

Réponse donnée par M. Byrne au nom de la Commission

(25 avril 2003)

Pour ce qui concerne la limitation de l'exposition de la population en général aux multiples sources d'émission de rayonnements non ionisants connus sous le nom d'«électro-smog», la Commission se réjouit de porter à la connaissance de l'honorable Membre les mesures prises au niveau européen.

Le 12 juillet 1999, le Conseil a adopté la recommandation 1999/519/CEE⁽¹⁾ relative à la limitation de l'exposition du public aux champs électromagnétiques afin de protéger celui-ci contre les effets aigus avérés pour la santé humaine. Le recommandation fait également preuve de prudence en introduisant, dans les limites d'exposition, des marges de sécurité en prévision d'effets cancérogènes à long terme. Elle demande à la Commission de préparer, pour 2004, un rapport tenant compte des rapports des États membres ainsi que des avis et données scientifiques les plus récents.

Les limites maximales recommandées sont basées sur les indications fournies par la commission internationale de protection contre les rayonnements non ionisants et approuvées par le comité scientifique directeur de la Commission. Le 30 novembre 2001, le comité scientifique de la toxicité, de l'écotoxicité et de l'environnement a confirmé que «les informations supplémentaires qui ont été fournies sur les effets cancérogènes et autres effets non thermiques des radiofréquences et des micro-ondes au cours des dernières années ne justifient pas une révision des limites d'exposition fixées par la Commission». La Commission n'envisage pas de modifier ces limites.

Du 24 au 26 février 2003, la Commission a accueilli la conférence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et du National Institute for Environmental Health Science (NIEHS) sur le thème «Principe de précaution et champs électromagnétiques». Cette conférence s'inscrivait dans le contexte de l'évaluation détaillée, effectuée par l'OMS avec le soutien de la Commission, des risques pour la santé liés à l'exposition à des champs électromagnétiques. Les premiers résultats de cette évaluation seront communiqués à la fin de 2003 pour les fréquences extrêmement basses, tandis que pour les fréquences radio, il faudra attendre 2005. Les conclusions de cette conférence OMS/NIEHS seront placées sur le site Europa de la Commission⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO L 199 du 30.7.1999.

⁽²⁾ <http://europa.eu.int>.

(2003/C 222 E/215)

QUESTION ÉCRITE E-0369/03

posée par Luciano Caveri (ELDR) à la Commission

(12 février 2003)

Objet: Raccourcissement des délais prévus pour l'utilisation de moteurs moins polluants équipant les poids-lourds

Dans le cadre du vaste débat en cours sur la politique des transports et notamment de l'accent mis sur l'utilisation excessive des transports par route, les tentatives faites au niveau européen visant à obtenir des moteurs moins polluants sur les poids-lourds restent d'actualité. Dans la perspective de la mise en service des moteurs Euro 4 et, ultérieurement Euro 5, la Commission peut-elle indiquer s'il est possible de raccourcir les délais prévus pour la mise sur le marché de ces moteurs et quels mécanismes pourraient être mis en place pour le renouvellement effectif des flottes de camions?

Réponse donnée par M. Liikanen au nom de la Commission

(21 mars 2003)

La directive 1999/96/CE⁽¹⁾ (modifiant la directive 88/77/CEE⁽²⁾) a instauré les normes d'émission obligatoires Euro 4 et Euro 5. L'article 3 de la directive 1999/96/CE fournit le cadre des incitations fiscales que peuvent accorder les États membres pour encourager l'introduction plus rapide de nouveaux véhicules et moteurs répondant aux futures valeurs limites d'émission Euro 4 ou Euro 5. Mis à part ce cadre, il n'existe aucun autre processus pour accélérer la mise sur le marché des nouveaux véhicules et moteurs Euro 4 ou Euro 5.

Les fabricants terminent actuellement la mise au point de leurs véhicules et moteurs Euro 4 qui se distinguent principalement par la réduction des émissions de particules. Alors qu'une prochaine proposition de la Commission ajoutera plusieurs nouveaux essais techniques au dispositif prévu pour Euro 4, comme l'exige la directive 1999/96/CE, les incitations fiscales proposées par les États membres devraient prochainement donner lieu à la mise sur le marché de véhicules et de moteurs respectant les normes d'émission Euro 4.

En revanche, les véhicules conformes aux valeurs limites d'émission Euro 5 (seules les normes applicables aux oxydes d'azote sont plus rigoureuses, les limites relatives aux autres polluants restent les mêmes que pour Euro 4) ne devraient pas faire leur apparition sur le marché avant un certain temps. La technologie privilégiée par l'industrie européenne pour respecter les limites Euro 5 exige en effet une infrastructure pour la fourniture d'un additif indispensable à son bon fonctionnement.

(¹) Directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant le rapprochement des législations des États membres relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil, JO L 44 du 16.2.2000.

(²) Directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules, JO L 36 du 9.2.1988.

(2003/C 222 E/216)

QUESTION ÉCRITE P-0371/03

posée par **Reino Paasilinna (PSE)** à la Commission

(7 février 2003)

Objet: Navigation du pétrolier grec Stemnitsa dans les glaces du golfe de Finlande

Le pétrolier grec Stemnitsa navigue dans le golfe de Finlande à des fins de transport d'hydrocarbures, malgré les interventions répétées et les mises en garde pressantes des autorités finlandaises. Le navire, de grande taille pour de courts trajets — 274 mètres de long —, est simplement renforcé contre les glaces au niveau de la proue. Or, actuellement, les conditions de gel dans le golfe de Finlande sont exceptionnellement difficiles. En effet, dans des glaces accumulées sur plusieurs mètres de hauteur, un navire aussi grand et aussi fragile peut être écrasé, avec les conséquences catastrophiques que cela entraînerait. Les autorités maritimes finlandaises considèrent que la navigation du Stemnitsa comporte un risque environnemental grave, tout particulièrement dans une mer Baltique vulnérable, ce d'autant plus qu'il est chargé d'hydrocarbures. Pourtant, la Russie ne juge pas le navire inadapté à la navigation dans les glaces et les pourparlers au niveau administratif et ministériel n'ont pas permis de résoudre le problème.

À l'heure actuelle, le Stemnitsa se dirige vers le port pétrolier russe de Primorski, où il devrait embarquer plus de 100 000 tonnes de fioul lourd. Un seul brise-glace assiste le pétrolier dans sa progression et il ne suffit pas à écarter la glace qui se forme au-devant de lui. Le Stemnitsa a ainsi été plusieurs fois déjà pris dans les glaces. Simultanément, les conditions de gel sur les routes maritimes du golfe de Finlande parsemées de récifs n'ont cessé d'empirer. D'autres navires voguant en direction de ports russes sont déjà par dizaines encerclés par les glaces en divers endroits du golfe.

Quelles mesures la Commission entend-elle prendre pour écarter les menaces environnementales graves dans les eaux intérieures de l'Union européenne et de quelle manière prévoit-elle d'intervenir auprès des autorités russes, qui persistent dans leur indifférence?

Réponse donnée par M^{me} de Palacio au nom de la Commission

(13 mars 2003)

La Commission est consciente des difficultés de navigation dans le golfe de Finlande et partage l'inquiétude des autorités finlandaises à l'égard des risques liés au transport d'hydrocarbures dans ces conditions. Elle a rappelé à plusieurs reprises l'urgence de prendre toutes les mesures harmonisées pour prévenir de nouvelles catastrophes dans les eaux intérieures de l'Union.