Audizione parlamentare sul recepimento della Direttiva RED III
Posizionamento di H2IT

Illustri Presidenti, Onorevoli Deputati,
Mi rivolgo a Voi in qualità di Presidente dell'Associazione Italiana Idrogeno – H2IT, che rappresenta oltre 180 tra imprese ed enti impegnate nello sviluppo della filiera dell'idrogeno in Italia. Ringraziamo le Commissioni per l'opportunità di intervenire in questa fase cruciale del recepimento della Direttiva (UE) 2023/2413, nota come RED III.

L'idrogeno rinnovabile rappresenta un pilastro strategico per la decarbonizzazione dell'industria e dei trasporti, nonché per la sicurezza energetica del Paese. La RED III, approvata dal Parlamento europeo e dal Consiglio, ha introdotto obiettivi vincolanti per l'utilizzo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), con target chiari: **42% entro il 2030 e 60% entro il 2035** *dell'idrogeno utilizzato nell'industria, e* **1% entro il 2030** *per i trasporti.*

Nel testo trasmesso al Parlamento, tuttavia, questi target sono stati espunti. L'Associazione ha avuto l'opportunità di visionare una bozza entrante in Consiglio dei Ministri che riportava il recepimento dei target agli articoli 8 e 15 che ne definivano l'attuazione.

La cancellazione degli articoli 8 e 15 incide pesantemente sulla possibilità di creare un mercato per l'idrogeno rinnovabile in Italia. *Nella formulazione precedente all'approvazione in Consiglio dei Ministri, all'articolo 8 era prevista l'introduzione di quote minime obbligatorie per l'industria, demandando al MASE la definizione di regimi di supporto finanziati tramite i proventi ETS. L'articolo 15 estendeva l'obbligo anche ai trasporti, includendo gli RFNBO tra i vettori energetici da promuovere.* **Entrambe le misure venivano finanziate a valere sulle quote ETS. Stando a quanto appreso, la loro rimozione da parte della Ragioneria dello Stato proviene dall'assenza di copertura finanziaria idonea, data la variabilità delle quote ETS. La nuova formulazione, però ha portato non solo all'abrogazione del riferimento ai fondi ETS, ma all'eliminazione dell'intero impianto normativo relativo ai target**. *Questo approccio, a nostro avviso,* **è sproporzionato e rischia di vanificare anni di lavoro congiunto tra istituzioni e imprese per favorire la creazione del mercato del vettore idrogeno.**

Tale scelta, se confermata, rischia di compromettere gravemente il settore con una serie di implicazioni importanti. Di seguito una breve panoramica dei rischi individuati dall'Associazione:

1. Il blocco di un settore che mette a rischio investimenti privati
I target RFNBO rappresentano un elemento strategico e imprescindibile per lo sviluppo del mercato dell'idrogeno rinnovabile in Italia. La loro rimozione dal testo di recepimento della Direttiva RED III introduce un livello di **incertezza regolatoria che scoraggia gli investimenti in via di realizzazione e ancor di più nuovi investimenti e rischia di escludere il nostro Paese dalle dinamiche di crescita**

del settore *che si stanno consolidando in altri Stati membri dell'Unione Europea, dove tali target verranno invece implementati. Questa scelta comporta un* **rischio concreto per le imprese italiane che hanno già avviato progetti, sostenuti dai fondi stanziati con il PNRR e gli IPCEI, in coerenza con il PNIEC e le direttive europee***,* **tra i quali vi sono anche investimenti statali** *che rischiano di non raggiungere la piena realizzazione per via del mancato sviluppo degli ecosistemi capaci di assicurarne la sostenibilità economico-finanziaria. A ciò si aggiunge* **la Strategia Nazionale Idrogeno***, pubblicata e condivisa con gli stakeholder nel novembre 2024, che delinea uno sviluppo del settore fino al 2050 e che si fonda proprio sull'attuazione di obiettivi chiari e coerenti con il quadro europeo. Molti operatori hanno pianificato investimenti e attività sulla base di un quadro normativo che ora viene improvvisamente modificato, minando la fiducia nel processo decisionale e nella stabilità delle politiche pubbliche.*
Inoltre, l'assenza di obiettivi chiari e vincolanti impedisce alle aziende di costruire business case solidi e credibili, necessari per attrarre capitali, accedere a finanziamenti e pianificare lo sviluppo industriale. *Senza una programmazione normativa che dia prospettiva al mercato, il settore perde attrattività e competitività, non solo a livello nazionale ma anche nel confronto internazionale, dove altri Paesi stanno accelerando con decisione sulla transizione energetica.*
Infine, **una definizione inappropriata dei target RFNBO rischia di compromettere l'allocazione efficace dei fondi pubblici per gli incentivi in particolare per la produzione di idrogeno, che tra l'altro sono promessi da anni al settore,** *generando enormi aspettative, e che sono fondamentali per l'avvio del mercato.*

2. La vanificazione degli investimenti pubblici e dell'impegno nazionale in Europa
Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha destinato quasi 2 miliardi di euro allo sviluppo dell'idrogeno*, che se sommati ai fondi stanziati per gli IPCEI idrogeno del valore di circa 2 miliardi rappresentano le risorse pubbliche investite. Il PNRR con obiettivi chiari e ambiziosi sostiene la produzione di idrogeno fa fonti rinnovabili, la costruzione di gigafactory di elettrolizzatori, la creazione di Hydrogen Valleys e l'impiego dell'idrogeno nell'industria e nella mobilità, con l'implementazione di stazioni di rifornimento sul territorio e la realizzazione di bus e treni a celle a combustibile. Questi interventi sono stati pensati per stimolare la nascita di un ecosistema industriale nazionale, capace di generare innovazione, occupazione e competitività.*
Tuttavia, senza l'introduzione di target vincolanti per l'utilizzo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), **viene meno la domanda di mercato necessaria a rendere sostenibili questi investimenti***. La mancanza di obblighi di utilizzo rischia di svuotare di significato le misure previste dal PNRR e dagli IPCEI, impedendo ai progetti di raggiungere gli obiettivi attesi e compromettendo ulteriormente la capacità dell'Italia di rispettare le milestone concordate con la Commissione Europea.*
Questa situazione, se non cambiata, genererà senza ombra di dubbio un effetto domino negativo su tutta la filiera, con un danno di immagine anche per il Paese: *le imprese si troverebbero prive di prospettive concrete, le risorse pubbliche e private già allocate rischierebbero di essere sprecate, e l'intero settore perderebbe slancio proprio nel momento in cui dovrebbe consolidarsi.*
L'idrogeno non è solo una questione nazionale, ma un tema strategico di rilevanza geopolitica. *Lo sviluppo delle infrastrutture transfrontaliere per l'importazione e il trasporto dell'idrogeno – come l'European Hydrogen Backbone e il Corridoio Sud – rappresenta un tassello fondamentale per l'integrazione energetica europea. L'Italia è impegnata da oltre un anno, insieme a Germania e Austria, nella definizione e promozione di questo corridoio, che mira a collegare le fonti di produzione rinnovabile*

del Mediterraneo con i centri di domanda industriale del Centro Europa. **Rinunciare a obiettivi chiari e vincolanti a livello nazionale rischia di compromettere la credibilità e la posizione dell'Italia in questi tavoli internazionali, rallentando la realizzazione di infrastrutture strategiche** *e limitando l'accesso a flussi energetici puliti e a basso costo.*

3. Una procedura di infrazione per l'Italia

La Direttiva RED III impone obiettivi vincolanti a tutti gli Stati membri, tra cui quelli relativi all'utilizzo minimo di combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) nell'industria e nei trasporti. L'eliminazione di questi target dal Decreto legislativo di recepimento rappresenta una violazione del diritto europeo, **esponendo il Paese al rischio molto concreto di procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea.**

Questa scelta indebolisce la credibilità istituzionale dell'Italia agli occhi degli altri Stati membri e delle istituzioni europee, minando la fiducia nella capacità del nostro sistema di recepire e attuare in modo coerente le normative comunitarie. Un recepimento parziale o non conforme non è solo una questione formale, ma incide profondamente sulla posizione dell'Italia come attore della transizione energetica, rischiando di relegare il nostro Paese in una posizione marginale rispetto alle dinamiche europee e globali.

Proposte operative per un recepimento conforme e lungimirante

H2IT propone alle Commissioni di valutare, nella stesura del parere:

1. **La reintroduzione delle disposizioni contenute inizialmente negli articoli 8 e 15***, di cui si riporta in calce alla presente l'originaria formulazione nella speranza possa essere utile alla stesura delle osservazioni, mantenendo, quindi, i target vincolanti previsti dalla RED III, scongiurando sia la distruzione del mercato idrogeno che la procedura di infrazione europea.*
2. **Consentire anche ad altre fattispecie di idrogeno, in particolare quello biogenico e a basse emissioni, di poter contribuire ai target trasporti,** *anche qualora utilizzati per produrre carburanti tradizionali o biocarburanti.*
3. **Immaginare un riferimento ad una copertura finanziaria per il recepimento dei target***, da chiarire in successivi decreti attuativi, anche in coerenza con la normativa sugli aiuti di Stato.*
4. **Suggerire al Governo di valutare forme alternative di sostegno e regimi di supporto***, anche tramite strumenti già esistenti.*

Conclusioni

L'idrogeno rinnovabile è una leva fondamentale per la transizione energetica, imprescindibile in ottica di neutralità tecnologica. L'Italia ha l'opportunità di posizionarsi come leader europeo, ma ciò richiede una direzione chiara e coerente. **La rimozione dei target RFNBO dal decreto legislativo rappresenta una battuta d'arresto che può e deve essere corretta.** *A nome di H2IT e delle imprese che rappresentiamo, chiediamo alle Commissioni di valutare con urgenza la reintroduzione dei target, e siamo disponibili a collaborare per individuare soluzioni tecniche e finanziarie che ne garantiscano l'attuazione.*

Vi ringraziamo per l'attenzione e restiamo a disposizione per ogni ulteriore approfondimento

Alberto Dossi
Presidente – Associazione Italiana Idrogeno

***

Ex Articolo 8
(Inserimento dell'articolo 11-bis al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199)

1. *Dopo l'articolo 11 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, è inserito il seguente: "Art. 11-bis (Contributo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica nell'industria) 1***. Il contributo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica usati a scopi finali energetici e non energetici rispetto all'idrogeno usato per scopi finali energetici e non energetici nell'industria è pari ad almeno il 42 % entro il 2030 e il 60 % entro il 2035***.**
2. *Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, sono definiti le modalità, i criteri e gli strumenti per ottemperare agli obblighi relativi al raggiungimento degli obiettivi di cui al comma 1, anche attraverso specifici regimi di supporto, nel rispetto dei criteri di sostenibilità e dei limiti emissivi previsti dalla normativa dell'Unione europea e della disciplina in materia di aiuti di Stato e prevedendo le condizioni di cumulabilità con altre forme di sostegno. I regimi di supporto, sono definiti a valere sui proventi annui delle aste delle quote di emissione di CO2, destinati ai progetti energetico ambientali a carico del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, ovvero, secondo disponibilità dei medesimi proventi da destinare allo scopo, anche a valere sui combustibili di riferimento. 3. Le modalità di calcolo delle percentuali di cui al comma 1 sono indicate al paragrafo F dell'Allegato I al presente decreto.".*

Ex Articolo 15
(Modifiche all'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199)

1. *All'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:*
    a. *il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. Al fine di promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti, i singoli fornitori di combustibili destinati al settore medesimo, ivi inclusa l'energia elettrica,* **sono obbligati a conseguire, entro il 2030, una quota almeno pari al 29 per cento di fonti rinnovabili sul consumo finale di energia nel settore dei trasporti, calcolata sulla base del contenuto energetico***. La predetta quota è calcolata come rapporto percentuale fra le seguenti grandezze: i) al denominatore: il contenuto energetico di benzina, gasolio stradale e marittimo, GPL, olio combustibile marittimo, metano, biocarburanti, biometano e biogas per trasporti, anche qualora immessi nelle reti nazionali di trasporto e distribuzione del gas e combustibili rinnovabili di origine non biologica, carburanti da carbonio riciclato immessi in consumo nel settore dei trasporti, compresi i bunkeraggi marittimi internazionali, nonché il contributo dell'energia elettrica immessa in consumo nel settore dei trasporti tenuto conto, per il trasporto ferroviario di quanto previsto al comma 7-bis, lettera d) e per quello stradale, di quanto previsto al comma 12-quater; ii) al numeratore: il contenuto energetico di biocarburanti, biometano e biogas per i trasporti, anche qualora immessi nelle reti nazionali di trasporto e distribuzione del gas, combustibili rinnovabili di origine non biologica e carburanti da carbonio riciclato immessi in consumo nel settore trasporti,, compresi i bunkeraggi marittimi internazionali, nonché il contributo dell'energia elettrica da fonti rinnovabili immessa in consumo nel settore dei trasporti, tenuto conto, per il trasporto ferroviario di quanto previsto al comma 7-bis, lettera d) e per quello stradale, di quanto previsto al comma 12- quater.";*
    b. *al comma 1-bis, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "I biocarburanti liquidi e gassosi utilizzati in purezza possono essere impiegati anche nel settore agricolo, per la trazione dei trattori agricoli.";*
    c. *dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-bis. Ai fini di cui al comma 1, lettera b), il contributo dei* **combustibili rinnovabili di origine non biologica è preso in considerazione, alle condizioni di cui al comma 7, anche quando i medesimi sono utilizzati come prodotti intermedi per la produzione di: a) carburanti per trasporti convenzionali; b) biocarburanti, a condizione che la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra realizzata grazie all'uso di combustibili rinnovabili di origine non biologica non sia conteggiata nel calcolo della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra derivante dall'uso dei biocarburanti.";**
    d. *al comma 3: 1) la lettera a) è sostituita dalla seguente: "a) la quota di biocarburanti avanzati, biometano avanzato, biogas avanzati e da combustibili rinnovabili di origine non biologica, impiegati nel settore dei trasporti, è pari almeno all'otto per cento nel 2030,* **comprendente una quota pari all'uno per cento di combustibili rinnovabili di origine non biologica;";** *2) dopo la lettera a), sono inserite le seguenti: "a-bis) la percentuale minima dell'1 per cento di cui alla lettera a)* **comprende una quota pari ad almeno lo 0,5**

per cento di combustibili rinnovabili di origine non biologica utilizzati in modo diretto*; a-ter) al* **raggiungimento degli obblighi percentuali di cui al comma 1 può concorrere una quota dell'1 per cento di combustibili rinnovabili di origine non biologica, di bioidrogeno o di carburanti da carbonio riciclato, utilizzati nel settore dei trasporti in modo diretto***;"; 3) alla lettera b), prima delle parole: "il contributo dei biocarburanti" sono inserite le seguenti: "previa approvazione della Commissione europea," e le parole: "la quota del 2,5 per cento" sono sostituite dalle seguenti: "la quota del 5 per cento";*

e. *al comma 3-bis, dopo le parole: "di cui al comma 1 del presente articolo" sono aggiunte le seguenti: "e dei carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF)";*

f. *al comma 4: 1) al primo periodo: 1.1) le parole: "Fatto salvo quanto disciplinato dal decreto del Ministero dello sviluppo economico del 30 dicembre 2020, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale, del 5 gennaio 2021, n. 3, e dall'articolo 21, comma 2, del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, gli obiettivi" sono sostituite dalle seguenti: "Gli obblighi"; 1.2) le parole: "con uno o più decreti del Ministro della transizione ecologica, il primo dei quali da emanare entro il 31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica"; 2) dopo il primo periodo, sono inseriti i seguenti: "Fino all'adozione del decreto di cui al primo periodo, si applica il decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 marzo 2023, il cui avviso è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 96 del 24 marzo 2023, come modificato dal decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 20 ottobre 2023, il cui avviso è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 268 del 16 novembre 2023. Gli obblighi di cui ai commi 1, 1-bis, e 3, lettera a): 1) per il GPL, si applicano a partire dal 2027 in misura pari al 50 per cento e a partire dal 2028 in misura pari al 100 per cento; 2) per il gas naturale e il biometano, impiegati nel trasporto stradale, a partire dal 2026 si intendono automaticamente assolti in considerazione del fatto che la quota di biometano incentivato dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 2 marzo 2018, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 65 del 19 marzo 2018, e dal decreto del Ministro della transizione ecologica 15 settembre 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 251 del 26 ottobre 2022, destinato al settore dei trasporti, supera la percentuale di obbligo minimo di cui al comma 1."; 3) al terzo periodo, le parole da: "Con i medesimi decreti" fino a "commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "Con i medesimi decreti di cui al primo periodo si provvede all'eventuale aggiornamento degli obblighi di cui ai commi 1, 1-bis, e 3, anche con distinzione tra il trasporto marittimo e gli altri settori";*

g. *dopo il comma 4, sono inseriti i seguenti: "4-bis.* **Al fine di conseguire la quota minima dello 0,5 per cento e la quota dell'1 per cento di cui rispettivamente alle lettere a-bis) e a-ter) del comma 3, con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti appositi meccanismi d'incentivazione a valere sui proventi annui delle aste delle quote di emissione di CO2 destinati ai progetti energetico ambientali** *di cui all'articolo 42-undecies del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, previa verifica dell'entità dei proventi disponibili annualmente. 4-ter. Al fine del contrasto alle frodi nel rispetto dell'obbligo di cui al comma 1, i decreti di cui al comma 4 possono prevedere la facoltà del GSE di richiedere ai soggetti obbligati una garanzia, sotto forma di fideiussione bancaria o attraverso la costituzione di un deposito cauzionale infruttifero, a copertura del rispetto del medesimo obbligo.";*

h. *al comma 5: 1) alla lettera b), la parola "che" è soppressa e le parole: da "atto delegato" fino a "comma 6" sono sostituite dalle seguenti: "regolamento delegato (UE) 2023/1185 della Commissione, del 10 febbraio 2023"; 2) alla lettera c), le parole: da "alla soglia" fino a "conteggiati" sono sostituite dalle seguenti: "al 70 per cento, calcolata con la metodologia stabilita dal regolamento delegato (UE) 2023/1185 della Commissione, del 10 febbraio 2023;";*

i. *il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Se l'energia elettrica è utilizzata per la produzione di combustibili rinnovabili di origine non biologica, direttamente o per la produzione di prodotti intermedi, per determinare la quota di energia rinnovabile è utilizzata la quota media di energia elettrica da fonti rinnovabili nel paese di produzione, misurata due anni prima dell'anno di riferimento. L'energia elettrica ottenuta mediante un collegamento diretto a un impianto di generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili può essere interamente conteggiata come rinnovabile se utilizzata per la produzione di combustibili rinnovabili di origine non biologica, a condizione che il medesimo impianto: a) non entri in esercizio prima dell'entrata in esercizio dell'impianto che produce i combustibili rinnovabili di origine non biologica; b) non sia collegato alla rete. In deroga alla lettera b), l'energia elettrica utilizzata per la produzione di combustibili rinnovabili di origine non biologica può essere interamente conteggiata come rinnovabile anche nel caso in cui l'impianto di generazione sia collegato alla rete, a condizione, alternativamente, che: 1) si dimostri che l'energia medesima è stata fornita senza alcun prelievo dalla rete; 2) che, ove prelevata dalla rete, l'energia medesima sia prodotta esclusivamente da fonti rinnovabili e che le proprietà rinnovabili e altri criteri adeguati siano dimostrati, garantendo che le proprietà rinnovabili di tale energia elettrica siano contate una sola volta e in un solo settore di utilizzo finale.";*

j. *il comma 7 è sostituito dal seguente: "7. Ai fini di cui al comma 1, si applicano i seguenti fattori moltiplicativi: a) il contributo dei biocarburanti e del biometano ovvero del biogas per il trasporto, prodotti dalle materie*

prime elencate nell'Allegato VIII, è pari al doppio del loro contenuto energetico; **il contributo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica impiegati nel settore dei trasporti è pari al doppio del loro contenuto energetico solo quando utilizzati per uso diretto, mentre nei casi di cui al comma 2-bis. il contributo energetico è pari a 1,6 del loro contenuto energetico;** *b) limitatamente al settore dell'aviazione e del trasporto marittimo, nel caso dei biocarburanti, del biometano e del biogas per il trasporto, prodotti dalle materie prime elencate nell' Allegato VIII, parte A, il contributo è pari a 1,2 volte il loro contenuto energetico, mentre nel caso di combustibili di origine non biologica impiegati nel settore dei trasporti è pari a 1,5 del loro contenuto energetico; c) il contributo dell'energia elettrica da fonte rinnovabile rispetto all'energia elettrica complessiva è pari a 4 volte il suo contenuto energetico se fornita a veicoli stradali e 1,5 volte il suo contenuto energetico se fornita al trasporto ferroviario; d) per i soli impianti non incentivati, il contributo dei biocarburanti e del biometano ovvero del biogas per il trasporto, prodotti dalle materie prime elencate nell'Allegato VIII, che dimostrino, con modalità disciplinate dai decreti di cui al comma 4, di aver conseguito una riduzione di emissioni gas serra lungo il ciclo di vita superiore al 120%, è pari a 1,2 volte il suo contenuto energetico in aggiunta alle altre previsioni del presente decreto.";*

k. dopo il comma 7, sono inseriti i seguenti: "7-bis. Per il conteggio dell'energia elettrica da fonti rinnovabili fornita al settore dei trasporti ai fini dell'obbligo di cui al comma 1: a) la quantità di energia elettrica da fonti rinnovabili fornita al settore dei trasporti è determinata moltiplicando la quantità stessa per la quota media di energia elettrica da fonti rinnovabili fornita nel territorio nazionale nei due anni precedenti; b) la quantità di energia elettrica da fonti rinnovabili fornita al settore dei trasporti è conteggiata interamente come energia rinnovabile nel caso in cui l'energia elettrica sia ottenuta mediante collegamento diretto a un impianto di generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili; c) l'energia elettrica prodotta da un veicolo elettrico solare e utilizzata per il consumo del veicolo stesso può essere conteggiata come pienamente rinnovabile; d) nel caso del trasporto ferroviario, si tiene conto della sola energia elettrica ottenuta mediante collegamento diretto a un impianto di generazione da fonti rinnovabili. 7-ter. Fino al 31 dicembre 2030, ai fini dei calcoli di cui al comma 1, lettera a), la quantità di energia fornita al settore del trasporto marittimo è considerata in misura non superiore al 13 per cento del consumo finale lordo di energia sul territorio nazionale.";

l. i commi 8, 9 e 10 sono abrogati;

m. al comma 11, la parola: "carburanti" è sostituita dalla seguente: "combustibili" e dopo le parole: "non biologica," sono inserite le seguenti: "nonché carburanti da carbonio riciclato,";

n. dopo il comma 12 sono inseriti i seguenti: "12-bis. Ai fini dell'obbligo di cui al comma 1, non sono conteggiati al denominatore di cui alla lettera a) del secondo periodo del medesimo comma i consumi di carburanti per aviazione. Nel caso dei carburanti per aviazione, si applica il regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023. I soggetti che forniscono in consumo esclusivamente combustibili rinnovabili di origine non biologica ovvero che immettono energia elettrica nell'ambito del trasporto ferroviario sono esonerati dall'obbligo di cui al comma 1. 12-ter. I soggetti che forniscono esclusivamente energia elettrica sono esonerati dall'obbligo della quota minima stabilita alla lettera a) del comma 3. 12-quater. Ai fini dell'obbligo di cui al comma 1, i fornitori di energia elettrica conteggiano anche i quantitativi dai medesimi forniti ai punti di ricarica privati a uso delle proprie flotte aziendali, anche di trasporto pubblico, con una potenza di uscita cumulativa nello stesso punto di connessione di almeno 50kW ed a condizione che tali quantitativi possano essere quantificati, verificati e certificati dal GSE, che a tal fine emana apposito regolamento applicativo. 12-quinquies. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, anche su indicazione del Comitato di cui al comma 11 del presente articolo, segnala alle autorità competenti di altri Stati membri, nonché alla Commissione europea, eventuali comportamenti fraudolenti con riferimento al rispetto degli obblighi di cui al presente articolo e dei criteri di cui all'articolo 42. 12-sexies. Entro il 30 giugno di ciascun anno, il GSE trasmette alla direzione generale competente del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica una relazione sull'assolvimento degli obblighi di immissione in consumo definiti ai sensi del comma 4. In caso di violazione degli obblighi di immissione in consumo definiti ai sensi del comma 4, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria di quattromila euro per ogni certificato di immissione in consumo mancante nell'anno di riferimento. La direzione generale competente del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica notifica gli estremi della violazione ai soggetti obbligati inadempienti ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, la medesima direzione generale trasmette un documentato rapporto al prefetto del luogo in cui si trova la sede legale del soggetto che ha commesso la violazione, ai sensi degli articoli 17 e 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689, ai fini dell'adozione, da parte del medesimo, della relativa ordinanza d'ingiunzione. I proventi derivanti dalle sanzioni amministrative irrogate ai sensi del presente comma sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnati, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica per il rafforzamento delle attività svolte ai sensi del presente comma.".