



Corte di giustizia dell'Unione europea

**COMUNICATO STAMPA n. 26/14**

Lussemburgo, 27 febbraio 2014

Sentenza nelle cause riunite C-454/12 e C-455/12

Pro Med Logistik GmbH/Finanzamt Dresden-Süd

Eckard Progratz, agente in qualità di curatore fallimentare de Karin

Oertel/Finanzamt Würzburg

Stampa e Informazione

## **I taxi e gli autoveicoli da noleggio con conducente possono essere assoggettati, a talune condizioni, ad aliquote IVA distinte**

*Tuttavia, un'imposizione distinta è esclusa qualora le corse siano effettuate in condizioni identiche, come può avvenire nel caso di trasporto di pazienti per conto di una cassa di malattia*

Il diritto dell'Unione <sup>1</sup> consente agli Stati membri di applicare un'aliquota IVA ridotta per il «trasporto di persone e dei rispettivi bagagli al seguito».

In Germania, il legislatore si è avvalso di tale facoltà stabilendo <sup>2</sup> un'aliquota di imposta ridotta al 7% per il trasporto di persone a mezzo taxi, a condizione che tale trasporto venga effettuato nell'ambito di un comune ovvero che la corsa non ecceda i 50 chilometri.

Due imprese tedesche di autonoleggio con conducente hanno adito il Bundesfinanzhof (Corte federale in materia tributaria, Germania), ritenendo che le prestazioni di trasporto urbano da esse effettuate non dovessero essere assoggettate ad aliquota IVA ordinaria (vale a dire del 16% per gli esercizi dal 2003 al 2006 e del 19% per l'esercizio 2007), ma piuttosto all'aliquota prevista per il trasporto a mezzo taxi. Tali prestazioni riguardavano il trasporto di pazienti nell'ambito di un contratto concluso fra una cassa di malattia e «l'associazione delle imprese di taxi e di autonoleggio». Tale contratto si applicava indistintamente alle imprese di taxi e alle imprese di autonoleggio con conducente. La tariffa di trasporto fissata in tale contratto si applicava in misura uguale alle due categorie di imprese.

Il Bundesfinanzhof rileva che in Germania, tanto il trasporto a mezzo taxi quanto il trasporto in autovettura da noleggio con conducente sono subordinati al rilascio di un'autorizzazione. Tuttavia, queste due categorie di trasporto sono soggette a requisiti giuridici differenti. Le imprese di autonoleggio con conducente possono rispondere unicamente a richieste di trasporto pervenute presso la sede dell'impresa o presso il domicilio dell'imprenditore, mentre le imprese di taxi sono autorizzate a rispondere a richiesta, il che presuppone che i veicoli stazionino in aree precise ovvero siano disponibili su chiamata. Inoltre, sussistono differenze anche con riguardo all'accettazione, alla trasmissione ed all'esecuzione delle richieste di trasporto nonché per quanto attiene alla pubblicità ed alla messa a disposizione del veicolo. Il segno distintivo e le caratteristiche riservate ai taxi non possono poi essere utilizzati su autoveicoli da noleggio con conducente. Pertanto, a fronte di dubbi quanto alla compatibilità con il diritto dell'Unione e, segnatamente, con il principio di neutralità fiscale <sup>3</sup> di un regime fiscale differenziato, il Bundesfinanzhof si è rivolto alla Corte di giustizia ai fini dell'interpretazione del diritto dell'Unione.

Con la sentenza odierna la Corte risponde che **il diritto dell'Unione** (il principio di neutralità fiscale) **non impedisce che il trasporto urbano effettuato, da un lato, a mezzo taxi e, dall'altro, in autoveicolo da noleggio con conducente sia soggetto ad aliquote IVA distinte** (l'una

<sup>1</sup> In particolare, la direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune di imposta sul valore aggiunto (GU L 347, pag. 1).

<sup>2</sup> Per gli esercizi 2003 - 2007, oggetto dei procedimenti principali.

<sup>3</sup> Il principio di neutralità fiscale osta, in particolare, a che merci o prestazioni di servizi analoghi, che si trovino in concorrenza le une con le altre, siano assoggettate ad un regime IVA differente.

ridotta, l'altra ordinaria), **laddove sussistano due condizioni: 1) in considerazione dei differenti requisiti giuridici cui sono soggette queste due categorie di trasporto, il trasporto a mezzo taxi deve costituire un aspetto concreto e specifico della rispettiva categoria di servizi (trasporto di persone e di bagagli al seguito) e 2) tali differenze devono influire in modo determinante sulla decisione dell'utente medio di ricorrere all'una o all'altra di dette categorie di trasporto.** Spetterà al Bundesfinanzhof verificare la sussistenza di tali condizioni nelle controversie sottoposte al suo esame.

Per quanto attiene alla prima condizione, la Corte precisa che le prestazioni fornite dalle imprese di taxi possono essere ritenute distinte quando tali imprese, a differenza delle imprese di autonoleggio con conducente, devono assumere un obbligo di permanenza che impedisce loro di rifiutare un trasporto nell'attesa di una corsa più redditizia o di avvantaggiarsi da situazioni in cui possano chiedere una tariffa di trasporto diversa da quella ufficiale. Ciò premesso, l'attività di trasporto urbano di persone a mezzo taxi potrebbe essere considerato quale attività distinta dalle altre prestazioni nell'ambito della rispettiva categoria (trasporto di persone e di bagagli al seguito) e costituire, così, un aspetto concreto e specifico della categoria medesima.

Quanto alla seconda condizione, la Corte rileva che l'utente medio è in grado di distinguere le due categorie di trasporto di cui trattasi, sempreché esse siano soggette a requisiti giuridici differenti, quale descritti dal Bundesfinanzhof. Infatti, ognuna delle due categorie di trasporto in questione è tale da rispondere ad esigenze distinte e, pertanto, di influire in misura determinante sulla scelta dell'utente di ricorrere all'una o all'altra. La Corte ne trae la conclusione che il principio di neutralità fiscale non impedisce che queste due categorie di trasporto siano soggette a regimi fiscali differenziati.

**Per contro, il diritto dell'Unione non ammette che il trasporto urbano effettuato, da un lato, a mezzo taxi e, dall'altro, in autoveicolo da noleggio con conducente sia soggetto ad aliquote IVA distinte** qualora, per effetto di una convenzione specifica applicabile indistintamente alle imprese di taxi e alle imprese di autonoleggio con conducente, (i) il trasporto di persone a mezzo taxi non costituisca un aspetto concreto e specifico del trasporto di persone e (ii) tale attività, realizzata nell'ambito di detta convenzione, sia considerata analoga, dal punto di vista dell'utente medio, all'attività di trasporto urbano di persone in autoveicolo di noleggio con conducente. Spetterà al Bundesfinanzhof verificare se tale ipotesi ricorra nella specie.

Ad avviso della Corte, l'applicazione di un'aliquota IVA distinta resta esclusa qualora la tariffa di trasporto sia fissata in una convenzione di tal genere, qualora si applichi nella stessa misura ai taxi e agli autoveicoli da noleggio con conducente, qualora la convenzione non faccia sorgere alcun obbligo di trasporto e di servizio diverso da quello già esistente per effetto del contratto (vale a dire, l'esecuzione effettiva del trasporto) e qualora le imprese di taxi non siano quindi soggette, nell'ambito della convenzione, ai requisiti giuridici ad esse incombenti al di fuori della convenzione medesima.

---

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.*

*Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia*

*Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582*