

Capi	Bovini	Suini
CY (Cipro)	58 139	490 818
CZ (Repubblica ceca)	1 511 000	3 505 000
EE (Estonia)	253 000	345 400
HU (Ungheria)	770 000	5 082 000
LT (Lituania)	779 100	1 061 000
LV (Lettonia)	388 100	453 200
MT (Malta)	18 770	78 303
PL (Polonia)	5 420 987	18 997 030
SI (Slovenia)	473 240	655 665
SK (Repubblica slovacca)	607 835	1 553 880
Totale paesi in via di adesione	10 280 171	32 222 296

Fonte: Eurostat, Cattle and pig survey, dicembre 2002

(2004/C 78 E/0112)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-2408/03

di Bart Staes (Verts/ALE) alla Commissione

(21 luglio 2003)

Oggetto: Uso di monitor a cristalli liquidi in fase di guida di un autoveicolo

Stando ad una notizia del quotidiano fiammingo «Het Belang van Limburg» del 28 giugno 2003, sempre più spesso i guidatori di autovetture fanno installare in macchina un monitor a cristalli liquidi, sul quale si possono proiettare e vedere DVD, nonché giochi elettronici. Si tratta pertanto di un uso non sempre «funzionale», come seguire indicazioni stradali o intrattenere i passeggeri, ma in molti casi anche utilizzato per svagare il conducente. Sebbene alcuni di questi apparecchi siano dotati di una sicurezza — che fa sì che il prodotto possa essere usato solo con il freno a mano tirato —, spesso tale accorgimento viene aggirato.

In molti paesi europei è vietato telefonare se si guida una vettura, a meno che il conducente non disponga di un impianto a viva voce. Poiché è impossibile conciliare i due fatti: guardare un monitor di questo tipo, da un lato, e seguire con attenzione l'andamento del traffico, dall'altro, l'autorità olandese ha deciso di vietare i monitor a cristalli liquidi che il conducente può guardare mentre guida.

La Commissione è a conoscenza della tendenza ad installare monitor a cristalli liquidi destinati al conducente e pensa, analogamente ai Paesi Bassi, di introdurre un divieto su scala europea su tali prodotti che distraggono l'attenzione durante la guida?

In caso affermativo, quali misure esatte pensa di adottare? Il divieto varrà per l'uso sia «funzionale» sia «di svago»?

In caso negativo, quali argomentazioni adduce per non seguire l'esempio delle autorità olandesi?

(2004/C 78 E/0113)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-2422/03

di Kathleen Van Brempt (PSE) alla Commissione

(21 luglio 2003)

Oggetto: Lo schermo LCD in macchina

In Belgio e nei Paesi Bassi avere uno schermo di computer sul cruscotto della macchina è diventato una vera moda; sono soprattutto i giovani uomini a voler installare nelle proprie autovetture uno schermo LCD

con giochi per computer o funzioni TV. Nelle macchine costose gli schermi LCD servono per indirizzare il conducente a destinazione il più presto possibile e le funzioni TV s'interrompono durante il tragitto, tuttavia, questa misura di sicurezza non viene sempre prevista dai modelli installati dai concessionari. Nei Paesi Bassi gli schermi LCD che funzionano durante la guida sono proibiti a causa della loro pericolosità, in Belgio non ancora.

La Commissione europea è al corrente del continuo aumento dell'utilizzo di schermi LCD per divertimento nelle autovetture?

Cosa ne pensa la Commissione a riguardo? La Commissione giudica questa moda un trend pericoloso?

Quali sono le azioni intraprese dalla Commissione per garantire una guida sicura dei conducenti con autovetture dotate di schermi LCD? La Commissione sta considerando l'apposizione di un divieto d'installazione di schermi LCD dotati di giochi per computer e funzioni TV sul cruscotto?

Risposta comune
data dal sig. Liikanen in nome della Commissione
alle interrogazioni scritte E-2408/03 e E-2422/03

(29 settembre 2003)

La Commissione è consapevole del fatto che numerosi automobilisti utilizzano schermi a cristalli liquidi, inizialmente destinati all'informazione sul traffico o alla navigazione o allo svago dei soli passeggeri, per fini ricreativi personali durante la guida. Poiché da questa situazione possono derivare pratiche di guida pericolosa, la legislazione dei Paesi Bassi ha vietato esplicitamente l'installazione di schermi a cristalli liquidi destinati ai conducenti. Si tratta allora di determinare se il problema debba essere affrontato o meno al livello comunitario.

Lo sviluppo di strumenti telematici a bordo dei veicoli che possono essere usati dal conducente durante la guida è stato oggetto di studi di valutazione nell'ambito di programmi comunitari sin dal 1990. La compatibilità dell'uso di questi strumenti con la guida del veicolo è stata dunque studiata da diversi punti di vista da numerose direzioni generali (DG) della Commissione (DG Energia e Trasporti, DG Imprese, DG Ricerca e DG Società dell'informazione).

Consapevole del carattere potenzialmente pericoloso dell'uso di questi nuovi dispositivi, che potrebbero distrarre il conducente dalla guida, il 21 dicembre 1999 la Commissione ha pubblicato una raccomandazione relativa ai sistemi sicuri e efficienti di informazione e comunicazione di bordo: principi europei in materia di interfaccia uomo-macchina⁽¹⁾.

La raccomandazione della Commissione fra l'altro afferma:

- principio 4: il sistema deve essere progettato in modo da non distrarre o attirare l'attenzione visiva del conducente;
- principio 8: le visualizzazioni non strettamente attinenti alla guida che sono suscettibili di distrarre il conducente (ad esempio immagini TV, videoregistrate e scorrimento automatico di immagini e testo) devono essere disattivate o devono essere presentate in modo tale che il conducente non possa vederle mentre il veicolo è in marcia.

Successivamente alla pubblicazione di detta raccomandazione, l'iniziativa eSafety, varata congiuntamente dalle case automobilistiche europee e dalla Commissione, ha anch'essa rilanciato il dibattito per elaborare una guida di buona condotta per i sistemi a bordo.

Ricordiamo che la costruzione dei veicoli a motore è soggetta all'omologazione comunitaria, fondata sull'articolo 95 del trattato, e tutti i progetti di iniziativa unilaterale di uno Stato membro devono essere notificati alla Commissione. Inoltre, poiché la Comunità ha sottoscritto accordi internazionali, di cui alcuni sotto gli auspici delle Nazioni Unite, occorrerà anche esaminare l'impatto sul piano internazionale di qualsiasi progetto di iniziativa.

⁽¹⁾ Notificata con il numero C (1999) 4786 e pubblicata nella Gazzetta ufficiale GU L 19 del 25.1.2000.