

(2001/C 163 E/032)

QUESTION ÉCRITE E-3087/00**posée par Toine Manders (ELDR)
et Maria Sanders-ten Holte (ELDR) à la Commission**

(2 octobre 2000)

Objet: Taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes aux Pays-Bas

Les Pays-Bas sont l'un des rares États membres de l'Union européenne à percevoir une taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes ou une taxe assimilée, qui est liée à la valeur du véhicule à l'achat et/ou à l'importation. Les auteurs de la présente question n'ignorent pas que la politique fiscale relève toujours de la compétence exclusive des gouvernements nationaux et que les États membres ne sont pas encore disposés à céder ce privilège à l'«Europe». Il convient néanmoins d'éviter que la politique fiscale nationale n'aille à l'encontre de la réglementation européenne. Les règles du marché intérieur créent des obligations en termes de libre circulation. Force est de constater que l'application par les Pays-Bas — contrairement à la plupart des autres pays européens — d'une taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes constitue de toute évidence un élément de nature à faire obstacle à la libre circulation des marchandises.

1. À la mi-1999, le ministère néerlandais des finances a demandé à la Commission européenne d'étudier s'il était possible d'appliquer à cette taxe une dégressivité mensuelle plutôt qu'annuelle. Il n'a encore obtenu aucune réponse.

La Commission européenne compte-t-elle répondre à cette question? Dans la négative, quelles sont ses raisons? Dans l'affirmative, quand le fera-t-elle?

2. Les Pays-Bas perçoivent à l'importation des véhicules une taxe sur la valeur (résiduelle) des voitures particulières et motocyclettes. L'importation d'automobiles d'occasion relativement récentes est facilitée par la nouvelle méthode de calcul, ce qui n'est pas le cas de l'exportation, la taxe n'étant pas remboursée.

La Commission estime-t-elle que cette taxe à l'exportation doit être remboursée pour éliminer cet obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur?

3. La crise suscitée par le haut niveau des prix du pétrole en Europe constitue sans doute l'occasion de s'interroger sur l'admissibilité voire la légitimité de la taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes compte tenu des obligations découlant de la législation relative au marché intérieur. Cette taxe est, comme il a été dit, une forme de fiscalité qui n'existe pas dans la plupart des autres États membres de l'Union européenne. Au demeurant, les automobilistes procurent déjà à l'État des recettes fiscales extrêmement importantes, en raison des droits d'accise élevés frappant les carburants. L'automobile ayant cessé, depuis longtemps, d'être un simple produit de luxe, et étant devenue un élément indispensable pour l'activité économique dans tous les États membres, cette lourde fiscalité que représentent la taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes ainsi que les droits d'accise ne se justifie peut-être plus.

La Commission estime-t-elle que la perception de la taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes aux Pays-Bas perturbe le fonctionnement du marché intérieur, dès lors qu'elle crée des entraves inacceptables à la libre circulation des marchandises? Dans la négative, quelles sont ses raisons? Dans l'affirmative, quelles mesures prendra-t-elle pour mettre fin aussi rapidement que possible à cette distorsion des principes régissant le marché intérieur?

Réponse donnée par M. Bolkestein au nom de la Commission

(20 novembre 2000)

1. et 3. La législation communautaire existante laisse aux États membres la possibilité de prélever des taxes indirectes non harmonisées pour autant que les principes du traité CE et du droit dérivé soient respectés. Ainsi, de par le passé, la Commission a eu un échange de vue avec les autorités néerlandaises au sujet de la taxe sur les voitures particulières et les cyclomoteurs (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (BPM)). La Commission estimait que la BPM — en ce qui concerne les véhicules en provenance des autres États membres, mis en circulation aux Pays-Bas, et ayant un an ou moins d'âge — devait être considérée comme fiscalement défavorable à ces véhicules. En effet, alors que la législation néerlandaise prévoyait le calcul de la valeur résiduelle de la voiture importée en appliquant au prix net de catalogue la diminution d'un seul point (un seul %) par mois, les informations factuelles dont disposait la Commission confirmaient qu'en ce qui concerne les véhicules d'occasion de même âge revendus à

l'intérieur du pays, cette dépréciation était sensiblement supérieure. Il en résultait dès lors une situation dans laquelle la charge fiscale sur le véhicule de quelques mois «importé» était plus lourde que sur une voiture identique néerlandaise. Ceci constituait une discrimination fiscale au sens de l'article 90 (ex-article 95) du traité CE.

Suite à des contacts bilatéraux, les autorités néerlandaises ont introduit une nouvelle grille d'amortissement fiscale forfaitaire bien plus en conformité avec la réalité économique. Ainsi, en date du 1^{er} juillet 1999, la Commission a pu décider le classement de ce dossier.

2. Comme écrit sous le point 1, la législation communautaire actuelle laisse aux États membres la possibilité de prélever des taxes indirectes non harmonisées pour autant que les principes du traité CE et du droit dérivé soient respectés. Seul l'article 91 (ex-article 96) du traité CE aborde l'interdiction de discrimination à l'occasion de l'expédition (jadis appelée: l'exportation) hors du territoire national en stipulant que les produits expédiés vers un autre État membre ne peuvent bénéficier d'aucune ristourne d'impositions intérieures supérieure aux impositions dont ils ont directement ou indirectement fait l'objet. Dans le cas néerlandais, aucun véhicule ne fait objet d'une ristourne à l'occasion de la sortie définitive du territoire néerlandais. Ainsi, sur ce point, aucune discrimination fiscale n'existe.

Dès lors, le fait de refuser la ristourne de la taxe à l'expédition définitive d'un véhicule hors du territoire néerlandais constitue un choix politique qui n'est pas contraire au droit communautaire relevant de la souveraineté fiscale de l'État membre.

(2001/C 163 E/033)

QUESTION ÉCRITE E-3089/00

posée par Antonio Tajani (PPE-DE) au Conseil

(5 octobre 2000)

Objet: Agression d'un professeur israélien par un groupe de skinheads néonazis

À Vérone, Luis Marsiglia, professeur de religion catholique et d'origine juive, a été grièvement blessé par trois skinheads néonazis.

Cette énième agression préoccupe vivement toutes les communautés juives d'Italie, notamment celles de Rome, Milan, Florence, Venise, Trieste, Gênes, Livourne et Turin.

À plusieurs reprises, le Parlement européen s'est élevé contre toute forme de racisme et de xénophobie et a souligné le péril que constitue, en Europe, l'existence de groupes et de mouvements ouvertement associés à des formes violentes d'intolérance raciste.

Le Conseil pourrait-il indiquer quelles mesures il entend prendre d'urgence en vue de réprimer ces formes d'agression intolérables, qu'elles visent les citoyens européens d'origine israélienne ou quelque minorité que ce soit?

Réponse

(12 février 2001)

1. Le Conseil rappelle à l'Honorable Parlementaire, que d'une façon générale, il condamne tout acte de violence du type de ceux mentionnés dans la question.

2. Au cours des dernières années, le Conseil a accordé beaucoup d'attention à la question du racisme, de la xénophobie et de l'antisémitisme.

Dès 1996, le Conseil a adopté une action commune concernant l'action contre le racisme et la xénophobie⁽¹⁾. Cet instrument oblige les États membres à faire en sorte que les comportements racistes ou xénophobes tels qu'il les décrit soient assimilés à des infractions pénales. Les États membres sont également tenus, en vertu de l'action commune, d'assurer une coopération judiciaire effective pour lesdites infractions.