



---

*Documento di seduta*

---

**B8-1078/2015**

21.10.2015

## **PROPOSTA DI RISOLUZIONE**

presentata a seguito dell'interrogazione con richiesta di risposta orale B8-0764/2015

a norma dell'articolo 128, paragrafo 5, del regolamento

sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico  
(2015/2865(RSP))

**Kathleen Van Brempt, Matthias Groote, Evelyne Gebhardt, Dan Nica,  
Ismail Ertug**  
a nome del gruppo S&D

**Risoluzione del Parlamento europeo sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico  
(2015/2865(RSP))**

*Il Parlamento europeo,*

- vista l'interrogazione alla Commissione sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (O-000113/2015 – B8-0764/2015),
  - visti l'articolo 128, paragrafo 5, e l'articolo 123, paragrafo 2, del suo regolamento,
- A. considerando che il 18 settembre 2015 l'Agenzia per la protezione ambientale statunitense (*Environmental Protection Agency – EPA*) e il *California Air Resources Board* (CARB) hanno emesso un avviso di violazione delle norme applicabili in materia di inquinamento nei confronti di Volkswagen AG, Audi AG e Volkswagen Group of America (note collettivamente come "VW"); che l'indagine è stata avviata a seguito di una ricerca sulle emissioni di NO<sub>x</sub> dei veicoli diesel condotta dal Consiglio internazionale per il trasporto pulito (*International Council of Clean Transportation – ICCT*) e sottoposta all'attenzione dell'EPA e del CARB nel maggio 2014;
- B. considerando che il regolamento Euro 5/Euro 6 relativo ai limiti delle emissioni dei veicoli passeggeri (regolamento (CE) n. 715/2007, concordato nel dicembre 2006) prevede che i costruttori producano i veicoli in modo che soddisfino i requisiti di emissione "nell'uso normale" (articolo 5, paragrafo 1) e vieta esplicitamente l'uso di impianti di manipolazione (articolo 5, paragrafo 2), definiti come "ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo"; che inoltre il regolamento invita esplicitamente la Commissione a introdurre prove e ad adottare misure concernenti l'utilizzazione di meccanismi di manipolazione;
- C. considerando che, a seguito dell'indagine condotta dalle autorità statunitensi, VW ha ammesso di aver installato impianti di manipolazione in almeno undici milioni di veicoli diesel venduti; che i motori di VW venduti sul mercato dell'Unione erano stati omologati come conformi alla norma Euro 5;
- D. considerando che il valore limite Euro 5 delle emissioni di NO<sub>x</sub> prodotte dai veicoli diesel è di 180 mg/km e si applica ai veicoli omologati tra il 1° settembre 2009 e il 1° settembre 2014 nonché a tutti i veicoli venduti tra il 1° gennaio 2011 e il 1° settembre 2015, e che il corrispondente valore Euro 6 è di 80 mg/km e si applica ai nuovi tipi di veicoli a partire dal 1° settembre 2014 e a tutti i veicoli venduti dal 1° settembre 2015;

- E. considerando che l'analisi condotta nel 2011<sup>1</sup> dal Centro comune di ricerca della Commissione europea ha concluso che le emissioni di NO<sub>x</sub> dei veicoli diesel misurate tramite sistemi portatili di misurazione delle emissioni (PEMS) superano considerevolmente i rispettivi limiti di emissione Euro 3-5, oscillando tra un fattore compreso fra 2 e 4 per le emissioni medie di NO<sub>x</sub> su interi percorsi di prova e fino a un fattore di 14 in singole finestre di prova; che, stando a un'altra relazione del Centro comune di ricerca del 2013<sup>2</sup>, i veicoli Euro 6 potrebbero superare i livelli di emissione previsti per i veicoli Euro 5; che l'analisi dell'ICCT dell'ottobre 2014 documenta che le emissioni su strada di NO<sub>x</sub> dei veicoli diesel testati sono, in media, circa sette volte superiori ai limiti fissati dalla norma Euro 6;
- F. considerando che le prove di conformità della produzione e le prove di conformità in servizio non sono ancora disciplinate da norme comuni a livello dell'Unione, nonostante alla Commissione sia stato conferito un mandato per stabilire requisiti specifici per tali prove tramite la procedura di comitatologia; che, di conseguenza, i requisiti relativi alla conformità della produzione e alla conformità in servizio non vengono generalmente applicati in maniera adeguata; che non vi è alcun obbligo di comunicare alla Commissione, alle autorità di omologazione di altri Stati membri o ad altre parti interessate informazioni relative a prove svolte dall'autorità di omologazione competente e ai relativi risultati;
- G. considerando che l'attuale sistema di omologazione dell'UE non consente alla Commissione o alle autorità di altri Stati membri di revocare l'omologazione o il certificato di conformità dei veicoli, di richiamare i veicoli o di sospendere la loro immissione sul mercato in caso di omologazione rilasciata da un altro Stato membro; che i costruttori di veicoli possono scegliere qualsiasi autorità competente per le prove nell'UE, il che determina una concorrenza malsana tra le autorità competenti in materia; che non vi è alcuna supervisione delle attività di prova svolte dalle autorità di omologazione;
- H. considerando che la Commissione sta attualmente rivedendo il quadro dell'omologazione;
- I. considerando che, in ragione della digitalizzazione delle autovetture, qualsiasi prova statica produce risultati assurdi e, pertanto, è opportuno considerare le reali emissioni su strada quale punto di partenza per l'omologazione;
- J. considerando che il regolamento Euro 5/Euro 6 è direttamente applicabile negli Stati membri e che, a seconda del sistema giuridico dello Stato membro, i consumatori possono adire i tribunali nazionali per ottenere un risarcimento dai costruttori di veicoli per eventuali violazioni dei requisiti, ma che non in tutti gli Stati membri sono disponibili meccanismi di ricorso collettivo per i consumatori e non esistono meccanismi di ricorso a livello europeo;

---

<sup>1</sup> *Analyzing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS)*. Relazione scientifica e tecnica del Centro comune di ricerca:  
[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/2011\\_pems\\_jrc\\_62639\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/2011_pems_jrc_62639_en.pdf)

<sup>2</sup> *A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures*. Relazione scientifica e tecnica del Centro comune di ricerca:  
[http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC75998/ld-na-25572-en-n\\_online.pdf](http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC75998/ld-na-25572-en-n_online.pdf)

- K. considerando che, a norma della direttiva 1999/44/CE su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo, i consumatori hanno diritto a una garanzia minima di due anni dopo l'acquisto di un prodotto; che il venditore deve consegnare al consumatore beni conformi al contratto di vendita; che la conformità è presunta, tra l'altro, quando "sono conformi alla descrizione fatta dal venditore e possiedono le qualità del bene che il venditore ha presentato al consumatore come campione o modello" e "presentano la qualità e le prestazioni [...] che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi [...] tenuto conto [...], se del caso, delle dichiarazioni pubbliche sulle caratteristiche specifiche dei beni fatte al riguardo dal venditore, dal produttore o dal suo rappresentante, in particolare nella pubblicità o sull'etichettatura"; che, in caso di mancata conformità, il consumatore ha diritto alla riparazione o sostituzione del prodotto senza spese o a una riduzione del prezzo;
- L. considerando che la direttiva sui diritti dei consumatori (2011/83/UE) impone la fornitura di informazioni sulle caratteristiche principali di un prodotto prima della conclusione di contratti a distanza o di contratti negoziati all'interno o al di fuori dei locali commerciali e assicura ai consumatori un termine di recesso di quattordici giorni per i contratti a distanza, e che gli Stati membri sono tenuti a dotarsi di norme atte ad assicurare l'applicazione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di violazione delle disposizioni della direttiva;
- M. considerando che la direttiva sulle pratiche commerciali sleali (2005/29/CE) vieta in particolare qualsiasi pratica che "falsa o è idonea a falsare in misura rilevante il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio che raggiunge o al quale è diretta", stabilisce che tra le pratiche commerciali considerate in ogni caso sleali rientra anche il fatto di "asserire che un professionista (includere le sue pratiche commerciali) o un prodotto è stato approvato, accettato o autorizzato da un organismo pubblico o privato quando esso non lo sia stato o senza rispettare le condizioni dell'approvazione, dell'accettazione o dell'autorizzazione ricevuta", e obbliga gli Stati membri a stabilire sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive;
- N. considerando che le emissioni di NO<sub>x</sub> sono associate a effetti nefasti sull'ambiente, segnatamente l'acidificazione e l'eutrofizzazione; che le concentrazioni di NO<sub>x</sub> in Europa superano regolarmente le norme dell'Unione relative alla qualità dell'aria;
- O. considerando che l'inquinamento atmosferico ha provocato nel 2011 la morte prematura di oltre 430 000 persone nell'UE e ha un costo annuale di 940 miliardi di EUR in termini di perdita di produttività; che sono più di venti gli Stati membri che non rispettano i limiti dell'Unione per la qualità dell'aria, specialmente nelle zone urbane; che l'NO<sub>2</sub> è un pericoloso agente inquinante che provoca cancro ai polmoni, asma e numerose malattie respiratorie;
- P. considerando che è possibile migliorare le prestazioni dei sistemi di controllo delle emissioni già installati sui veicoli mediante la rimozione degli impianti di manipolazione, la riprogrammazione e la ricalibratura;
- Q. considerando che gli attuali sistemi di controllo delle emissioni di NO<sub>x</sub> delle autovetture diesel si basano su tre tecnologie principali: modifiche interne al motore unitamente al ricircolo dei gas di scarico (EGR), filtri anti-NO<sub>x</sub> con funzionamento in magro (trappole per NO<sub>x</sub> con funzionamento in magro, ovvero LNT) e riduzione catalitica selettiva

(SCR); che, al fine di soddisfare i valori limite Euro 6, la maggior parte dei veicoli è dotata di almeno due delle tre tecnologie; che tutte queste tecnologie possono essere disattivate tramite impianti di manipolazione basati su software;

- R. considerando che le discrepanze riscontrate tra i risultati delle prove e le prestazioni dei veicoli in normali condizioni d'uso non si limitano soltanto agli NO<sub>x</sub> ma riguardano anche altri inquinanti e il CO<sub>2</sub>; che, secondo taluni studi, nel 2014 il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> ufficiali e reali delle autovetture in Europa si attestava al 40%;
- S. considerando che il passaggio alla procedura di prova armonizzata a livello mondiale per veicoli commerciali leggeri (WLTP) nell'UE rende necessario adeguare alla nuova prova gli obiettivi previsti per i costruttori in materia di emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco rotabile esistente; che la procedura per tale adeguamento è in esame in sede di comitatologia, dovrebbe mantenere un livello di rigore comparabile per i costruttori nonché evitare flessibilità inique in fase di prova dell'attuale procedura NEDC che potrebbero pregiudicare l'obiettivo per il 2021 in materia di CO<sub>2</sub>;
1. deplora le gravi carenze nell'applicazione della regolamentazione del mercato interno dell'Unione, portate alla luce dall'intervento delle autorità statunitensi;
  2. invita la Commissione e gli Stati membri ad adottare misure preventive e ad avviare senza indugio un'indagine sull'impiego di dispositivi di manipolazione nei veicoli venduti nell'UE e sulle prestazioni dei veicoli in condizioni di uso normale per quanto riguarda i valori limite degli inquinanti e i valori dichiarati di CO<sub>2</sub> g/km; ritiene che tale indagine debba essere condotta sotto la supervisione della Commissione e sulla base dei dati relativi ai veicoli sul mercato raccolti e presentati dalle autorità di omologazione degli Stati membri, utilizzando test di guida in condizioni reali; insiste affinché l'indagine sia condotta nella massima trasparenza e garantendo ai cittadini pieno accesso ai dati, al fine di ristabilire la fiducia dei consumatori nella produzione europea;
  3. esige, ove sia riscontrata la presenza di impianti di manipolazione, che le autorità degli Stati membri procedano a un riesame dell'omologazione e del certificato di conformità dei veicoli interessati, conformemente all'articolo 30 della direttiva n. 2007/46/CE e all'articolo 10 del regolamento n. 715/2007/CE, che siano fatti valere i diritti dei consumatori e che questi ultimi ricevano, se del caso, un risarcimento per la frode subita;
  4. sottolinea che i responsabili delle manipolazioni dei sistemi di misurazione delle emissioni devono essere chiamati a rispondere delle loro azioni; avverte che il prezzo da pagare per l'aver effettuato tali manipolazioni non deve ricadere in ultima istanza sui comuni lavoratori occupati dai costruttori di automobili e sui loro fornitori (la maggior parte dei quali sono PMI), ed esprime profonda preoccupazione per le ripercussioni negative che l'accaduto può avere sulla filiera automobilistica; invita pertanto le parti sociali a garantire che lo scandalo delle manipolazioni non determini la perdita di posti di lavoro;
  5. condanna con fermezza le attività intenzionalmente fraudolente condotte da qualsiasi società di qualunque dimensione, che non solo provocano un chiaro danno ambientale, ma infrangono anche la fiducia dei consumatori nella qualità dei prodotti europei;

6. riafferma la posizione adottata il 23 settembre 2015 dalla commissione per l'ambiente del Parlamento europeo in merito al test sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali e reitera il suo appello affinché venga introdotto entro il 2017 "un test sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali per tutti i veicoli omologati o registrati a decorrere dal 2015, al fine di garantire l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni e permettere ai veicoli di rispettare il presente regolamento e le sue misure di applicazione, con un fattore di conformità che rifletta solo le possibili tolleranze della procedura di misurazione delle emissioni"; esorta il Consiglio e la Commissione a pervenire a un rapido accordo su un quadro relativo a un test delle emissioni in condizioni reali di guida su tale base e chiede che la procedura sia approvata rapidamente in sede di comitatologia in seguito all'accordo sulla proposta legislativa;
7. deplora la mancanza di trasparenza delle deliberazioni, in sede di comitatologia, sulla proposta di un test sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali e, in particolare, il fatto che la Commissione, nel trasmettere le informazioni ai rappresentanti degli Stati membri, abbia omesso di comunicarle contestualmente al Parlamento; invita la Commissione a garantire la piena trasparenza e a trattare il Parlamento europeo su un piano di parità rispetto agli Stati membri;
8. sottolinea la necessità di rafforzare in modo sostanziale l'attuale sistema dell'UE di omologazione dei veicoli, prevedendo tra l'altro un maggior controllo da parte dell'Unione, in particolare per quanto riguarda la vigilanza del mercato, il coordinamento e il sistema di follow-up per i veicoli venduti nell'Unione; invita pertanto il Consiglio e la Commissione a istituire un'autorità di omologazione UE indipendente al fine di garantire la piena responsabilità e indipendenza dell'intero sistema;
9. invita la Commissione e gli Stati membri ad adoperarsi al massimo per assicurare che gli obiettivi definiti all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2007 siano realizzati con maggiore efficacia; ribadisce che le sanzioni applicabili alle violazioni del suddetto regolamento da parte dei costruttori (quali l'impiego di impianti di manipolazione) dovrebbero essere in primo luogo dissuasive ed efficaci;
10. sottolinea, alla luce dello scandalo delle emissioni e del bisogno di auto pulite sulle strade, che occorre attuare riforme strutturali; invita la Commissione a proporre misure di politica industriale per garantire un miglioramento delle strutture e per affermare il settore automobilistico europeo e i relativi posti di lavoro come uno dei pilastri fondamentali dell'industria europea; sottolinea la necessità di investimenti più mirati nella ricerca e nello sviluppo (R&S) in questo settore al fine di accelerare la transizione verso motori più puliti, in particolare mediante l'elettrificazione del parco automobilistico europeo;
11. invita gli Stati membri ad adottare misure volte a incentivare l'installazione a posteriori, sui veicoli a diesel meno recenti, di sistemi di controllo degli NO<sub>x</sub> e a promuovere concetti integrati per una mobilità urbana a basse emissioni di carbonio, dal momento che i veicoli con motore diesel emettono una quantità maggiore di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e che i livelli nocivi di inquinamento atmosferico nelle aree urbane sono direttamente collegati alle emissioni di NO<sub>x</sub>;

12. ritiene che la prossima revisione della direttiva quadro sulle omologazioni debba ampliare e specificare le prescrizioni relative alla conformità della produzione, onde garantire che un campione sufficiente e rappresentativo di nuovi modelli prelevati a caso dalle linee di produzione sia sottoposto a prove su base annua, utilizzando test delle emissioni in condizioni reali di guida per verificarne la conformità con i valori limite fissati dall'UE per gli inquinanti; chiede altresì di migliorare le prove in servizio per i veicoli già utilizzati su strada, anche sulla base della procedura di valutazione delle emissioni generate dalla guida in condizioni reali, al fine di verificare la conformità in servizio dei veicoli a chilometraggi diversi, come richiesto ai sensi del regolamento; chiede un miglioramento dei controlli su strada attraverso ispezioni tecniche periodiche, al fine di identificare e riparare i veicoli non conformi con la legislazione UE;
13. invita la Commissione a monitorare da vicino le presentazioni dei quadri strategici nazionali degli Stati membri per il 2016 concernenti la direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, compresa la definizione di obiettivi concreti e ambiziosi e, in particolare, di obiettivi in materia di mobilità elettrica; ricorda che la Commissione si è impegnata ad adottare un piano d'azione per l'attuazione della strategia "Energia pulita per i trasporti" con l'obiettivo di diffondere al massimo i combustibili alternativi per i trasporti e promuovere la mobilità elettrica sostenibile nell'UE;
14. invita la Commissione a introdurre un sistema di omologazione completamente nuovo per le componenti collegate alla riduzione delle emissioni, e a utilizzare le emissioni reali su strada come punto di partenza per l'omologazione;
15. pone l'accento sulla necessità di garantire che le competenti autorità dell'UE e degli Stati membri abbiano accesso ai codici sorgente dei programmi informatici dei sistemi di controllo dei veicoli al fine di verificare la presenza di eventuali software di dispositivi di manipolazione, nel pieno rispetto della protezione dei dati dell'utente e del segreto commerciale;
16. fa notare che le manipolazioni apportate alle misurazioni delle emissioni sono riconducibili anche a carenze a livello di governo societario; chiede alla Commissione di valutare se sia necessario intervenire a livello dell'Unione per far sì che i processi decisionali in seno alle grandi società europee garantiscano la competitività e la sostenibilità a lungo termine e seguano un approccio lungimirante; sollecita l'introduzione di controlli più ampi e una maggiore trasparenza delle attività di audit e ribadisce che i processi decisionali che garantiscono maggiore trasparenza, che includono vari attori provenienti da contesti differenti e che coinvolgono i rappresentanti di diverse parti interessate, portano all'adozione di decisioni più efficaci e orientate al lungo periodo;
17. sottolinea che i consumatori devono poter esercitare agevolmente i loro diritti sanciti dalle direttive 1999/44/CE, 2005/29/CE e 2011/83/UE; chiede agli Stati membri e alle rispettive autorità competenti di fornire orientamenti chiari ai consumatori che chiedono informazioni in merito a tali diritti; chiede inoltre alla Commissione e agli Stati membri di assicurare che i consumatori dispongano di efficaci mezzi di ricorso, anche attraverso meccanismi collettivi, in caso di violazione di tali diritti, e a garantire un'efficace applicazione da parte delle autorità nazionali competenti;

18. chiede un riesame della direttiva sull'etichettatura delle automobili (1999/94/CE) al fine di migliorare la precisione e la comparabilità delle informazioni fornite ai consumatori; ritiene che l'etichettatura dovrebbe basarsi sui valori delle emissioni ottenuti nell'ambito dei test sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali;
19. esprime altresì preoccupazione per la discrepanza fra le emissioni di CO<sub>2</sub> dichiarate nei risultati dei test e quelle osservate dagli automobilisti nell'esperienza su strada; chiede pertanto che si giunga ad un rapido accordo sull'adeguamento della procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (WLTP) agli obiettivi per le emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco rotabile esistente, senza prestare attenzione alle flessibilità inique esistenti nella procedura attuale, al fine di non pregiudicare l'obiettivo del 2021;
20. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.