CAMERA DEI DEPUTATI N. 3690

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DE LORENZIS, SPESSOTTO, LIUZZI, PAOLO NICOLÒ ROMANO, DAGA, TERZONI, CARINELLI, DA VILLA, DE ROSA, BUSTO, COMINARDI, CIPRINI, LOMBARDI, CHIMIENTI, SPADONI, SIBILIA, DEL GROSSO, NESCI, DELL'ORCO, VALLASCAS, NUTI, DIENI, DI VITA, BARONI, CECCONI, D'AMBROSIO, TONINELLI, COZZOLINO, MANTERO, SILVIA GIORDANO, GRILLO, L'ABBATE, PARENTELA, MASSIMILIANO BERNINI, FRACCARO, PETRAROLI, RIZZO, BASILIO, LUIGI DI MAIO, SIMONE VALENTE, LUIGI GALLO, MARZANA, D'UVA, VACCA, BRESCIA, DI BENEDETTO

Disposizioni per favorire la diffusione di veicoli a trazione elettrica e la realizzazione di reti infrastrutturali per la loro ricarica

Presentata il 22 marzo 2016

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge ha lo scopo di favorire la diffusione dei veicoli elettrici in Italia, di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili, di diminuire le emissioni inquinanti per salvaguardare la salute e l'ambiente incrementare il mercato dei veicoli elettrici e promuovere un'economia circolare.

In diverse aree del Paese l'inquinamento atmosferico è diventato insostenibile tanto da portare i sindaci e i presidenti di regione ad adottare iniziative volte alla diminuzione regolamentata del traffico veicolare con ripercussioni sulla vita dei cittadini. I conseguenti danni ambientali e per la salute causati dall'inquinamento atmosferico si traducono anche in danni economici dovuti sia ai costi di bonifica, sia ai costi delle cure a cui sono sottoposti i pazienti che si ammalano per patologie riconducibili all'inquinamento. Secondo le stime dell'Agenzia europea dell'ambiente pubblicate nel 2015 (nel *report* « *Air quality in Europe* »), l'Italia per l'anno 2012 ha il triste

primato di circa 59.500 morti per inquinamento da polveri fini (PM2,5), in linea con i dati dell'anno precedente che ne registravano circa 60.000, per l'ozono (3.300) e per gli ossidi di azoto (circa 21.600). Un intervento per la riduzione dell'inquinamento avrebbe effetti immediati anche su questi numeri. Li quantifica il progetto VIIAS (valutazione integrata dell'impatto dell'inquinamento atmosferico sull'ambiente e sulla salute in Italia), coordinato dal dipartimento di epidemiologia del servizio sanitario regionale del Lazio con la collaborazione dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, delle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente e delle università di Firenze, di Urbino e La Sapienza di Roma. Lo studio dimostra che, nel 2020, riducendo del 20 per cento i livelli di PM2,5 nelle città italiane si registrerebbero circa 10.000 morti premature in meno e riducendo della stessa quantità le concentrazioni di ossidi di azoto circa 15.000. Senza contare che in Italia i costi riconducibili alla mancata tutela della salute derivanti dall'inquinamento dell'aria sono stati stimati, n. 2010, fra 47 e 142 miliardi di euro. Bisogna poi considerare come le emissioni dei veicoli concorrano all'aumento della produzioni di gas serra. Come confermato dall'Agenzia europea dell'ambiente, è altamente probabile che la maggior parte del riscaldamento verificatosi a partire dalla metà del XX secolo sia dovuta all'osservato aumento delle concentrazioni di gas a effetto serra a causa delle emissioni provenienti dalle attività umane. La temperatura globale è aumentata di circa 0,8 gradi negli ultimi 150 anni e si prevede un ulteriore incremento. Un aumento superiore ai 2 gradi rispetto alle temperature preindustriali accresce il rischio di cambiamenti pericolosi per i sistemi umani e naturali globali. Inoltre, come si apprende dalla relazione della « *Ricardo Energy & Environment* » per l'organizzazione a favore di trasporti sostenibili « *Transport & Environment* », anche l'utilizzo del metano al posto della benzina per la propulsione dei veicoli contribuisce alle emissioni di gas serra e potrebbe persino rappresentare un costoso vicolo cieco sulla strada della decarbonizzazione.

Il traffico veicolare italiano si muove quasi unicamente con l'utilizzo di veicoli che si alimentano con combustibili fossili che, come ben sappiamo, sono combustibili che per la maggior parte sono estratti in Paesi esteri dove troppo spesso ci sono conflitti bellici dovuti alla volontà di impossessarsi di queste risorse energetiche. Inoltre i prezzi stabiliti dal mercato, soprattutto quelli dei « barili » di olio, condizionano in maniera rilevante l'intera economia italiana. Bisogna altresì considerare che a causa del continuo e crescente utilizzo delle fonti fossili, le stesse sono destinate ad esaurirsi in quanto viviamo in un pianeta con risorse finite. Basti considerare che, secondo i dati dell'annuario statistico dell'Automobile club d'Italia (ACI), nel solo 2014 in Italia vi è stata una vendita superiore a 7,7 milioni di tonnellate di benzina senza piombo, a oltre 22,4 milioni di tonnellate di gasolio, e a più di 1,5 milioni di tonnellate di gas di petrolio liquefatto (GPL).

La strategia Europa 2020 mira a promuovere i veicoli a basso impatto ambientale al fine di ridurre le emissioni di gas serra del 20 per cento rispetto al 1990. Il Libro bianco dei trasporti adotta la strategia « Trasporti 2050. Verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile » e punta alla riduzione del 60 per cento delle emissioni di anidride carbonica nei trasporti promuovendo, tra gli altri, l'utilizzo di veicoli a trazione elettrica nelle città europee. La comunicazione COM(2012)636 *final* della Commissione europea, dell'8 novembre 2012, « CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa », mira a mantenere un'industria automobilistica di livello mondiale che produca i veicoli più sicuri e più efficienti nell'uso energetico e che offra posti di lavoro altamente qualificati a milioni di persone. Rispetto a quest'ultimo elemento, la presente proposta di legge rappresenta il tentativo di convertire il mercato dei veicoli in Italia favorendo quelli a trazione elettrica dando slancio a un nuovo settore che potrebbe portare nuovi investimenti, rilan-

ciare il mercato degli autoveicoli e creare occupazione utile. Come riportato dall'annuario statistico 2015 dell'ACI, le iscrizioni al pubblico registro automobilistico (PRA) dei veicoli nuovi di fabbrica negli anni 2000-2007 sono rimaste pressoché costanti tra i 3 milioni e i 3,2 milioni di veicoli all'anno proprio perché nel 2007 gli « ecoincentivi » hanno condizionato in maniera rilevante il mercato del nuovo. Dal 2008 vi è stata invece una drastica riduzione, con un valore nel 2014 di poco meno di 1,7 milioni di veicoli. Nonostante la diminuzione di nuove vendite il parco dei veicoli in Italia è arrivato a superare i 49 milioni di mezzi tra tutte le categorie. Pensare a una sostituzione dei veicoli circolanti con veicoli elettrici non è solo un obiettivo virtuoso e auspicabile, ma è un obiettivo necessario e doveroso al quale lo Stato non può e non deve sottrarsi.

Solo per fare alcuni esempi, la Norvegia da qualche anno è diventata il Paese con il più alto tasso di vetture elettriche al mondo, oltre il 22 per cento degli automobilisti si muove a batterie (più di 1 norvegese su 5), in Italia invece solo lo 0,1 per cento. Sempre in Norvegia, negli ultimi cinque anni il numero di chi si muove con automobili elettriche è aumentato di 20 volte. Per giungere a questi risultati la Norvegia ha imposto molte tasse per automobili a benzina, ma per le automobili elettriche non ha disposto alcuna tassa, dando la possibilità di effettuare ricariche gratuite. Inoltre sui « navigatori » sono riportate le colonnine per ricaricare la batteria che attualmente si attestano a circa 5.000 sparse per tutto il Paese, 1.000 solo ad Oslo, tutte pubbliche e tutte gratuite, localizzate presso centri commerciali, in aperta campagna, nei parcheggi, nei cinema, eccetera. Secondo il sito *web* dell'ENEL in Italia vi sono appena 604 stazioni di ricarica, di cui 561 al centro-nord e solo 43 al sud e nelle isole maggiori. In Norvegia per i veicoli a trazione elettrica è prevista anche la gratuità del pedaggio autostradale e dei parcheggi nonché il libero accesso alle corsie preferenziali e ai centri urbani. Nel 2019, nel centro di Oslo non potrà circolare nessuna automobile a benzina o a *diesel*, ma solo veicoli elettrici. La visione adottata in Norvegia è dunque orientata a cogliere i benefìci della mobilità elettrica, anche a fronte di entrate minori per lo Stato, dato che essi si traducono in una maggiore tutela della salute dei cittadini e in minori costi sanitari, creando di conseguenza cicli virtuosi.

In Italia, l'argomento è stato affrontato con il decreto-legge n. 83 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134 del 2012, i cui effetti sono ad oggi assai scarsi per una sostanziale mancanza di visione politica oltre che per i pochi incentivi per la rottamazione dei vecchi veicoli distribuiti per l'acquisto non solo dei veicoli elettrici ma anche di quelli a metano, a GPL, ibridi, a biometano, a biocombustibili, a idrogeno e di quelli che producono basse emissioni di anidride carbonica. Tale varietà ha di fatto impedito la diffusione dei veicoli elettrici. La legge n. 208 del 2015 (legge di stabilità 2016), inizialmente ha previsto incentivi per i veicoli « verdi » ma in sede di approvazione è stata stralciata la parte in merito.

Si consideri altresì che la defiscalizzazione è una strada importante che questo Governo ha utilizzato con successo e in varie occasioni.

In questo modo sarà possibile il decollo in tempi brevi della mobilità elettrica.

In questa visione politica organica ed efficace, la presente proposta di legge individua, all'articolo 1, segnatamente l'oggetto e le finalità che sono prettamente legati a politiche virtuose, in merito alla dipendenza dei combustibili fossili, alla diminuzione di emissioni e alla tutela della salute e dell'ambiente nonché all'incremento dell'economia circolare. L'articolo 2 reca le definizioni.

L'articolo 3 prevede le disposizioni per le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici qualificandole di preminente interesse nazionale e di pubblica utilità, urgenti e indifferibili. Si attribuisce alla decretazione ministeriale, sotto stretta e puntuale indicazione dei criteri e dei limiti di riferimento, ferma restando la garanzia della partecipazione degli enti competenti, la regolamentazione della normativa di attuazione.

L'articolo 4 valorizza la condivisione dei punti di distribuzione di energia elettrica nell'ottica di una semplificazione organizzativa che agevola la diffusione dei veicoli elettrici.

L'articolo 5 coordina le disposizioni anche sul piano urbanistico rendendo obbligatoria anche per gli immobili di proprietà delle amministrazioni pubbliche, sia di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati, sia per gli interventi di ristrutturazione edilizia, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica elettrica. La norma, inoltre, attraverso una modifica al codice civile, semplifica le maggioranze richieste per l'adozione delle delibere necessarie a consentire l'adeguamento degli spazi comuni per la dotazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici.

L'articolo 6 dispone che per dieci anni dalla data di entrata in vigore della legge, le ricariche dei veicoli elettrici, presso i punti di ricarica pubblici, siano gratuite.

L'articolo 7 prevede l'esenzione dal pedaggio autostradale e dalle tasse automobilistiche per 10 anni per i veicoli elettrici.

L'articolo 8 stabilisce la gratuità dei parcheggi pubblici e l'accesso gratuito alle zone a traffico limitato per i veicoli elettrici.

L'articolo 9 dispone, previa rottamazione di vecchi veicoli, gli incentivi con un contributo del 20 per cento del prezzo di un nuovo veicolo elettrico di nuova immatricolazione, (comma 1) per una durata di 10 anni, specificandone le condizioni di ammissibilità senza le quali non si ha diritto al riconoscimento del contributo al venditore.

All'articolo 10 sono previsti incentivi per la riconversione elettrica dei veicoli (*retrofit*).

L'articolo 11 stabilisce che, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, siano fissate le modalità di riutilizzo, di recupero, di riciclo e di smaltimento dei veicoli, delle batterie e dei componenti dei veicoli elettrici e della rete infrastrutturale per la ricarica applicando il principio di responsabilità estesa al produttore.

L'articolo 12 istituisce il registro dei punti di ricarica, per consentire l'individuazione dei punti di ricarica presenti sul territorio nazionale, specificando la localizzazione dei punti di ricarica, la fonte di produzione dell'energia elettrica erogata e la tecnologia della presa. Il registro deve essere liberamente consultabile e i dati in esso contenuti devono essere in formato aperto.

L'articolo 13 istituisce un fondo nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per gli incentivi ai veicoli elettrici e per la ricerca sulle alternative alle batterie.

L'articolo 14 reca la copertura finanziaria.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge persegue l'obiettivo di favorire la diffusione di veicoli privati alimentati ad energia elettrica, mediante lo sviluppo della rete infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con le finalità di ridurre la dipendenza del settore dei trasporti dai combustibili fossili e diminuire le emissioni inquinanti per la tutela della salute pubblica e la salvaguardia dell'ambiente favorendo l'economia circolare.

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intendono:

a) per reti: le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica di cui all'articolo 17-*bis*, comma 2, lettera *a)*, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 aprile 2012, n. 134, di seguito denominato « decreto-legge n. 83 del 2012 »;

b) per veicoli elettrici: i veicoli alimentati ad energia elettrica di cui all'articolo 17-*bis*, comma 2, lettera *d)*, del decreto-legge n. 83 del 2012;

c) per punti di ricarica rapida: le infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici superiori a 22 chilowatt (kW), sulla base della capacità di erogazione dell'energia, individuate dal Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, di cui all'articolo 17-*septies* del decreto-legge n. 83 del 2012;

d) per punti di ricarica veloce: le infrastrutture di ricarica, per veicoli elettrici da 3,7 kW fino a 22 kW, sulla base della

capacità di erogazione dell'energia, individuate dal Piano nazionale di cui alla lettera *c)*.

ART. 3.

(Reti).

1. Le reti costituiscono infrastrutture e insediamenti strategici di preminente interesse nazionale e sono di pubblica utilità, urgenti e indifferibili in ottemperanza alle finalità di cui all'articolo 1.

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previa deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, con proprio decreto:

a) stabilisce i criteri della dotazione dei punti di ricarica rapida e veloce;

b) stabilisce i tempi e le modalità di realizzazione delle reti e dei punti di ricarica rapida e veloce che devono essere pubblicamente accessibili nel rispetto del limite temporale massimo inderogabile stabilito dal comma 5;

c) individua i punti ricarica rapida sulla rete autostradale e stradale statale presso tutti gli impianti stradali di carburanti, le stazioni di rifornimento e le stazioni di servizio, esistenti o di prossima costruzione, da realizzare a cura dei proprietari degli stessi impianti e stazioni. I punti di ricarica rapida devono permettere la ricarica simultanea di almeno cinque veicoli;

d) individua punti di ricarica rapida nelle aree urbane ed extraurbane presso gli impianti stradali di carburanti, le stazioni di rifornimento e le stazioni di servizio, esistenti o di prossima costruzione, presso le università, le scuole, gli ospedali, le sta-

zioni ferroviarie, i centri commerciali, i cinema ovvero altri punti di aggregazione, con almeno 100 posti auto nei parcheggi a disposizione, da realizzare a cura dei proprietari degli stessi. Ciascuno dei punti di ricarica di cui alla presente lettera deve permettere almeno la ricarica di un veicolo per ogni posto auto nel parcheggio;

e) individua altri punti di ricarica veloce e rapida in luoghi diversi da quelli previsti dalle lettere *c)* e *d)*;

f) stabilisce che le aree destinate all'installazione e quelle funzionali all'erogazione del servizio della ricarica elettrica pubblicamente accessibile sono esonerate dal pagamento di tasse, imposte e tributi locali, regionali e statali;

g) stabilisce la tariffazione agevolata per i periodi in cui non è garantita la gratuità della ricarica ai sensi dell'articolo 6.

3. I punti di ricarica rapida e veloce individuati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 2 devono essere accessibili al pubblico in modo non discriminatorio.

4. I proprietari degli impianti stradali di carburanti, delle stazioni di rifornimento e delle stazioni di servizio, individuati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui di cui al comma 2, che non ottemperano a quanto disposto dal presente articolo sono soggetti al ritiro delle autorizzazioni di cui al decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e delle concessioni di cui all'articolo 16 del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 1970, n. 1034.

5. Lo Stato garantisce l'accesso del pubblico ai punti di ricarica che devono essere equamente distribuiti nel territorio nazionale in base al numero degli abitanti e all'estensione del territorio interessato secondo i seguenti parametri:

a) almeno 100.000 punti di ricarica accessibili entro il 2017;

b) almeno 130.000 punti di ricarica accessibili entro il 2019;

c) almeno 150.000 punti di ricarica accessibili entro il 2020.

ART. 4.

(Condivisione dei punti di ricarica rapida e veloce).

1. I punti di ricarica rapida e veloce possono essere messi in condivisione, mediante accesso pubblico, da privati, condomini o aziende, purché dotati di adeguata certificazione elettrica.

ART. 5.

(Disposizioni in materia urbanistica).

1. Al fine di estendere alle amministrazioni pubbliche le disposizioni urbanistiche vigenti in materia di punti di ricarica rapida e veloce il comma 1-*quinquies* dell'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, è abrogato.

2. Il comma 1-*ter* dell'articolo 4 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, è sostituito dal seguente:

« *1-ter*. Entro il 1° gennaio 2018, i comuni devono adeguare il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione, anche a uso residenziale, la predisposizione all'allaccio per l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso ».

3. In caso di nuove realizzazioni urbanistiche, l'installazione di punti di ricarica rapida e veloce può essere realizzata a scomputo degli oneri di urbanizzazione nella

misura del 15 per cento. Le disposizioni per l'attuazione del presente comma sono adottate dagli enti territoriali competenti.

4. In caso di adeguamento degli edifici per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione dei punti di ricarica rapida e veloce, le spese sono detraibili nella misura del 65 per cento.

5. Al secondo comma dell'articolo 1120 del codice civile è aggiunto, in fine, il seguente numero:

« 3-*bis*) le opere e gli interventi necessari per dotare gli spazi comuni di punti per la ricarica di veicoli elettrici da parte del condominio o di terzi che conseguano a titolo oneroso un diritto reale o personale di godimento di idonea superficie comune ».

ART. 6.

(Gratuità delle ricariche).

1. Per dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le ricariche dei veicoli elettrici presso i punti di ricarica rapida e veloce sono gratuite.

ART. 7.

(Esenzione dal pedaggio autostradale e dalle tasse automobilistiche).

1. Dopo il comma 11-*bis* dell'articolo 176 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« *11-ter*. I proprietari dei veicoli alimentati ad energia elettrica di cui all'articolo 17-*bis*, comma 2, lettera *d)*, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, sono esonerati dal pagamento dei pedaggi di cui al comma 11 del presente articolo ».

2. Al primo comma dell'articolo 20 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, la parola: « cinque » è sostituita dalla seguente: « dieci ».

ART. 8.

(Parcheggio gratuito e accesso gratuito alle zone a traffico limitato).

1. All'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *f)*, dopo le parole: « al pagamento di una somma » sono inserite le seguenti: « , ad esclusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica di cui all'articolo 17-*bis*, comma 2, lettera *d)*, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, per i quali la sosta è gratuita, »;

b) al comma 9, dopo le parole: « al pagamento di una somma » sono inserite le seguenti: « , ad esclusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica di cui all'articolo 17-*bis*, comma 2 , lettera *d)*, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, per i quali l'ingresso e la circolazione sono gratuiti. ».

ART. 9.

(Incentivi all'acquisto dei veicoli a trazione elettrica).

1. A coloro che acquistano in Italia un veicolo elettrico di nuova immatricolazione e che consegnano per la rottamazione un veicolo è riconosciuto un contributo pari al 20 per cento del prezzo del veicolo.

2. Il contributo di cui al comma 1 spetta per i veicoli elettrici acquistati e immatricolati a partire dal trentesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge e fino al 31 dicembre del decimo anno dalla medesima data di entrata in vigore della presente legge, a condizione che:

a) il contributo di cui all'alinea risulti ripartito in parti uguali tra un contributo statale, nei limiti delle risorse del fondo di cui all'articolo 13 e uno sconto praticato dal venditore;

b) il veicolo acquistato non sia stato già immatricolato;

c) il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato, da almeno dodici mesi dalla data di acquisto del nuovo veicolo elettrico, allo stesso soggetto intestatario di quest'ultimo o a uno dei familiari conviventi, alla data di acquisto del medesimo veicolo;

d) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo di cui all'alinea.

3. Al di fuori dei casi previsti dall'articolo 11, comma 1, i veicoli consegnati per la rottamazione, di cui al comma 2 del presente articolo, non possono essere rimessi in circolazione e devono essere consegnati alle imprese costruttrici o ai centri di demolizione appositamente autorizzati, anche convenzionati con le stesse imprese, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

4. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, istituito ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

5. La non ottemperanza anche solo di una delle disposizioni dei commi 2, 3 e 4 comporta la mancata ristorazione al venditore del contributo di cui al comma 1 spettante per la quota statale.

6. Il venditore trasmette tutta la documentazione di vendita alle imprese costruttrici le quali sono tenute a conservarla fino al decimo anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita del veicolo.

7. Il contributo di cui al comma 1 è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto secondo le modalità previste dal decreto-legge n. 83 del 2012.

ART. 10.

(Incentivo per la riconversione elettrica dei veicoli – retrofit*).*

1. Il contributo per la riconversione elettrica dei veicoli è pari al 30 per cento del costo sostenuto per l'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica, di cui all'articolo 17-*terdecies* del decreto-legge n. 83 del 2012, che consentono di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo alimentato esclusivamente a energia elettrica.

2. I veicoli riconvertiti ad alimentazione esclusivamente con energia elettrica sono parificati, ai fini della presente legge, ai veicoli elettrici.

ART. 11.

(Smaltimento dei veicoli, delle batterie e dei componenti dei veicoli elettrici e delle reti).

1. Al fine di favorire un'economia circolare, in attuazione del principio di responsabilità estesa al produttore, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'articolo 178-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, regolamenta le modalità di riutilizzo, di recupero, di riciclo e di smaltimento dei veicoli, delle batterie e dei componenti dei veicoli elettrici ponendole a carico delle imprese costruttrici o delle imprese di produzione degli accessori.

2. Le imprese costruttrici ovvero le imprese di produzione degli accessori, attraverso la propria rete di vendita, sono tenute a ritirare il veicolo o un suo singolo componente in caso di dismissione da parte del proprietario e hanno l'obbligo di consegnare il veicolo usato o i suoi componenti all'impresa di produzione e di provvedere direttamente ai compiti previsti dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

3. Lo smaltimento dei componenti delle reti è posto a carico delle imprese di produzione di tali componenti, nei casi in cui, previo acquisto di nuovo materiale analogo

o sostitutivo, ci sia dismissione, manutenzione, ammodernamento o qualunque operazione che preveda la sostituzione di parti o di tutta la rete per la ricarica interessata. In tutti gli altri casi resta in capo al gestore lo smaltimento dei componenti appartenenti alle reti.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di favorire un'economia circolare, in attuazione del principio di responsabilità estesa al produttore, con proprio decreto, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai sensi dell'articolo 178-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, regolamenta le modalità di riutilizzo, di recupero, di riciclo e di smaltimento dei componenti delle reti.

ART. 12.

(Registro dei punti di ricarica rapida e veloce).

1. Nell'ambito delle finalità di cui all'articolo 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, istituisce un Registro pubblico unitario dei punti di ricarica rapida e veloce pubblici e privati, se pubblicamente accessibili, nel quale siano individuati i punti di ricarica presenti sul territorio nazionale, specificando la loro localizzazione, la fonte di produzione dell'energia elettrica erogata e la tecnologia della presa.

2. Il Registro di cui al comma 1 è liberamente consultabile nel sito *internet* istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I dati presenti su tale registro sono in formato aperto ai sensi del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

3. Tutti i soggetti interessati sono tenuti a comunicare con cadenza mensile al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi ai punti di ricarica rapida e veloce gestiti o comunque offerti al pubblico.

ART. 13.

(Fondo per l'erogazione degli incentivi ai veicoli elettrici).

1. Nello stato di previsione della spesa del Ministero dello sviluppo economico è istituito un Fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per ciascuno dei 10 anni successivi a quello della data di entrata in vigore della presente legge, per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'articolo 9 destinati agli incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici. Una quota del fondo, fino ad un massimo del 5 per cento, è destinata alla ricerca sulla gestione del ciclo di vita delle batterie e di alternative alle stesse secondo la migliore tecnologia dal punto di vista ambientale.

2. Fatti salvi i costi di realizzazione dei punti di ricarica rapida e veloce posti a carico dei soggetti proprietari di cui alle lettere *c)* e *d)* del comma 2 dell'articolo 3 della presente legge, le reti sono realizzate con le risorse disponibili del fondo di cui al comma 8 dell'articolo 17-*septies* del decreto-legge n. 83 del 2012, secondo le disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al citato articolo 3, anche in mancanza dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo delle reti nell'ambito degli accordi di programma di cui al comma 5 dell'articolo 17-*septies* del decreto-legge n. 83 del 2012.

ART. 14.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

PAGINA BIANCA

17PDL0049440