

Martedì 27 ottobre 2015

P8\_TA(2015)0375

**Misurazioni delle emissioni nel settore automobilistico****Risoluzione del Parlamento europeo del 27 ottobre 2015 sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (2015/2865(RSP))**

(2017/C 355/02)

*Il Parlamento europeo,*

- vista l'interrogazione alla Commissione sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (O-000113/2015 — B8-0764/2015),
  - 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 <sup>(1)</sup>,
  - 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 <sup>(2)</sup>,
  - vista la direttiva 2001/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2001, relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici <sup>(3)</sup>,
  - 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 <sup>(4)</sup>,
  - visto il regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove <sup>(5)</sup>,
  - visti l'articolo 128, paragrafo 5, e l'articolo 123, paragrafo 4, del suo regolamento,
- A. considerando che il 18 settembre 2015 l'agenzia per la protezione ambientale statunitense (*Environmental Protection Agency* – EPA) e l'ente californiano per la qualità dell'aria (*California Air Resources Board* – CARB) hanno emesso un avviso di violazione delle norme in materia di inquinamento nei confronti di Volkswagen AG, Audi AG e Volkswagen Group of America (collettivamente, VW); che l'indagine è iniziata a seguito di alcune ricerche sulle emissioni di ossido di azoto (NO<sub>x</sub>) prodotte da veicoli diesel, svolte da un'organizzazione non governativa in cooperazione con ricercatori universitari, i cui risultati sono stati presentati all'EPA e al CARB nel maggio 2014;
- B. considerando che l'inquinamento atmosferico provoca oltre 430 000 morti premature all'anno nell'UE e ha un costo stimato, in termini di impatto sulla salute, fino a 940 miliardi di euro all'anno; che l'NO<sub>x</sub> è uno dei principali agenti inquinanti atmosferici responsabile, fra l'altro, di causare cancro ai polmoni, asma e numerose malattie respiratorie, oltre a forme di degrado ambientale quali l'eutrofizzazione e l'acidificazione; che le emissioni dei veicoli diesel sono una delle fonti principali di NO<sub>x</sub> nelle zone urbane in Europa; che fino a un terzo della popolazione urbana dell'UE continua a essere esposta a livelli superiori ai limiti o ai valori obiettivo stabiliti dall'UE; che i trasporti permangono una delle cause principali della cattiva qualità dell'aria nelle città e delle relative conseguenze sulla salute; che sono più di 20 gli Stati membri che attualmente non rispettano i valori limite dell'Unione relativi alla qualità dell'aria, in particolare a causa dell'inquinamento urbano;

<sup>(1)</sup> GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.<sup>(3)</sup> GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22.<sup>(4)</sup> GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.<sup>(5)</sup> GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15.

**Martedì 27 ottobre 2015**

- C. considerando che, dal 2012, l'Agenzia Internazionale dell'OMS per la ricerca sul cancro (IARC) classifica i gas di scarico dei motori diesel come cancerogeni e raccomanda, viste le conseguenze supplementari sulla salute del particolato diesel, di ridurre in tutto il mondo l'esposizione alla miscela di sostanze chimiche emesse;
- D. considerando che l'industria automobilistica rappresenta uno dei principali fattori di crescita e di innovazione e che contribuisce all'occupazione in un gran numero di Stati membri; che, a meno che non siano intraprese azioni decisive, l'attuale scandalo rischia di compromettere la reputazione e la competitività dell'intero settore;
- E. considerando che l'industria delle forniture automobilistiche è dominata dalle piccole e medie imprese, che contribuiscono per il 50 % all'attività di ricerca e sviluppo specifica del settore; che la forza economica di molte regioni europee deriva dall'industria automobilistica e da quella delle forniture automobilistiche;
- F. considerando che la concorrenza leale, anche tra i costruttori di automobili, implica che il cliente possa scegliere il prodotto basando la sua scelta sull'indicazione esauriente e non distorta delle caratteristiche tecniche;
- G. considerando che l'UE ha messo in atto un certo numero di sforzi per ovviare agli effetti della crisi economica sul settore automobilistico, avvalendosi degli strumenti disponibili in materia di aiuti statali;
- H. considerando che il regolamento relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (regolamento (CE) n. 715/2007, approvato dal Parlamento europeo e dal Consiglio nel dicembre 2006), il quale stabilisce le norme sulle emissioni per i veicoli Euro 5 ed Euro 6, impone ai costruttori di produrre veicoli in modo che, «nell'uso normale», siano conformi ai requisiti in materia di emissioni (articolo 5, paragrafo 1);
- I. considerando che il regolamento (CE) n. 715/2007 (articolo 5, paragrafo 2) vieta esplicitamente l'uso di impianti di manipolazione, 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 gli Stati membri hanno l'obbligo di dare applicazione a tale divieto; che il regolamento, inoltre, invita esplicitamente la Commissione a introdurre test e ad adottare misure concernenti l'utilizzazione di impianti di manipolazione;
- J. considerando che, a norma della direttiva su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo (direttiva 1999/44/CE), i consumatori hanno diritto a un periodo di garanzia di almeno due anni a decorrere dalla data di acquisto di un prodotto e il venditore è tenuto a consegnare al consumatore beni conformi al contratto di vendita; che, in caso di non conformità, il consumatore ha diritto alla riparazione o sostituzione del prodotto senza spese, oppure a una riduzione del prezzo;
- K. considerando che la direttiva sui diritti dei consumatori (direttiva 2011/83/UE) dispone che, prima della conclusione di contratti negoziati all'interno o al di fuori dei locali commerciali o di contratti a distanza, debbano essere fornite informazioni sulle caratteristiche principali dei prodotti e prevede per gli Stati membri l'obbligo di dotarsi di norme atte ad assicurare l'applicazione di sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di violazione delle disposizioni della direttiva;
- L. considerando che la direttiva sulle pratiche commerciali sleali (direttiva 2005/29/CE) vieta in particolare qualsiasi pratica che sia «falsa o [...] idonea a falsare in misura rilevante il comportamento economico, in relazione al prodotto, del consumatore medio che raggiunge o al quale è diretta» e stipula che tra le pratiche commerciali considerate sleali in qualsiasi circostanza rientri anche il fatto di «asserire che un professionista (incluse 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», obbligando gli Stati membri a prevedere sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive;

Martedì 27 ottobre 2015

- M. considerando che, in base alla norma Euro 5, il valore limite per le 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, applicabile ai nuovi tipi di veicoli a partire dal 1° settembre 2014 e a tutti i veicoli venduti a partire dal 1° settembre 2015; che i veicoli Euro 6 immatricolati prima dell'introduzione di tale valore come limite legale hanno beneficiato di riduzioni delle imposte in numerosi Stati membri; che i risultati di test indipendenti confermano l'esistenza di notevoli discrepanze, per entrambe le norme, fra i valori limite e le reali emissioni dei veicoli nell'uso normale;
- N. considerando che l'analisi condotta nel 2011 dal Centro comune di ricerca della Commissione<sup>(1)</sup> 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 di un fattore compreso tra 2 e 4 per le emissioni medie di NO<sub>x</sub> su interi percorsi di prova e di un fattore che può arrivare a 14 nei test singoli; che, stando a un'altra relazione del Centro comune di ricerca<sup>(2)</sup> pubblicata nel 2013, i veicoli Euro 6 potrebbero persino superare i livelli di emissione previsti per i veicoli Euro 5; che le analisi indipendenti svolte nell'ottobre 2014 hanno documentato livelli di emissioni su strada di NO<sub>x</sub> dei veicoli diesel sottoposti a prova che erano, mediamente, circa sette volte superiori ai limiti fissati dalla norma Euro 6;
- O. considerando che Volkswagen ha ammesso di aver installato impianti di manipolazione in almeno 11 milioni di veicoli diesel che ha venduto nel mondo; che Volkswagen ha comunicato che, a seguito di una decisione dell'Autorità federale dei trasporti tedesca, richiamerà 8,5 milioni dei suoi veicoli diesel nell'UE;
- P. considerando che il divario documentato in materia di emissioni di cui sopra può essere dovuto sia all'inadeguatezza dell'attuale procedura di prova utilizzata nell'UE, che non riproduce le normali condizioni di guida, sia all'uso di impianti di manipolazione; che l'affidabilità e la solidità della procedura di prova dei veicoli è di fondamentale importanza per il rispetto dei limiti delle emissioni e quindi per la protezione della salute pubblica e dell'ambiente nell'UE;
- Q. considerando che l'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007 impone alla Commissione di verificare i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni e prevede che, qualora tale revisione accerti che queste non sono più adeguate, le relative procedure siano adattate per dare adeguato riscontro alle emissioni generate dalla guida in condizioni reali su strada; che tale adattamento non ha ancora avuto luogo; che la Commissione sta tuttavia approntando l'adozione di un nuovo ciclo di prova basato sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali (*Real Driving Emissions* — RDE);
- R. 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 esiste l'obbligo di trasmettere alla Commissione, alle autorità di omologazione di altri Stati membri o ad eventuali altri soggetti interessati le informazioni concernenti qualsivoglia prova svolta dall'autorità di omologazione competente e i relativi risultati;
- S. considerando che l'attuale sistema di omologazione dell'UE non consente alla Commissione o alle autorità di altri Stati membri di sottoporre a una nuova verifica l'omologazione o il certificato di conformità dei veicoli, di richiamare i veicoli o di sospendere la loro immissione sul mercato se la loro omologazione è stata rilasciata da un altro Stato membro; che, nel quadro dell'attuale sistema, non vi è alcun controllo delle prove svolte dalle autorità nazionali di omologazione per garantire che tutte le autorità rispettino le norme comuni dell'UE e non ricorrano alla concorrenza sleale abbassando gli standard;

<sup>(1)</sup> *Analysing on-road emissions of light-duty vehicles with Portable Emission Measurement Systems (PEMS)*, JRC 2011.

<sup>(2)</sup> *A complementary emissions test for light-duty vehicles: Assessing the technical feasibility of candidate procedures*, JRC 2013.

**Martedì 27 ottobre 2015**

- T. considerando che la Commissione sta attualmente sottoponendo a riesame il quadro normativo per l'omologazione dei veicoli; che tale riesame è della massima importanza per ripristinare la fiducia dei consumatori nelle prove concernenti le emissioni e i consumi di carburante;
- U. considerando che gli attuali sistemi di controllo delle emissioni di NO<sub>x</sub> dei veicoli diesel si basano su tre tecnologie principali: modifiche interne al motore connesse al ricircolo dei gas di scarico (EGR, *exhaust gas recirculation*), filtri anti-NO<sub>x</sub> con funzionamento in magro (trappole per NO<sub>x</sub> con funzionamento in magro, ovvero LNT, *lean NO<sub>x</sub> trap*) e riduzione catalitica selettiva (SCR, *selective catalytic reduction*); 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;
- V. considerando che, per garantire la conformità alle norme sulle emissioni, dai veicoli muniti di impianti di manipolazione occorrerà rimuovere gli impianti in questione, modificare il software dei sistemi di controllo delle emissioni e, a seconda della tecnologia utilizzata nel motore, intervenire anche sull'hardware; che potrebbe essere 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;
- W. considerando che le discrepanze riscontrate tra i risultati delle prove e le prestazioni dei veicoli in condizioni d'uso normali non si limitano soltanto all'NO<sub>x</sub>, ma riguardano anche altri inquinanti e il CO<sub>2</sub>; che, secondo studi indipendenti, nel 2014 il divario tra le emissioni ufficiali e quelle reali di CO<sub>2</sub> delle autovetture in Europa si attestava al 40 %;
- X. considerando che il passaggio alla procedura di prova armonizzata a livello mondiale per i veicoli leggeri (WLTP) nell'UE rende necessario adeguare al nuovo test gli obiettivi dei costruttori relativi alle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco auto esistente;
1. condanna fermamente qualsiasi frode commessa dai costruttori di automobili ed esorta le società ad assumersi la piena responsabilità delle proprie azioni e a cooperare incondizionatamente con le autorità in qualsiasi indagine; deplora il fatto che milioni di consumatori siano stati ingannati e fuorviati da false informazioni riguardo alle emissioni dei loro veicoli;
  2. ritiene che, laddove l'atto illecito sia dimostrato, i mezzi di ricorso a disposizione del consumatore debbano essere debitamente comunicati e attuati rapidamente, senza causare ulteriori danni ai consumatori;
  3. si rammarica del fatto che le emissioni in eccesso comportino morti premature, effetti nocivi per la salute umana e danni ambientali;
  4. ritiene indispensabile che la Commissione e gli Stati membri ripristinino rapidamente la fiducia dei consumatori attraverso iniziative concrete e compiano ogni sforzo possibile per disinnescare la situazione; sottolinea la sua solidarietà con i dipendenti interessati ed esprime preoccupazione per le conseguenze lungo la catena di approvvigionamento, in particolare per le PMI, che, senza averne colpa, si trovano attualmente dinanzi a enormi difficoltà a causa della frode; mette in evidenza che il prezzo da pagare per la manipolazione della misurazione delle emissioni non deve ricadere in ultima istanza sui dipendenti;
  5. sottolinea che prima di prendere in considerazione qualsiasi licenziamento i produttori devono utilizzare le proprie risorse finanziarie, anche trattenendo gli utili invece di distribuire i dividendi, al fine di coprire per quanto possibile i costi derivanti dalla violazione della legislazione applicabile;
  6. esprime profonda preoccupazione per il ritardo delle autorità degli Stati membri e della Commissione nel reagire dinanzi alle prove di gravi e persistenti superamenti dei valori limite di emissione previsti dal diritto dell'UE per i veicoli in condizioni di uso normale;
  7. ricorda che le auto diesel hanno minori emissioni di CO<sub>2</sub> per chilometro rispetto ai veicoli a benzina equivalenti e che per i costruttori esse rappresentano un mezzo importante per raggiungere gli obiettivi posti per il 2021 riguardanti le emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco auto dell'UE; ricorda che tali veicoli continueranno inoltre a contribuire notevolmente al conseguimento degli obiettivi post 2021, ma sottolinea che i produttori devono ricorrere alle tecnologie pulite disponibili al fine di ridurre le emissioni di NO<sub>x</sub>, particolato e altri inquinanti;

Martedì 27 ottobre 2015

8. esorta la Commissione e gli Stati membri a mostrare la massima trasparenza circa le informazioni a loro disposizione in merito a tali violazioni e le iniziative prese per farvi fronte; chiede un'indagine approfondita riguardo al ruolo e alla responsabilità della Commissione e delle autorità degli Stati membri, tra l'altro alla luce dei problemi identificati dal Centro comune di ricerca della Commissione nella sua relazione del 2011;
9. invita la Commissione a rafforzare l'attuazione della strategia dell'Unione europea per sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti sotto il profilo delle risorse per il trasporto stradale e altri modi di trasporto, abbandonando progressivamente l'attuale sistema basato sui combustibili fossili e utilizzando nuove tecnologie e fonti energetiche, quali l'idrogeno, l'elettricità e l'aria compressa;
10. si compiace delle indagini attualmente in corso in diversi Stati membri e in altri paesi del mondo sulla manipolazione dei risultati delle prove relative alle emissioni dei veicoli; sostiene l'invito rivolto dalla Commissione alle autorità di vigilanza nazionali a procedere a controlli approfonditi su un'ampia gamma di marche e modelli di veicoli; ritiene che qualsiasi indagine di questo tipo debba coinvolgere la Commissione; insiste affinché le indagini siano svolte in modo trasparente ed efficace, tenendo debitamente conto dell'esigenza di informare adeguatamente i consumatori direttamente lesi da eventuali difetti di conformità rilevati;
11. chiede alla Commissione di presentargli per iscritto i risultati di tali indagini entro il 31 marzo 2016;
12. chiede che, nei casi in cui siano individuati impianti di manipolazione, le autorità degli Stati membri adottino tutte le misure necessarie per porre rimedio alla situazione e applicare le sanzioni appropriate, a norma dell'articolo 30 della direttiva 2007/46/CE e dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 715/2007;
13. richiama l'attenzione sulla relazione Girling (sui limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici) (A8-0249/2015), adottata dalla commissione per l'ambiente del Parlamento europeo il 15 luglio 2015, e in particolare sulla richiesta alla Commissione e agli Stati membri di mettere a punto con urgenza la nuova proposta di regolamento concernente le emissioni in condizioni reali di guida dei motori Euro 6, attualmente in corso di esame;
14. esorta la Commissione ad adottare e attuare senza ulteriori indugi il nuovo ciclo di prova sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali e a farlo entrare in vigore a fini regolamentari; accoglie con favore la relazione sulla riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali (relazione Deß, A8-0270/2015) approvata il 23 settembre 2015 dalla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare del Parlamento e, in particolare, la richiesta rivolta alla Commissione di introdurre «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 gli Stati membri e la Commissione a raggiungere rapidamente un accordo su un quadro di riferimento per il ciclo di prova su tale base;
15. osserva che, secondo gli attuali piani della Commissione, i test sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali sarebbero utilizzati solo per le emissioni di NO<sub>x</sub>; chiede che tali test siano applicati a tutti gli inquinanti;
16. 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 trasmettere tutta la pertinente documentazione al Parlamento garantendogli parità di trattamento rispetto agli Stati membri e, nello specifico, a rendere pubblici i documenti preparatori per il «Comitato tecnico — Veicoli a motore» relativi all'adozione del nuovo test sulle emissioni generate dalla guida in condizioni reali;
17. 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'UE, in particolare per quanto riguarda la vigilanza del mercato, il coordinamento e il sistema di follow-up per i veicoli venduti nell'Unione, il potere di imporre agli Stati membri di avviare procedure di controllo sulla base di prove e la capacità di adottare misure appropriate in caso di violazioni del diritto dell'UE;
18. invita la Commissione a rivedere il vigente regime di omologazione al fine di garantire che le omologazioni e i certificati rilasciati dalle autorità nazionali competenti possano essere controllati in modo indipendente e, se del caso, sottoposti a nuova verifica dalla Commissione, e al fine di assicurare la parità di condizioni in tutta l'UE, un'applicazione efficace dei regolamenti UE e l'eliminazione delle carenze nelle misure di attuazione, senza aumentare inutilmente l'onere amministrativo;

**Martedì 27 ottobre 2015**

19. chiede pertanto che sia vagliata la possibilità di istituire un'autorità di vigilanza a livello UE;
  20. ritiene estremamente importante che la Commissione e tutte le autorità competenti degli Stati membri abbiano il diritto di riesaminare le omologazioni e i certificati di conformità, di imporre il richiamo di veicoli e di sospendere la loro immissione sul mercato qualora esse dispongano di prove di non conformità rispetto ai valori limite di emissione dell'UE ai sensi del regolamento Euro 5 ed Euro 6 o rispetto a qualsiasi altro requisito previsto dal sistema di omologazione;
  21. ritiene che la prossima revisione della direttiva quadro sulle omologazioni debba prendere in considerazione la possibilità di 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 e il CO<sub>2</sub>; chiede altresì che siano migliorate 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 il miglioramento dei controlli su strada attraverso ispezioni tecniche periodiche, al fine di identificare e riparare i veicoli riscontrati non conformi con la legislazione dell'UE;
  22. invita le autorità nazionali a non mostrare alcuna tolleranza nei confronti della cosiddetta «ottimizzazione delle prove per i veicoli», nell'ambito della quale sono invalse pratiche come il gonfiamento eccessivo degli pneumatici, la rimozione degli specchietti retrovisori esterni, la copertura degli spazi tra i pannelli della carrozzeria per ridurre la resistenza aerodinamica, l'uso di lubrificanti speciali per il motore e il cambio che normalmente non sono utilizzati nei motori, la rimozione di apparecchiature accessorie quali l'impianto stereo nonché l'esecuzione di prove alla massima temperatura ambiente autorizzata, il che accentua in modo inaccettabile la differenza tra le prove in condizioni controllate e l'esperienza dei consumatori nella guida su strada;
  23. sottolinea che i consumatori devono essere in grado di esercitare liberamente i loro diritti sanciti dalle direttive 1999/44/CE, 2005/29/CE e 2011/83/UE;
  24. invita la Commissione, in quanto responsabile per la concorrenza nel mercato interno dell'UE, in collaborazione con le autorità nazionali di vigilanza, a garantire parità di condizioni tra i concorrenti sul mercato;
  25. ricorda la necessità di recepire e applicare in modo completo e accurato le norme europee relative al funzionamento del mercato interno in tutti gli Stati membri e invita inoltre le autorità nazionali ed europee di vigilanza del mercato a condurre indagini rigorose su tutte le accuse di frode;
  26. chiede alla Commissione di garantire che le informazioni fornite ai consumatori in base alla direttiva sull'etichettatura delle automobili (1999/94/CE) siano accurate, pertinenti e confrontabili; ritiene che le etichette debbano essere basate su valori di emissione e di consumo di carburante corrispondenti alle condizioni di guida reali;
  27. esprime preoccupazione per la discrepanza fra le emissioni di CO<sub>2</sub> dichiarate nei risultati dei test ufficiali e quelle misurate nelle condizioni di guida reali; chiede pertanto che si giunga a un rapido accordo sull'adeguamento della procedura di prova armonizzata a livello mondiale per i veicoli leggeri (WLTP) agli obiettivi relativi alle emissioni medie di CO<sub>2</sub> del parco auto, tenendo in debito conto il «principio del rigore comparabile», ma senza prestare attenzione alle flessibilità inique esistenti nella procedura di prova attuale, al fine di non pregiudicare l'obiettivo del 2021;
  28. invita la Commissione a tenere conto delle attuali rivelazioni in sede di definizione di nuove politiche in materia di trasporti sostenibili; chiede alla Commissione di continuare ad adoperarsi per rafforzare la strategia unionale per sistemi sostenibili ed efficienti in termini di risorse per il trasporto stradale e altri modi di trasporto; si richiama all'approccio illustrato nel Libro bianco della Commissione del 2011 dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» e sottolinea il contributo potenzialmente grande che esso può apportare per ridurre efficacemente le emissioni reali dei trasporti e migliorare la mobilità urbana; esorta la Commissione a compiere maggiori sforzi nel portare avanti le misure suggerite nel Libro bianco e incoraggia gli Stati membri a sostenerla in proposito;
  29. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.
-