Oggetto: Osservazioni allo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/2413, che modifica la direttiva (UE) 2018/2001, il regolamento (UE) 2018/ 1999 e la direttiva n. 98/70/CE per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 (324)

Nell'ambito dell'esame da parte del Parlamento dello schema di decreto legislativo che recepisce la Direttiva (UE) 2023/2413 (RED III) ANFIA-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica vorrebbe portare all'attenzione del Parlamento le seguenti criticità:

1) Articolo 12

Recepisce l'articolo 20a della Direttiva prevedendo che, per favorire lo sviluppo di sevizi di flessibilità e di bilanciamento, i proprietari di batterie domestiche, industriali e di veicoli elettrici e i soggetti terzi da loro autorizzati debbano avere **accesso gratuito e in tempo reale ai dati del sistema di gestione della batteria. In particolare, al** comma 1, lettera b) prevede:

"*i veicoli elettrici prodotti a partire dal dodicesimo mese successivo alla data di adozione del decreto di cui al comma 2 consentono ai proprietari e agli utenti di detti veicoli, nonché ai soggetti terzi che agiscono per loro conto, in tempo reale, a condizioni non discriminatorie e a titolo gratuito, di accedere ai dati di bordo dei veicoli relativi allo stato di salute, allo stato di carica, al setpoint di potenza e alla capacità della batteria nonché, ove opportuno, alla posizione dei veicoli elettrici, nel rispetto delle norme in materia di protezione dei dati, in aggiunta ai requisiti relativi all'omologazione e alla vigilanza del mercato di cui al regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio*".

A tal riguardo si evidenziano le seguenti criticità:

- **Contrasto con il Data Act (Regolamento 2023/2854):** tale normativa prevede che solo i dati progettati per essere recuperabili devono essere condivisi e solo se essi non sono dati derivati, legati alla proprietà intellettuale, al segreto commerciale (con specifiche condizioni) o alla sicurezza. Inoltre, il Data Act non richiede la trasmissione né over the air, né a costo zero (per i terzi).

- **Contrasto con il GDPR Regolamento (UE) 2016/679**: la condivisione della posizione del veicolo elettrico può comportare una violazione delle disposizioni previste dal GDPR dal momento che anche i dati relativi all'ubicazione possono comportare, indirettamente, un'informazione che determina l'identificazione di una persona fisica.

- **Rischio double regulation**: I requisiti dell'art. 20a sono già previsti nella Battery Regulation (Regulation (EU 2023/1542) e nel Regolamento Euro 7 che, essendo regolamenti, assicurano l'uniformità in tutti i paesi. Inoltre, essi sono legati all'omologazione delle batterie e dei veicoli elettrici.

- **Rispetto del principio FRAND**: La trasmissione dati deve avvenire secondo principi FRAND (Fair, Reasonable and Non Discriminatory) e alle prescrizioni del Data Act. Fornire dati

gratuitamente a terzi (attori economici, potenziali competitor) non è FRAND, poiché la generazione di dati ha un costo per i costruttori.

- Ci sono veicoli che non sono progettati per essere disponibili per le reti perché non hanno una carica bidirezionale (V2G).

2) Mancato inserimento dei target specifici del trasporto

Si evidenzia come lo schema di DLgs attualmente all'esame delle Camere non contenga la normativa relativa ai target specifici del trasporto previsti dalla direttiva RED III. Sul punto, infatti, la direttiva RED III prevede ogni Stato membro deve imporre ai fornitori di carburante il raggiungimento di uno dei due seguenti obiettivi alternativi entro il 2030: una quota di energia rinnovabile nel consumo finale lordo del settore pari ad almeno il 29% (prima 16%); oppure una riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 14,5%, promuovendo l'uso di biocarburanti avanzati e combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), come l'idrogeno (modifiche all'articolo 25 della direttiva RED II).

La mancanza di tali disposizioni espone l'Italia a una procedura di infrazione da parte dell'Unione Europea e rischia di compromettere la certezza del quadro regolatorio, nonché il raggiungimento dei target specifici del settore.

Conclusioni

In conclusione, si evidenzia come sia necessario che nel recepimento della direttiva RED III venga rispettato il principio di coerenza normativa con i contenuti e i principi sia del Data Act (Regolamento (EU) 2023/2854, del 13 dicembre 2023) che del GDPR, evitando quindi di prevedere obblighi aggiuntivi che rischiano di contrastare con la normativa in essere.

Si raccomanda che il recepimento delle disposizioni in oggetto rimandi, invece, alla Battery Regulation e al Regolamento Euro 7 che sono legati all'omologazione dei singoli tipi di batterie e veicoli elettrici.

Si auspica poi l'introduzione nel DLgs di recepimento della RED III della normativa relativa ai target specifici previsti per il settore dei trasporti.

Per completezza si allega alla presente:

1) Position paper ACEA - European Automobile Manufacturers' Association con le osservazioni tecniche sull'articolo 20a (3) della Direttiva RED III

2) Lettera interassociativa sul mancato inserimento nello schema di DLgs in esame dei target specifici del trasporto

acea

Note: ACEA position on Article 20a (3) of RED III

Context

The revised Renewable Energy Directive (RED III) – adopted on 18 October 2023 – includes a provision (Article 20a(3)) making it mandatory for vehicle manufacturers to make available data points about EV batteries to owners, users and third parties such as energy providers and charging operators.

These parameters include battery state of health, state of charge, power set point, capacity, and the location of electric vehicles.

On 8 October 2024, DG ENER launched a "dialogue" with stakeholders, which culminated in the publication of an "outcome document" on 17 February 2025, meant to act as guidance for Member States on how to implement the requirements of Article 20a (3).

While ACEA supports the integration of EVs into the wider energy ecosystem, the outcome document introduces parameters that exceed the legal mandate of the Directive; contradict other EU legislation (e.g. Data Act, GDPR); risk creating fragmentation across the Single Market due to diverging national implementations.

Summary of ACEA concerns

- Complex technical obligations are being introduced through a single paragraph in a Directive not designed for regulating vehicles.
- Requirements were added without adequate standardisation processes or lead times, making application by May 2025 unfeasible.
- The guidelines dramatically expand the scope from the five data points in the Directive to over 20, increasing legal and technical uncertainty.
- Guidelines fail to distinguish between passenger cars and heavy-duty vehicles (buses, trucks), whose technical configurations, customer needs, and market dynamics are very different.
- Overreach beyond the Data Act and GDPR: personal and sensitive data (e.g. vehicle location) is mentioned without clear justification or legal safeguards.
- Data frequency, access, and transmission methods are unclear and inconsistent with standards like ISO 15118-20, which does not support all the requested parameters.
- The guidelines conflict with the principle of data minimisation and fail to provide multi-user access solutions in line with GDPR.
- OEMs typically require 2 to 3 years of lead time from finalisation of technical requirements. Current timelines would delay or disrupt vehicle launches.

Recommendations

- **ACEA recommends the withdrawal of the provisions of Article 20a (3)** applying to electric vehicles through the upcoming automotive omnibus package.

- Until this can be adopted, **ACEA recommends amending the guidelines** in the following way:
    - Clarify the timeline to indicate that the 21 May 2025 deadline should only apply to national transposition, not to the actual application, which should be pushed farther in time.
    - Limit the scope of the requirements only to vehicles equipped with Vehicle-to-Grid (V2G) capability and initially focus on new vehicle types only.
    - Align with existing legislation and standards such as Euro 7, Batteries Regulation, AFIR, Data Act, ISO 15118-20.
    - Withdraw any data requirements other than the five parameters defined in the Directive.
    - Ensure GDPR compliance; each data point must have a clear legal basis and justified purpose.
    - Allow exemptions for vehicles without the necessary hardware or operating in specific use cases (e.g. emergency services, weak connectivity).

Alla Cortese attenzione

del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Sen. Giovanbattista Fazzolari

del Capo di Gabinetto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Prof. Gaetano Caputi

del Ragioniere Generale dello Stato
Prof.ssa Daria Perrotta

del Ministro dell'Economia e delle Finanze
On. Giancarlo Giorgetti

del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
On. Gilberto Pichetto Fratin

del Ministro per gli Affari europei, il PNRR e le Politiche di coesione
On. Tommaso Foti

del Presidente della 8ª Commissione del Senato della Repubblica
Sen. Claudio Fazzone

del Presidente della VIII Commissione della Camera dei Deputati
On. Mauro Rotelli

del Presidente della X Commissione della Camera dei Deputati
On. Alberto Luigi Gusmeroli

Oggetto: Mancata trasposizione degli obiettivi del settore Trasporti all'interno del D.lgs. Recepimento RED III - Lettera interassociativa

Le scriventi Associazioni – Aispec-Federchimica, Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica, Assogasmetano, Assogastecnici-Federchimica, Assopetroli-Assoenergia, Elettricità Futura, Federazione ANIE, Motus-E e Unem – intendono sottoporre all'attenzione delle Istituzioni competenti alcuni rilievi in merito allo schema di decreto legislativo n. 324, attualmente all'esame del Parlamento per l'attuazione della Direttiva (UE) 2023/2413 sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili (cosiddetta RED III).

Pur riconoscendo l'importanza complessiva del provvedimento e l'impegno del Governo nel recepire la Direttiva, le Associazioni esprimono forte preoccupazione per la **mancata inclusione delle disposizioni relative ai target per il settore dei trasporti**, elementi invece previsti dalla Direttiva europea e fondamentali per garantire un recepimento completo e coerente.

Il settore dei trasporti, in tutte le sue articolazioni, rappresenta una componente strategica del percorso di decarbonizzazione nazionale e contribuisce in modo determinante al raggiungimento degli obiettivi energetici e climatici fissati dall'Unione Europea al 2030.

L'assenza, nel testo attualmente trasmesso alle Camere, delle disposizioni che definiscono obiettivi vincolanti di quota rinnovabile nei consumi energetici dei trasporti rischia di indebolire l'efficacia complessiva del decreto e di compromettere la certezza regolatoria necessaria per orientare gli investimenti del settore.

Inoltre, la mancata trasposizione di tali articoli comporterebbe un recepimento incompleto della Direttiva, esponendo l'Italia al rischio di una procedura di infrazione da parte della Commissione Europea, con potenziali conseguenze giuridiche ed economiche per il Paese.

Per tali ragioni, le Associazioni firmatarie invitano le Istituzioni competenti a **integrare il testo dello schema di decreto legislativo con le disposizioni relative ai target del settore dei trasporti, in linea con quanto stabilito dalla Direttiva (UE) 2023/2413.**

Tale integrazione è indispensabile per assicurare un quadro normativo chiaro, stabile e conforme al diritto europeo, nonché per sostenere la transizione energetica e industriale del comparto dei trasporti, favorendo lo sviluppo coordinato di tutte le soluzioni tecnologiche a basse e zero emissioni.

Le Associazioni rinnovano la propria piena disponibilità a collaborare con il Governo e con il Parlamento, auspicando di essere auditi anche singolarmente presso le commissioni competenti sul tema, al fine di individuare le modalità più efficaci di recepimento e attuazione delle misure, nell'interesse della competitività del sistema produttivo italiano, della sostenibilità ambientale e della sicurezza energetica nazionale.

Roma, 23 ottobre 2025