



FAIB, FEGICA E FIGISC

AL LAVORO SUGLI

EMENDAMENTI

ALLA LEGGE

FISCALE E DI

BILANCIO

LA PIATTAFORMA FISCALE

La Piattaforma fiscale varata dalle associazioni di categoria, messa a punto nel dettaglio ed a sostegno della quale hanno proclamato e realizzato lo sciopero del 6 e 7 novembre 2019, illustrata in occasione della manifestazione di Piazza del Parlamento e nel corso dell'assemblea del Capranichetta.

Di seguito riportiamo i temi emergenti dalla protesta dei gestori carburanti che le Organizzazioni sindacali hanno sottoposto all'attenzione del Governo, delle forze politiche, dell'Agenzia delle entrate e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Le proposte sono state oggetto o lo saranno, di proposte di emendamenti alla legge fiscale, di recente emanazione, alla legge di bilancio, in discussione, alle Direttive direttoriali delle Agenzie delle Entrate e delle Dogane, alle leggi di prossima emanazione, entro il 31/12/2019 e successive.

Introduzione alle proposte

Il malessere dei gestori carburanti sulle tematiche fiscali è stato alla base dello sciopero del 6 e 7 novembre us.

Lo stato di agitazione della categoria deriva dai continui cambiamenti della normativa fiscale. Novità che hanno stravolto e stanno stravolgendo le quotidiane modalità operative, rappresentando un peso in termini di aggravio di lavoro, di tempi e costi, esponendo le gestioni ad adempimenti e responsabilità del tutto inedite e molto elevate. Un insieme di obblighi adottato, oltretutto in un breve periodo di tempo, che abbiamo giudicato al pari di una sorta di accanimento fiscale.

La recente nota dell'Agencia delle Dogane in materia di rilascio del registro di carico e scarico 2020 relativa agli impianti non presidiati prevede l'obbligo dal primo gennaio dei registri di carico e scarico elettronici per gli impianti ad alta automazione senza la presenza di operatori. La nota, sebbene non intervenga sugli altri aspetti della nostra vertenza, apre difatti ad una serie di considerazioni logiche: il registro di carico e scarico è parte integrante di quel processo di telematizzazione inteso a contrastare l'illegalità insieme alla memorizzazione e trasmissione telematica dei corrispettivi, E-Das, fattura elettronica: si tengono insieme strettamente. L'una senza l'altra rischia solo di rappresentare un onere di tempi e costi; ogni adempimento senza le adeguate strutture rappresenta un aggravio burocratico, rappresentando un paradosso: la telematizzazione a mano dei processi.

Non è illogico, né tanto meno ingiustificato sostenere che per introdurre l'insieme di queste novità, perché rappresentino, al tempo stesso, una reale telematizzazione, la semplificazione degli adempimenti e la trasparenza dei processi e, infine, favoriscano la lotta alle illegalità, la rete distributiva sia oggetto di un processo di ristrutturazione che obblighi i titolari degli impianti, proprietari delle attrezzature, tutti fornitori in esclusiva, di dotare i punti vendita delle attrezzature necessarie alla gestione informatizzata del distributore, pur salvaguardando la privacy delle gestioni.

Proposte

- **Documento Amministrativo Semplificato Telematico (E-Das)**

Le organizzazioni hanno evidenziato nel corso della protesta alcune criticità sulle novità introdotte dal Decreto Legge 124/2019 con particolare riferimento all'art.11 che prevede l'istituzione del Documento Amministrativo Semplificato telematico "c.d. E-DAS" per la circolazione dei carburanti ad accisa assolta.

Nel merito le OO SS, pur confermando la positività della norma ai fini del contrasto all'illegalità nel settore, avanzano la richiesta che la certificazione dell'avvenuta e corretta consegna della merce tramite l'"E-DAS" ricada in capo all'emittente in ragione di diverse considerazioni che vanno da quelle logistiche (ad esempio la consegna potrebbe avvenire, come già avviene, anche in orari notturni o in assenza del gestore) a quelle organizzative della rete, (i proprietari degli impianti, con poche operazioni di informatizzazione e adeguamento tecnologico potrebbero implementare la rete con meccanismi automatici di chiusura della spedizione merce).

Occorre dunque intervenire nello specifico prevedendo l'eliminazione di ulteriori oneri operativi particolarmente gravosi a carico dei gestori, consistenti nella "certificazione" della filiera di distribuzione e della circolazione dei prodotti, la quale invece potrebbe essere garantita da un circuito chiuso, autonomo e controllato da remoto, senza l'intervento di ulteriori operatori, evitando quindi di "allungare" ulteriormente il processo sulla filiera dei controlli e annullando la possibilità di errori.

- **Memorizzazione elettronica e trasmissione telematica dei corrispettivi**

Su questo punto permane la richiesta delle Federazioni di escludere strutturalmente dalla memorizzazione elettronica e trasmissione telematica dei corrispettivi i carburanti, così come già previsto e dal DM 10 maggio 2019 e in considerazione del fatto che i gestori carburanti sono storicamente

esclusi dall'obbligo di certificazione fiscale come previsto dall'art 2 del DPR 696/96.

In alternativa Faib, Fegica e Figisc hanno assunto tra i principali punti di contestazione il rinvio urgente dell'applicabilità, per le vendite carburanti, dell'obbligo di memorizzazione elettronica e trasmissione telematica dei corrispettivi di almeno tre anni, nelle more di un chiarimento complessivo che dovrebbe eventualmente prevedere, per i titolari degli impianti di distribuzione carburanti l'obbligo di dotare gli erogatori con sistemi idonei ad assolvere automaticamente tale onere, senza che siano previsti oneri ed ulteriori gravami operativi a danno della categoria.

Si configura dunque come un accanimento fiscale quello di costringere la categoria dei gestori a scaricare materialmente i dati degli erogatori dalle colonnine e digitarli manualmente per inviarli tramite piattaforma telematica all'Amministrazione finanziaria.

Il rinvio di tre anni potrebbe consentire ai proprietari degli impianti e delle relative attrezzature di adeguare da un punto di vista tecnologico le aree di servizio e con i sistemi di erogazione che prevedano la trasmissione telematica da remoto, sotto la diretta responsabilità dei suddetti proprietari delle attrezzature, dei dati fiscali direttamente all'agenzia, senza gravare i gestori di ulteriori adempimenti e responsabilità.

- **Registro di carico e scarico in forma telematica**

In considerazione della complessa struttura della rete distributiva dei carburanti, notoriamente caratterizzata da arretratezza tecnologica, si propone, anche in questo caso, che le gestioni possano continuare ad operare nelle forme e nei modi consolidati per un congruo periodo di tempo, necessario a sostenere il processo di innovazione necessario

- **Volume d'affari**

Sulla questione del volume d'affari dei gestori carburanti, riconoscendo, da più parti, la fondatezza delle argomentazioni avanzate dalle Federazioni e coinvolgendo gli uffici preposti a ricercare la strumentazione giuridica adeguata per la corretta definizione dello stesso con riferimento al settore,

auspicando di rimandare il chiarimento all'art. 18 del DPR 600/73, si propone di consentire anche ai gestori carburanti di poter beneficiare di quelle agevolazioni che il legislatore prevede per i piccoli imprenditori meritevoli di sostegno o di maggior tempo per adeguamenti normativi.

Su questo aspetto si propone che l'ammontare complessivo delle cessioni di beni, registrate o soggette a registrazione con riferimento ad un anno solare a norma degli articoli di legge, siano assunti al netto del prezzo corrisposto al fornitore dei predetti beni.

- **Non tassabilità del credito d'imposta, su commissioni pagamenti digitali ed estensione del credito d'imposta previsto del 30% sul non oil**

Le Associazioni dei gestori chiedono, sempre con riferimento a quanto previsto dal D.L. n. 124/2019, che parallelamente a quanto specificato per gli altri esercenti all'art. 22 recante "Credito di Imposta su commissioni pagamenti digitali", venga precisato che il credito spettante ai Gestori previsto dall'art.1 comma 924 della Legge n. 2015 del 27 dicembre 2017 e dall'art. 16 del Decreto Legge 34/2019 venga definito come "non concorrente alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive....." .e venga inoltre prevista l'estensione del credito di imposta del 30%, al pari di tutti gli altri esercenti, anche per le vendite non oil.

- **Indici Semplificati Affidabilità (ISA)**

Faib Fegica e Figisc hanno poi manifestato tutte le loro preoccupazioni in ordine alle temute e certe anomalie riguardanti il settore della distribuzione carburanti con riferimento al nuovo strumento "ISA" recentemente introdotti che costringono già entro fine anno i Gestori a dichiarare ulteriori importi significativi di reddito - tassabili ovviamente sul piano Irpef ed Irap ed Iva - al fine di raggiungere i minimi livelli di affidabilità fiscale. Le indicazioni delle Associazioni saranno, su questo tema, di dichiarare la propria "inaffidabilità fiscale" segnalando le opportune anomalie nei campi "annotazioni" anche se

questo dovesse portare i gestori ad essere inseriti nelle c.d. “black list” ai fini dei controlli da parte dell’Amministrazione finanziaria.

Data la ristrettezza dei tempi di approvazione ed applicazione del nuovo strumento e i ritardi dell’Amministrazione finanziaria nel fornire adeguata e tempestiva comunicazione in merito alla corretta applicazione degli stessi indici, appare evidente che in questa prima fase di “rodaggio” è necessaria un’attenta osservazione, entro un congruo arco di tempo, della efficacia del processo metodologico adottato con riferimento a ciascun ISA anche attraverso l’anticipata evoluzione dello stesso, ove necessario.

Il tema, data l’importanza e la delicatezza che riveste l’intera disciplina degli ISA, è meritevole di confronto e analisi in seno alla sede naturale della Commissione degli Esperti, quale organo preposto ad esprimere il proprio parere sull’idoneità degli ISA a rappresentare la realtà cui esso si riferisce.

A tale riguardo, per consentire una graduale e prudente applicazione, nella fase di prima applicazione, l’emendamento proposto consente di consolidare l’impianto complessivo degli ISA anche ai fini della premialità ed assicurare, nel contempo, un attento monitoraggio, con riferimento ad un congruo arco temporale di almeno tre anni, degli operatori economici che presentano un punteggio gravemente insufficiente ancorché operanti in contesti produttivi apparentemente non in crisi, sospendendo ogni attività di selezione ai fini dell’eventuale azione di accertamento basata unicamente sul livello di affidabilità fiscale risultante dagli ISA. Dato il gettito conseguente al meccanismo di adeguamento di ulteriori componenti positivi al fine di conseguire il risultato di premialità, l’emendamento non necessita di copertura finanziaria.

- **Non sanzionabilità degli errori formali o ritardi di comunicazione**

In ragione delle novità introdotte, in tempi relativamente brevi, che hanno modificato e stravolto gli adempimenti fiscali in capo ai singoli operatori economici, sia nella fatturazione del carburante, mai avvenuta prima con l’emissione di migliaia di documenti fiscali per distributore carburanti, sia con la memorizzazione e comunicazione telematica dei corrispettivi derivante da vendite non oil, pur con volumi d’affari bassissimi ogni singolo punto vendita, ma costretti ad adeguarsi in ragione del volume d’affari prodotto dalla vendita dei carburanti al pari delle più grandi attività economiche (sup ai 400

mila euro di vol. aff.) , si propone di estendere il periodo transitorio di non sanzionabilità per irregolarità formali nella compilazione delle fatture e nella comunicazione dei corrispettivi fino al 30/06/2020.