Parlamento europeo
2014-2019

Documento di seduta

B8-0177/2017

2.3.2017

PROGETTO DI RACCOMANDAZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO DESTINATA AL CONSIGLIO E ALLA COMMISSIONE

presentata a norma dell'articolo 198, paragrafo 12, del regolamento

a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico
(2016/2908(RSP))

Kathleen Van Brempt, Jens Gieseke, Gerben-Jan Gerbrandy
a nome della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico

B8-0177/2017

Progetto di raccomandazione del Parlamento europeo destinata al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico
(2016/2908(RSP))

Il Parlamento europeo,

– visto l'articolo 226 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE),

– vista la decisione 95/167/CE, Euratom, CECA del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, del 19 aprile 1995, relativa alle modalità per l'esercizio del diritto d'inchiesta del Parlamento europeo[1],

– vista la sua decisione (UE) 2016/34, del 17 dicembre 2015, sulla costituzione, le attribuzioni, la composizione numerica e la durata del mandato della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico[2],

– 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 veicolo[3],

– 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[4],

– vista la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa[5],

– vista la sua risoluzione del 27 ottobre 2015 sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico[6],

– vista la sua risoluzione del 13 settembre 2016 sull'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (relazione interlocutoria)[7],

– vista la relazione finale della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (A8-XXXX/2016),

– visto il progetto di raccomandazione della commissione d'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico,

---

[1] GU L 113 del 19.5.1995, pag. 1.
[2] GU L 10 del 15.1.2016, pag.13.
[3] GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.
[4] GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.
[5] GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.
[6] Testi approvati, P8_TA(2015)0375.
[7] Testi approvati, P8_TA(2016)0322.

– visto l'articolo 198, paragrafo 12, del suo regolamento,

A. considerando che l'articolo 226 TFUE fornisce una base giuridica per la costituzione, da parte del Parlamento europeo, di una commissione temporanea d'inchiesta incaricata di esaminare le denunce di infrazione o di cattiva amministrazione nell'applicazione del diritto dell'Unione, fatte salve le prerogative delle giurisdizioni nazionali o dell'Unione, e considerando che questo costituisce un elemento importante del potere di controllo del Parlamento;

B. considerando che, sulla base della proposta della Conferenza dei presidenti, il 17 dicembre 2015 il Parlamento ha deciso di costituire una commissione d'inchiesta per esaminare le presunte inadempienze nell'applicazione della legislazione dell'Unione in relazione alla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico, la quale formulerà le raccomandazioni che riterrà necessarie al riguardo;

C. considerando che la commissione d'inchiesta ha iniziato a operare il 2 marzo 2016 e ha approvato la sua relazione finale il 28 febbraio 2017, nella quale presenta la metodologia e le conclusioni della sua indagine;

D. considerando che negli ultimi decenni la quota di mercato delle autovetture diesel è aumentata nell'Unione europea a un livello tale per cui esse rappresentano oggi oltre la metà delle nuove automobili vendute in quasi tutti gli Stati membri; che tale crescita sostenuta della quota di mercato dei veicoli diesel è anche il risultato della politica dell'UE in materia di clima, poiché la tecnologia diesel è vantaggiosa rispetto ai motori a benzina in termini di emissioni di CO_2; che in fase di combustione i motori diesel, a differenza di quelli a benzina, producono molti più inquinanti diversi dalla CO_2, che sono significativamente e direttamente nocivi per la salute pubblica, ad esempio NO_x, SO_x e particolato; che per tali inquinanti esistono e sono reperibili sul mercato tecnologie di mitigazione;

E. considerando che la tecnologia esistente permette di rispettare le norme Euro 6 in materia di NO_x per i veicoli diesel, anche per quanto riguarda le condizioni reali di guida e senza che ciò abbia un impatto negativo sulle emissioni di CO_2;

F. considerando che le migliori prassi in uso negli Stati Uniti, dove vigono norme sulle emissioni più rigorose che si applicano ai veicoli sia a benzina sia diesel nonché politiche di applicazione della legge più severe, offrono uno standard cui l'UE dovrebbe aspirare;

G. considerando che la tutela della salute pubblica e dell'ambiente dovrebbe essere una responsabilità e una preoccupazione comune della società, in relazione alla quale tutti i soggetti interessati, incluso il settore automobilistico, hanno un ruolo importante da svolgere;

1. incarica il suo Presidente di prendere le misure necessarie per rendere pubblica la relazione finale della commissione d'inchiesta conformemente all'articolo 198, paragrafo 11, del suo regolamento e all'articolo 4, paragrafo 2, della decisione 95/167/CE;

2. invita il Consiglio e la Commissione a provvedere a che le conclusioni dell'inchiesta e le

conseguenti raccomandazioni trovino concreta applicazione, conformemente alla decisione 95/167/CE;

3. invita la Commissione a presentare al Parlamento entro 18 mesi dall'adozione della presente raccomandazione, e successivamente su base regolare, una relazione completa sulle misure adottate dalla Commissione e dagli Stati membri in merito alle conclusioni e alle raccomandazioni della commissione d'inchiesta;

4. invita il suo Presidente a incaricare la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, la commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori e la commissione per i trasporti e il turismo a verificare il seguito dato alle conclusioni e alle raccomandazioni della commissione d'inchiesta, in conformità dell'articolo 198, paragrafo 13, del suo regolamento;

5. invita il suo Presidente a incaricare la commissione per gli affari costituzionali a dar seguito alle raccomandazioni della commissione d'inchiesta per quanto riguarda le limitazioni del diritto d'inchiesta del Parlamento;

Prove di laboratorio ed emissioni reali di guida

6. invita la Commissione a modificare la propria struttura interna affinché, in virtù del principio di responsabilità collegiale, il portafoglio di un unico commissario (e di una direzione generale) preveda al contempo competenze in materia di legislazione sulla qualità dell'aria e di politiche intese a contrastare le fonti di emissioni inquinanti; chiede di aumentare le risorse umane e tecniche in seno alla Commissione destinate ai veicoli, ai loro sistemi e alle tecnologie di controllo delle emissioni, e che il Centro comune di ricerca (JRC) migliori ulteriormente le competenze tecniche interne;

7. invita a tal fine la Commissione a modificare la propria struttura interna e la propria suddivisione delle responsabilità affinché tutte le competenze legislative attualmente in capo alla direzione generale del Mercato interno, dell'industria, dell'imprenditoria e delle PMI (DG GROW) nel settore delle emissioni dei veicoli siano trasferite alla direzione generale dell'Ambiente (DG ENV);

8. invita la Commissione a garantire la presenza di adeguate risorse umane, competenze tecniche e un adeguato livello di autonomia in seno al JRC, comprese misure intese a conservare all'interno dell'organizzazione l'esperienza pertinente maturata nel campo della tecnologia relativa a veicoli ed emissioni e delle prove sui veicoli; osserva che il JRC potrebbe avere ulteriori responsabilità di verifica dei requisiti nel quadro della proposta di un nuovo regolamento sulla vigilanza del mercato e sull'omologazione;

9. chiede che tutti i risultati delle prove del JRC siano messi a disposizione del pubblico integralmente tramite una banca dati in forma non anonima; chiede altresì che il laboratorio per le emissioni dei veicoli (VELA) del JRC riferisca a un consiglio di vigilanza che includa rappresentanti degli Stati membri e delle organizzazioni per la tutela ambientale e della salute;

10. invita i colegislatori, nell'ambito della revisione in corso del regolamento (CE) n. 715/2007, a garantire che le misure a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, e dell'articolo

14, volte a integrare o modificare determinati elementi non essenziali dell'atto legislativo, siano adottate mediante atti delegati, al fine di assicurare un adeguato controllo da parte del Parlamento e del Consiglio, riducendo allo stesso tempo la possibilità di indebiti ritardi nell'adozione di tali misure; si oppone fermamente alla scelta di adottare tali misure mediante atti di esecuzione;

11. chiede la rapida adozione del 3° e 4° pacchetto sulle emissioni in condizioni reali di guida (RDE), nell'ottica di completare il quadro normativo per la nuova procedura di omologazione, come pure la rapida attuazione del suddetto quadro; ricorda che, affinché le prove RDE siano efficaci nel ridurre le discrepanze tra le emissioni misurate in laboratorio e su strada, le specifiche delle procedure di prova e di valutazione dovrebbero essere delineate con grande attenzione e dovrebbero contemplare un ampio ventaglio di condizioni di guida, tra cui temperatura, regolazioni di carico, velocità del veicolo, altitudine, tipo di strada e altri parametri che possono essere riscontrati durante la guida in tutta l'Unione;

12. prende atto del ricorso di annullamento contro il 2° pacchetto RDE avviato da diverse città dell'UE sulla base del fatto che, introducendo nuove soglie più elevate per le emissioni di NO_x, il regolamento della Commissione altera un elemento essenziale di un atto di base, violando in tal modo un requisito procedurale fondamentale, nonché le disposizioni della direttiva sulla qualità dell'aria (2008/50/CE) per quanto riguarda i limiti dei livelli massimi di emissione di azoto per i veicoli diesel;

13. esorta la Commissione a rivedere nel 2017 il fattore di conformità per le prove RDE delle emissioni di NO_x, come previsto dal 2º pacchetto RDE; invita la Commissione a riesaminare ulteriormente su base annua il fattore di conformità, in linea con gli sviluppi tecnologici, in modo da portarlo, non appena possibile, quanto più vicino a 1, tenendo unicamente conto dell'incertezza di misurazione degli strumenti del sistema portatile di misura delle emissioni (PEMS);

14. invita la Commissione a rivedere la normativa applicabile dell'Unione al fine di verificare se la commercializzazione di altri sistemi del veicolo, o di altri prodotti, potrebbe dipendere da procedure di prova inadeguate, come nel caso delle emissioni dei veicoli, o in altri settori in cui mancano simili sforzi in materia di vigilanza del mercato, e a presentare adeguate proposte legislative intese a garantire l'attuazione delle norme del mercato interno;

15. invita la Commissione a presentare proposte intese a introdurre ispezioni ambientali a livello dell'UE al fine di monitorare il rispetto delle norme ambientali per i prodotti, i limiti di emissione relativi alle licenze operative nonché la legislazione ambientale dell'UE in generale;

16. chiede alla Commissione di proseguire la sua opera di miglioramento delle prestazioni delle misurazioni effettuate con il PEMS, onde migliorarne la precisione e ridurre il margine di errore; ritiene che, per quanto concerne il particolato, la tecnologia PEMS dovrebbe essere in grado di rilevare particelle di dimensioni inferiori a 23 nanometri, che sono le particelle più pericolose per la salute pubblica;

17. ritiene che le norme orizzontali sulla creazione e il funzionamento dei gruppi di esperti della Commissione, adottate dalla Commissione il 30 maggio 2016, costituiscano un

miglioramento rispetto alla normativa precedente, ad esempio per quanto riguarda l'obbligo di fornire un verbale informativo e completo delle riunioni; invita la Commissione a rivedere tali norme al fine di rafforzare le disposizioni sulla composizione equilibrata dei gruppi di esperti; invita la Commissione ad applicare rigorosamente e immediatamente le norme orizzontali (aggiornate) e a elaborare una relazione, destinata al Parlamento e al Consiglio, che ne valuti l'attuazione;

18. chiede che gli elenchi dei partecipanti e i verbali delle riunioni dei comitati di comitatologia, quali il Comitato tecnico sui veicoli a motore (CTVM), e dei gruppi di esperti della Commissione, come il gruppo di lavoro sui veicoli a motore o il gruppo sulle emissioni reali di guida dei veicoli leggeri (RDE-LDV), siano resi pubblici;

19. esorta gli Stati membri a garantire maggiore trasparenza nell'accesso, da parte dei rispettivi parlamenti nazionali, ai documenti delle riunioni del CTVM;

20. invita la Commissione a modificare sostanzialmente le prassi esistenti in materia di archiviazione e conservazione delle informazioni e a garantire che le note, le comunicazioni tra servizi, le bozze e gli scambi informali con la Commissione, gli Stati membri, il Consiglio e i loro rappresentanti siano archiviati automaticamente; deplora le lacune nei registri pubblici derivanti dall'ambito troppo ristretto dei documenti destinati ad essere archiviati, il che richiede un intervento attivo per l'archiviazione;

Impianti di manipolazione

21. ritiene che, sebbene la procedura RDE riduca al minimo il rischio di utilizzo di impianti di manipolazione, essa non impedirà totalmente il potenziale ricorso a pratiche illegali; raccomanda pertanto, conformemente all'approccio delle autorità statunitensi, di integrare un certo grado di imprevedibilità nelle prove di omologazione e della conformità in servizio, al fine di prevenire lo sfruttamento di eventuali lacune in essere e garantire la conformità durante tutto il ciclo di vita del veicolo; accoglie con favore, a tale proposito, il protocollo di prova per gli impianti di manipolazione inserito nel "Documento orientativo sulla valutazione delle strategie ausiliarie di controllo delle emissioni e sulla presenza di impianti di manipolazione" adottato dalla Commissione il 26 gennaio 2017 e applicabile ai veicoli già presenti sul mercato; si attende che le autorità nazionali degli Stati membri applichino rapidamente il presente protocollo nell'ambito delle loro attività di vigilanza del mercato e conducano le prove sui veicoli indicate con variazioni non prevedibili delle condizioni di prova standard, come ad esempio temperatura ambiente, velocità, carico del veicolo e durata della prova, che possono includere una "prova a sorpresa";

22. osserva con preoccupazione che le prove ufficiali sulle emissioni di CO_2 e sul consumo di carburante dei veicoli continueranno a essere limitate a una prova in condizioni di laboratorio (WLTP), il che significa che l'utilizzo illegale di impianti di manipolazione rimane possibile e può non essere rilevato; esorta la Commissione e gli Stati membri a istituire sistemi di controllo a distanza dei parchi veicoli, utilizzando apparecchiature di telerilevamento posizionate a margine della strada e/o sensori a bordo, per analizzare le prestazioni ambientali dei parchi veicoli in servizio e rilevare eventuali prassi illegali che potrebbero portare a continue discrepanze tra le prestazioni su carta e quelle nel mondo reale;

23. invita la Commissione ad analizzare ulteriormente i motivi per cui le disposizioni più rigorose in materia di impianti di manipolazione, presenti nella legislazione sui veicoli pesanti, non sono state incluse nella legislazione sui veicoli leggeri;

24. invita la Commissione a effettuare una revisione interna per verificare l'argomentazione secondo cui i risultati della ricerca e le preoccupazioni del JRC, oggetto di dibattito tra i servizi della Commissione per quanto riguarda eventuali pratiche illegali da parte dei costruttori, non hanno mai raggiunto i livelli elevati della gerarchia; invita la Commissione a riferire le sue conclusioni al Parlamento;

25. ritiene opportuno istituire un meccanismo di comunicazione chiara all'interno della Commissione, onde assicurare che le eventuali inadempienze riscontrate dal JRC siano segnalate a tutti i livelli pertinenti della gerarchia della Commissione;

26. invita la Commissione a incaricare il JRC di indagare ulteriormente, assieme alle autorità nazionali e agli istituti di ricerca indipendenti, sul comportamento sospetto in termini di emissioni osservato su diverse automobili nell'agosto 2016;

27. invita gli Stati membri a imporre ai costruttori di automobili, nell'ambito dell'obbligo introdotto di recente e ad essi applicabile di comunicare le proprie strategie di base e ausiliarie nel campo delle emissioni, di spiegare qualsiasi comportamento irrazionale dei veicoli sotto il profilo delle emissioni riscontrato nelle prove e di dimostrare la necessità di applicare le esenzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007; invita gli Stati membri a condividere con la Commissione e il Parlamento i risultati delle loro indagini e i dati delle prove tecniche;

28. invita la Commissione a controllare rigorosamente l'applicazione, da parte degli Stati membri, delle esenzioni all'uso degli impianti di manipolazione; accoglie con favore, a tale proposito, la metodologia di valutazione tecnica delle strategie ausiliarie di controllo delle emissioni inclusa nel documento orientativo della Commissione del 26 gennaio 2017; invita la Commissione ad avviare procedure di infrazione, ove del caso;

Omologazione e conformità in servizio

29. chiede, nell'interesse della protezione dei consumatori e dell'ambiente, la rapida adozione della proposta di regolamento relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (2016/0014(COD)), che sostituisce l'attuale direttiva quadro sull'omologazione, e la sua entrata in vigore non oltre il 2020; ritiene che il minimo richiesto per migliorare il sistema dell'UE sia il mantenimento del livello di ambizione della proposta iniziale della Commissione, in particolare per quanto riguarda l'introduzione di una vigilanza UE del sistema; è del parere, inoltre, che un sistema di omologazione e vigilanza del mercato maggiormente esaustivo e coordinato, che preveda una vigilanza dell'UE, audit congiunti e la cooperazione con e tra autorità nazionali, dovrebbe essere l'obiettivo da raggiungere nel corso dei negoziati interistituzionali sul fascicolo;

30. ritiene che solo con un maggiore controllo a livello di UE sia possibile garantire la corretta applicazione della legislazione unionale in materia di veicoli e l'esecuzione efficiente ed efficace delle attività di vigilanza del mercato nell'Unione; invita la Commissione a garantire la piena e omogenea attuazione del nuovo quadro di

omologazione e di vigilanza del mercato, come pure a coordinare il lavoro delle autorità nazionali di omologazione e di vigilanza del mercato e a mediare in caso di controversie;

31. chiede un notevole rafforzamento della vigilanza del mercato sulla base di regole chiaramente definite e di una più netta ripartizione delle responsabilità nel nuovo quadro di omologazione UE, al fine di istituire un sistema migliore, efficace e funzionale;

32. ritiene che le attività di vigilanza dell'Unione nell'ambito del nuovo quadro per l'omologazione UE dovrebbero comportare la riesecuzione di prove, su scala adeguata, su veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche già immessi sul mercato, al fine di verificarne la conformità alle omologazioni e alla legislazione applicabile, utilizzando una vasta gamma di prove basate su campioni statisticamente rilevanti, e di avviare misure correttive, tra cui richiami di veicoli, ritiro delle omologazioni e sanzioni amministrative; è convinto che le competenze del JRC siano determinanti per eseguire tale compito;

33. chiede al riguardo l'istituzione di un'agenzia europea di vigilanza dei veicoli;

34. invita la Commissione e gli Stati membri a valutare la prassi statunitense di eseguire prove a campione fuori dalla linea di produzione e prove in servizio e a trarre le necessarie conclusioni per migliorare le rispettive attività di vigilanza del mercato;

35. suggerisce che, nel caso di veicoli passeggeri, siano eseguite prove di vigilanza del mercato a campione, anche con protocolli di prova non specificati, su almeno il 20 % dei nuovi modelli immessi sul mercato dell'Unione ogni anno nonché su una quantità rappresentativa di modelli più vecchi, onde verificare che i veicoli su strada siano conformi alla legislazione unionale in materia di sicurezza e ambiente; ritiene che, nella scelta dei veicoli da sottoporre alle prove nell'Unione, si debba dare seguito alle denunce comprovate e si debba tenere conto delle prove di terzi, dei dati del telerilevamento, delle relazioni dei controlli tecnici periodici e di altre informazioni;

36. sottolinea la necessità che le autorità nazionali competenti garantiscano il rispetto sistematico della conformità della produzione e della conformità in servizio dei veicoli, con un ulteriore coordinamento e un'ulteriore vigilanza a livello di UE; ritiene che le prove di conformità della produzione e di conformità in servizio dovrebbero essere eseguite da un servizio tecnico diverso da quello responsabile dell'omologazione del veicolo in questione e che i servizi tecnici interni dovrebbero essere esclusi dallo svolgimento delle prove delle emissioni ai fini dell'omologazione; esorta gli Stati membri a chiarire una volta per tutte quale sia l'autorità responsabile, nel loro territorio, della vigilanza del mercato, a garantire che tale autorità sia consapevole delle sue responsabilità e a informare di conseguenza la Commissione; ritiene che una cooperazione e uno scambio di informazioni molto più stretti tra le autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri e la Commissione, anche in materia di piani nazionali di vigilanza del mercato, miglioreranno la qualità complessiva delle attività di vigilanza del mercato nell'UE e permetteranno alla Commissione di individuare i punti deboli dei sistemi nazionali di vigilanza del mercato;

37. ritiene che un maggiore coordinamento e un maggiore dibattito tra le autorità di

omologazione e la Commissione, sotto forma di forum presieduto dalla Commissione stessa, contribuiranno alla promozione di buone pratiche volte a garantire l'attuazione efficace e armonizzata del regolamento sulla vigilanza del mercato e sull'omologazione;

38. ritiene che la possibilità di una verifica completa e indipendente dei risultati dell'omologazione, inclusi i dati delle prove di decelerazione, migliorerà l'efficacia del quadro di riferimento, e che i dati pertinenti dovrebbero essere accessibili alle parti interessate;

39. chiede l'istituzione di una struttura tariffaria intesa a garantire un finanziamento adeguato e indipendente delle attività di omologazione, di vigilanza del mercato e delle attività dei servizi tecnici; reputa che le autorità di omologazione dovrebbero essere incaricate di verificare le relazioni commerciali ed economiche esistenti tra i costruttori e i fornitori di automobili, da un lato, e i servizi tecnici, dall'altro, al fine di evitare conflitti di interesse;

40. richiama l'attenzione sul sistema di omologazione degli Stati Uniti, in base al quale i diritti versati dai costruttori per coprire i costi dei programmi di certificazione e di conformità sono trasmessi al dipartimento del Tesoro statunitense, mentre il Congresso degli Stati Uniti assegna a sua volta fondi all'Agenzia per la protezione dell'ambiente (EPA) affinché attui i propri programmi, sistema che potrebbe rappresentare un utile paradigma per migliorare l'indipendenza del sistema dell'UE;

41. invita la Commissione e i colegislatori a prendere altresì in esame la possibilità di introdurre prove con PEMS o controlli della conformità in servizio, almeno come primo vaglio, e a prevedere un mandato per il JRC affinché possa eseguire controlli della conformità in servizio con PEMS nel contesto del nuovo quadro di omologazione;

42. chiede ai colegislatori di istituire, nel prossimo regolamento relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore, una rete di telerilevamento a livello dell'UE per monitorare le emissioni reali del parco veicoli e individuare i veicoli eccessivamente inquinanti, al fine di rendere mirati i controlli della conformità in servizio e rintracciare le autovetture che potrebbero essere state modificate illegalmente tramite modifiche alle apparecchiature (per esempio, piastre di disattivazione del sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR), eliminazione del filtro antiparticolato per motori diesel (DPF) o dei sistemi di riduzione catalitica selettiva (SCR)) o al software (manomissione illegale della scheda elettronica);

43. invita la Commissione ad avvalersi dei poteri delegati di cui all'articolo 17 della direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, in modo da aggiornare i metodi di prova dei controlli tecnici periodici dei veicoli al fine di misurare le emissioni di NO_x delle automobili;

44. ritiene che le autorità di omologazione, le autorità di vigilanza del mercato e i servizi tecnici dovrebbero svolgere le loro funzioni; è del parere che essi dovrebbero pertanto migliorare in modo significativo e costante il loro livello di competenza e, a tal fine, chiede un controllo regolare e indipendente delle loro capacità;

45. invita la Commissione a valutare la possibilità di imporre ai costruttori l'obbligo di notificare a quest'ultima la scelta del servizio tecnico, onde favorire una reale

comprensione della situazione;

46. invita gli Stati membri a imporre ai costruttori di automobili l'obbligo di comunicare e giustificare alle autorità di omologazione le loro strategie in materia di emissioni, come avviene nel caso dei veicoli pesanti;

47. chiede agli Stati membri di analizzare se le soluzioni "tipo" proposte dal costruttore per riparare i veicoli dotati di sistemi fraudolenti rispettano realmente la legislazione sulle emissioni, nonché di effettuare verifiche a campione sui nuovi veicoli riparati;

Applicazione e sanzioni

48. chiede un'applicazione più rigorosa ed efficace delle norme sulle emissioni dei veicoli nell'UE; propone di riformare senza indugio la struttura di governance sulle emissioni delle automobili e di uniformarla a quella degli altri settori del trasporto;

49. ricorda che le norme sulla misurazione delle emissioni sono stabilite al fine di conseguire un miglioramento della qualità dell'aria, che in precedenza non è stato raggiunto in parte a causa del basso livello di applicazione delle leggi e in parte a causa di manipolazioni ad opera di alcuni costruttori di automobili; ritiene che le autorità competenti dovrebbero prendere in considerazione le emissioni prodotte dalle automobili e i dati sulla qualità dell'aria al fine di valutare se l'obiettivo perseguito sia stato raggiunto;

50. propone di istituire un quadro di cooperazione internazionale permanente con gli Stati Uniti (EPA) sulle emissioni, nell'ottica di scambiare informazioni e condurre azioni di vigilanza congiunta; sostiene che nell'UE azioni simili esistono già per altri prodotti;

51. esorta la Commissione ad avviare procedure d'infrazione nei confronti degli Stati membri che non hanno predisposto un'efficace vigilanza del mercato né un regime sanzionatorio nazionale per le violazioni del diritto dell'Unione, come richiesto dalla legislazione in vigore;

52. indica che la Commissione dovrebbe avere il potere di imporre ai costruttori di veicoli sanzioni amministrative efficaci, proporzionate e dissuasive come pure misure di riparazione e correttive laddove sia accertata la non conformità dei loro veicoli; ritiene che le eventuali sanzioni dovrebbero includere la revoca delle omologazioni e l'istituzione di programmi di richiamo a livello dell'UE;

53. ritiene che le risorse ottenute con tali sanzioni dovrebbero essere conservate dagli Stati membri per risarcire le persone danneggiate dalla violazione e svolgere altre attività analoghe a vantaggio dei consumatori o, se del caso, per tutelare l'ambiente all'interno degli Stati membri;

54. invita gli Stati membri a garantire che le norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazione da parte dei costruttori delle disposizioni del regolamento (CE) n. 715/2007 siano efficaci, proporzionate e dissuasive e siano notificate prontamente alla Commissione;

55. invita gli Stati membri ad applicare misure più rigorose in seguito allo scandalo

dell'indicazione fraudolenta delle emissioni; invita gli Stati membri e le rispettive autorità di omologazione a esaminare le informazioni sulle strategie di base e ausiliarie per il controllo delle emissioni – che i costruttori di automobili sono tenuti a divulgare – nel caso di automobili Euro 5 ed Euro 6 omologate che mostrano un comportamento irrazionale sotto il profilo delle emissioni durante i programmi di prova, nonché a verificare la loro conformità agli orientamenti interpretativi della Commissione concernenti le disposizioni sugli impianti di manipolazione; chiede agli Stati membri di applicare le sanzioni previste in caso di mancata conformità, compresi programmi di richiamo obbligatorio e la revoca delle omologazioni; invita la Commissione a garantire un approccio coordinato in materia di programmi di richiamo in tutta l'UE;

56. invita gli Stati membri e la Commissione a chiarire ai proprietari dei veicoli interessati se è obbligatorio ripararli o meno e quali sono le conseguenze giuridiche derivanti dalla riparazione in termini di conformità alla normativa sulle emissioni, obblighi in materia di controllo tecnico dei veicoli e tassazione, nonché le conseguenze di un'eventuale riclassificazione del veicolo, ecc.;

57. osserva che è difficile raccogliere informazioni sulle sanzioni negli Stati membri a causa della mancanza di dati statistici a livello nazionale; invita la Commissione e gli Stati membri a raccogliere con regolarità dati statistici in proposito;

58. invita gli Stati membri e la Commissione a rafforzare i meccanismi europei di attuazione, come la rete dell'Unione europea per l'attuazione e il controllo del rispetto del diritto dell'ambiente (IMPEL);

Diritti dei consumatori

59. invita gli Stati membri a garantire che i consumatori dispongano di informazioni dettagliate e comprensibili sulle modifiche apportate durante i programmi di richiamo e i controlli di manutenzione al fine di migliorare la trasparenza a beneficio dei consumatori e la fiducia nel mercato dell'automobile;

60. sottolinea che, dopo il richiamo, i veicoli devono conformarsi ai requisiti giuridici previsti dalla normativa dell'UE; rileva inoltre che è opportuno prendere in considerazione altre forme di riparazione oltre ai programmi di richiamo; invita a tal fine la Commissione a valutare le norme UE in vigore in materia di tutela dei consumatori e a formulare proposte, se del caso;

61. sottolinea l'importanza di fornire ai consumatori informazioni realistiche, precise e valide sul consumo di carburante e sulle emissioni inquinanti delle automobili, al fine di sensibilizzarli e indurli a prendere decisioni consapevoli al momento dell'acquisto; chiede un'azione dell'UE per fornire ai consumatori informazioni sulle emissioni inquinanti quali NO_x e particolato;

Veicoli puliti

62. invita la Commissione e le autorità competenti degli Stati membri ad aderire pienamente ad una strategia per la mobilità a basse emissioni e ad attuarla;

63. invita la Commissione e gli Stati membri a valutare l'efficacia delle attuali zone a basse

emissioni nelle città, tenendo conto dell'incapacità delle norme Euro per i veicoli leggeri di riflettere le emissioni reali di guida, nonché a esaminare i vantaggi derivanti dall'introduzione di un'indicazione o una norma per i veicoli a bassissimo livello di emissioni (ULEV) che rispettano i valori limite di emissione in condizioni reali di guida;

64. invita la Commissione e i colegislatori a seguire un approccio più integrato nelle loro politiche intese a migliorare le prestazioni ambientali delle autovetture, in modo da garantire progressi sia sul versante degli obiettivi di decarbonizzazione che per quanto riguarda gli obiettivi in materia di qualità dell'aria, ad esempio promuovendo l'elettrificazione o il passaggio a motorizzazioni alternative del parco auto;

65. invita a tale fine la Commissione a rivedere la direttiva sull'energia pulita per il trasporto e a presentare una proposta di regolamento sulle norme in fatto di emissioni di CO_2 per il parco auto che sarà immesso sul mercato a partire dal 2025, includendovi obblighi in materia di veicoli a emissioni zero (ZEV) e di veicoli a bassissime emissioni (ULEV) che impongano un graduale aumento della percentuale di veicoli a emissioni zero e a bassissime emissioni rispetto al parco auto complessivo, al fine di eliminare progressivamente, entro il 2035, le nuove autovetture che emettono CO_2;

66. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere politiche in materia di appalti pubblici verdi attraverso l'acquisto di veicoli ZEV e ULEV da parte delle autorità pubbliche, per il proprio parco veicoli o per programmi di *car sharing* a partecipazione (semi-)pubblica;

67. invita la Commissione a rivedere i limiti di emissione di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007, al fine di migliorare la qualità dell'aria nell'Unione e rispettare i limiti UE sulla qualità dell'aria ambiente nonché i livelli raccomandati dall'OMS, così come a presentare, se del caso, entro il 2025, proposte per nuovi limiti di emissione Euro 7 neutri sotto il profilo tecnologico, applicabili a tutti i veicoli M_1 e N_1 immessi sul mercato dell'Unione;

68. chiede alla Commissione di prendere in considerazione la revisione della direttiva sulla responsabilità ambientale (2004/35/CE) per includere i danni ambientali causati dall'inquinamento atmosferico di cui sono responsabili le case automobilistiche che violano la legislazione dell'UE sulle emissioni degli autoveicoli; ritiene che, se i costruttori automobilistici fossero finanziariamente responsabili della riparazione dei danni da essi causati all'ambiente, ci si potrebbe attendere un maggior livello di prevenzione e precauzione;

Poteri e limiti della commissione d'inchiesta

69. esorta il Consiglio e la Commissione a provvedere alla conclusione tempestiva dei negoziati sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo relativo alle modalità dettagliate per l'esercizio del diritto d'inchiesta del Parlamento europeo e che abroga la decisione 95/167/CE;

70. ritiene essenziale, ai fini dell'esercizio del controllo democratico sull'esecutivo, che il Parlamento disponga di poteri d'inchiesta corrispondenti a quelli dei parlamenti nazionali dell'UE; reputa che, per esercitare tale funzione di controllo democratico, il

Parlamento dovrebbe avere il potere di citare testimoni e di obbligarli a comparire, nonché il potere di esigere la presentazione di documenti; ritiene che, per garantire l'esercizio di tali diritti, sia necessario che gli Stati membri accettino di applicare sanzioni nei confronti di quanti omettono di comparire o di presentare documenti, in linea con le norme nazionali che disciplinano le inchieste parlamentari nazionali; ribadisce il proprio sostegno alla posizione espressa al riguardo nella relazione del 2012;

71. ritiene che i poteri delle commissioni d'inchiesta del Parlamento dovrebbero essere meglio allineati con quelli dei parlamenti nazionali, in particolare per garantire l'effettiva citazione e partecipazione dei singoli e l'applicazione di sanzioni in caso di rifiuto a cooperare; invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere le disposizioni pertinenti di cui all'attuale proposta del Parlamento;

72. chiede alla Commissione di rivedere con urgenza il codice di condotta dei commissari, in modo da includere le disposizioni sulla responsabilità degli ex commissari nell'ambito di applicazione delle indagini condotte da una commissione d'inchiesta sull'elaborazione delle politiche e della legislazione avvenuta durante il loro mandato;

73. chiede alla Commissione di utilizzare l'intervallo di tempo che intercorre tra l'approvazione della decisione in plenaria di istituire una commissione d'inchiesta e l'effettivo inizio dei suoi lavori per preparare una prima serie di documenti che riguardino il mandato della suddetta commissione, in modo che le informazioni siano messe a disposizione in tempi più rapidi e il lavoro della commissione sia quindi agevolato fin dall'inizio; ritiene, in tale contesto, che le norme in materia di archiviazione e trasmissione di documenti presso la Commissione dovrebbero essere riesaminate e migliorate per agevolare richieste future;

74. suggerisce di istituire in seno alla Commissione un unico punto di contatto per le relazioni con le commissioni d'inchiesta del Parlamento, in particolare nel caso in cui siano interessate varie direzioni generali, onde facilitare il flusso di informazioni, da un lato, e l'impiego delle migliori pratiche ottenute finora, dall'altro;

75. osserva che, con riferimento a varie commissioni d'inchiesta e commissioni speciali del recente passato, in alcuni casi, la Commissione e il Consiglio hanno omesso di fornire i documenti richiesti, mentre in altri lo hanno fatto con grande ritardo; ritiene che occorra introdurre un meccanismo di responsabilità per assicurare la trasmissione immediata e certa al Parlamento dei documenti che la commissione d'inchiesta o la commissione speciale richiede e ai quali ha diritto di accedere;

76. invita la Commissione a migliorare la sua capacità di gestire, in modo tempestivo e con un livello di qualità accettabile, le richieste di documenti provenienti sia dalle commissioni d'inchiesta che dai giornalisti e dai cittadini, in conformità alle disposizioni rispettivamente applicabili in materia di accesso ai documenti; sollecita la Commissione a rendere disponibili i documenti nel formato originario, astenendosi da modifiche e conversioni del formato che assorbono tempo e rischiano di alterare i contenuti; incarica altresì la Commissione di accertarsi che le informazioni archiviate in un formato leggibile da dispositivo automatico, ad esempio una banca dati, siano anche rese disponibili in un formato leggibile da dispositivo automatico;

77. osserva che spetta alla commissione d'inchiesta stabilire se le informazioni che rientrano nell'ambito di una richiesta siano rilevanti per i suoi lavori; osserva che tale compito non dovrebbe essere anticipato dal destinatario della richiesta di documenti; incarica la Commissione di tener adeguatamente conto di detta competenza nelle sue linee guida sulle richieste di accesso ai documenti;

78. esorta gli Stati membri a rispettare i loro obblighi giuridici nei confronti delle commissioni d'inchiesta, come indicato nella decisione 95/167/CE e, in particolare, all'articolo 3; invita altresì gli Stati membri, alla luce dei notevoli ritardi nei tassi di risposta riscontrati, ad aiutare le commissioni d'inchiesta in modo tale da rispettare il principio di leale cooperazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, TFUE;

79. invita gli Stati membri che hanno avviato indagini a livello nazionale sulle emissioni inquinanti delle autovetture a comunicare senza indugio alla Commissione e al Parlamento l'intera serie di dati e i risultati delle loro indagini;

80. ritiene che la prima parte del mandato della commissione dovrebbe essere dedicata alla raccolta e all'analisi delle prove scritte prima dell'inizio delle audizioni pubbliche; è del parere che sia utile prevedere un "periodo di riflessione" tra la fine delle audizioni e la redazione della relazione finale, in modo da completare la raccolta degli elementi di prova, analizzarla correttamente e inserirla integralmente nella relazione;

81. ritiene che i dodici mesi relativi alla durata delle commissioni d'inchiesta costituiscano un limite temporale arbitrario e siano spesso insufficienti; è convinto che i membri di una commissione d'inchiesta si trovino nella posizione migliore per stabilire se occorra prorogare le indagini e, in caso affermativo, per quanto tempo;

82. osserva che l'articolo 198 del regolamento del Parlamento dovrebbe definire in modo più chiaro il momento di inizio del mandato di una commissione d'inchiesta; suggerisce di prevedere un'adeguata flessibilità per garantire tempo sufficiente per le indagini; chiede che i lavori della commissione d'inchiesta inizino solo dopo che essa ha ricevuto dalle istituzioni dell'UE i documenti richiesti;

83. ritiene che non bisognerebbe necessariamente includere una relazione intermedia nei futuri mandati per non pregiudicare le conclusioni finali dell'indagine;

84. considera che in futuro le commissioni d'inchiesta dovrebbero essere organizzate diversamente, al fine di assicurare una maggiore efficienza ed efficacia nell'organizzazione e nello svolgimento delle attività delle commissioni, in particolare durante le audizioni pubbliche;

85. sottolinea che le norme amministrative interne del Parlamento sono in linea con la prassi consolidata delle commissioni permanenti e, pertanto, spesso non sono adatte alla natura specifica e temporanea di una commissione d'inchiesta, la quale opera in circostanze più anomale, con una finalità molto specifica e per un periodo di tempo limitato; ritiene, quindi, che la messa a punto di un insieme definito di norme relative al funzionamento efficace delle commissioni d'inchiesta, per quanto riguarda ad esempio lo svolgimento delle audizioni e le missioni, in un modo che garantisca un'equa rappresentanza politica, permetterebbe di accrescere l'efficienza; ritiene che vi sia il rischio che limitazioni finanziarie possano impedire alle commissioni d'inchiesta di

ascoltare tutti gli esperti che ritengano necessario ascoltare per svolgere le proprie funzioni; è convinto che i termini per l'autorizzazione interna delle audizioni e missioni dovrebbero essere resi più flessibili;

86. ritiene che le commissioni d'inchiesta dovrebbero godere di accesso prioritario e risorse dedicate nell'ambito dei pertinenti servizi del Parlamento, al fine di consentire a questi ultimi di rispondere soprattutto alle richieste di studi, briefing ecc., nei tempi consentiti dal regolamento;

87. rileva che le norme vigenti sull'accesso alle informazioni classificate e alle altre informazioni riservate, messe a disposizione del Parlamento europeo dal Consiglio, dalla Commissione o dagli Stati membri nel quadro di un'inchiesta, non sono perfettamente chiare dal punto di vista giuridico, ma sono generalmente interpretate nel senso che gli assistenti parlamentari accreditati (APA) sono esclusi dalla consultazione e analisi delle "altre informazioni riservate" non classificate in una sala di lettura sicura; osserva che, secondo vari deputati, tale norma esclude una consultazione effettiva e ampia di tali documenti nel tempo limitato a disposizione delle commissioni d'inchiesta, e osserva altresì che la commissione TAX2, durante il cui periodo di attività è stato temporaneamente ed eccezionalmente concesso agli APA l'accesso ai documenti, ha potuto utilizzare tali risorse in modo più completo ed efficace; chiede dunque che, nel quadro di una rinegoziazione dell'accordo interistituzionale, sia introdotta una disposizione formulata in modo chiaro che garantisca agli APA, nel loro ruolo di supporto ai deputati, il diritto di accesso ai documenti sulla base del principio della "necessità di conoscere"; sollecita gli organi pertinenti ad accelerare la rinegoziazione di questo punto per non ostacolare l'efficacia e l'efficienza delle inchieste parlamentari in corso e di quelle future;

°

° °

88. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente raccomandazione e la relazione finale della commissione d'inchiesta al Consiglio, alla Commissione e ai parlamenti degli Stati membri.