

Le marché en question doit cependant respecter les règles du traité CE en matière de libre prestation de services et de liberté d'établissement ainsi que les principes généraux de non-discrimination, d'égalité de traitement, de proportionnalité et de transparence. En particulier, en ce qui concerne le respect de ce dernier principe, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que l'obligation de transparence qui incombe aux pouvoirs adjudicateurs consiste à garantir, en faveur de tout soumissionnaire potentiel, un degré de publicité adéquat permettant une ouverture du marché des services à la concurrence ainsi que le contrôle de l'impartialité des procédures d'adjudication (voir, surtout, l'arrêt du 7 décembre 2000, affaire C-324/98, *Telaustria*, paragraphes 61-62).

2. La Commission a, en outre, ouvert des enquêtes portant sur des marchés de la même nature que celui cité ci-dessus conclus par Inail et Inps avec ladite société Telecom Italia, afin de déterminer quelles sont les règles applicables à l'attribution desdits marchés et de vérifier la conformité avec le droit communautaire des procédures suivies par lesdits organismes pour le choix du cocontractant. Dans l'hypothèse où les contrôles précités feraient apparaître une incompatibilité éventuelle des procédures suivies par Inpdap, Inail et Inps avec les règles et les principes communautaires, notamment avec le principe de transparence, la Commission pourrait être conduite à mettre en œuvre la procédure en manquement prévue à l'article 226 (ex-article 169) du traité CE.

(2002/C 81 E/228)

QUESTION ÉCRITE E-2598/01

posée par Erik Meijer (GUE/NGL) à la Commission

(26 septembre 2001)

Objet: Introduction d'une obligation d'allumage des phares pendant la journée et ses conséquences pour la sécurité des cyclistes et des piétons dans les zones à forte densité de population

1. La Commission sait-elle qu'en 1993, le Parlement néerlandais a décidé que les automobilistes n'avaient pas l'obligation, pendant la journée, d'allumer leurs phares et que ces décisions non seulement avaient pour objet d'économiser l'énergie mais de tenir compte de la sécurité des cyclistes, nombreux aux Pays-Bas, qui, aux dires de leurs associations, subissent un grave préjudice lorsque des automobilistes se voient mieux entre eux qu'ils ne voient les cyclistes avec lesquels ils doivent pourtant partager la route?

2. La Commission sait-elle par ailleurs que les arguments avancés pour rendre obligatoire l'utilisation des phares en plein jour, comme c'est le cas, depuis les années 70, en Finlande et en Suède, s'expliquent par des considérations légitimes de sécurité dans des régions faiblement peuplées, où la circulation automobile n'est guère importante sur des tracés longs et monotones, ainsi que dans des régions à faible ensoleillement, mais que l'usage des phares peut détourner l'attention des cyclistes et des piétons dans les zones urbaines ou urbanisées, particulièrement nombreuses aux Pays-Bas?

3. La Commission peut-elle confirmer qu'elle a passé, à l'été 2001, un accord de principe avec l'ACEA, organisation européenne des constructeurs automobiles, prévoyant qu'à partir de 2002, tous les nouveaux modèles seront équipés de phares à allumage automatique au démarrage du moteur, et que ces phares seront donc allumés en permanence lors de la conduite de jour?

4. Dans quelle mesure les résultats positifs mesurés de la conduite avec phares pendant la journée sont-ils biaisés puisqu'aucune comparaison n'est faite avec la situation antérieure, et que ces résultats sont basés sur des données fictives faisant état d'une évolution future supposée négative?

5. Quelles possibilités restera-t-il aux États membres, à partir de 2002, pour proscrire, s'ils le désirent, l'utilisation des phares pendant la conduite de jour?

6. Quelles possibilités restera-t-il à partir de 2002, aux automobilistes pour couper l'éclairage pendant la conduite de jour, en accord avec les décisions du législateur national?

7. Si les accords passés à ce jour par la Commission européenne ne prévoient pas les possibilités évoquées aux points 5 et 6, de quelle manière la Commission entend-elle ménager de telles possibilités afin que les États membres ne soient pas empêchés d'atteindre le niveau de sécurité optimal, et le mieux adapté à leur situation nationale, pour le plus grand nombre possible d'usagers de la route?

Source: Quotidien néerlandais «De Volkskrant» du 8 septembre 2001.

Réponse de M. Liikanen au nom de la Commission*(7 novembre 2001)*

La Commission sait que l'utilisation obligatoire de systèmes d'éclairage de jour (DRL) a été examinée par le Parlement néerlandais en 1993. Néanmoins, si ce dernier a rejeté une proposition visant à rendre obligatoire l'allumage des phares pendant la journée, il n'a pris aucune mesure pour l'interdire et a autorisé le ministère à mener une campagne de sécurité routière en faveur de l'utilisation volontaire des DRL.

La Commission s'est penchée de près sur les différents rapports présentant les avantages des DRL et en déduit que l'utilisation des phares pendant la journée devrait contribuer à réduire le nombre des accidents, sans pour autant augmenter les risques encourus par d'autres groupes d'usagers de la route. Du fait que les véhicules à moteur seront plus rapidement visibles, les autres usagers de la route pourront les distinguer plus tôt et auront donc plus de temps pour réagir tout en guettant d'autres dangers. Par ailleurs, la différence d'efficacité des DRL sur route rurale et sur route urbaine n'est, semble-t-il, pas très grande. Les variables les plus significatives s'avèreraient être la latitude et la saison dont dépend le nombre d'heures du jour, du crépuscule et de la nuit.

La Commission confirme avoir reçu, le 11 juillet 2001, un engagement de la part de l'ACEA (organisation européenne des constructeurs automobiles) sur la protection des piétons, conformément à sa communication du 21 décembre 2000 ⁽¹⁾. Toutefois, elle ne l'approuvera pas avant d'avoir entendu et examiné les avis du Parlement et du Conseil. Une décision sera prise à la fin de 2001.

La principale mesure proposée dans l'engagement consiste à équiper l'avant des voitures d'un dispositif de protection contre les blessures des piétons en cas de collision. Parmi les autres mesures visant également à diminuer le nombre des accidents figure l'installation, à partir de 2002, de DRL sur les nouveaux véhicules à moteur auxquels s'applique l'engagement.

La caution accordée aux DRL dans l'engagement repose sur plusieurs études internationales démontrant une diminution des accidents de la route depuis l'introduction de ces systèmes.

Conformément à l'engagement, les DRL peuvent être obtenus avec des lampes spécifiques ou des feux de croisement ou des antibrouillards à l'avant avec une intensité lumineuse nominale ou réduite. Les phares s'allumeront automatiquement au démarrage du moteur, mais pourront être désactivés par le conducteur.

La Commission est au courant des discussions suscitées par les DRL dans les États membres. Étant donné qu'il s'agit d'un engagement volontaire, chaque État membre, au titre de sa législation sur la circulation routière, pourra toujours choisir d'interdire l'utilisation des DRL. Les constructeurs automobiles devront en tenir compte lorsqu'ils modifieront leurs véhicules. Il convient toutefois de préciser que l'utilisation des DRL est d'ores et déjà obligatoire dans trois États membres et qu'elle est autorisée dans la majorité des autres.

⁽¹⁾ COM(2000) 389 final.

(2002/C 81 E/229)

QUESTION ÉCRITE P-2600/01**posée par Wolfgang Ilgenfritz (NI) à la Commission***(20 septembre 2001)*

Objet: Impôt sur le chiffre d'affaires grevant les prestations de médecine du travail

Conformément à la loi autrichienne sur l'imposition du chiffre d'affaires (Article 6, paragraphe 1, alinéa 19, UStG 1994), un médecin (personne physique) entre dans le champ de l'exonération de l'impôt sur le chiffre d'affaires visée à l'article 6 de cette loi, alors qu'une telle disposition ne s'applique pas à une société à responsabilité limitée constituée en droit civil.

Une telle inégalité de traitement contenue dans la loi relative à l'impôt sur le chiffre d'affaires entre les personnes physiques et les sociétés est-elle conforme à la législation communautaire?