

(2001/C 163 E/032)

**PERGUNTA ESCRITA E-3087/00****apresentada por Toine Manders (ELDR)  
e Maria Sanders-ten Holte (ELDR) à Comissão**

(2 de Outubro de 2000)

*Objecto:* Imposto sobre veículos automóveis ligeiros e motociclos nos Países Baixos

Os Países Baixos são um dos poucos Estados-membros da União Europeia onde existe um imposto sobre veículos automóveis ligeiros e motociclos (BPM), ou semelhante, relacionado com o valor de aquisição e/ou importação de veículos automóveis. É do conhecimento dos autores da pergunta que a política fiscal continua a relevar da competência exclusiva dos governos nacionais e que os Estados-membros se não encontram presentemente dispostos a ceder à «Europa» esse privilégio. Por outro lado, é necessário garantir a compatibilidade entre as políticas fiscais nacionais e a regulamentação europeia. As regras do mercado interno criam obrigações em termos de livre circulação. Sucede que a aplicação nos Países Baixos, contrariamente à maioria dos outros países europeus, de um imposto sobre veículos automóveis e motociclos pode naturalmente constituir um obstáculo à livre circulação de mercadorias.

1. Em meados de 1999, o Ministério das Finanças neerlandês solicitou à Comissão Europeia que verificasse se poderia ser autorizada a aplicação, numa base mensal, do valor de depreciação do BPM, em lugar da sua aplicação anual. A referida solicitação não obteve ainda resposta.

Tenciona a Comissão responder? Em caso negativo, por que razão? Em caso afirmativo, quando?

2. À importação de veículos para os Países Baixos é aplicado o BPM sobre o respectivo valor, ou sobre o valor residual. O novo método de cálculo do valor de depreciação favorece designadamente a importação de veículos usados recentes; a exportação, por outro lado, é prejudicada pelo facto de, nesse caso, não haver lugar à restituição do BPM.

Entende a Comissão ser necessária a restituição do BPM, em caso de exportação, a fim de eliminar esse obstáculo ao funcionamento do mercado interno?

3. A crise relacionada com a alta dos preços de petróleo na Europa oferece porventura ensejo para apreciar a admissibilidade ou legalidade do BPM, à luz das obrigações decorrentes da legislação relativa ao mercado interno. Conforme referido, o imposto em causa representa uma categoria fiscal inexistente na maioria dos outros Estados-membros da UE. Através do elevado nível de impostos sobre consumos específicos aplicados aos combustíveis, os automobilistas são já objecto de uma carga fiscal exagerada. Uma vez que o automóvel deixou há muito de ser um produto de luxo, tornando-se um elemento indispensável às actividades económicas em todos os Estados-membros, talvez não se justifique já o peso da carga fiscal constituída pelo BPM e pelos impostos sobre consumos específicos.

Entende a Comissão que a aplicação do BPM nos Países Baixos constitui um obstáculo ao funcionamento do mercado interno, uma vez que cria barreiras inaceitáveis à livre circulação de mercadorias? Em caso negativo, por que razão? Em caso afirmativo, que medidas se propõe adoptar para pôr termo, tão rapidamente quanto possível, a essa distorção dos princípios que regem o mercado interno?

**Resposta dada por Frederick Bolkestein em nome da Comissão**

(20 de Novembro de 2000)

1.e 3. A legislação comunitária vigente faculta aos Estados-membros a possibilidade de cobrarem impostos indirectos não harmonizados, desde que estes não violem os princípios do Tratado CE e do direito derivado. No passado, a Comissão teve com as autoridades neerlandesas uma troca de opiniões a propósito do imposto sobre veículos automóveis ligeiros e motociclos (Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (BPM)). Segundo a Comissão, o BPM sobre os veículos de um ano ou menos provenientes de outros Estados-membros e postos em circulação nos Países Baixos deveria ser considerado fiscalmente desfavorável a esses veículos. Com efeito, embora de acordo com a legislação neerlandesa o valor residual do veículo importado era calculado subtraindo ao preço de catálogo líquido apenas um ponto percentual por mês, os dados de que a Comissão dispunha confirmavam que, no que se refere aos veículos usados do mesmo ano revendidos no interior do país, essa depreciação era sensível-

mente superior. Daí decorrer, pois, uma situação na qual a carga fiscal sobre os veículos «importados» com alguns meses fosse mais pesada do que sobre os veículos neerlandeses idênticos. Na aceção do artigo 90º (ex-artigo 95º) do Tratado CE, tal situação constituía uma discriminação fiscal.

Na sequência de contactos bilaterais, as autoridades neerlandesas introduziram uma nova tabela de amortização fiscal forfetária muito mais conforme à realidade económica. Assim, em 1 de Julho de 1999, a Comissão decidiu arquivar o processo.

2. Como mencionado no ponto 1, a actual legislação comunitária faculta aos Estados-membros a possibilidade de cobrarem impostos indirectos não harmonizados, desde que não violem os princípios do Tratado CE e do direito derivado. Apenas o artigo 91º (ex-artigo 96º) do Tratado CE aborda a interdição de discriminação por ocasião da expedição (anteriormente denominada exportação) fora do território nacional, estipulando que os produtos expedidos para o território de um dos Estados-membros não podem beneficiar de qualquer reembolso de imposições internas, superior às imposições que sobre elas tenham incidido, directa ou indirectamente. No caso neerlandês, nenhum veículo foi objecto de um reembolso no momento da saída definitiva do território neerlandês. Assim, sobre este ponto, não existe nenhuma discriminação fiscal.

Por essa razão, o facto de recusar o reembolso do imposto relativo à expedição definitiva de um veículo fora do território neerlandês constitui uma escolha política que não é contrária ao direito comunitário decorrente da soberania fiscal do Estado-membro.

---

(2001/C 163 E/033)

**PERGUNTA ESCRITA E-3089/00**  
**apresentada por Antonio Tajani (PPE-DE) ao Conselho**

(5 de Outubro de 2000)

*Objecto:* Agressão de um professor de origem judaica por um grupo de «skinheads» nazis

Luis Marsiglia, professor de religião católica de origem judaica, foi gravemente ferido por três «skinheads» nazis na cidade de Verona.

Esta enésima agressão suscita preocupação em todas as comunidades judaicas italianas, em particular nas das cidades de Roma, Milão, Florença, Veneza, Trieste, Génova, Livorno e Turim.

O Parlamento Europeu tem-se pronunciado reiteradamente contra todas as formas de racismo e de xenofobia, salientando o perigo inerente à presença, na Europa, de grupos e de movimentos manifestamente associados a formas violentas de intolerância racial.

Poderá o Conselho indicar que medidas urgentes tenciona adoptar visando reprimir estas intoleráveis formas de agressão contra cidadãos europeus de origem judaica ou contra qualquer outra minoria?

**Resposta**

(12 de Fevereiro de 2001)

1. O Conselho recorda ao Sr. Deputado que, de uma forma geral, condena todos os actos de violência do tipo mencionado na pergunta.

2. No decurso dos últimos anos, o Conselho tem dedicado especial atenção à questão do racismo, da xenofobia e do anti-semitismo.

Já em 1996 o Conselho aprovou uma Acção Comum contra o racismo e a xenofobia<sup>(1)</sup>. Este instrumento obriga os Estados-membros a assegurar que os comportamentos racistas e xenófobos nele descritos constituem infracções penais. Os Estados-membros, em conformidade com a Acção Comum, estão igualmente obrigados a assegurar uma cooperação judiciária efectiva no que respeita às infracções em questão.