

(2001/C 89 E/073)

PREGUNTA ESCRITA E-1687/00
de Jonas Sjöstedt (GUE/NGL) a la Comisión

(29 de mayo de 2000)

Asunto: Normas de la UE contra la producción local de alimentos

Un comerciante de la cadena de supermercados ICA, en Torsås, al sur de Suecia, puso a la venta en la primavera de 1998 huevos adquiridos a un agricultor de la región. Pero en enero de 1998 entraron en vigor disposiciones de la UE sobre el comercio de huevos, según las cuales los huevos que los productores locales no puedan examinar y empaquetar por sí mismos deben ser transportados hasta una planta empaquetadora reconocida. Esto significa que el comerciante de ICA en Torsås ya no puede vender los huevos que adquiere a los agricultores de la región, porque los huevos tienen antes que ser transportados a 250 Km de distancia a la planta empaquetadora de Hässleholm y después hay que transportarlos de vuelta ya empaquetados. Esto frena el desarrollo de la producción local de alimentos. ¿Qué opina la Comisión al respecto? ¿Es necesario que una empaquetadora reconocida examine y envase los huevos que se venden en las tiendas?

Respuesta del Sr. Fischler en nombre de la Comisión

(20 de julio de 2000)

El Reglamento (CEE) n° 1907/90 del Consejo, de 26 de junio de 1990, relativo a determinadas normas de comercialización de los huevos⁽¹⁾, se aplica en Suecia desde el 1 de enero de 1998. Establece que los huevos no podrán comercializarse con fines comerciales ni como actividad profesional a no ser que satisfagan las disposiciones de dicho Reglamento que establecen que los huevos se clasificarán por categorías de calidad y en la categoría A también por peso; que únicamente los centros de embalaje podrán clasificar los huevos y que los productores sólo podrán entregar huevos a los colectores, a los centros de embalaje, a algunos mercados al por mayor y a la industria.

Por lo tanto, la Comisión confirma que, para garantizar la calidad de los huevos a los consumidores, los huevos no pueden ser vendidos directamente por los agricultores al por menor sin antes haber sido mirajeados y clasificados en un centro de embalaje. Por lo que respecta al caso de Suecia meridional, al que se refiere Su Señoría, alrededor de 20 centros de embalaje están situados en un radio de 150 kilómetros alrededor de Torsås, según la oficina sueca de agricultura, algunas de ellas demasiado cerca unas de otras. Además, los productores pueden ser autorizados como centro de embalaje si sus locales y equipos técnicos para el miraje y la clasificación de los huevos cumplen las condiciones establecidas en las normas comunes de comercialización de los huevos.

⁽¹⁾ DO L 173 de 6.7.1990.

(2001/C 89 E/074)

PREGUNTA ESCRITA E-1700/00
de Jonas Sjöstedt (GUE/NGL) a la Comisión

(29 de mayo de 2000)

Asunto: Impuestos y gravámenes nacionales sobre los automóviles importados

¿Puede el Estado sueco imponer un impuesto sobre la venta de un automóvil de ocasión importado que sea tan elevado como el de un automóvil sueco nuevo? La cuestión se aplica también a los impuestos ecológicos y de desguace. ¿Puede el Estado sueco imponer a un automóvil importado un impuesto tan elevado como el de un automóvil sueco nuevo?

Respuesta del Sr. Bolkestein en nombre de la Comisión

(18 de julio de 2000)

Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el hecho de que un Estado miembro aplique a los vehículos procedentes de otros Estados miembros un impuesto basado en un valor generalmente superior a

su valor real constituye una discriminación a efectos del artículo 90 (ex artículo 95) del Tratado CE cuando vehículos similares comercializados en el mercado de ese Estado miembro se gravan en función de su valor real. En la práctica, los vehículos gravados por encima de su valor real afectados por esta jurisprudencia son vehículos de ocasión, mientras que los vehículos nuevos se gravan generalmente basándose en su valor real.

De las sentencias del Tribunal ⁽¹⁾ se desprende que la jurisprudencia en cuestión se refiere a los impuestos basados en el valor del vehículo. Ahora bien, la carga impositiva aplicada en Suecia a los vehículos —a la que se refiere implícitamente Su Señoría— no es un impuesto sobre el valor, sino, por el contrario, un derecho con un tipo fijo que asciende a 700 coronas suecas (= 84,43 €), independiente del valor del vehículo y destinado a cubrir por adelantado los gastos de desguace del vehículo (una vez terminado su ciclo vital y cuando se haya retirado definitivamente del mercado). Están sujetos a ese derecho («scrapping fee») los vehículos matriculados en Suecia cuando se ponen por primera vez en circulación en dicho Estado miembro, tanto si son nuevos como de ocasión. Por otra parte, este derecho está vinculado a la política ambiental del Estado miembro, lo cual implica que los vehículos, una vez acabado su ciclo vital, no se abandonen sin más, sino que se desguacen respetando las normas ambientales, lo cual está garantizado por los operadores autorizados. Por eso la administración sueca ofrece una devolución parcial (500 SEK) del derecho en cuestión si estos vehículos son desguazados por dichos operadores.

Por lo tanto, la Comisión considera que el derecho previamente mencionado percibido por la administración sueca al comercializar por primera vez un vehículo en Suecia no es incompatible con el Derecho comunitario.

Aparte del impuesto previamente mencionado y el IVA, la Comisión no tiene conocimiento de otros impuestos aplicados a los vehículos en Suecia en el momento de su venta y puesta en circulación en ese Estado miembro.

⁽¹⁾ En particular: Sentencia del Tribunal de 11 de diciembre de 1990, Comisión/Dinamarca, Asunto C-47/88, Recopilación de la Jurisprudencia 1990, p. I-4509; Sentencia de 9 de marzo de 1995, Nunes Tadeu, C-345/93, Recopilación 1993 p. I-479; Sentencia de 23 de octubre de 1997, Comisión/Grecia, Asunto C-375/95, Recopilación 1997 p. I-5981.

(2001/C 89 E/075)

PREGUNTA ESCRITA E-1711/00
de Glyn Ford (PSE) a la Comisión

(29 de mayo de 2000)

Asunto: Asignación de franjas horarias y servicios aéreos regionales

El Reglamento (CEE) n° 95/93 ⁽¹⁾ del Consejo autoriza a los Estados miembros a asignar una ruta aérea regional para enlazar sus regiones más alejadas con los aeropuertos de las principales ciudades. Sin embargo, en la actualidad se trata sólo de una opción que no es vinculante.

British Airways ha suprimido recientemente su servicio regional entre Plymouth y Heathrow, lo que ha provocado preocupación en Plymouth ante la posibilidad de que ello suponga un peligro (o incluso una pérdida) de inversiones exteriores debido de la inexistencia de un enlace aéreo con la capital.

¿Podría indicar la Comisión si tiene la intención de presentar algún tipo de legislación que obligue a los Estados miembros a prever servicios aéreos regionales con las regiones de sus países que se encuentren a gran distancia de la capital?

¿Podría indicar asimismo la Comisión cuáles son sus planes en lo que se refiere a los actuales reglamentos sobre la asignación de franjas horarias y si es posible que se produzca algún cambio en este ámbito?

⁽¹⁾ DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión

(11 de julio de 2000)

El reglamento relativo a la asignación de franjas horarias actualmente vigente ⁽¹⁾ ofrece a los Estados miembros la posibilidad de garantizar que las compañías aéreas que prestan servicios interiores regulares accedan a los aeropuertos saturados, ya que autoriza a los Estados miembros a reservar franjas horarias en dichos aeropuertos para rutas con origen o destino en una región periférica o en desarrollo de su territorio, siempre que la ruta en cuestión se considere vital para el desarrollo económico de la región, o