



Documento di seduta

B8-0224/2019

25.3.2019

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

presentata a seguito di una dichiarazione della Commissione

a norma dell'articolo 123, paragrafo 2, del regolamento

sui recenti sviluppi dello scandalo dieselgate
(2019/2670(RSP))

Jens Gieseke
a nome del gruppo PPE

Risoluzione del Parlamento europeo sui recenti sviluppi dello scandalo dieselgate (2019/2670(RSP))

Il Parlamento europeo,

- visto il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo¹,
- vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli,
- visto il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE²,
- vista la sua raccomandazione del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico³,
- vista la relazione finale della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico del 2 marzo 2017,
- vista la relazione interlocutoria della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico del 20 luglio 2016,
- visto il documento di riflessione della Corte dei conti europea del 7 febbraio 2019 sulla risposta dell'UE allo scandalo dieselgate,
- visto lo scambio di opinioni tenuto dalla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare con il commissario Elzbieta Bieńkowska sul seguito dato alle raccomandazioni della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico⁴,
- visto il documento di lavoro dei servizi della Commissione del 22 novembre 2018 dal titolo "Report on Raw Materials for Battery Applications" (Relazione sulle materie prime da utilizzare nelle batterie) (SWD(2018)0245),
- viste le lettere di costituzione in mora inviate a Germania, Grecia, Italia, Lussemburgo,

¹ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

² GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

³ GU C 298 del 23.8.2018, pag. 140.

⁴ L'intervento del commissario Bieńkowska è disponibile al seguente indirizzo:

https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2014-2019/bienkowska/announcements/commissioner-elzbieta-bienkowska-exchange-views-envi-committee-ep-recommendation-former-committee_en

Regno Unito e Spagna nell'ambito delle procedure di infrazione avviate dalla Commissione,

- visto l'articolo 123, paragrafo 2, del suo regolamento,
- 1. richiama l'attenzione sui significativi progressi realizzati dopo lo scandalo dieselgate del 2015 relativo alle emissioni, in particolare a livello del quadro normativo dell'UE, tra l'altro grazie all'introduzione di nuove norme di omologazione e di una nuova procedura di prova;
- 2. sottolinea che, nell'ottica di migliorare la qualità dell'aria e quindi la qualità della vita dei cittadini, proteggere l'ambiente e promuovere la competitività del settore automobilistico dell'UE in un mondo globalizzato, è necessario compiere la transizione verso una mobilità più pulita;
- 3. evidenzia la necessità di considerare la lotta ai cambiamenti climatici nel quadro di una strategia globale dell'UE che deve essere in linea, ad esempio, con la nuova strategia di politica industriale (approccio olistico), al fine di trovare il giusto equilibrio tra il rafforzamento della sostenibilità e della conformità dei veicoli adibiti al trasporto su strada, la salvaguardia degli interessi economici dei consumatori dell'UE e il rispetto delle limitazioni del progresso tecnologico;
- 4. pone l'accento sulla necessità di tenere conto della sicurezza del lavoro e della competitività globale dell'industria dell'UE nel valutare le soluzioni volte a contrastare i cambiamenti climatici;
- 5. sottolinea che per ridurre sensibilmente il divario tra i livelli di emissione di CO₂ e il consumo di carburante misurati in laboratorio e quelli misurati su strada è già stata introdotta una nuova prova di laboratorio, la procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP);
- 6. evidenzia altresì che il sistema di prove dell'UE include ormai anche la prova di rilevazione delle emissioni in condizioni reali di guida (RDE), e che si tratta del primo quadro normativo al mondo a utilizzare la misurazione RDE; mette in luce che entrambe le prove sono più rigorose e più realistiche, oltre a essere molto meno vulnerabili alle pratiche fraudolente;
- 7. sottolinea che le nuove norme di omologazione dell'UE, che si applicheranno a partire da settembre 2020, rafforzeranno in misura significativa la qualità, l'indipendenza e la vigilanza delle autorità responsabili dell'omologazione dei veicoli e delle prove;
- 8. pone l'accento sull'importante ruolo svolto dalla tecnologia diesel nel contrastare i cambiamenti climatici attraverso la riduzione delle emissioni di CO₂, dal momento che i veicoli alimentati con fonti energetiche alternative presentano ancora troppe carenze; riconosce pertanto il sostanziale contributo dei moderni veicoli diesel al conseguimento degli obiettivi in materia di qualità dell'aria da parte dei centri urbani;
- 9. richiama l'attenzione sull'importanza del principio della neutralità tecnologica ed esorta a utilizzare tutte le tecnologie disponibili, inclusi i carburanti sintetici, per migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO₂;

10. sottolinea che i costruttori di automobili hanno effettuato importanti investimenti per realizzare massicce riduzioni delle emissioni di NOx (tra cui la diffusa applicazione della riduzione catalitica selettiva (SCR) e del filtro anti-NOx);
11. pone l'accento sull'importanza di valutare le emissioni prodotte durante l'intero ciclo di vita dai veicoli immessi sul mercato dell'Unione, come richiesto dal Parlamento, pur riconoscendo a tale riguardo che alla Commissione spetta il difficile compito di sviluppare una metodologia comune dell'Unione in relazione alle emissioni di CO₂ prodotte durante l'intero ciclo di vita;
12. sostiene le soluzioni basate su elementi scientifici, economici e ambientali e neutre sotto il profilo tecnologico;
13. sottolinea che la mobilità elettrica presenta sfide in termini di comfort dei consumatori (tra cui l'autonomia, il peso, l'elevato costo dei veicoli elettrici e la durata della vita delle costose batterie), ma anche nuove importanti sfide sul piano ambientale (ad esempio per quanto riguarda l'approvvigionamento dei materiali e il riciclaggio delle batterie);
14. invita la Commissione a esercitare in modo rigoroso le proprie funzioni di vigilanza e a continuare a collaborare con gli Stati membri e altri soggetti interessati per ottimizzare in futuro la legislazione sulle emissioni dei veicoli e per accelerare la transizione verso una mobilità più pulita e più competitiva;
15. sottolinea che gli Stati membri e le loro autorità devono assumersi la responsabilità principale di garantire l'efficace applicazione del nuovo quadro dell'UE in materia di omologazione e prove al fine di evitare scandali futuri e riguadagnare la fiducia dei consumatori dell'UE;
16. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.