreprises qui exercent leur activité dans le respect du cadre légal.

La profession n'a pas besoin de plus d'opacité.

Elle a besoin de règles claires, de contrôles effectifs et d'une concurrence loyale entre acteurs régulièrement établis.

Texte de référence

Loi n° 2026-534 du 25 juin 2026 relative à la lutte contre les fraudes sociales et fiscales

Lien Légifrance :

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000054309429>

Contacts

CSNERT – Chambre Syndicale Nationale des Entreprises de Remise et de Tourisme

1 bis rue du Havre

75008 Paris

Site internet : www.csnert.fr

Courriel : contact@csnert.fr