



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 26/14

Λουξεμβούργο, 27 Φεβρουαρίου 2014

Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-454/12 και C-455/12
Pro Med Logistik GmbH κατά Finanzamt Dresden-Süd
Eckard Pongratz, ενεργών ως σύνδικος της πτωχεύσεως της de Karin Oertel
κατά Finanzamt Würzburg

Τα ταξί και τα αγοραία οχήματα με οδηγό είναι δυνατόν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να υπόκεινται σε διαφορετικούς συντελεστές ΦΠΑ

Πάντως, η διαφορετική φορολόγηση αποκλείεται όταν οι διαδρομές πραγματοποιούνται υπό πανομοιότυπους όρους, όπως ενδέχεται να συμβαίνει στην περίπτωση μεταφοράς ασθενών για ταμείο υγείας

Το δίκαιο της Ένωσης¹ επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν μειωμένο συντελεστή ΦΠΑ για τη «μεταφορά επιβατών και των συνοδευόμενων αποσκευών τους».

Στη Γερμανία, ο νομοθέτης έκανε χρήση της δυνατότητας αυτής προβλέποντας² μειωμένο φορολογικό συντελεστή 7 % για τη μεταφορά επιβατών με ταξί, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά διενεργείται εντός ενός δήμου ή ότι η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.

Δύο γερμανικές εταιρίες εκμισθώσεως αυτοκινήτων με οδηγό προσέφυγαν στο Bundesfinanzhof (Ομοσπονδιακό φορολογικό δικαστήριο, Γερμανία), εκτιμώντας ότι οι υπηρεσίες αστικών μεταφορών που παρείχαν έπρεπε, όπως και οι υπηρεσίες των ταξί, να μην υπόκεινται στον κανονικό συντελεστή ΦΠΑ (ήτοι 16 % για τα έτη 2003 έως 2006 και 19 % για το 2007). Οι υπηρεσίες αυτές αφορούσαν ιδίως τη μεταφορά ασθενών στο πλαίσιο συμβάσεως συναφείας μεταξύ ενός ταμείου υγείας και της «ενώσεως επιχειρήσεων ταξί και εκμισθώσεως οχημάτων». Η σύμβαση αυτή είχε εφαρμογή αδιακρίτως επί των επιχειρήσεων ταξί και των επιχειρήσεων εκμισθώσεως αυτοκινήτων με οδηγό. Συγκεκριμένα, το καθοριζόμενο στη σύμβαση αυτή κόμιστρο εφαρμοζόταν κατά τον ίδιο τρόπο σε αμφότερα τα είδη επιχειρήσεων.

Το Bundesfinanzhof επισημαίνει ότι, στη Γερμανία, τόσο για τη μεταφορά με ταξί όσο και για τη μεταφορά με αγοραίο όχημα με οδηγό απαιτείται η λήψη αδείας. Πάντως, τα δύο αυτά είδη μεταφοράς υπόκεινται σε διαφορετικές εκ του νόμου απαιτήσεις. Συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις εκμισθώσεως αυτοκινήτων με οδηγό μπορούν να ανταποκρίνονται μόνο στις εντολές μεταφοράς που περιέχονται στην έδρα της επιχειρήσεως ή στην κατοικία του επιχειρηματία, ενώ οι επιχειρήσεις ταξί δικαιούνται να ανταποκρίνονται στη ζήτηση, πράγμα το οποίο προϋποθέτει την παρουσία των αυτοκινήτων σε συγκεκριμένα μέρη ή τη διαθεσιμότητά τους κατόπιν κλήσεως. Εξάλλου, υπάρχουν διαφορές ως προς την αποδοχή, τη διαβίβαση και την εκτέλεση εντολών μεταφοράς, καθώς και όσον αφορά τη διαφήμιση και τη διάθεση του αυτοκινήτου. Επιπλέον, το σήμα που φέρουν και τα χαρακτηριστικά που έχουν μόνον τα ταξί δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται στα αγοραία οχήματα με οδηγό. Διατηρώντας ωστόσο αμφιβολίες ως προς το συμβατό της διαφορετικής φορολογικής μεταχειρίσεως προς το δίκαιο της Ένωσης και, ιδίως, προς την αρχή της φορολογικής ουδετερότητας³, το Bundesfinanzhof απευθύνθηκε στο Δικαστήριο προκειμένου να του ζητήσει να ερμηνεύσει το δίκαιο της Ένωσης.

¹ Μεταξύ άλλων, η οδηγία 2006/112/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2006, σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας (ΕΕ L 347, σ. 1).

² Για τα έτη 2003 έως 2007, που αποτελούν τον κρίσιμο στις υποθέσεις αυτές χρόνο.

³ Η αρχή της φορολογικής ουδετερότητας απαγορεύει, ιδίως, να τυγχάνουν διαφορετικής μεταχειρίσεως από απόψεως ΦΠΑ παρόμοια εμπόρευμα ή παρόμοιες παροχές υπηρεσιών, τα οποία, κατά συνέπεια, τελούν σε σχέση ανταγωνισμού μεταξύ τους.

Με τη σημερινή απόφασή του, το Δικαστήριο απαντά ότι **το δίκαιο της Ένωσης** (ιδίως η αρχή της φορολογικής ουδετερότητας) **δεν αντιτίθεται στην υπαγωγή της αστικής μεταφοράς που διενεργείται, αφενός, με ταξί και, αφετέρου, με αγοραίο όχημα με οδηγό σε διαφορετικούς συντελεστές ΦΠΑ** (τον ένα μειωμένο, τον άλλο κανονικό), **εφόσον πληρούνται δύο προϋποθέσεις: 1) λόγω των διαφορετικών εκ του νόμου απαιτήσεων στις οποίες υπόκεινται τα δύο αυτά είδη μεταφορών, η μεταφορά με ταξί πρέπει να συνιστά συγκεκριμένη και ειδική πτυχή της επίμαχης κατηγορίας υπηρεσιών (της μεταφοράς επιβατών και των συνοδευόμενων αποσκευών τους) και 2) οι διαφορές αυτές πρέπει να ασκούν καθοριστική επίδραση στην απόφαση του μέσου χρήστη να επιλέξει το ένα ή το άλλο από τα είδη αυτά μεταφοράς.** Στο Bundesfinanzhof εναπόκειται να εξετάσει αν οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται στις διαφορές που έχουν υποβληθεί στην κρίση του.

Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχουν οι επιχειρήσεις ταξί μπορούν να χαρακτηρισθούν ως διαφορετικές όταν οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει, αντιθέτως προς τις επιχειρήσεις εκμισθώσεως αυτοκινήτων με οδηγό, να αναλάβουν υποχρέωση να παρέχουν τις υπηρεσίες τους επί μονίμου βάσεως, απαγορευμένης συνεπώς της αρνήσεως μεταφοράς, με την προσδοκία, ιδίως, αποδοτικότερης διαδρομής, ή της αντλήσεως οφέλους από καταστάσεις στις οποίες θα μπορούσαν να ζητήσουν κόμιστρο διαφορετικό από το επίσημο. Υπό τις συνθήκες αυτές, η δραστηριότητα αστικής μεταφοράς προσώπων με ταξί θα μπορούσε να θεωρηθεί ως δραστηριότητα διαφορετική από τις άλλες παροχές υπηρεσιών της επίμαχης κατηγορίας (της μεταφοράς επιβατών και των συνοδευόμενων αποσκευών τους) και ως εκ τούτου να συνιστά συγκεκριμένη και ειδική πτυχή της εν λόγω κατηγορίας.

Όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση, το Δικαστήριο παρατηρεί ότι ο μέσος χρήστης ενδέχεται να διακρίνει μεταξύ των εν λόγω δύο ειδών μεταφορών, καθόσον αυτά υπόκεινται σε διαφορετικές εκ του νόμου απαιτήσεις, όπως οι περιγραφόμενες από το Bundesfinanzhof. Πράγματι, έκαστο από τα επίμαχα είδη μεταφορών σκοπεί στην ικανοποίηση διαφορετικών αναγκών, τούτο δε έχει καθοριστική επίδραση επί της εκ μέρους του χρήστη επιλογής του ενός ή του ετέρου. Το Δικαστήριο συνάγει εντεύθεν ότι η αρχή της φορολογικής ουδετερότητας δεν εμποδίζει τη διαφορετική φορολογική μεταχείριση των εν λόγω ειδών μεταφοράς.

Αντιθέτως, το δίκαιο της Ένωσης αντιτίθεται στην υπαγωγή σε διαφορετικούς συντελεστές ΦΠΑ της αστικής μεταφοράς, αφενός, με ταξί και, αφετέρου, με αγοραίο όχημα με οδηγό όταν, βάσει ειδικής συμβάσεως η οποία εφαρμόζεται αδιακρίτως στις επιχειρήσεις ταξί και στις επιχειρήσεις εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό i) η μεταφορά επιβατών με ταξί δεν συνιστά συγκεκριμένη και ειδική πτυχή της μεταφοράς επιβατών και ii) η δραστηριότητα αυτή, ασκούμενη εντός του πλαισίου μιας τέτοιας συμβάσεως, θεωρείται παρεμφερής, υπό την οπτική γωνία του μέσου χρήστη, προς τη δραστηριότητα αστικής μεταφοράς επιβατών με αγοραίο όχημα με οδηγό. Στο Bundesfinanzhof εναπόκειται να ελέγξει αν τούτο συμβαίνει.

Κατά το Δικαστήριο, η εφαρμογή διαφορετικού συντελεστή ΦΠΑ αποκλείεται αν το κόμιστρο καθορίζεται σε μια τέτοια σύμβαση, αν εφαρμόζεται κατά τον ίδιο τρόπο στα ταξί και στα αγοραία οχήματα με οδηγό, αν η σύμβαση δεν συνεπάγεται καμία υποχρέωση μεταφοράς και παροχής υπηρεσίας πλην της ήδη υφισταμένης βάσει της συμβάσεως (δηλαδή της αποτελεσματικής διενέργειας της μεταφοράς) και αν ως εκ τούτου οι επιχειρήσεις ταξί δεν υπόκεινται, στο πλαίσιο της συμβάσεως, στις εκ του νόμου υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν εκτός του εν λόγω πλαισίου.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προδικαστική παραπομπή παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, να υποβάλουν στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, κατά τον ίδιο τρόπο, τα άλλα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται παρόμοιου προβλήματος.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582