



Documento di seduta

**B8-0223/2019 }
B8-0224/2019 } RC1**

27.3.2019

PROPOSTA DI RISOLUZIONE COMUNE

presentata a norma dell'articolo 123, paragrafi 2 e 4, del regolamento

in sostituzione delle proposte di risoluzione seguenti:

B8-0223/2019 (ECR)

B8-0224/2019 (PPE)

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

Jens Gieseke

a nome del gruppo PPE

Daniel Dalton, Bolesław G. Piecha, Zdzisław Krasnodębski

a nome del gruppo ECR

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 veicoli²,
- 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/CE³,
- visto il parere espresso il 28 ottobre 2015 dal Comitato tecnico – Veicoli a motore (CTVM) istituito dall'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE,
- visto il regolamento (UE) 2016/427 della Commissione, del 10 marzo 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6)⁴,
- visto il regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 6)⁵,
- visto il regolamento (UE) 2017/2394 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, sulla cooperazione tra le autorità nazionali responsabili dell'esecuzione della normativa che tutela i consumatori e che abroga il regolamento (CE) n. 2006/2004⁶,
- vista la sua raccomandazione del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico⁷,
- vista la relazione finale della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico del 2 marzo 2017,
- vista la sua risoluzione del 13 settembre 2016 sull'inchiesta sulla misurazione delle

¹ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

² GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

³ GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

⁴ GU L 82 del 31.3.2016, pag. 1.

⁵ GU L 109 del 26.4.2016, pag. 1.

⁶ GU L 345 del 27.12.2017, pag. 1.

⁷ GU L 298 del 23.8.2018, pag. 140.

- emissioni nel settore automobilistico⁸,
- visto il documento di riflessione della Corte dei conti europea del 7 febbraio 2019 sulla risposta dell'UE allo scandalo dieselgate,
 - vista la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) del 13 dicembre 2018 nelle cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16⁹,
 - vista la raccomandazione del Mediatore europeo nel caso 1275/2018/EWM,
 - visto lo scambio di opinioni tenuto dalla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare con il commissario Elżbieta Bieńkowska sul seguito dato alle raccomandazioni della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico¹⁰,
 - vista la sua risoluzione del 13 marzo 2019 su un'Europa che protegge: aria pulita per tutti¹¹,
 - 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, Regno Unito e Spagna nell'ambito delle procedure di infrazione avviate nel 2016 dalla Commissione nei confronti di sette Stati membri, ossia Germania, Grecia, Lituania, Lussemburgo, Regno Unito, Repubblica ceca e Spagna,
 - visto l'articolo 123, paragrafi 2 e 4, del suo regolamento,
1. richiama l'attenzione sui significativi progressi realizzati dopo il cosiddetto scandalo dieselgate del 2015 relativo alle emissioni, in particolare a livello del quadro legislativo dell'UE, tra l'altro grazie all'introduzione di nuove norme di omologazione (regolamento (UE) 2018/858) e di nuove procedure di prova, e sottolinea che ciò ha contribuito a rendere i veicoli più rispettosi dell'ambiente ripristinando nel contempo la fiducia dei consumatori;
 2. osserva che il regolamento (UE) 2018/858, il regolamento (CE) n. 692/2008 e le altre normative pertinenti introducono metodi di prova più solidi e realistici per la misurazione degli inquinanti, come gli ossidi di azoto (NOx) e le emissioni di CO₂, garantiscono una maggiore qualità e indipendenza delle prove sui veicoli e consentono di vigilare più efficacemente sul rispetto delle norme da parte dei veicoli già in circolazione;
 3. ricorda che il 1° giugno 2017 la Commissione ha inoltre introdotto una procedura di prova in laboratorio più rigorosa e più realistica, ovvero la procedura di prova per i

⁸ GU C 204 del 13.6.2018, pag. 21.

⁹ Sentenza della Corte di giustizia del 13 dicembre 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid/Commissione europea*, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, ECLI:EU:T:2018:927.

¹⁰ 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

¹¹ Testi approvati, P8_TA(2019)0186.

veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP), sviluppata in collaborazione con la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), per misurare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante delle autovetture e dei furgoni, che è diventata obbligatoria per tutti i nuovi modelli di autovetture a partire da settembre 2017 e per tutte le autovetture nuove da settembre 2018;

4. sottolinea inoltre 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, garantendo che le auto vendute nell'UE producano basse emissioni sia in laboratorio che su strada e contrastando la condotta fraudolenta nelle prove su strada relative alle emissioni dei veicoli;
5. ricorda che il 28 ottobre 2015 gli Stati membri hanno convenuto che le misurazioni delle RDE di NO_x sarebbero state obbligatorie per i nuovi modelli di autovetture a partire da settembre 2017 e per tutti i nuovi veicoli a partire da settembre 2019;
6. sottolinea che le nuove norme di omologazione dell'UE rafforzeranno in misura significativa la qualità, l'indipendenza e la vigilanza delle autorità responsabili dell'omologazione e delle prove dei veicoli; riconosce, tuttavia, che le nuove norme del regolamento (UE) 2018/858 entreranno in vigore il 1° settembre 2020 e che dunque molti dei miglioramenti relativi alla qualità, all'indipendenza e alla vigilanza delle autorità responsabili dell'omologazione e delle prove dei veicoli non hanno ancora trovato applicazione;
7. invita la Commissione a proseguire i suoi lavori sulla riduzione dei limiti delle emissioni di NO_x delle autovetture dell'UE rivedendo il fattore di conformità, come previsto dal secondo pacchetto di comitatologia sulle RDE, a cadenza annuale e in linea con gli sviluppi tecnologici;
8. constata, tuttavia, che la fissazione di limiti sempre più rigorosi per la presenza di inquinanti atmosferici nocivi non costituisce di per sé un metodo efficace per migliorare la qualità dell'aria, come dimostra l'elevato numero di procedimenti di infrazione intentati dinanzi alla Corte di giustizia europea; osserva che una politica efficace deve contemplare l'attuazione di piani di miglioramento della qualità dell'aria integrati e a lungo termine, sostenuti da risorse finanziarie adeguate;
9. osserva con una certa preoccupazione che alcuni Stati membri, o le loro autorità locali, hanno introdotto misure sproporzionate, come le limitazioni per i veicoli diesel più vecchi, che comportano difficoltà quotidiane per i proprietari di tali veicoli, una perdita di valore di tali veicoli e una significativa diffusione di veicoli più vecchi e altamente inquinanti negli Stati membri con redditi più bassi;
10. sottolinea che i costruttori di automobili hanno effettuato importanti investimenti per realizzare massicce riduzioni delle emissioni di NO_x (tra cui la diffusa applicazione dei sistemi di riduzione catalitica selettiva (SCR) e del filtro anti-NO_x);
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. sottolinea che, per migliorare la qualità dell'aria e quindi la salute pubblica, proteggere l'ambiente, rafforzare la competitività dell'UE in un mondo globalizzato e tutelare l'occupazione europea e la base industriale dell'Europa, è necessario passare a una mobilità più rispettosa dell'ambiente e più efficiente, in consultazione con il settore automobilistico;
13. 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 molte carenze; riconosce pertanto il sostanziale contributo dei moderni veicoli diesel e dei veicoli a combustibile alternativo al conseguimento degli obiettivi in materia di qualità dell'aria da parte dei centri urbani;
14. richiama l'attenzione sull'importanza del principio della neutralità tecnologica ed esorta a utilizzare tutte le tecnologie disponibili, inclusi i carburanti sintetici e la tecnologia delle celle a combustibile, per migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni di CO₂;
15. 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 il breve ciclo di vita delle batterie), ma anche nuove importanti sfide sul piano ambientale (ad esempio riguardo all'approvvigionamento dei materiali necessari per la produzione delle batterie e al riciclaggio delle stesse);
16. 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;
17. 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;
18. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.