



Sentencia en los asuntos acumulados C-454/12 y C-455/12  
Pro Med Logistik GmbH / Finanzamt Dresden-Süd  
Eckard Pongratz, en calidad de administrador concursal de Karin  
Oertel/Finanzamt Würzburg

Prensa e Información

## **Los taxis y los vehículos de alquiler con conductor pueden gravarse con tipos de IVA distintos cuando concurren determinados requisitos**

*Sin embargo, se excluye un gravamen diferente cuando los trayectos se efectúan en condiciones idénticas, como puede ser el caso del transporte de pacientes para una caja del seguro de enfermedad*

El Derecho de la Unión <sup>1</sup> autoriza a los Estados miembros a aplicar un tipo reducido de IVA para «el transporte de personas y de sus equipajes».

En Alemania, el legislador hizo uso de esta facultad y estableció <sup>2</sup> un tipo impositivo reducido del 7 % para el transporte de personas en taxi, siempre que ese transporte se realizase dentro de un municipio o el trayecto no excediese de 50 kilómetros.

Dos empresas alemanas de alquiler de vehículos con conductor interpusieron recurso ante el Bundesfinanzhof (Tribunal supremo federal en materia tributaria de Alemania) al considerar que sus servicios de transporte urbano no debían gravarse, a diferencia de los de los taxis, con el tipo normal de IVA (el 16 % en los ejercicios 2003 a 2006 y el 19 % en el ejercicio 2007). Dichos servicios consistían en el transporte de pacientes en el marco de un convenio celebrado entre una caja del seguro de enfermedad y la «asociación de empresas de taxis y de vehículos de alquiler». Este convenio se aplicaba indistintamente a las compañías de taxis y a las empresas de alquiler de vehículos con conductor. En particular, la tarifa de transporte establecida en el convenio se aplicaba de manera idéntica a los dos tipos de empresas.

El Bundesfinanzhof señala que en Alemania tanto el transporte en taxi como el transporte en vehículo de alquiler con conductor requieren una licencia. Sin embargo, estos dos tipos de transporte están sujetos a exigencias legales diferentes. De este modo, las empresas de alquiler de vehículos con conductor sólo pueden responder a solicitudes de transporte que se reciban en la sede de la empresa o en el domicilio del empresario, mientras que las compañías de taxis pueden responder a demanda, lo que supone que los vehículos deben estar presentes en lugares concretos o disponibles previa petición. Además, existen diferencias en cuanto a la aceptación, la transmisión y la ejecución de las solicitudes de transporte, así como en lo que respecta a la publicidad y a la puesta a disposición del vehículo. Asimismo, los signos y características reservados a los taxis no pueden utilizarse en los vehículos de alquiler con conductor. No obstante, al albergar dudas acerca de la compatibilidad de un tratamiento fiscal distinto con el Derecho de la Unión y, en particular, con el principio de neutralidad fiscal, <sup>3</sup> el Bundesfinanzhof solicitó al Tribunal de Justicia una interpretación del Derecho de la Unión.

Mediante su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia responde que **el Derecho de la Unión** (en particular, el principio de neutralidad fiscal) **no se opone a que el transporte urbano efectuado, por una parte, en taxi y, por otra parte, en vehículo de alquiler con conductor, se grave con**

<sup>1</sup> En particular, la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 347, p. 1).

<sup>2</sup> En los ejercicios 2003 a 2007, a los que se refieren los litigios principales.

<sup>3</sup> El principio de neutralidad fiscal se opone, en concreto, a que mercancías o servicios similares, que compiten por tanto entre sí, sean tratados de forma distinta desde el punto de vista del IVA.

**tipos de IVA distintos** (uno reducido y otro normal), **cuando concurren dos requisitos: 1) en virtud de las diferentes exigencias legales a las que están sujetos estos dos tipos de transporte, el transporte en taxi debe constituir un aspecto concreto y específico de la categoría de servicios de que se trata (transporte de personas y de sus equipajes) y 2) dichas diferencias deben ejercer una influencia determinante en la decisión del usuario medio de utilizar uno u otro tipo de transporte.** Corresponderá al Bundesfinanzhof comprobar si estos requisitos concurren en los litigios de los que conoce.

En lo que respecta al primer requisito, el Tribunal de Justicia precisa que los servicios prestados por las compañías de taxis pueden considerarse diferentes cuando dichas empresas, a diferencia de las empresas de alquiler de vehículos con conductor, deben asumir una obligación de permanencia que les impide denegar el transporte con vistas a conseguir un trayecto más rentable o beneficiarse de situaciones en las que podrían cobrar una tarifa de transporte diferente de la tarifa oficial. En tales circunstancias, la actividad de transporte urbano de personas en taxi podría considerarse una actividad distinta de los demás servicios de la categoría de que se trata (el transporte de personas y de sus equipajes) y constituir así un aspecto concreto y específico de dicha categoría.

En cuanto al segundo requisito, el Tribunal de Justicia señala que el usuario medio puede percibir como diferentes los dos tipos de transporte en cuestión en la medida en que éstos estén sujetos a exigencias legales diferentes, como las que ha descrito el Bundesfinanzhof. En efecto, ambos tipos de transporte pueden responder a distintas necesidades y ejercer, en consecuencia, una influencia determinante en la decisión del usuario de optar por uno u otro. El Tribunal de Justicia concluye que el principio de neutralidad fiscal no se opone a que esos tipos de transporte sean objeto de un tratamiento fiscal distinto.

**Por el contrario, el Derecho de la Unión se opone a que el transporte urbano efectuado, por una parte, en taxi y, por otra, en vehículo de alquiler con conductor se graven con tipos de IVA distintos** cuando, en virtud de un convenio especial que se aplica indistintamente a las compañías de taxis y a las empresas de alquiler de vehículos con conductor, i) el transporte de personas en taxi no constituya un aspecto concreto y específico del transporte de personas ii) y esa actividad realizada en el marco de dicho convenio se considere similar, desde el punto de vista del usuario medio, a la actividad de transporte urbano de personas en vehículo de alquiler con conductor. Corresponderá al Bundesfinanzhof comprobar este extremo.

Según el Tribunal de Justicia, se excluye la aplicación de un tipo de IVA distinto si la tarifa de transporte se establece en dicho convenio, si ésta se aplica del mismo modo a los taxis y a los vehículos de alquiler con conductor, si el convenio no entraña ninguna obligación de transporte y de servicio distinta de la que ya existe en virtud del contrato (a saber, la realización efectiva del transporte) y si las compañías de taxis no están sujetas, en el marco de dicho convenio, a las exigencias legales que se les imponen fuera de éste.

---

**NOTA:** La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

---

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.*

*El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento*

*Contactos con la prensa: Amaranta Amador Bernal ☎ (+352) 4303 3667*

*Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en  
«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106*