



www.faib.it faib@confesercenti.it

Convocata la Giunta Nazionale Faib. Contrattazione e contrasto all'illegalità all'ordine del giorno



La Giunta Nazionale Faib è stata convocata per martedì 24 maggio p.v. a Roma, presso la sede nazionale, per discutere della ripresa della contrattazione con le Compagnie petrolifere e dell'incontro con Assopetroli, per valutare i possibili scenari negoziali con la distribuzione indipendente.

Segue a pag. 2

Faib, Fegica e Figisc ad Api Ip: necessario incontro urgente per definizione accordo rete ordinaria. Situazione fuori dalla legalità sulla rete

Faib, Fegica e Figisc con una nota congiunta hanno rinnovato "la richiesta urgente di un confronto finalizzato ad esperire ulteriori tentativi ...

Segue a pag. 2

Moneta elettronica, lo Stato riconosca i maggiori oneri derivanti dalle transazioni elettroniche o regolarizzi implementazione dei costi in rete



Si è svolto lunedì 16 maggio al Teatro Guglielmi di Massa il Convegno su "I pagamenti con moneta elettronica" promosso da Confesercenti Toscana Nord Area Massa Carrara e Lunigiana con il Patrocinio del Comune di Massa. Ha concluso i lavori il Presidente Faib Martino Landi che ha sottolineato che la questione della moneta elettronica è strettamente legata alla questione dei costi di gestione del punto vendita e alla questione dei prezzi del carburante. Tutta la polemica che riguarda la distribuzione carburanti in Italia ruota intorno a questi tre fattori.

Estratto dell'intervento del Presidente

Segue a pag. 2

Terzo prodotto: la Corte Costituzionale dichiara legittimo l'obbligo di erogare prodotti a minore impatto ambientale sotto il duplice profilo costituzionale e comunitario

La Corte Costituzionale, con Sentenza n. 105 del 5 aprile 2016, ha dichiarato infondate le questioni di legittimità dell'art. 1 comma 1, lettere d) ed e), Legge Regione Lombardia n. 34/2014 e ...

Segue a pag. 3

Carburanti. Faib, per italiani pieno di fisco: imposte costano 656 euro l'anno ad automobilista, con scambio bollo-accisa ulteriore aggravio di 129 euro

Landi: troppe tasse frenano la ripresa dei consumi e fanno crescere i rischi per i gestori. Ogni stazione 'risuote' in media 785mila euro di tasse, ma noi non siamo esattori. Rivedere la fiscalità sui carburanti

Segue a pag. 5

Convocata la Giunta Nazionale Faib. Contrattazione e contrasto all'illegalità all'ordine del giorno

La Giunta Nazionale Faib è stata convocata per martedì 24 maggio p.v. a Roma, presso la sede nazionale, per discutere della ripresa della contrattazione con le Compagnie petrolifere e dell'incontro con Assopetroli, per valutare i possibili scenari negoziali con la distribuzione indipendente. Durante la riunione di Giunta sarà illustrato il documento predisposto da un pool di legali a sostegno della negoziazione orizzontale. Al centro del confronto la stasi del confronto contrattuale con Api Ip, con la conseguente valutazione delle iniziative da intraprendere e la ripresa del confronto con Esso e l'analisi delle proposte aziendali; in discussione anche un aggiornamento dell'incontro con Eni e delle relazioni industriali con le altre Compagnie e Unione Petrolifera. La Giunta svolgerà un esame dell'iter del DDL concorrenza e affronterà ancora una volta il tema della moneta elettronica e oneri di sistema dando seguito ad un confronto parlamentare tuttora in corso.

Faib, Fegica e Figisc ad Api Ip: necessario incontro urgente per definizione accordo rete ordinaria. Situazione fuori dalla legalità sulla rete

Faib, Fegica e Figisc con una nota congiunta hanno rinnovato "la richiesta urgente di un confronto finalizzato ad esperire ulteriori tentativi mirati a smussare quelle divergenze che non ci hanno consentito di chiudere un accordo che i gestori a marchio stanno aspettando da oltre cinque anni." La nota fa seguito "agli impegni assunti in occasione degli ultimi

incontri di fine anno, in cui erano state manifestate le volontà da ambo le parti di giungere in tempi brevi alla definizione di un nuovo accordo."

Le tre Federazioni ribadendo che "l'ultimo accordo è scaduto il 31/12/2010" hanno sottolineato che "nonostante gli sforzi per arrivare a sottoscrivere una nuova intesa, capace di dare ai gestori quel sostegno economico necessario ad evitare la riconsegna degli impianti, codesta Azienda, come più volte denunciato, continua a sottrarsi agli obblighi normativi di settore, persistendo a proporre "accordi" in materia di sconti, condizioni economiche "one to one", eludendo quanto sancito dalla L.27/2012, creando discriminazione e condizioni inique, costringendo, infine, tante gestioni a gettare la spugna e accettare contratti precari non previsti dalla normativa di settore."

Alla luce delle considerazioni svolte Faib, Fegica e Figisc "riconfermando quello spirito costruttivo che ci ha sempre distinto" hanno chiesto ufficialmente "l'incontro in oggetto da calendarizzare in tempi brevi" in mancanza del quale saranno costrette "ad intraprendere tutte le iniziative possibili a tutela dei gestori."

Moneta elettronica, lo Stato riconosca i maggiori oneri derivanti dalle transazioni elettroniche o regolarizzi implementazione dei costi in rete

Si è svolto lunedì 16 maggio al Teatro Guglielmi di Massa il Convegno su "I pagamenti con moneta elettronica" promosso da Confesercenti Toscana Nord Area Massa Carrara e Lunigiana con il Patrocinio del Comune di Massa.

Ha concluso i lavori il Presidente Faib Martino Landi che ha sottolineato che la questione della moneta elettronica è strettamente legata alla questione dei costi di gestione del punto vendita e alla questione dei prezzi del carburante.

FAIB Informa 11

Tutta la polemica che riguarda la distribuzione carburanti in Italia ruota intorno a questi tre fattori.

Estratto dell'intervento del Presidente

Purtroppo - ha detto Landi - dobbiamo registrare che nonostante gli sforzi comunicazionali della filiera, al di fuori degli addetti ai lavori del settore, esiste ancora la convinzione che al ribasso del barile debba necessariamente corrispondere una significativa, quando non addirittura pari, riduzione del prezzo alla pompa. E' evidente che in questa convinzione gioca un ruolo fondamentale la sottovalutazione del peso delle accise e dell'IVA che in Europa non ha pari, sulla formazione del prezzo finale, oltre che dei costi fissi, tra cui quello della moneta elettronica, al cui ritocco all'insù corrisponde una perdita secca e proporzionale del margine dei gestori. (...)

La questione ha avuto un travagliato iter di provvedimenti che, in merito, hanno interessato nel tempo il settore della distribuzione dei carburanti ed hanno determinato notevoli situazioni di disagio e di contenzioso: originariamente, infatti, era stato previsto l'azzeramento delle commissioni per pagamenti tramite carta fino ad importi inferiori ad euro 100 (Articolo 34, comma 7, Legge 183/2011), dispositivo poi confermato «a termine» (Articolo 12, comma 10, Legge 214/2011 ed articolo 27, comma 1 lettera d), Legge 27/2012) ed infine semplicemente cancellato con il Decreto MEF n. 51 del 14.02.2014.

Le nuove regole europee, conseguenti all'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2015/751 del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo alle commissioni interbancarie sulle operazioni di pagamento basate su carta, oggi pienamente operative anche in Italia, debbono e possono declinarsi favorevolmente nel settore rappresentato, con una significativa diminuzione delle commissioni pagate dai gestori degli impianti di distribuzione carburanti. La nostra preoccupazione, in ragione delle recenti esperienze, è che il tutto non si traduca in un meccanismo di

compensazione o di aggiramento degli orientamenti europei. (...)

Sappiamo anche che tale norma entrerà in vigore solo dopo l'emanazione di un Decreto attuativo del Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico, che dovrà, anche stabilire le regole di armonizzazione con il Regolamento (UE) n. 751/2015 in vigore in Italia dal 9 dicembre 2015, il quale stabilisce un tetto massimo alle commissioni interbancarie, pari allo 0,3 per cento del valore dell'operazione per le carte di credito e allo 0,2 per cento per i pagamenti con carta di debito. Abbiamo detto e ripetuto che è condivisibile favorire l'utilizzo della moneta elettronica, però occorre evitare che si creino nuovi e costosi obblighi che gravino sul commercio tradizionale in generale e sui distributori carburanti in particolare.

Vogliamo sottolineare che tali costi, a cui si aggiungono quelli di noleggio dei pos, sproporzionati nel caso della distribuzione carburanti, sono tra i fattori che hanno rallentato la diffusione dei pagamenti elettronici.

Vogliamo auspicare che per alcune categorie di imprese, quali ad esempio i benzinai, che svolgono, di fatto, il ruolo di esattori di accise per conto dello Stato, per giunta senza alcun compenso per le mansioni di incasso custodia e conferimento al sistema bancario, assumendo in proprio i rischi delle operazioni suddette, con un basso margine di guadagno quantificabile intorno al 2% del prezzo finale incassato, possa esserci un abbattimento delle commissioni con l'entrata in vigore del Decreto interministeriale.

I costi per la gestione della moneta elettronica, addirittura resa obbligatoria sotto i 30 euro iniziali, per la nostra categoria incidono fino al 60 per cento sul margine percepito, erodendo di fatto qualsiasi guadagno. Ora, se i circuiti interbancari insorsero quando fu introdotta la gratuità delle transazioni sotto i 100 euro, perché nessuna impresa può essere costretta ad effettuare un servizio senza una giusta remunerazione, perché i gestori carburanti, ma anche altre

categorie, debbono per forza sottostarvi? Non c'è un'asimmetria giuridica insopportabile e incostituzionale? (...)

Le proposte avanzate da Confesercenti, ed esposte in Parlamento sul tema dell'obbligo dei pagamenti elettronici, richiamano l'attenzione sul Decreto attuativo, affinché consideri attentamente l'impatto effettivo della norma, nonché le difficoltà che dovranno affrontare le Aziende, in particolare quelle di piccola e media dimensione, che compongono il commercio in forma diffusa e capillare nel territorio, assicurando, trasparenza, chiarezza ed efficienza della struttura delle commissioni e la loro stretta correlazione e proporzionalità ai costi effettivamente sostenuti dai prestatori di servizi di pagamento e dai gestori di circuiti e di schemi di pagamento, oltre che dagli utilizzatori professionali.

Non c'è infatti dubbio che i gestori carburanti, che percepiscono poco più del 2% di margine per ogni litro venduto, non possono mettersi sulle spalle l'intero costo del sistema dei pagamenti elettronici, che si mangia il 50% del proprio reddito da lavoro.

Occorre un sistema di riconoscimento di tale aggravio in termini di ristorno annuale delle spese sostenute, in ragione dei litri di carburanti venduti, da parte dello stato e delle compagnie o, in alternativa, un sistema di implementazione sistemica dei maggiori oneri sostenuti.

Confesercenti ha anche chiesto di:

- Implementare adeguati sistemi di vigilanza e prevedere misure anche di tipo sanzionatorio nei riguardi degli Istituti bancari e delle Società d'Intermediazione creditizia, nell'applicazione dei limiti delle commissioni interbancarie utilizzate per le transazioni elettroniche per i pagamenti delle carte di credito o debito utilizzate tramite POS

- Prevedere agevolazioni fiscali nei confronti delle imprese commerciali (in particolare per i gestori di carburante), nonché dei consumatori che utilizzano dispositivi elettronici POS, a partire dal 1° gennaio 2016,

FAIB Informa 11

per i pagamenti effettuati con carta di credito o di debito

Terzo prodotto: la Corte Costituzionale dichiara legittimo l'obbligo di erogare prodotti a minore impatto ambientale sotto il duplice profilo costituzionale e comunitario

La Corte Costituzionale, con Sentenza n. 105 del 5 aprile 2016, ha dichiarato infondate le questioni di legittimità dell'art. 1 comma 1, lettere d) ed e), Legge Regione Lombardia n. 34/2014 e ss. (Disposizioni in materia di vendita dei carburanti per autotrazione. Modifiche artt. 88 e 89 LR n. 6/2010 - Testo Unico commercio e fiere), promosse dal Presidente del Consiglio dei Ministri per presunta violazione dell'art. 117 commi 1 e 2 Cost. in riferimento agli artt. 49 e 56 del Trattato sul Funzionamento dell'UE 25 marzo 1957.

Pertanto l'efficacia delle citate disposizioni regionali impugnate dal Governo, recanti l'obbligo per gli impianti di distribuzione carburanti - nuovi o preesistenti da ammodernare - di erogare prodotti a minore impatto ambientale quali elettricità, metano e GPL, è stata confermata dalla Consulta che le ha ritenute legittime sotto il duplice profilo costituzionale e comunitario.

Riepilogando in sintesi, ad avviso del Presidente del Consiglio, che aveva impugnato le norme, della Regione Lombardia, si presentavano diversi profili di illegittimità, perché:

- Violerebbero, riecheggiando le note tesi della GDO, in primo luogo la libera concorrenza, imponendo l'anzidetto obbligo ai soli gestori di impianti nuovi o preesistenti da ammodernare, creando così una rilevata 'asimmetria' nel settore, in presunto contrasto con il richiamato art. 117 comma 2 Cost., lettera e), di cui sarebbe espressione l'art. 83-bis comma 17 DL n. 112/2008 e ss. (Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico) ai sensi del quale

4

l'installazione e l'esercizio di un impianto non possono essere subordinati all'obbligo di erogare "più tipologie di carburanti, ivi incluso il metano per autotrazione, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo";

- sarebbero altresì discriminatorie, non estendendo obblighi analoghi anche agli operatori già attivi, creando in tal modo eventuali 'barriere' all'ingresso nel mercato interessato, in presunto conflitto con il medesimo art. 117 comma 1 Cost. in relazione ai richiamati artt. 49 e 56 TFUE recanti i principi comunitari della libertà di stabilimento e di prestazione dei servizi.

Tali questioni di legittimità costituzionale sono state dichiarate dalla Corte 'non fondate' con le seguenti motivazioni:

1. non sussiste alcuna violazione dell'art. 117 comma 2 Cost., lettera e), poiché è da escludere il lamentato contrasto delle norme regionali impugnate con il sopra enunciato art. 83-bis comma 17 DL 112/2008 e ss. secondo cui la contestuale presenza di più tipologie di carburante per l'installazione e l'esercizio di un impianto non può essere imposta in via assoluta, ma solo nella misura in cui risulti tecnicamente possibile da realizzare, oppure non comporti costi eccessivi o sproporzionati. Pertanto l'obbligo vigente nella Regione Lombardia è del tutto conforme alla predetta norma statale in quanto può essere derogato qualora ricorrano le medesime condizioni prescritte a livello nazionale, vale a dire ogni qual volta l'adempimento risulti impossibile sotto il profilo tecnico oppure sia fonte per il gestore di costi economici eccessivi e sproporzionati rispetto alle finalità dell'obbligo stesso;

2. né vale invocare al riguardo la precedente Sentenza n. 125/2014 con cui la Corte ha dichiarato illegittima per effettiva violazione del citato art. 117 comma 2 Cost., lettera e), una disposizione della Regione Umbria che prescriveva ai soli nuovi impianti di erogare "benzina e gasolio e

almeno un prodotto a scelta tra alimentazione elettrica, metano, GPL, biodiesel per autotrazione, idrogeno o relative miscele, a condizione che tale ultimo obbligo non comporti ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionati alle finalità dell'obbligo", poiché tale fattispecie non è comparabile all'impugnata norma della Regione Lombardia, che viceversa estende il vincolo in questione anche agli impianti già esistenti qualora i gestori decidano di ammodernarli (aggiungendo nuovi prodotti, o ristrutturando in toto) sino al raggiungimento di tutti gli obiettivi della programmazione, tra i quali la Giunta annovera espressamente interventi tesi a migliorare la qualità dell'aria, ad es. tramite adeguata localizzazione degli erogatori di elettricità, per la tutela di interessi pubblici;

3. non sussiste altresì alcuna violazione dell'art. 117 comma 1 Cost. in relazione agli artt. 49 e 56 TFUE, in quanto le norme regionali impugnate non ledono la libera concorrenza attraverso ipotetiche discriminazioni nei confronti dei gestori di nuovi impianti. Pertanto i criteri migliorativi dell'efficienza ambientale cui si ispirano tali norme, ancorché diversamente modulati dalla Regione per gli impianti nuovi rispetto a quelli preesistenti (ad es. erogazione GPL), non creano tuttavia alcuna barriera nei confronti di chi entri per la prima volta sul mercato poiché risultano proporzionali rispetto agli obiettivi perseguiti.

In virtù di quanto appena illustrato la Corte Costituzionale, nel confermare con la Sentenza 105 del 5 aprile u.s. la legittimità dell'art. 1 comma 1, lettere d) ed e), LR Lombardia n. 34/2014, ha mantenuto contestualmente l'efficacia degli artt. 88 e 89 LR Lombardia n. 6/2010 e ss. (TU commercio e fiere).

"Con la sentenza - ha dichiarato il Presidente Faib Martino Landi - la Corte ha ribadito il principio fondamentale della sovranità delle Regioni a legiferare in materia di programmazione delle attività e del Governo del territorio sotto il profilo del benessere ambientale e sanitario.

FAIB Informa 11

La Regione ha colto un significativo duplice obiettivo: favorire l'ammodernamento della rete con l'introduzione dei prodotti eco compatibili e la possibilità di migliorare la qualità dell'aria; dall'altra ha dato la possibilità di utilizzare uno strumento straordinario di risparmio che può derivare da una decisa accelerazione degli investimenti sulla realizzazione di nuove colonnine di Metano e Gpl sugli impianti di distribuzione carburanti.

Questi due carburanti sono notoriamente più economici oltre ad essere ecologicamente puliti. I motori a gas metano producono fino al 25% in meno delle anidride carboniche e l'80% in meno di composti promotori dell'ozono. A parità di percorrenza, il gas metano consente risparmi consistenti, fino al 65 % rispetto alla benzina. Il mercato delle auto a metano sta crescendo rapidamente a fronte di una rete vendita che conta a livello nazionale su poco meno di 1000 impianti. E' un terreno su cui lavorare per contenere i costi di trasporto della mobilità privata. Questa è una linea da incoraggiare e supportare. Bene stanno facendo le Regioni che prevedono le colonnine metano e Gpl sulle nuove stazioni e incentivi per l'installazione su quelle già esistenti. E' un forte incentivo alle nostre strutture territoriali ad incalzare quelle Regioni che ancora non si sono mosse".

Riportiamo di seguito il testo regionale attualmente in vigore, così come legittimamente integrato dalle disposizioni impugnate dal Governo ma conservate dalla Consulta:

"Art. 88 - Modifiche degli impianti.

Comma 1. [abrogato].

Comma 2. [abrogato].

Comma 3. Sono soggette a preventiva autorizzazione del comune territorialmente competente le seguenti modifiche degli impianti di distribuzione carburanti:

a) aggiunta di nuovi prodotti petroliferi o idrocarburi diversi da quelli già autorizzati;

- b) ristrutturazione totale dell'impianto;
 c) trasformazione di impianti da servito in impianti di cui all'articolo 82, comma 1, lett. f).

Comma 3-bis. Ogni altra modifica degli impianti di distribuzione carburanti diversa da quelle di cui al comma 3 è soggetta a comunicazione al Comune territorialmente competente. In tali casi il titolare dell'autorizzazione invia al Comune, alla Regione, ai vigili del fuoco, all'ARPA, all'ASL, all'Agenzia delle dogane competenti per territorio e all'ente proprietario della strada o alla società titolare della concessione autostradale, apposita comunicazione nella quale attesta che le modifiche rispettano le norme edilizie, urbanistiche, ambientali, fiscali, di sicurezza sanitaria e stradale e di prevenzione incendi.

Comma 4. Le procedure amministrative ed ogni altra disposizione relativa all'applicazione del presente articolo sono determinate dai provvedimenti di cui all'articolo 83. Alle modifiche soggette a preventiva autorizzazione si applica la disciplina del silenzio-assenso di cui all'articolo 87, comma 7.

Comma 4-bis. Le modifiche di cui al comma 3, lettere a) e b), di un impianto di distribuzione di carburante già esistente sono subordinate ai medesimi obblighi previsti dall'articolo 89 per l'apertura di un nuovo impianto, ivi incluso, nelle aree urbane individuate dalla Giunta regionale, l'obbligo relativo agli erogatori di elettricità per veicoli elettrici, salvo che nel contesto considerato l'installazione degli erogatori di energia elettrica, GPL o metano, sia tecnicamente impossibile o, comunque, abbia un costo sproporzionato all'entità della modifica, in conformità ai criteri preventivamente individuati dalla Giunta con apposita delibera.
 Art. 89 - Misure per il completamento della rete distributiva di metano e di GPL.

Comma 1. Per perseguire le finalità di cui all'articolo 81, comma 1,

lettera d), e al fine di assicurare un'adeguata ed equilibrata copertura della rete distributiva di metano e GPL, la Regione stabilisce il numero minimo di impianti di carburante a metano e GPL per la rete autostradale e, per ciascun bacino di utenza, per la rete ordinaria.

Comma 2. Fino al raggiungimento del numero minimo di impianti di carburante a metano di cui al comma 1, rispettivamente sulla rete autostradale e, distintamente in ciascun bacino di utenza, sulla rete ordinaria, per le nuove aperture di impianti di distribuzione carburanti è fatto obbligo di dotarsi del prodotto metano. Nei bacini in equilibrio per il prodotto metano, i nuovi impianti devono dotarsi del prodotto GPL o in alternativa del prodotto metano e, in aggiunta ai precedenti, nelle aree urbane individuate con provvedimento amministrativo della Giunta regionale dell'erogatore di elettricità per veicoli, fino al completo raggiungimento di tutti gli obiettivi di programmazione regionale per la rete ordinaria e per la rete autostradale sull'intero territorio regionale. L'obbligo di dotarsi dell'erogatore di elettricità per veicoli può essere assolto, d'intesa con il Comune competente, anche individuando una localizzazione dell'erogatore su area pubblica o privata diversa dal sedime dell'impianto oggetto di istanza autorizzatoria. I nuovi impianti con più prodotti petroliferi non possono essere messi in esercizio se non ottemperano fin da subito all'obbligo di erogazione del prodotto a basso impatto ambientale, individuato ai sensi del presente comma: metano o, limitatamente ai bacini in equilibrio per tale prodotto, GPL. Il comune, su richiesta del titolare dell'autorizzazione o della concessione e previo parere vincolante della direzione generale competente della Giunta regionale, può concedere, sia sulla rete ordinaria sia nel caso di impianti autostradali, deroghe motivate, solo in caso di impianti completamente realizzati, relativamente a ritardi dovuti all'allacciamento della rete di fornitura del gas metano e GPL non imputabili al titolare dell'autorizzazione o della

FAIB Informa 11

concessione autostradale.

Comma 3. La Regione e gli operatori del settore, anche attraverso le loro associazioni di rappresentanza, possono stipulare specifici accordi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi indicati al comma 1.

Comma 4. La Giunta regionale può prevedere deroghe motivate all'obbligo di dotarsi del prodotto metano, secondo criteri e modalità dalla stessa definiti con apposita deliberazione, se tale obbligo comporta ostacoli tecnici ed oneri economici eccessivi e non proporzionali alla finalità dell'obbligo medesimo. In tal caso l'impianto deve, comunque, dotarsi del prodotto GPL.”.

Carburanti. Faib, per italiani pieno di fisco: imposte costano 656 euro l'anno ad automobilista, con scambio bollo-accisa ulteriore aggravio di 129 euro

Landi: troppe tasse frenano la ripresa dei consumi e fanno crescere i rischi per i gestori. Ogni stazione 'riscuote' in media 785mila euro di tasse, ma noi non siamo esattori. Rivedere la fiscalità sui carburanti

Tra accise ed iva, un automobilista italiano paga all'erario un conto di 656 euro l'anno: un importo superiore al canone medio di affitto mensile di una casa. Un dato in decisa crescita rispetto al 2011 (quando il fisco chiedeva 'solo' 547 euro) e che potrebbe lievitare ancora: se il progetto di abolire il bollo auto istituendo al suo posto una nuova maxi-accisa dovesse passare, l'esborso salirebbe a circa 785 euro. Un aumento di 129 euro rispetto ad oggi.

Segue sul sito www.faib.it