Oggetto: ***Osservazioni e proposte in merito 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)"***

Priorità di intervento individuate:

1. **Modificare l'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199**
   - Introduzione all'interno del testo definitivo del decreto di un articolo dedicato, formulato secondo quanto già previsto all'interno dell'Analisi Tecnico-Normativa proposta dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica;

   Prevedere nella formulazione dell'articolato:
   - Ricomprensione dello strumento delle garanzie di origine ("GdO") e tutti gli ulteriori strumenti utilizzati all'interno del mercato elettrico tra le modalità di certificazione di provenienza da fonte rinnovabile dell'energia immessa ;
   - Eliminazione del vincolo dei 50 kW per le imprese.

2. **Articolo 20 (Inserimento dell'articolo 45-bis al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199)**
   - Introduzione graduale per contesti specifici in modo da non creare eccessivi aggravi per famiglie e PMI;
   - Introduzione di una proroga al 2027.

3. **Articolo 12 (Inserimento dell'articolo 29-bis al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199)**
   - Assicurare uniformità di recepimento a livello europeo, evitando di introdurre variazioni all'interno dell'ordinamento nazionale rispetto a quanto già delineato dalla Direttiva.

Motus-E è la prima Associazione italiana che racchiude i principali stakeholder industriali, commerciali e accademici della mobilità elettrica. L'Associazione, fondata nel 2018, ad oggi conta più di 100 associati tra costruttori di auto, utilities, operatori di infrastrutture di ricarica (CPO), fornitori di infrastrutture elettriche e di ricarica, filiera delle batterie, società di noleggio, oltre a numerosi partner come Università, centri di ricerca e associazioni.

L'Associazione intende sottoporre alla cortese attenzione delle *Commissioni riunite VIII Ambiente* e *X Attività produttive* della Camera dei Deputati le proprie considerazioni sull'**Atto del Governo n. 324**: "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" (c.d. **D.lgs. "Recepimento RED III"**).

La Direttiva RED III costituisce un aggiornamento della Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED II), volta a incrementare l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili. Il principale obiettivo a livello di settore dei Trasporti riguarda il raggiungimento di una quota minima del 29% di energia rinnovabile nel consumo finale entro il 2030 o una riduzione dell'intensità delle emissioni di gas serra del 14,5% rispetto ai valori di riferimento.

Relativamente alle **richieste dell'Associazione** di modifica e integrazione del testo del decreto legislativo in esame, che si ritiene opportuno introdurre all'interno del parere che le Commissioni sono chiamate a esprimere, si evidenzia quanto segue, in ordine di priorità:

- **Modifiche all'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199**

L'Associazione ha appreso con sconcerto l'esclusione dall'articolato di disposizioni che intervengano in modo sostanziale rispetto a quanto in oggetto.

Tali modifiche, imposte dalla normativa europea, erano peraltro già presenti all'interno del testo del provvedimento proposto dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

A tal proposito, anche **al fine di evitare di esporre l'Italia al rischio di una procedura di infrazione da parte della Commissione Europea, con potenziali conseguenze giuridiche ed economiche per il Paese**, l'Associazione caldeggia fortemente, come assoluta priorità, **l'inserimento all'interno del testo definitivo del decreto di un articolo dedicato**, formulato secondo quanto già delineato all'interno dell'Analisi Tecnico-Normativa proposta dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Inoltre, al fine di pervenire a una formulazione ottimale dell'articolo, che consenta altresì una reale possibilità per le imprese coinvolte – in particolar modo, quelle di piccole e medie dimensioni – di beneficiare del regime introdotto, l'Associazione propone che:

1. **Tra le modalità di certificazione di provenienza da fonte rinnovabile dell'energia immessa siano ricompresi lo strumento delle garanzie di origine ("GdO") e tutti gli ulteriori strumenti utilizzati all'interno del mercato elettrico**. Nell'ottica di un sistema che preveda l'utilizzo delle GdO, dei power purchase agreement ("PPA") e dell'autoconsumo diretto o virtuale, **sarebbe opportuno considerare come soggetto obbligato il responsabile della gestione e del funzionamento di un punto di ricarica di energia elettrica (i Charging Point Operator nei casi di ricarica pubblica) che fornisce un servizio di ricarica a utenti finali, anche in nome e per conto di un fornitore di servizi di mobilità, o soggetto equivalente che fornisce energia**, in quanto unico soggetto in grado di certificare tali dati. È importante comunque perseguire l'impostazione prevista dall'articolo 25 della RED III, che consente agli Stati membri di **esentare** dall'obbligo di quota minima di biocarburanti avanzati e biogas (allegato IX, parte A) **i soggetti che forniscono carburanti sotto forma di energia elettrica**.
2. **Sia eliminato il vincolo dei 50 kW per le imprese**. Secondo quanto previsto all'interno della proposta del Ministero, ai fornitori di energia elettrica sarebbe richiesto di conteggiare anche i quantitativi forniti ai punti di ricarica privati a uso delle flotte aziendali, anche di trasporto pubblico, con una potenza di uscita cumulativa nello stesso punto di connessione di almeno 50 kW – dato che appare totalmente arbitrario. **Al fine di evitare l'esclusione per le piccole e medie imprese** – le quali raramente hanno necessità di una potenza così elevata – **si propone che tale limite sia eliminato o che sia per lo meno ridotto ad almeno 16,5 kW** (limite equivalente a quello previsto dalla vigente regolamentazione ARERA per le PMI).

- **Articolo 20 (Inserimento dell'articolo 45-bis al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199)**

L'articolo introduce disposizioni in materia di funzionalità di ricarica intelligente e obbligo di certificazione conforme all'allegato X della norma tecnica CEI 0-21 per i punti di ricarica di potenza standard, non accessibili al pubblico, installati o sostituiti dal 30 giugno 2026, cioè **l'introduzione obbligatoria del Controllore di Infrastruttura di Ricarica per i veicoli elettrici ("CIR")**.

A questo proposito preme sottolineare che l'obbligo previsto dalla norma in via di introduzione – assente in maniera così netta nella normativa europea – si basa su requisiti individuati dal Comitato Elettrotecnico Italiano validi esclusivamente a livello nazionale. Ciò comporterebbe l'introduzione di prodotti che dovranno essere necessariamente sviluppati in Italia, integrati nelle infrastrutture di ricarica ma costretti a competere all'interno del mercato europeo.

Si ravvisa pertanto quanto segue:

1. **L'obbligo generalizzato di integrare un sistema di controllo intelligente in tutte le infrastrutture di ricarica private** (anche, per esempio, nel caso di una singola infrastruttura sita all'interno di un garage privato) **non**

comporta alcun beneficio ma solamente un aumento dei costi. Si propone quindi un'introduzione graduale per contesti specifici, come riportato dalla normativa CEI, nei casi di partecipazione al mercato di dispacciamento o per utenze con potenze superiori a 16,5 kW, in modo da non creare eccessivi aggravi per famiglie e PMI;

2. Le tempistiche previste per l'adeguamento alla normativa in via di introduzione appaiono eccessivamente stringenti, se si prende in esame la necessità per le imprese coinvolte di cambiare linee produttive nell'arco di sei mesi. **Si chiede quindi l'introduzione di una proroga al 2027**, in linea con quanto previsto dagli atti delegati del Regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi ("AFIR") per tematiche affini;
3. Preme infine sottolineare che per conformarsi a tale obbligo sarebbe necessaria l'introduzione, da parte del legislatore, di un apposito sistema di certificazione, controllo e sanzione, di cui l'ordinamento nazionale non è al momento dotato. Si sottolinea inoltre che l'Allegato X prevede anche la possibilità di utilizzo di dispositivi esterni; ciò rende ancora più complessa l'adozione di tale normativa in contesti privati;

- **Articolo 12 (Inserimento dell'articolo 29-bis al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199)**

L'articolo reca disposizioni in materia di **accesso alle informazioni e ai dati delle batterie ad uso industriale, domestico e dei veicoli**, demandando a successivi decreti ministeriali l'attuazione di tale meccanismo. In tal senso, visto che, come previsto dalla RED III, tale obbligo dovrà essere adempiuto dall'insieme degli Stati membri e considerato che tale accesso è previsto in maniera disomogenea da ulteriori Regolamenti e Direttive europee (e.g.; Data Act, Battery Regulation, Euro 7, OBD, MVBER), sarebbe auspicabile salvaguardare l'uniformità di recepimento a livello europeo, evitando di introdurre variazioni all'interno dell'ordinamento nazionale rispetto a quanto già delineato dalla Direttiva.

Infatti, si segnala che i prodotti che vengono impiegati per questo tipo di operazione, lavorando in maniera interconnessa, necessitano di **criteri uniformi per tutti gli Stati membri**.

La questione pone altresì un tema di **cybersecurity**; è necessario impedire l'accesso ai veicoli e agli OEM in maniera diretta, prevedendo piuttosto la creazione di spazi di accesso alle informazioni che consentano l'estrazione indiretta delle stesse.

Conclusioni

Motus-E, pur apprezzando l'impegno profuso dal Governo nel recepire la Direttiva, esprime forte preoccupazione per la mancata inclusione delle disposizioni relative ai target per il settore dei trasporti, elementi previsti dalla Direttiva europea e fondamentali per garantirne un recepimento completo e coerente.

Pertanto, l'Associazione chiede con forza che all'interno del parere che le Commissioni saranno chiamate a esprimere **sia inserito un richiamo all'inserimento, all'interno dell'articolato, di quanto già proposto dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in termini di modifiche all'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199**; che tra le modalità di certificazione di provenienza da fonte rinnovabile dell'energia immessa siano previste le GO e tutti gli ulteriori strumenti utilizzati all'interno del mercato elettrico e che sia eliminato o rivisto il vincolo dei 50 kW per le imprese.

Motus-E assicura la piena disponibilità a collaborare attivamente con le Commissioni riunite *VIII Ambiente* e *X Attività Produttive* della Camera dei Deputati e con le Istituzioni competenti per chiarire ulteriormente ciascuna delle criticità sollevate, mettendo a disposizione la propria conoscenza tecnica e la visione industriale maturata. L'Associazione conferma il proprio impegno nel contribuire alla definizione di politiche efficaci e coerenti, in grado di promuovere una transizione energetica nel settore Trasporti ragionevole e a beneficio della competitività dell'Italia.