

(2001/C 163 E/032)

PREGUNTA ESCRITA E-3087/00
de Toine Manders (ELDR)
y Maria Sanders-ten Holte (ELDR) a la Comisión

(2 de octubre de 2000)

Asunto: Impuesto sobre los automóviles particulares y las motocicletas en los Países Bajos

Los Países Bajos constituyen uno de los pocos Estados miembros de la Unión Europea que percibe un impuesto sobre los automóviles particulares y las motocicletas o un impuesto asimilado, que depende del valor del vehículo en el momento de la compra y/o en el momento de importación del mismo. Los autores de la presente pregunta no ignoran que la política fiscal aún es competencia exclusiva de los Gobiernos nacionales y que de momento los Estados miembros no tienden a ceder dicho privilegio a Europa. Sin embargo, conviene evitar que la política fiscal nacional obstaculice la reglamentación europea. Las normas del mercado interior crean unas obligaciones en términos de libre circulación. No se puede sino constatar que la aplicación por los Países Bajos —contrariamente a la mayor parte de los demás países europeos— de un impuesto sobre los automóviles particulares y las motocicletas constituye evidentemente un elemento capaz de obstaculizar la libre circulación de mercancías.

1. A mediados de 1999, el Ministerio neerlandés de Hacienda solicitó a la Comisión que estudiase si estaba permitida una amortización mensual en lugar de anual de dicho impuesto. Esta solicitud aún no ha recibido respuesta.

¿Piensa contestar la Comisión a dicha pregunta? En caso negativo, ¿cuáles son los motivos? En caso afirmativo, ¿cuándo lo va a hacer?

2. Los Países Bajos perciben un impuesto (residual) sobre los automóviles particulares y las motocicletas en el momento de su importación. El nuevo método de amortización fomenta la importación de automóviles recientes de ocasión, contrariamente a la exportación, ya que el impuesto no se reembolsa en tal caso.

¿Considera la Comisión que el reembolso de dicho impuesto a la exportación es necesario para evitar que el funcionamiento del mercado interior se vea obstaculizado?

3. La crisis suscitada por el elevado nivel de los precios del petróleo en Europa constituye sin duda una ocasión para estudiar la admisibilidad o incluso la legitimidad del impuesto sobre los automóviles particulares y las motocicletas frente a las obligaciones derivadas de la legislación sobre el mercado interior. Como se ha dicho, dicho impuesto constituye una forma de fiscalidad que no existe en la mayor parte de los demás Estados miembros de la Unión Europea. Además, los automovilistas generan ya para el Estado unos ingresos fiscales extremadamente importantes, debido a los elevados impuestos pagados sobre los carburantes. Dado que el automóvil hace mucho que dejó de ser un mero producto de lujo y que es un elemento indispensable para la actividad económica en todos los Estados miembros, puede que dicha severa fiscalidad que representa el impuesto sobre los automóviles particulares y las motocicletas así como los impuestos sobre los carburantes hayan dejado de justificarse.

¿Opina la Comisión que la percepción del impuesto sobre los automóviles particulares y las motocicletas en los Países Bajos perturba el funcionamiento del mercado interior, en la medida en que crea unos obstáculos inaceptables para la libre circulación de mercancías? En caso negativo, ¿cuáles son los motivos? En caso afirmativo, ¿qué medidas se van a tomar para poner fin a la mayor celeridad a dicha distorsión de los principios que rigen el mercado interior?

Respuesta del Sr. Bolkestein en nombre de la Comisión

(20 de noviembre de 2000)

1. y 3. La legislación comunitaria en vigor ofrece a los Estados miembros la posibilidad de recaudar impuestos indirectos no armonizados siempre que se respeten los principios del Tratado CE y del derecho derivado. En este sentido, en el pasado, la Comisión llevó a cabo un intercambio de pareceres con las autoridades neerlandesas con respecto al impuesto sobre los automóviles particulares y las motocicletas (Wet OP de belasting Van personenauto's en motorrijwielen 1992 (BPM)). La Comisión estimó que el BPM —por lo que se refiere a los vehículos procedentes de los otros Estados miembros en circulación en los Países Bajos y con una antigüedad de un año o menos— debía considerarse como fiscalmente desfavorable para estos vehículos. En efecto, mientras que la legislación neerlandesa preveía el cálculo del valor residual del coche importado aplicando al precio neto de catálogo la disminución de un único punto (un único porcentaje) al mes, las informaciones de las que disponía la Comisión confirmaban que, por lo que se

refiere a los vehículos de ocasión con el mismo número de años revendidos dentro del país, esta depreciación era sensiblemente superior. De ello resultaba por lo tanto una situación en la que la carga fiscal sobre el vehículo «importado» con algunos meses era más gravosa que en un coche idéntico neerlandés. Esto constituía una discriminación fiscal según lo dispuesto en el artículo 90 (ex artículo 95) del Tratado CE.

A raíz de diversos contactos bilaterales, las autoridades neerlandesas introdujeron una nueva tabla de amortización fiscal global más conforme con la realidad económica. Así pues, con fecha del 1 de julio de 1999, la Comisión decidió la clasificación de este expediente.

2. Como queda apuntado en el apartado 1, la legislación comunitaria actual ofrece a los Estados miembros la posibilidad de aplicar impuestos indirectos no armonizados siempre que se respeten los principios del Tratado CE y del derecho derivado. Sólo el artículo 91 (ex artículo 96 del Tratado CE) aborda la prohibición de discriminación con motivo de la expedición (antes llamada exportación) fuera del territorio nacional estipulando que los productos expedidos hacia otro Estado miembro no pueden beneficiarse de ninguna bonificación de impuestos internos superior a los impuestos que directa o indirectamente deben pagarse. En el caso neerlandés, ningún vehículo es objeto de una bonificación con motivo de la salida definitiva del territorio neerlandés. Así pues, sobre este punto, no existe ninguna discriminación fiscal.

Por lo tanto, el hecho de rechazar la bonificación del impuesto a la expedición definitiva de un vehículo fuera del territorio neerlandés constituye una elección política que no es contraria al Derecho comunitario correspondiente a la soberanía fiscal del Estado miembro.

(2001/C 163 E/033)

PREGUNTA ESCRITA E-3089/00
de Antonio Tajani (PPE-DE) al Consejo

(5 de octubre de 2000)

Asunto: Agresión de un grupo de cabezas rapadas a un profesor judío

Luis Marsiglia, profesor de religión católica de origen judío, resultó gravemente herido tras la agresión de tres cabezas rapadas en la ciudad de Verona.

Esta nueva agresión genera preocupación en todas las comunidades judías italianas, especialmente en las de las ciudades de Roma, Milán, Florencia, Venecia, Trieste, Génova, Livorno y Turín.

El Parlamento Europeo se ha manifestado en diferentes ocasiones contra cualquier forma de racismo y de xenofobia, haciendo hincapié en el peligro que representa la existencia en Europa de grupos y movimientos abiertamente relacionados con manifestaciones violentas de intolerancia racial.

¿Qué medidas urgentes tiene intención de adoptar el Consejo para poner fin a estas agresiones intolerables perpetradas contra ciudadanos europeos de origen judío o contra cualquier otra minoría?

Respuesta

(12 de febrero de 2001)

1. El Consejo recuerda a Su Señoría que, de manera general, condena todo acto de violencia como éste al que hace referencia la pregunta.
2. En estos últimos años, el Consejo ha prestado una gran atención al problema del racismo, la xenofobia y el antisemitismo.

En 1996, el Consejo ya adoptó una Acción común relativa a la acción contra el racismo y la xenofobia⁽¹⁾, la cual obliga a los Estados miembros a garantizar que los comportamientos racistas y xenófobos descritos en la misma constituyen delito. Asimismo, obliga a los Estados miembros a cooperar de manera efectiva en el plano judicial frente a dichos delitos.