



TRANSPARENCY
INTERNATIONAL
MOLDOVA

Studiu privind evaziunea fiscală și contrabanda cu produse petroliere în Republica Moldova

**Mihai Roșcovan
Victor Rusu
Iurie Roșca**

Chișinău, 2004

CZU 343.359.2 (478)

S 93

Descrierea CIP a Camerei Naționale a Cărții

Roșcovan, Mihai

Studiu privind evaziunea fiscală și contrabanda cu produse petroliere în Republica Moldova / Mihai Roșcovan, Victor Rusu, Iurie Roșca; Transparency International-Moldova. – Ch.: S.N., 2004 (Tipogr. „Bons Offices”). – 75 p.

Bibliogr. p 73-74 (12tit.)

ISBN 9975-9851-3-0

1000 ex.

343.359.2 (478).

© Transparency International - Moldova, 2003

Str. 31 August 98, 2004, Chișinău,
MOLDOVA

www.transparency.md

Tel/Fax. (373-22) 237876

e-mail: ffice@transparency.md

ISBN 9975-9851-3-0

Cuprins:

Sumar executiv

Introducere

1. Noțiuni și definiții

1.1 Contrabanda

1.2 Corupție

1.3 Evaziunea fiscală

1.4 Tăinuirea obiectelor impozabile

1.5 Evaziunea fiscală legală și ilegală

1.6 Infracțiunile economice în domeniul fiscal

2. Cadrul legal și instituțional al pieței produselor petroliere în Republica Moldova

3. Analiza statistică a pieței produselor petroliere din Republica Moldova

3.1 Clasificarea produselor petroliere

3.2 Importul

3.3 Consumul

3.4 Rețeaua de distribuire

4. Factorii ce stimulează evaziunea fiscală și contrabanda

5. Modele de abordare teoretică a contrabandei

5.1 Aprovizionarea simplă și modelul de cerere

5.2 Modelul cu produse petroliere de contrabandă

6. Metode de evaluare a contrabandei cu produse petroliere

6.1 Studiul în focus grup

6.2 Contrapunerea statisticilor țărilor între care se realizează tranzacțiile de export-import de produse petroliere

6.3 Compararea vânzărilor înregistrate și a consumului estimat

6.4 Tranzacții *off shore*

7. Acțiuni privind contracararea contrabandei cu produse petroliere

7.1 Planul de măsuri a Guvernului pentru combaterea economiei tenebre pe piața produselor petroliere

Concluzii și propuneri

Bibliografie

Sumar executiv

Contextul studiului: Prezentul studiu s-a efectuat la comanda Transparency International Moldova în scopul evaluării dimensiunii contrabandei cu petrol și a impactului economic și fiscal a acestui fenomen. Sarcinile de bază ale studiului constau în analiza pieței produselor petroliere din Republica Moldova, identificarea factorilor care generează comerțul ilicit cu petrol, elaborarea metodelor de evaluare a contrabandei, precum și măsurarea dimensiunii impactului generat de contrabandă asupra economiei naționale.

Noțiuni și definiții : Contrabanda este ocolirea impozitelor, accizelor pe bunuri prin escamotarea punctelor de control.

Evaziunea fiscală poate purta diferite sensuri după conținut. Evaziunea fiscală se manifestă atât prin fraudă fiscală cu încălcarea legii, cât și prin eschivare legală de la plata impozitelor. Tăinuirea mărfurilor impozabile se realizează prin diferite operațiuni cu documente (dările de seamă contabile sau fiscale), urmărindu-se înșelarea organelor fiscale.

Conform Sistemului Armonizat de descriere și codificare a mărfurilor, produsele petroliere se împart în trei grupe de uleiuri petroliere: ușoare, medii și cele grele. Din prima grupă de produse petroliere fac parte benzinele specifice, benzinele pentru motoare și alte benzine. Din grupa a doua de produse petroliere - uleiuri medii - fac parte cherosenele (petrol lampant pentru motoare cu reacție și pentru alte destinații), iar din a treia - motorinele, păcura și uleiurile lubrifiante.

Reglementarea pieței produselor petroliere se efectuează prin acte legislative și normative adoptate de Parlament și Guvern, principalele dintre care sunt Legea bugetului pentru anul respectiv, Legea privind piața produselor petroliere nr.

461 din 30.07.2001, precum și un șir de hotărâri guvernamentale care pun în aplicare mecanismul regulatoriu pe piață.

Autoritatea publică centrală de administrare în domeniu este Ministerul Energeticii, care promovează politica de stat de dezvoltare a energiei. Licențierea activității în domeniu este gestionată de Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică. În Moldova activează două asociații obștești – Asociația „Moldpetrol-business” și Uniunea antreprenorilor-importatori și comercianți de produse petroliere „Importcompetro”.

Certificarea produselor petroliere se efectuează conform standardelor țării de origine a acestor produse.

Importul de produse petroliere în anul 2003 a constituit 606 mii tone și este în permanentă creștere după o perioadă de reducere care s-a înregistrat în anii 1998 -2000. Sub aspect geografic, produsele petroliere s-au importat preponderent din Ucraina, România, Belarus și Rusia. În perioada 1998-2003 cota acestor patru țări s-a menținut la nivelul de peste 95 la sută. În aceeași perioadă numărul agenților economici care practică importul și comercializarea cu ridicata a produselor petroliere principale s-a redus mai mult de 6 ori și au ajuns la 45. Peste 50 la sută din importurile de produse petroliere revine pe seama a 5 companii importatoare.

Prețul mediu unitar la import variază considerabil în funcție de importatori, țara de expediție și sezonabilitate. În anul 2001 prețurile la produsele petroliere au înregistrat o scădere în comparație cu anul 2000, tendință care s-a păstrat și în anul 2002. Această micșorare a prețurilor este o urmare a scăderii prețurilor la producătorii din Ucraina, Belarus, precum și a introducerii inspecției înainte de expediție. În anul 2003 prețurile de import au crescut la toate categoriile de produse petroliere, ca urmare a tendințelor pe piața internațională.

Consumul oficial al principalelor produse petroliere în Moldova în anul 2002 a constituit 356 mii tone sau de 2.7 ori mai puțin în comparație cu anul 1994. Din totalul volumului de consum al produselor petroliere, 46% se utilizează în transport, 29% - în agricultură, 22% - în gospodăria comunală și de către populație. Circa 40% din totalul consumului se înregistrează în municipiul Chișinău.

Modelele teoretice tip „cerere-ofertă” demonstrează, că impactul contrabandei nu influențează nivelul consumului de echilibru, însă afectează cotele de piață ale furnizorilor legali. În condițiile existenței fenomenului de contrabandă creșterea impozitelor aplicate la petrol reduce consumul petrolului legal. De asemenea, creșterea impozitelor petroliere poate să ducă la creșterea contrabandei dacă nu se întreprind măsuri corespunzătoare.

Factorii principali care stimulează contrabanda sunt controlul inadecvat al frontierei, diferențele de prețuri și ale sistemelor de taxe în diferite țări. În Republica Moldova acești factori au o relevanță deosebită, în special, din cauza problemei transnistrene, ce afectează considerabil sistemul bugetar și vamal național.

Evaluarea dimensiunii contrabandei și a evaziunii fiscale s-a realizat prin aplicarea următoarelor metode:

- lucrul în focus-grup - chestionarea a unui grup de experți în număr de 15 persoane importatori și comercializatori de produse petroliere (aproximativ a treia parte din numărul principalilor importatori de produse petroliere din Moldova);
- contrapunerea statisticilor țărilor între care se realizează tranzacțiile de export-import de produse petroliere;
- compararea vânzărilor înregistrate și a consumului estimat prin calcule;

- analiza tranzacțiilor *off shore*.

Conform sondajului realizat, toți respondenții afirmă că în Moldova există contrabandă cu petrol, iar 73% consideră ca ea constituie până la 10% din consumul total, 91% din respondenți consideră că cel mai favorabil sector al contrabandei este Transnistria. Mai mult de jumătate de intervievați susțin că principalele cauze care îi determină pe importatori să recurgă la acțiuni de contrabandă sunt cota înaltă a accizelor și cota înaltă a TVA, 27% - pentru a evita obținerea unui rezultat negativ al activității economice, iar 64% - pentru a obține supraprofituri.

Consumul total de benzină și motorină estimat de autori pentru anul 2002 este cu 89 mii tone mai mare decât se declară oficial. Aceasta permite de a estima că la bugetul de stat nu se acumulează anual accize și TVA – în valoare de peste 119 mil. lei. Totodată peste 60% din tranzacții în ultimii ani se realizează prin firme off shore, ceea ce permite evitarea unor plăți considerabile la bugetul de stat. Astfel mărirea cu numai 10% a prețului de import conduce la neîncasarea la buget a 30 mil. lei.

Principalele măsuri ce țin de optimizarea reglementării pieței petroliere și diminuarea contrabandei sunt:

- Elaborarea unei strategii de combatere a contrabandei, corupției, evaziunii fiscale;
- Impunerea standardelor EURO pentru toate produsele petroliere importate și a controlului riguros al calității;
- Colaborarea cu țările expeditoare în vederea schimbului de informații și a luptei împotriva contrabandei;
- Aplicarea metodelor de marcarea combustibilului cu izotopi speciali;
- Simplificarea procedurilor de certificare a obiectivelor de comerț cu produse petroliere;

- Aplicarea unor măsuri fiscale: deducerea accizelor la produsele petroliere nemijlocit la stațiile de alimentare din prețul de realizare cu amănuntul, evitarea aplicării TVA la valoarea mărfii la care au fost incluse accizele și reducerea taxei pentru licență.

Introducere

Prezentul studiu a fost elaborat de experții Institutului de Cercetări și Consultanță în Management (Business Consulting Institute) la comanda Trasparenacy International Moldova.

Scopul studiului este evaluarea dimensiunii contrabandei cu petrol și a impactului economic și fiscal al acestui fenomen asupra societății, precum și elaborarea unor recomandări care ar contribui în mod eficient atât la combaterea contrabandei, cât și la optimizarea reglementării pieței petroliere interne.

Sarcinile de bază ale studiului constau în analiza pieței produselor petroliere din Republica Moldova, identificarea factorilor care generează comerțul ilicit cu petrol, elaborarea metodelor de evaluare a contrabandei, precum și măsurarea dimensiunii impactului generat de contrabandă asupra economiei naționale. Dificultatea evaluării dimensiunii contrabandei crește din două motive: în primul rând, traficanții și complicii lor depun eforturi maximale pentru ascunderea oricărei informații care ar putea atesta în mod cert întreprinderea traficului și comercializării ilegale a produselor petroliere; iar, în al doilea rând, nu există metode concrete de estimare exactă acestui indicator.

Metodologia. Studiul a fost efectuat în două etape. Prima etapă au constituit-o acumularea informațiilor privind piața produselor petroliere, efectuarea unor cercetări selective asupra principalilor consumatori de carburanți (populația, întreprinderi de transport, gospodării agricole), precum și analiza cadrului legislativ și instituțional de reglementare a pieței produselor petroliere. În cadrul etapei a doua s-a recurs la aplicarea diferitor metode în vederea estimării dimensiunii contrabandei cu produse petroliere în Moldova și a

impactului acesteia, s-a efectuat o anchetă sociologică în rândurile importatorilor de produse petroliere, s-a efectuat analiza și compararea rezultatelor, s-au formulat concluziile și recomandările conform sarcinilor studiului.

Surse de informații. În procesul efectuării studiului au fost utilizate surse oficiale de informații, precum și unele estimări ale autorilor. Drept surse de informații în studiu au fost utilizate:

- Rapoartele Departamentul de Statistică și Sociologie al Republicii Moldova (Anuarul Statistic al Republicii Moldova, 2003, Buletinul de informații statistice de comerț exterior, Balanța Energetică a Republicii Moldova etc);
- Hotărârile Parlamentului și Guvernului Republicii Moldova, precum și ale Agenției Naționale pentru Reglementare în Energetică care reglementează activitatea pieței produselor petroliere;
- Literatura de specialitate (a se vedea bibliografia);
- Publicațiile ziarelor și revistelor periodice din Moldova și peste hotare;
- Chestionarea a 15 participanți ai pieței produselor petroliere din Moldova.

Studiul a fost elaborat de grupul de consultanți ai Business Consulting Institute, în componența: Mihai Roșcovan, doctor în economie, – coordonatorul studiului, Iurie Roșca și Victor Rusu. Autorii exprimă sincere mulțumiri Doamnei Lilia Carasciuc, doctor în economie, Director Executiv Transparency International Moldova, Doamnei Elena Nistor, consilier economic al Ambasadei Române în Republica Moldova, Domnului Vitalie Chiriac, Director financiar a societății pe acțiuni „Avante” activitatea căreia ține de importul și comercializarea produselor petroliere, care au contribuit atât la lansarea acestui studiu, cât și la realizarea lui.

1. Noțiuni și definiții

1.1 Contrabanda

În literatura de specialitate *contrabanda* se definește ca ocolirea impozitelor, accizelor pe bunuri prin escamotarea punctelor de control¹. Contrabanda de bunuri deseori are loc din următoarele motive: evitarea impozitelor de accize, precum și evitarea regulilor ce interzic comercializarea cu aceste bunuri.

Această definiție a contrabandei cuprinde două feluri de activități ilegale: *contrabanda tipică și activitatea de ocolire a achitării impozitelor* care este legală și, în general, nu este considerată drept contrabandă. Economiiștii în general, determină escamotarea ilegală a impozitelor ca „ocolirea” impozitelor pe când escamotarea legală se numește „eschivare” de impozite. Ambele escamotări, și cea legală și cea ilegală afectează impozitele pe venituri și consum.

Conform Legislației Republicii Moldova, contrabanda reprezintă trecerea peste frontiera vamală a Republicii Moldova a mărfurilor, obiectelor și altor valori în proporții mari, eludându-se controlul vamal ori tănuindu-le de el, prin ascunderea în locuri special pregătite sau adaptate în acest scop, ori cu folosirea frauduloasă a documentelor sau a mijloacelor de identificare vamală, ori prin nedeclararea sau declarare neautentică în documentele vamale sau în alte documente de trecere a frontierei.

1.2 Corupție

Termenul de *corupție* sau *corumpere* în dreptul roman înseamnă acțiunea de a distruge, de a falsifica, de a vinde sau

¹ Merriman David, Understand, Measure and Combat Tobacco Smuggling, 2001.

a destrăma anumite instituții, în sensul inițial, judecătorii publici. Corupția este definită ca fiind o stare de abatere de la moralitate, de la datorie. Cuvântul provine de la termenul latin *coruptio*, caracterizând comportarea funcționarului care, în schimbul banilor sau al altor foloase necuvenite, își comercializează atribuțiile funcției cu care a fost investit. Faptele de acest fel pun în pericol desfășurarea activității statului și a tuturor sectoarelor vieții sociale².

Cu alte cuvinte putem spune că activitatea de corupție se desfășoară în afara legii și contribuie la destrămarea integrității statului prin luare de mită sau alte servicii oferite. Cel mai des practica corupției poate fi utilizată, în special în cadrul instituțiilor de stat sau a unor agenții publice.

Legislația Republicii Moldova definește corupția ca un fenomen antisocial ce reprezintă o înțelegere nelegală între două părți, una propunând sau promițând privilegii sau beneficii nelegitime, cealaltă antrenată în serviciul public, consimțând sau primindu-le în schimbul executării sau neexecutării unor anumite acțiuni funcționale ce conțin elemente ale infracțiunii prevăzute în Codul Penal.

1.3 Evaziunea fiscală

Legislația Republicii Moldova nu prevede nici noțiunea și nici deosebirea de bază a definițiilor sintagmelor *evaziune fiscală* și *fraudă fiscală*. Evaziunea fiscală poate fi interpretată ca o metodă sau o totalitate de procedee prin intermediul cărora persoanele interesate ocolesc în mod intenționat pe cale legală obligațiunile prevăzute de legislația fiscală sau prezintă date eronate cu privire la sursele și veniturile impozabile.

Pentru definirea anumitor sintagme, noțiuni în domeniul fiscal a fost utilizată informația și prezentate definiții din

² Munteanu Igor, Corupția politică, Chișinău, 2002

culegerea „Evaziunea fiscală”, Chișinău 2001, care reprezintă materialele conferinței practico-științifice a Inspectoratului Fiscal Principal de Stat. În această carte sunt incluse articolele specialiștilor din domeniul fiscal participanți ai conferinței respective și se tratează un aspect al economiei ilegale care este cunoscută sub denumirea de *evaziune fiscală*.

Noțiunea de evaziune fiscală poate purta diferite sensuri după conținut. În sens mai larg, evaziunea fiscală reprezintă totalitatea procedurilor legale și ilicite cu ajutorul cărora cei interesați sustrag total sau parțial averea lor de la obligațiunile prevăzute de legislația fiscală. În domeniul fiscal precum și în literatura de specialitate întâlnim așa expresie ca *ocolirea pe cale legală a prevederilor fiscale*, altfel spus aceasta ar reprezenta sustragerea intenționată de la executarea obligației fiscale, comisă nu prin încălcarea directă a normei fiscale concrete, dar prin evitarea intenționată, prin ocolirea acesteia prin intermediul unor acțiuni și acte simulate și numai aparent reale. Deci am putea defini evaziunea fiscală ca - sustragerea de la plata obligațiilor fiscale prin transmiterea unor date eronate privind sursele și veniturile impozabile, ori reprezintă acțiunile bine orientate ale contribuabilului, care-i permit să evite sau într-o măsură sau alta să reducă plățile sale obligatorii la buget³.

1.4 Tănuirea obiectelor impozabile

Din păcate nici un act normativ din Republica Moldova nu prevede definiția exactă de *tănuire*. Tănuirea obiectelor impozabile presupune inducerea în eroare a statului prin

³ Viorel Rusu, Aspecte privind fenomenul evaziunii fiscale, Materialele conferinței privind evaziunea fiscală. Chisinau, 2001, pag.34.

prezentarea falsă a datelor privind obiectele impozabile. Tăinuirea reprezintă în sine prezentarea datelor denaturate ce diminuează suma veniturilor și, astfel, diminuează și suma impozitelor, precum și tăinuirea obiectelor impozabile ce nu sunt incluse în actele dărilor de seamă (contabile sau fiscale), astfel urmărind scopul de a înșela organele fiscale.

Tăinuirea obiectelor impozabile, se exprimă prin *acțiune*, - și anume includerea în documentele contabile asupra unor sau altor obiecte impozabile a datelor, denaturate ce diminuează suma veniturilor și conduc respectiv la diminuarea sumelor impozitelor și contribuțiilor de asigurare socială în fondurile extrabugetare necesare achitării, iar prin *inacțiune* - ascunderea obiectelor impozabile, ce se manifestă prin nerefectarea lor în documentele dărilor de seamă.⁴

Principiul general interpretativ al dreptului presupune că "termenul folosit în textul legii trebuie înțeles în sens general, dacă legislatorul definește altfel". Tezele generale ale tehnicii de interpretare a dreptului recomandă "dacă nu există interpretarea legală sau autentică care dezvăluie conținutul acestor noțiuni, atunci interpretatorul trebuie de sine stătător să stabilească însemnătatea lexicală a cuvântului sau expresiei în cauză, folosind dicționare sau alte surse capabile să explice cuvântul necunoscut"⁵.

1.5 Evaziunea fiscală legală și ilegală

Concluzionând cele expuse de Viorel Rusu în articolul său „Aspecte generale privind evaziunea fiscală” din culegerea „Evaziunea fiscală, materialele conferinței”, putem vorbi despre *evaziunea fiscală legală sau tolerată și evaziunea fiscală ilegală*

⁴ V.P. Verin, „Преступления в сфере экономики”, Учебно-практическое пособие, Moscova, 1999, pag. 103.

⁵ Alexandru Bodarev. “Materialele conferinței privind evaziunea fiscală”, Chisinau, pag.74.

sau *frauduloasă* în dependență de modul de evitare a prevederilor fiscale.

Evaziunea fiscală legală se caracterizează prin ocolirea legii fiscale, folosind procedee și combinații neprevăzute de aceasta, ceea ce duce la *evitarea* și la *micșorarea* impozitului.

Evitarea impozitului presupune astfel de activități în rezultatul cărora aceste activități nu vor fi impozabile, iar *micșorarea impozitului* înseamnă utilizarea la maximum a facilităților fiscale prevăzute de lege, scăderea veniturilor impozabile într-o proporție mai mare decât este permis.⁶

Ținând cont de inexistența legală sau autentică care dezvăluie anumite noțiuni, sustrasgerile menționate mai sus, putem spune, că se află la adăpostul legii. Din cauza lacunelor existente în legile fiscale, din cauza imperfecțiunilor legii, așa numita activitate de sustragere poate fi considerată chiar legală.

Evaziunea fiscală frauduloasă sau ilegală, spre deosebire de evaziunea fiscală legală ce se desfășoară în mod prudent privind sustragerea de la plata impozitelor și taxelor în limitele legii, încalcă legea în mod flagrant cu scopul de a sustrage de la plata impozitelor și taxelor la buget. În afară de cele menționate evaziunea fiscală ilegală poate avea și alte scopuri. De exemplu *sustragerea totalmente de la impozitare* – care prevede desfășurarea activităților fără înregistrarea de stat, nedeclararea materiei impozabile, neținerea evidenței documentelor, crearea întreprinderilor fantome, distrugerea documentelor etc. Un alt scop este *micșorarea mărimii obligației fiscale* prin tănuirea venitului, prin falsificarea

⁶ Viorel Rusu “Aspecte privind fenomenul evaziunii fiscale”, Materialele conferinței privind evaziunea fiscală, ASEM, Chisinau, pag.34.

documentelor de evidență, inclusiv prin neîntocmirea unor documente primare fictive.⁴

Din cele menționate putem deduce că evaziunea fiscală frauduloasă constă în camuflarea obiectului impozabil, subevaluarea materiei impozabile sau metode pentru ocolirea impozitului și taxei datorate.

Evaziunea fiscală ilegală se concretizează sub multiple forme de manifestare, cum sunt:

- întocmirea de declarații false;
- întocmirea de documente de plăți fictive;
- alcătuirea de registre contabile ireale;
- nedeclararea materiei impozabile;
- declararea de venituri inferioare celor reale;
- întocmirea de registre de evidență duble: un exemplar real și altul fictiv;
- diminuarea materiei impozabile rezultate din reducerea cifrei de afaceri prin înregistrarea în cheltuielile unității a unor cheltuieli cu caracter personal ale patronilor ori înregistrarea de cheltuieli neefectuate în realitate;
- vânzările făcute fără factură, precum și emiterea de facturi fără vânzare efectivă, care ascund operațiuni reale supuse impozitării;
- falsificarea bilanțului;
- neachitarea impozitelor deja stabilite

Săvârșirea acestor fapte ilegale în sfera fiscalității atrage după sine aplicarea diverselor măsuri de răspundere, în dependență de modul de săvârșire, subiectul delictului, paguba survenită în rezultatul săvârșirii lor.

1.6 Infrațiunile economice în domeniul fiscal

Cadrul legislativ este temelia procesului de combatere a infrațiunilor economice și pentru stabilirea și funcționarea cadrului legislativ este necesar de ținut cont de aplicarea corectă a legislației existente, precum și modificarea legislației folosind pentru aceasta practica judiciară a altor state.

Infrațiunile economice se manifestă prin diverse modalități, o clasificare a lor este prezentată în cartea „Evaziunea fiscală, materialele conferinței” în articolul scris de către Vladimir Gîlcă, șeful secției infrațiuni fiscale, pe care nemijlocit le enumerăm în continuare:

- practicarea ilegală a activității de întreprinzător;
- eschivarea de la prezentarea documentelor și a datelor cu privire la venit;
- evaziunea fiscală a întreprinderilor a instituțiilor și organizațiilor, precum și a persoanelor fizice;
- tănuirea mijloacelor în devize;
- deschiderea ilegală a conturilor și depozitarea mijloacelor bănești în străinătate;
- neachitarea impozitelor, taxelor și altor plăți;
- transportarea, păstrarea sau comercializarea mărfurilor supuse accizelor, fără marcarea lor cu timbre de control sau cu timbre de acciz.

Pentru a intenta acțiuni penale asupra agenților economici pentru evaziune fiscală sunt necesare temeieri așa ca prezența în materialele acumulate de organele de control și a celor de drept a datelor cu privire la indicii de tănuire a veniturilor și indicarea proporțiilor profitului tănuit.

Se disting următoarele etape ale atestării și examinării cazurilor de combatere a delictelor fiscale⁷ :

- efectuarea controlului fiscal;
- expedierea în organele de drept a actelor necesare pentru examinarea cazului;
- examinarea nemijlocită a actelor de către organele de poliție, care la rândul lor se efectuează în două etape: (1) cercetarea penală și (2) ancheta penală propriu - zisă;
- diferirea dosarului penal instanței de judecată, etapă încheiată cu emiterea hotărârii de către instanța de judecată;
- executarea pedepsei de către învinuïți.

Este necesar de ținut cont de faptul că scopul final depinde de o conlucrare eficientă între persoanele responsabile din toate organele de control implicate, care determină delictul fiscal, însă în acest proces pot fi antrenate de asemenea și cadre bine instruite din diverse ramuri ale economiei naționale.

2. Cadrul legal și instituțional al pieței produselor petroliere în Republica Moldova

În comparație cu anii precedenți, când piața produselor petroliere era reglementată de un șir mai larg și dispersat de acte normative și legislative, în anul 2001 Parlamentul Republicii Moldova a adoptat Legea privind piața produselor petroliere nr. 461 din 30.07.2001, care fiind o lege organică, formează cadrul organizatoric, juridic și economic pentru asigurarea securității economice a țării și reglementarea importului, transportării, stocării și comercializării produselor petroliere pe piața internă, ca produse strategice, cu un regim

⁷ Vladimir Gilcă „Aspectele privind combaterea infracțiunilor în domeniul fiscal”, Materialele conferinței privind evaziunea fiscală, Chisinau, pag.26.

special de activitate, aprovizionează fiabil piața cu produse petroliere și protejează drepturile consumatorilor.

În baza acestei legi activitatea de import și comercializare a benzinei, motorinei și a gazului lichefiat este licențiată de către Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică care eliberează licențe pentru desfășurarea activităților de importare a produselor petroliere, iar Departamentul Standardizare și Metrologie, cu avizul Departamentului Situații Excepționale acordă autorizații tehnice pentru exploatarea depozitelor de produse petroliere și exploatarea stațiilor de alimentare cu produse petroliere și cu gaze lichefiate agenților economici, care posedă depozite de stocare proprii sau arendate. Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor, cu avizul Departamentului Standardizare și Metrologie acordă autorizații tehnice pentru exploatarea transportului auto specializat. În Moldova activează 2 asociații obștești – Asociația „Moldpetrol-business” și Uniunea antreprenorilor-importatori și comercianți de produse petroliere „Importcompetrol”.

Reglementarea pieței produselor petroliere se efectuează prin acte legislative și normative, adoptate de către Parlamentul și Guvernul Republicii Moldova, inclusiv și acte emise de către ministerele respective.

Legea RM privind piața produselor petroliere nr. 1585-XV din 26.12.2002 privind modificările și schimbările Legii nr. 461-XV din 30.07.2001 (Monitorul Oficial, nr.27-29/96 din 28.02.2003) cu data ultimei modificări fiind 05.12.2003, fiind o lege organică, formează cadrul organizatoric, juridic și economic pentru asigurarea securității economice a țării și reglementarea importului, transportului, stocării și comercializării produselor petroliere pe piața internă, ca produse strategice, cu un regim special de activitate, aprovizionează fiabil piața cu produse petroliere și protejează

drepturile consumatorilor. Participanți la piața produselor petroliere (importatori, transportatori, depozitari, vânzători) pot fi persoanele, titulari de licențe sau autorizații tehnice, care au reședință în Republica Moldova. Totodată toți participanții beneficiază de drepturi egale, indiferent de tipul de proprietate și forma de organizare juridică, și sunt în drept să înființeze asociații, uniuni și alte forme de asociere în scopuri ce nu contravin legislației, inclusiv reglementărilor liberei concurențe.

Conform legii menționate, reglementarea de stat a pieței produselor petroliere este prerogativa Agenției Naționale pentru Reglementare în Energetică, care acordă licențe pentru:

- importul și comercializarea cu ridicata a produselor petroliere principale;
- comercializarea cu amănuntul a produselor petroliere principale;
- importul și comercializarea cu ridicata a gazului lichefiat;
- comercializarea cu amănuntul a gazului lichefiat.

Departamentul Standardizare și Metrologie, cu avizul Departamentului Situații Excepționale acordă autorizații tehnice pentru:

- exploatarea depozitelor de produse petroliere;
- exploatarea stațiilor de alimentare cu produse petroliere și cu gaze lichefiate.

Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor, cu avizul Departamentului Standardizare și Metrologie acordă autorizații tehnice pentru exploatarea transportului auto specializat. Legea menționată reglementează modul și procedura importării, exportării, transportării, păstrării și comercializării produselor petroliere.

În art. 4, p.1 al *Legii bugetului de stat pe anii 2001, 2002 (și in 2003 nemijlocit în Codul fiscal)* se indică, că mărfurile și serviciile importate se impun cu taxă pe valoare adăugată conform prevederilor titlului III din Codul fiscal, iar unele mărfuri, din care fac parte și produsele petroliere, se supun accizelor. Taxa pe valoarea adăugată este stabilită în proporție de 20 % din valoarea mărfii în vamă, inclusiv accizele. Mărimea accizelor conform Legii bugetului de stat pe anul 2002 și 2003 constituie pentru benzină – 1200 lei/tona, pentru motorină – 500 lei/tona, pentru condensat de gaz natural (lichefiat) - 1200 lei/tona. Modul de declarare și achitare a TVA, a accizelor și taxelor vamale pentru mărfurile supuse accizelor se stabilește în art. 6, p. 2 al Legii bugetului de stat pe anul 2002, în anexă pentru anul 2003 și se declară la punctele vamale de frontieră.

Activitatea de import și comercializare a produselor petroliere este licențiată în conformitate cu p. 45 al art. 8 al *Legii privind licențierea unor genuri de activitate nr. 451 din 30.07.2001*, care prevede genul de activitate - importul și/sau comercializarea angro sau cu amănuntul a benzinei, motorinei sau a gazului lichefiat. Legea dată conține noțiunile principale, principiile de bază și criteriile de determinare a genurilor de activitate, participanții la procesul de licențiere și autoritățile abilitate cu dreptul de eliberare a licențelor.

Taxa pentru licență în baza Legilor bugetului de stat pe anii 2001 și 2002 constituie pentru activitatea de import a benzinei, motorinei și gazului lichefiat – 90 000 lei, pentru comercializarea angro a benzinei, motorinei și a gazului lichefiat – 90 000 lei, pentru comercializarea cu amănuntul a benzinei și motorinei la stațiile de alimentare, pentru fiecare stație amplasată în localitate rurală – 9 000 lei, în alte localități – 18 000 lei, pentru comercializarea cu amănuntul a gazului lichefiat la stațiile de alimentare, pentru fiecare stație

– 9 000 lei, pentru depozitarea combustibilului și a materialelor lubrifiante – 36 000 lei.

Pentru anul 2003 taxa pentru licență în baza Legii bugetului de stat se modifică și constituie: pentru activitatea de import a benzinei, motorinei și gazului lichefiat – 180 000 lei, pentru comercializarea angro a benzinei, motorinei și a gazului lichefiat – 180 000 lei, restul taxelor rămân a fi neschimbate.

Hotărârea Guvernului nr. 1027 din 01.10.2001 stabilește, că agenților economici li se eliberează licențe pentru desfășurarea activităților de importare a produselor petroliere la prezentarea documentelor care atestă, că aceștia:

- posedă depozite de stocare proprii sau arendate cu o capacitate de cel puțin 5 000 m³, autorizate de către organele de control și supraveghere de stat;
- dețin capital propriu echivalent cu cel puțin 750 mii dolari SUA;
- nu au datorii față de bugetul consolidat și bugetul asigurărilor sociale de stat.

Inițial, *Hotărârea Guvernului nr. 1027 din 01.10.2001* prevedea posedarea de către agenții economici a depozitelor de stocare proprii sau arendate cu o capacitate de cel puțin 25 000 m³ și deținerea de către ei a capitalului propriu echivalent cu 2 milioane dolari SUA, Hotărâre, care ulterior a fost modificată și completată prin *Hotărârea Guvernului nr. 1322 din 29.01.2001*.

Prin *Hotărârea Guvernului nr. 476 din 17.04.2002* se aprobă Regulamentul privind modul de transportare a produselor petroliere importate, care prevede procedura vămii produselor petroliere importate. Hotărârea menționată stabilește lista punctelor vamale de trecere a produselor petroliere importate pe cale ferată, care sunt: Ocnița, Cuciurgan, Etulia, Giurgiulești și Ungheni, inclusiv stabilește punctul vamal Leușeni ca punct de trecere vamal a

produselor petroliere importate cu mijloacele de transport auto, iar pe cale maritimă (navală) se va efectua numai prin punctul vamal *Giurgiulești*.

Prin *Hotărârea Guvernului nr. 1117 din 22.08.2002* se stabilesc “Regulile de comercializare cu amănuntul a produselor petroliere”, în care sunt stipulate cerințele de exploatare față de stațiile PECO și încăperile magazinelor specializate, regulile de recepționare, păstrare, evidență și organizare a comercializării produselor petroliere.

În luna iulie 2002 Parlamentul a adoptat *Hotărârea nr. 1198 – XV din 04.07.2002* (Monitorul Oficial N 103 – 105 din 18.07.2002) despre rezultatele controlului îndeplinirii Legii nr. 461-XV privind piața produselor petroliere, în care Guvernul este numit responsabil de implementarea sistemului unic integrat de evidență automatizată a importului și comercializării produselor petroliere în țară. Hotărârea prevedea până în noiembrie 2002 elaborarea (i) regulamentelor de păstrare și comercializare cu ridicata și cu amănuntul prin sistemul automatizat a produselor petroliere identificate, și (ii) a schemelor de amplasare a stațiilor de alimentare și depozitelor cu produse petroliere și gaze lichefiate pe teritoriul Republicii Moldova.

Astfel prin *Hotărârea Guvernului nr. 958 din 19.07.2002* (Monitorul Oficial nr. 110 – 112 din 01.08.2002) se aprobă Regulamentul cu privire la sistemul automatizat de evidență a produselor petroliere. Regulamentul respectiv se implementează prin *Hotărârea Guvernului nr. 111 din 7.02.2003* (Monitorul Oficial nr. 20-22 din 14.02.2003).

La 30.05.2002 Consiliul de administrare ANRE prin hotărârea nr. 63 a adoptat Metodologia de formare și aplicare a prețurilor la produsele petroliere, care a fost elaborată în corespondere cu prevederile Legii nr. 461 din 30.07.2001 privind piața produselor petroliere.

Legea despre zonele „off shore” respectiv procedura impozitării, a fost adoptată în ultima sa lectură la 16 aprilie 2004 de către Parlament. Legea dată presupune că taxa „off shore” în valoare de 15% din costul total al mărfurilor, procurate de la nerezidenții Republicii Moldova, înregistrați în zonele „off shore”, trebuie să fie preluată de la toți rezidenții Republicii Moldova (persoane fizice și juridice). Însă, președintele Republicii Moldova nu a promulgat Legea dată, care presupunea că de la 1 iulie 2004, de pe toate tranzacțiile financiare și comerciale la import în republică prin zonele „off shore”, se vor supune impozitării – taxa „off shore” în valoare de 15% de la costul total al mărfii.

Problemele evidenței, controlului și combaterii contrabandei în Republica Moldova țin de competența organelor de urmărire penală al Departamentului Vamal și de competența organului de urmărire penală al Centrului pentru Combaterea Crimelor Economice și Corupției.

Organul de urmărire penală al Departamentului Vamal efectuează urmărirea penală în privința infracțiunilor prevăzute în art.248 (Contrabanda) și 249 (Eschivarea de la achitarea plăților vamale) din Codul penal.

Organul de urmărire penală al Centrului pentru Combaterea Crimelor Economice și Corupției efectuează urmărirea penală în privința infracțiunilor prevăzute în art. 191, 195, 236-261, 324-336 din Codul penal, conform Legii Republicii Moldova cu privire la Centrul pentru Combaterea Crimelor Economice și Corupției nr. 1104-XV din 6.06.2002.

3. Analiza statistică a pieței produselor petroliere din Republica Moldova

3.1 Clasificarea produselor petroliere

Conform Sistemului Armonizat de descriere și codificare a mărfurilor, produsele petroliere se împart în trei grupe de uleiuri petroliere: ușoare, medii și grele.

Din prima grupă de produse petroliere fac parte uleiurile: (a) destinate a fi supuse unui tratament specific, (b) destinate a fi supuse transformărilor chimice și (c) destinate altor utilizări. În subgrupa de uleiuri destinate altor utilizări sunt incluse benzinele specifice, benzinele pentru motoare și alte benzine. În Moldova sunt utilizate următoarele tipuri de benzine pentru motoare: A-72, A-76, A-90, A-92, A-95 și A-98.

Din grupa a doua de produse petroliere - uleiuri medii fac parte combustibilii avia (jet fuel) și alte tipuri de petrol lampant.

Din grupa a treia de produse petroliere – uleiuri grele fac parte motorinele, păcura și uleiurile lubrifiante. Primele două produse din grupa a treia se mai grupează după conținutul de sulf.

3.2 Importul

Conform datelor Departamentului Statistică și Sociologie al Republicii Moldova, volumul importului de produse petroliere în Republica Moldova în anul 2003 a constituit 606 mii tone și s-a mărit cu 14,3% comparativ cu anul 2002 iar față de anul 2000 – cu 30,5% (Tabelul 1).

Tabelul 1. Importul de produse petroliere în Republica Moldova*

Denumirea produsului	2003		2002		2001		2000	
	mii USD	mii tone	mii USD	mii tone	mii USD	mii tone	mii USD	mii tone
Benzină	52 535	202,5	38 133	167,9	35 021	132,0	35 742	121
Lămpante (inclusiv pentru aviație)	3 864	14,9	3 463	15,3	4 231	16,9	5 126	19
Motorină	66 268	284,8	50 747	249,1	51 092	216,1	50 179	194
Păcură	2 747	21,5	2 937	24,2	9 068	61,2	7 857	46
Uleiuri	5 639	11,7	4 872	12,3	6 778	17,8	4 892	15
Gaze lichefiate	14 749	56,2	10 607	49,3	12 152	46,3	13 502	49
Alte petroliere	2 600	14,4	1 476	12,4	2 524	18,3	3 109	17
TOTAL	148 401	606,1	112 235	530,4	120 865	508,7	120 407	464

* *Datele nu includ operațiunile de export-import ale agenților economici din partea stângă a Nistrului*

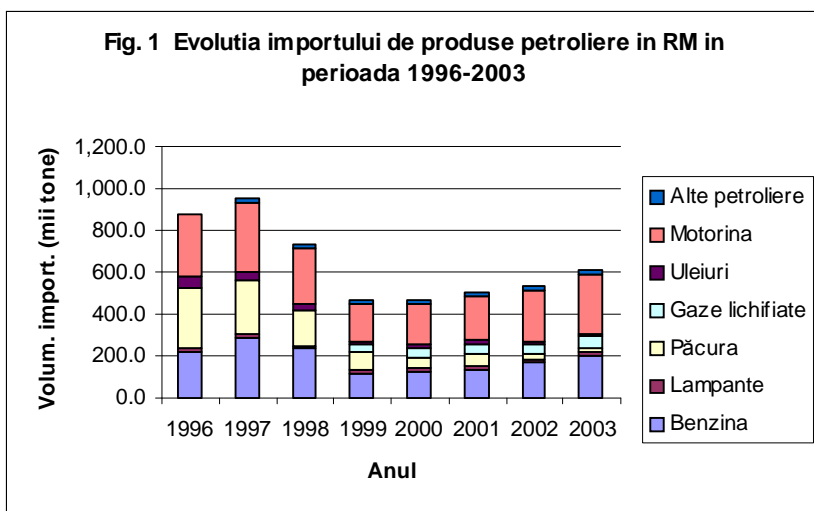
Sursa: Departamentul Statistică și Sociologie

Volumul importului în expresie bănească în perioada menționată a crescut cu 32,2% față de anul 2002, și cu 23,2% în comparație cu anul 2000, realizând un nivel de aproape 150 mil. USD. Această discordanță între dinamica volumului fizic și a volumului valoric se explică prin faptul că în anii 2001-2002 prețurile la importurile produselor petroliere au fost în cădere, iar în anul 2003 au realizat o creștere la toate categoriile de produse vizate. Evoluția importurilor de produse petroliere în anii 1998-2003 este prezentată și în figura 1.

În perioada 1998-2001 s-a realizat o micșorare continuă a volumul fizic și valoric al importurilor tuturor tipurilor de produse petroliere, atingând un nivel minim în anul 2000, când volumul fizic al importului de produse petroliere a ajuns la nivel de 48,7% față de anul 1997. Reducerea esențială a volumului importurilor s-a produs sub influența următorilor

factori: (1) înrăutățirea situației economico-sociale din Moldova, (2) majorarea costului importului de produse petroliere, inclusiv a accizelor, taxei pentru obținerea licenței etc., și (3) sporirea importului ilegal.

În anul 2001 diminuarea volumului de importuri de produse petroliere s-a stopat și a înregistrat o mică creștere în comparație cu anul 2000. Dar necătând la tendința de creștere ce a urmat în anii 2001-2003, volumul importului de produse petroliere din anul 2003 rămâne, totuși, la un nivel de 63,6% față de anul 1997, când s-a realizat un import în volum de circa 953 mii tone.



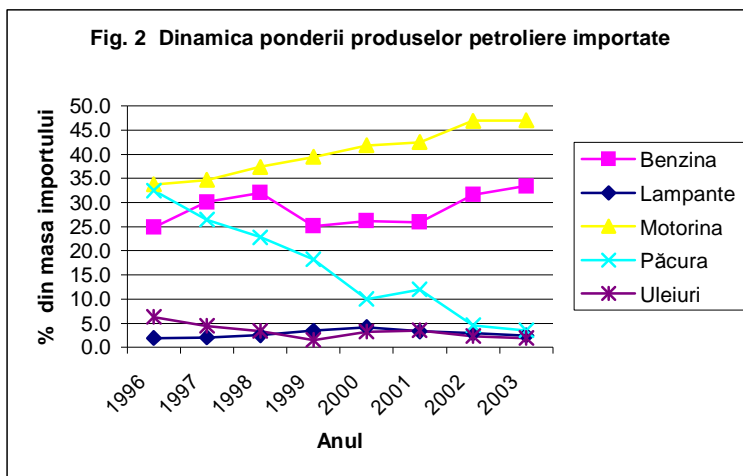
Notă: Datele despre importul de gaze lichifiate sunt prezentate doar pentru anii 1999-2003

Sursa: În baza datelor Departamentului Statistică și Sociologie

În ce privește importul pe fiecare categorie de produse în parte, situația în anul 2003 față de anul 2002 se prezintă astfel: la benzine s-a realizat o creștere cu 20,6% a cantității importate, la motorină – cu 14,3%, la gaze lichifiate – cu 14%. Și totuși, comparativ cu anul 1997, importurile de

benzina și motorină au rămas la un nivel de 70,5% și, respectiv, 86,1%, tendința în evoluția acestora fiind asemănătoare cu tendința generală pe totalul produselor petroliere importate. Gazele lichefiate, însă, au realizat o creștere continuă în perioada 1999-2003. Importul de lampante a înregistrat o evoluție relativ stabilă, cu oscilații nesemnificative, realizând, în 2003, o scădere cu 2,6% față de 2002 (situându-se la un nivel de 75% față de 1997). Importurile de păcură și uleiuri au realizat o diminuare semnificativă continuă de la an la an ajungând, în anul 2003, la un nivel de 8,5% și respectiv 27,7% al importurilor din 1997.

În perioada anilor 1996-2003 s-au produs și importante schimbări structurale ale importului de produse petroliere. Astfel, ponderea benzinei în importurile de produse petroliere a oscilat între 25 și 33,4 la sută, evidențiindu-se o ușoară tendință de creștere. Importurile de motorină au deținut o pondere mereu crescândă în decursul acestei perioade, ajungând la nivel de 47 la sută în anul 2003, față de 33,8% în anul 1996. Ponderea importurilor de păcură, însă, a realizat o scădere radicală – de la 32,5% în anul 1996 până la 3,5% în anul 2003. Importurile de lampante au deținut o pondere relativ stabilă, cu oscilații nesemnificative. O tendință de scădere s-a realizat și la importurile de uleiuri, care dețineau în 2003 o pondere de 1,9 la sută, aproape de două ori mai mică decât în anul 1998 sau de peste trei ori mai mică decât în 1996. Grafic, aceste tendințe sunt reprezentate în figura 2.



Sursa: În baza datelor Departamentului Statistică și Sociologie

Sub aspect geografic, produsele petroliere s-au importat în special din Ucraina, România, Belarus și Rusia. În perioada 1998-2003 cota acestor patru țări s-a menținut la nivelul de peste 95 la sută (96,1% în 1998 și 95,4% în 2003), înregistrându-se o ușoară diversificare a țărilor expeditoare în anii 1999-2000, când ponderea celor patru țări a scăzut la 86,8% și respectiv la 94,2%. Însă în cadrul primelor patru locuri s-au produs schimbări radicale. Ucraina, care în anul 1998 deținea doar 6,8% în importurile de produse petroliere în RM, a înregistrat o ascensiune continuă ajungând la cota de 62,3% în anul 2003, situându-se pe prima poziție. România, de pe prima poziție în 1998 (cu o cotă de 53,3%) ajunge pe poziția a doua în 2003, cu 16,2%. Ponderea Belarusiei a înregistrat o tendință de creștere, de la 11,4% în 1998 până la 14,2% în 2003, cu o valoare maximă în 2001 (19,7%). Cota Rusiei a scăzut net de-a lungul acestei perioade, de la 24,6% în 1998 la doar 2,8% în 2003 (Tabelul 2).

Tabelul 2. Structura importului de produse petroliere pe țări expeditoare

Țara expeditoare	2003		2002		2001		2000		1999		1998
	mii tone	%	mii tone	%	mii tone	%	mii tone	%	mii tone	%	mii tone
Ucraina	377,7	62,3%	280,1	52,8%	207,3	40,7%	61,6	13,3%	76,7	16,3%	49,2
România	98,1	16,2%	127,4	24,0%	157,7	31,0%	272,3	58,6%	182,8	38,9%	387,1
Belarus	86,0	14,2%	92,6	17,5%	100,4	19,7%	78,8	17,0%	48,9	10,4%	83,1
Rusia	16,7	2,8%	17,3	3,3%	13,9	2,7%	24,6	5,3%	99,1	21,1%	179,0
Alte țări	27,7	4,6%	13,1	2,5%	29,4	5,8%	27,0	5,8%	62,2	13,2%	28,5
Total	606,1	100,0%	530,4	100,0%	508,7	100,0%	464,4	100,0%	469,7	100,0%	726,9

Sursa: Calcule în baza datelor Departamentului Statistică și Sociologie

Mai putem menționa ca structura importurilor pe țări expeditoare a fost diferită pentru anumite categorii de produse. De exemplu, peste 98 la sută din importurile de benzine, motorină și lampante sunt din patru țări (Ucraina, România, Belarus și Rusia) și mai puțin de 2% - din alte țări. La importurile de uleiuri și alte produse petroliere lista țărilor expeditoare este mai diversificată (Germania, Slovacia, Letonia, Lituania, Slovenia, Polonia, Bulgaria, Israel, Estonia, SUA, Turcia și alte țări).

Ponderea cea mai mare în importul de produse petroliere în anul 2003 o deține **Ucraina** (62,3% sau 377,7 mii tone). Din această țară s-a importat în special motorina, în cantitate de 207,3 mii tone (72,8% din importul total de motorină al RM); benzină, în cantitate de 111,0 mii tone (54,8% din importul total al țării); păcură – 19,6 mii tone (91,2% din păcura importată) și gaze lichefiate în volum de 36,3 mii tone (ceea ce reprezintă 64,6% din totalul importurilor de gaze lichefiate). Tot din Ucraina au fost importate 21,4 la sută din totalul uleiurilor importate (circa 2,5 mii tone).

Din **România** s-au importat, în 2003, peste 98,1 mii tone de produse petroliere, ceea ce reprezintă 16,2 % din importurile

totale pe țară. Această cantitate s-a constituit în special din 48,9 mii tone de benzină (sau 24,1% din totalul benzinei importate); motorină în volum de 42,2 mii tone (adică 14,8 la sută din importurile totale de motorină) și gaze lichefiate în cantitate de 6,8 mii tone (ceea ce reprezintă 12,1% din importul total de gaze lichefiate). Importurile de păcură și de lampante au fost în continuă scădere din această țară, astfel că în 2003 acestea au deținut ponderi nesemnificative în structura importurilor din România.

Din **Belarus** importurile de produse petroliere au constituit, în anul 2003, circa 86 mii tone, ceea ce reprezintă 14,2% din totalul importurilor acestor categorii de mărfuri. Belarus este unul din principalii furnizori de produse petroliere din categoria “alte petroliere” (produse bituminoase, parafine, stearine, cocsuri, asfalturi, uleiuri petroliere destinate a fi supuse unor prelucrări specifice ș.a.). În 2003 din Belarus s-au importat 12,1 mii tone de astfel de produse (circa 84% din totalul importului de aceste produse); 38,5 mii tone de benzine (sau 19% din totalul importului de benzine); 32,4 mii tone de motorină (respectiv 11,4% din totalul motorinei importate); 1,9 mii tone de păcură (8,8% din total); 1,1 mii tone de uleiuri (circa 9% din total importuri de uleiuri), precum și cantități mai nesemnificative de lampante și gaze lichefiate.

În perioada 1998-2003 importul de produse petroliere din **Rusia** s-a diminuat esențial, ajungând în anul 2003 la un volum de 16,7 mii tone, ceea ce reprezintă 2,8% din totalul importurilor acestor produse. Rusia rămâne a fi unul din principalii furnizori de uleiuri, asigurând 50,3 la sută din importurile de uleiuri în anul 2003 (circa 5,9 mii tone). Tot din Rusia au fost importate circa 6 mii tone de gaze lichefiate (sau 10,6% din importurile totale de gaze lichefiate); 2,7 mii tone de benzine (1,3% din total) și 1,3 mii tone de alte categorii de petroliere (adică 9,2 la sută din totalul

importurilor acestor categorii de produse). Importurile de motorină au fost, în 2003, neesențiale.

Ponderi mai puțin semnificative în structura importurilor în anul 2003, în comparație cu importurile din țările menționate, revin Lituaniei, Slovaciei și Letoniei. Importurile din celelalte țări sunt nesemnificative.

Importatorii. Schimbările pe piața produselor petroliere din Republica Moldova se caracterizează prin restrângerea numărului de agenți economici care activează în domeniul importului și comercializării cu ridicata a produselor petroliere și, totodată, creșterea numărului de agenți care activează în domeniul comercializării cu amănuntul a acestor produse. Dacă în anul 2001 erau înregistrați peste 70 agenți a căror obiect de activitate îl constituia importul și comercializarea cu ridicata a produselor petroliere de bază (benzină și motorină), atunci în 2003 acest obiect de activitate a fost practicat de 45 de agenți economici. De menționat este faptul că peste 50 la sută din importurile de produse petroliere revine pe seama a 5 companii importatoare. Prețurile unitare la importul produselor petroliere variază esențial în funcție de importator, țară de expediție și de sezonabilitate. În anii 2001-2002 s-a înregistrat o micșorare a prețului de import, fiind influențat și de introducerea inspecției înainte de expediere. Începând cu anul 2003 prețurile de import sunt în permanentă creștere, ca rezultat al schimbărilor pe piața mondială.

Cele mai mari volume de import de benzină au fost efectuate de companiile ÎCS „Lukoil Moldova” SRL (41,4% din total), ÎCS „Petrom-Moldova” SA (13,2% din total) și „Valiexchimb” SRL (6,8%).

La importurile de motorină, cele mai mari cote revin companiilor ÎCS „Lukoil Moldova” SRL (39,6% din total),

ÎM „Tirex-Petrol” SA (15,7%), ÎCS „Petrom-Moldova” SA (11,9%) și „Armamil-Com” SRL (3,9%).

Cei mai mari importatori de gaze lichefiate au fost firmele ÎCS „Lukoil Moldova” SRL (47,7%), „Gazflaur” SRL (13,5%), „Tat-Petrol” SRL (9,5%) și „Gaz-Tat-Grup” SRL (7,2%).

Prezintă interes faptul că peste 75% din tranzacțiile de import a produselor petroliere nu sunt încheiate direct cu furnizorii (producătorii), dar prin firme intermediare cu sediul în zone „off shore”. Acest fapt nu este deloc neglijabil, deoarece anume prin astfel de tranzacții se realizează schemele de ocolire legală a impozitelor (evaziune fiscală) și în plus, capitalizarea unor sume enorme de venituri în străinătate.

Prețurile de import. Analiza dinamicii prețului mediu unitar la import (costul mărfii în vamă), prezentată în Tabelul 3, pentru anii 1998 – 2003 ne arată că la majoritatea produselor petroliere costul importului exprimat în dolari SUA a înregistrat o creștere considerabilă în anul 2000, înregistrând cele mai ridicate prețuri în vamă la majoritatea produselor petroliere. Aceasta se explică în special prin creșterea prețului la petrol pe piața mondială, precum și prin faptul că importatorii își capitalizau veniturile în afara țării (efectuau importuri în majoritate prin companii intermediare din zone „off shore”).

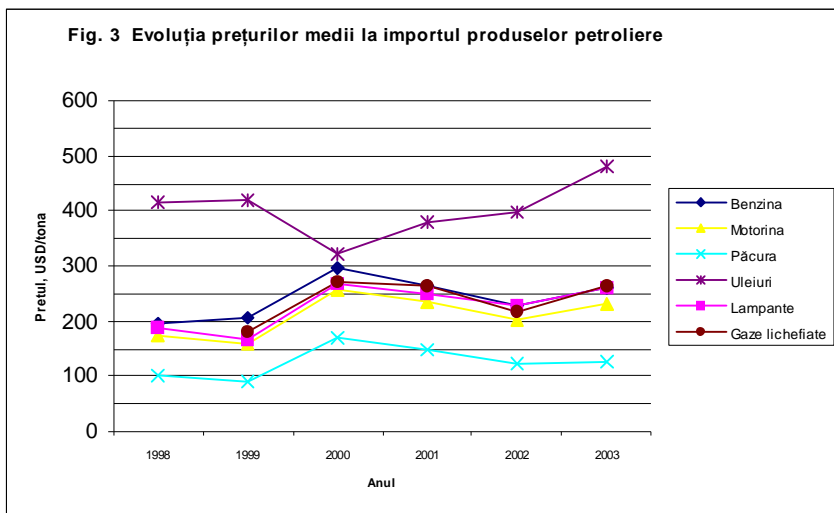
Tabelul 3. Prețurile medii unitare la importul produselor petroliere

Denumirea produsului	USD/tona						în % față de anul precedent			
	2003	2002	2001	2000	1999	1998	2003	2002	2001	2000
zină	259	227	265	295	204	194	114,3	85,8	89,8	140,3
lampante	259	226	250	266	165	189	114,8	90,2	94,2	140,3
motorină	233	204	236	258	161	175	114,2	86,2	91,6	140,3
găleată	128	122	148	169	89	101	105,1	82,1	87,8	138,3
găleate	482	397	381	322	421	416	121,3	104,4	118,3	140,3
gaze lichefiate	262	215	262	271	180	..	121,9	82,0	96,9	140,3

Sursa: Calcule estimative în baza datelor despre volumele fizice și valorice ale importurilor

În anul 2001 prețurile la produsele petroliere au înregistrat o scădere în comparație cu prețurile anului 2000, tendință care s-a păstrat și în anul 2002, când s-au înregistrat cele mai mici prețuri la produsele petroliere importate în ultimii ani. Această micșorare a prețurilor de import la produsele petroliere este o urmare a scăderii prețurilor la producătorii din Ucraina, Belarus, a introducerii inspecției înainte de expediere începând cu 1 ianuarie 2002.

În anul 2003 prețurile de import au crescut la toate categoriile de produse petroliere, cea mai semnificativă creștere înregistrându-se la gazele lichefiate (121,9% față de anul 2002) și la uleiuri (121,3% față de 2002). La benzine prețurile de import au crescut în medie cu 14,3%, la lampante cu 14,8% și la motorină – cu 14,2% față de prețurile din 2002. O creștere mai puțin semnificativă a prețului mediu de import s-a produs la păcură. E de menționat faptul că doar evoluția prețurilor la uleiuri a fost diferită față de tendința generală, ele înregistrând o creștere continuă pe parcursul întregii perioade menționate (Figura 3).



Prezintă interes și faptul că prețurile unitare la importul produselor petroliere variază esențial chiar în decursul fiecărui an, evoluția lor pe parcursul anului fiind caracterizată de o sezonabilitate accentuată. La benzină, de exemplu, prețurile la import în primele două trimestre ale anului sunt sub medie, iar în trimestrele trei și patru cresc peste media lor anuală. Prețurile de import la motorină în primele două trimestre ale anului sunt mai mici decât prețurile lor medii anuale, în trimestrul trei sunt apropiate de media anuală, iar în ultimul trimestru al anului cresc considerabil. La importul de gaze lichefiate cele mai mari prețuri unitare se înregistrează în trimestrele I și IV, iar în trimestrele II și III sunt sub media lor anuală (Tabelul 4). De acest fapt trebuie să se țină cont la programarea și crearea stocurilor necesare pentru asigurarea securității energetice a statului, mai ales dacă ținem cont de faptul că consumul principalelor produse petroliere în Republica Moldova are un caracter sezonier pronunțat.

Tabelul 4. Evoluția pe trimestre a prețurilor medii de import ale benzinei, motorinei și a gazelor lichefiate

Perioada de referință	Benzină		Motorină		Gaze lichefiate
	USD/tonă	% față de preț. anual	USD/tona	% față de preț. anual	USD/tona
<i>ul 2003</i>	259,4	-	232,7	-	262,4
Trimestrul I	246,4	95,0%	223,8	96,2%	259,4
Trimestrul II	239,0	92,1%	225,2	96,8%	250,7
Trimestrul III	265,0	102,2%	226,1	97,2%	245,0
Trimestrul IV	276,8	106,7%	248,5	106,8%	292,0
<i>ul 2002</i>	227,3	-	203,8	-	211,7
Trimestrul I	205,4	90,4%	188,5	92,5%	239,0
Trimestrul II	208,3	91,7%	181,4	89,0%	165,6
Trimestrul III	233,6	102,8%	205,0	100,6%	212,1
Trimestrul IV	244,9	107,8%	225,2	110,5%	228,9

Sursa: Calcule în baza datelor Agenției Naționale pentru Reglementare în Energetică

În tabelul 5 sunt prezentate prețurile medii la importul produselor petroliere, calculate pe cele mai importante țări expeditoare.

În anul 2000 cele mai ieftine benzine au fost importate din România, prețul mediu constituind 276 USD/t, depășit de cele din Belarus cu 5% și din Ucraina cu 20%. Aceași clasificare s-a menținut și în anul 2001, cu o tendință de diminuare a prețurilor la importul din toate aceste țări. În 2002 prețurile au fost aproape la același nivel pentru toate țările expeditoare, ajungând la valorile cele mai scăzute din ultimii ani. În anul 2003 prețurile de import ale benzinei au crescut considerabil pentru toate țările expeditoare, însă topul țărilor s-a inversat – din România deja s-au importat cele mai scumpe benzine (276 USD/tonă), iar cele mai ieftine – din Ucraina (241 USD/tonă). La evoluția prețurilor de lampante s-a înregistrat aceleași tendințe ca și la benzină.

Tabelul 5. Prețul mediu unitar la importul principalelor produse petroliere pe țări expeditoare (USD/tona)

Denumirea produselor	România				Ucraina				Belarus		
	2003	2002	2001	2000	2003	2002	2001	2000	2003	2002	2001
Benzină	276	207	247	276	241	207	285	330	268	205	27
Lampante	...	194	236	...	247	236	276	...	271	231	26
Motorină	237	189	237	255	229	180	238	263	251	193	23
Păcură	...	250	...	228	128	98	119	148	128	199	21
Gaze lichefiate	242	207	277	316	260	186	250	269	...	267	27

Sursa: Calcule în baza datelor Departamentului Statistică și Sociologie, despre volumele fizice și valorice ale importurilor

Pentru motorină cele mai mici prețuri au fost înregistrate, alternativ de-a lungul anilor 2000-2003, la importurile din România și respectiv din Ucraina, la importurile din Belarus înregistrându-se prețurile cele mai înalte. În anul 2003 cea mai ieftină motorină a fost importată din Ucraina (229 USD/tonă) și din România (237 USD/tonă). Necătfând la creșterea prețurilor cu circa 26% față de cele din anul precedent, prețurile de import din România și Ucraina nu sunt, totuși, mai mari decât în anul 2001. Prețurile la importurile din Belarus au crescut cu peste 30 la sută în anul 2003 față de cele din 2002, înregistrând o creștere chiar și față de anul 2001 (251 USD/tonă).

La importurile de păcură cele mai mici prețuri au fost oferite, de-a lungul acestei perioade, de către Ucraina, iar cele mai mari – de către România.

Prețurile la importurile de gaze lichefiate au avut o tendință asemănătoare cu tendința generală a evoluției prețurilor produselor petroliere. Cele mai mici prețuri au fost fixate, de-a lungul acestei perioade, la importurile din Ucraina, cu excepția anului 2003, când cel mai mic preț s-a realizat la

importurile din România (242 USD/tonă), Ucraina oferind prețuri cu circa 7,5% mai ridicate.

Prețurile la import sunt influențate de modul de acumulare a profitului de către companiile importatoare (în Moldova sau în exterior în funcție de interesele financiare ale importatorului), precum și de evoluția prețurilor pe piețele mondiale ale produselor petroliere.

3.3 Consumul

Volumul și structura consumului. Evoluția consumului pe ramuri din 1994 până în 2002 a benzinei, motorinei și păcurei este prezentată în Tabelul 6. Analiza acestor date ne arată consumul total la principalele produse petroliere, consumul s-a redus considerabil în perioada 1994-2000, atingând un nivel minim în anul 2002 (356 mii tone), sau de 2.7 ori mai mic față de 1994. Cea mai mare diminuare sa înregistrat la păcură de 7.7 ori și cea mai mică la benzina auto de 1.8 ori, la motorină de 2.0 ori. Consumul benzinelor avia este relativ stabil și se cifrează în jurul valorii de 21 mii tone anual. Începând cu anul 2001 consumul de petroliere s-a înviorat, înregistrând o creștere cu 7,6% față de 2000, creștere care a continuat și în 2002 (cu 17,5% față de 2001). Dar totuși nivelul consumului la aceste produse rămâne la nivel de 46,7% față de anul 1994.

Tabelul 6. Consumul principalelor produse petroliere în anii 1994 – 2003, repartizate pe sectoare ale economiei naționale (mii tone)

rea lor re	Domeniul de utilizare	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
auto	Transport	80	55	50	56	93	112	135	143
	Agricultura	-	1	1	1	2	3	5	2
	Populația	82	70	66	61	110	127	73	75
	Alte	2	3	1	1	2	43	2	12
	Total	164	129	118	119	207	286	216	223
na	Industrie	3	3	3	3	4	8	10	12
	Transport	118	79	74	68	93	110	124	139
	Agricultura	73	55	57	71	107	146	157	201
	Servicii comunale si populația	57	68	53	31	33	30	17	9
	Alte	7	6	6	3	6	48	10	12
	Total	258	211	193	178	246	347	323	379
a	Industrie	-	3	2	2	6	5	8	9
	Producerea energiei electrice	2	6	3	9	21	29	34	29
	Producerea energiei termice	28	33	40	90	141	178	251	280
	Agricultura	-	-	-	0	6	1	3	2
	Alte	4	3	5	2	3	9	13	25
	Total	34	45	50	104	178	224	311	347
Total		456	385	361	401	631	857	850	949

Sursa: Departamentul Statistică și Sociologie

Din analiza structurii consumului benzinei auto pe parcursul anilor 1994 – 2002 se vede că creșterile cele mai mari se înregistrează la consumul de către populație, care a atins cota de 127 mii tone în 1997, ceea ce constituie 270% față 1994 și 155% față de anul 2002. Ponderea consumului populației din totalul consum de benzină auto în ultimii ani este de peste 50% și în condițiile creșterii consumului, ponderea acestui segment va rămâne la acest nivel. Consumul total de benzină

în transport și-a diminuat ponderea, de la 75% în 1994 ajungând la 43% în 2000 și la 49% în 2002.

Principalele ramuri consumatoare de motorină în 2002 sunt transportul (46%), agricultura (29%), serviciile comunale și populația (22%). Consumul motorinei de către populație a crescut în toată perioada de mai bine de 8 ori. În următorii ani consumul de motorină în agricultură și consumul de motorină de către populație trebuie analizat împreună, deoarece în rezultatul privatizării terenurilor agricole, consumul în agricultură poate fi confundat cu consumul populației.

Consumul păcurei s-a diminuat din anul 1994 până în 2002 de 11 ori, păstrându-și structura. Ponderea cea mai mare (85%) din totalul de consum de păcură se înregistrează pentru producerea energiei termice.

Prețurile de consum. Analiza prețurilor de vânzare a produselor petroliere principale pe piața internă în anul 2002 indică, în comparație cu prețurile anului 2001, o micșorare a prețurilor „en gross” cu 15-17% la benzine și 6-8% la motorină. Prețurile la vânzările cu amănuntul sunt la același nivel cu o ușoară variație de 2-3% de creștere.

Factorii care au influențat aceste schimbări sunt: (1) creșterea concurenței între companiile ce activează în domeniu, (2) prețurile joase la produsele petroliere pe piața Ucrainei și Belarusiei, (3) importurile directe de produse petroliere din România, (4) introducerea inspecției înainte de expediție. Tendința de scădere a prețurilor la produsele petroliere a fost oprită în iunie 2002 și în continuare au înregistrat o ușoară creștere.

Prețurile medii de comercializare cu amănuntul a benzinei și gazelor lichefiate au înregistrat o creștere, în anul 2003, dar nu atât de semnificativă ca și în cazul prețurilor de import. Iar

prețurile de vânzare cu amănuntul la motorină s-au redus cu circa 8,9%.

Creșterea prețurilor cu amănuntul într-un ritm mai scăzut față de creșterea prețurilor la import, iar în unele cazuri chiar scăderea acestora se datorează deprecierei dolarului față de principalele valute internaționale și față de leul moldovenesc.

Prețurile cu amănuntul la benzină și motorină variază în funcție de locul amplasării și gradul de modernizare a stațiilor de alimentare. De regulă, cele mai mari prețuri sunt înregistrate în municipiul Chișinău și centrele județene ale republicii. Și totuși, dacă în anul 2001 variația prețurilor cu amănuntul pe teritoriul Republicii Moldova ajungea până la circa 7 la sută, în anul 2003 prețurile au fost cu mult mai omogene în profil teritorial, variația lor fiind de circa 1-2%. Aceasta se datorează concentrării pieței petroliere și lărgirii rețelelor de distribuție cu amănuntul ale marilor importatori care, prin amplasarea stațiilor sale prin toate structurile teritoriale au contribuit la omogenizarea și menținerea prețurilor la produsele petroliere la vânzările cu amănuntul.

Principalii formatori de prețuri pe piață sunt cei mai mari importatori de produse petroliere „Lukoil Moldova” SRL, „Petrom-Moldova” SA, „Mabanaft-Moldova” SRL, „AS Petrol Moldova” SRL.

Trebuie să menționăm că omogenizarea prețurilor de realizare contribuie, indirect, și la combaterea contrabandei cu produse petroliere. Se știe că importatorii ilegali încearcă, de obicei, să-și vândă marfa mai ieftin decât pe piață, ca s-o realizeze mai repede. Iar din moment ce prețurile tind să se omogenizeze, atunci apariția pe piață a unor produse la un preț mai scăzut va trezi bănuiele în privința originii și calității acestora. Pe de altă parte, menținerea unui preț de piață ar însemna o perioadă mai îndelungată pentru a realiza produsele de contrabandă, iar aceasta sporește riscurile

contrabandiștilor de a fi depistați. Deci o politică adecvată a prețurilor va constitui, în sine, încă o măsură de constrângere pentru contrabanda cu produse petroliere.

3.4 Rețeaua de distribuire

Conform legislației în vigoare, comercializarea produselor petroliere în Republica Moldova este licențiată. Companiile pot dispune de două tipuri de licențe: comercializarea cu ridicata și comercializarea cu amănuntul a produselor petroliere.

Primii pot comercializa produsele numai din depozite petroliere. Pe parcursul anului 2003 au realizat importuri și comercializare cu ridicata de benzine, motorină și petrol lampant 45 de agenți economici. Dacă includem și comercializarea păcurei, atunci vor fi 62 de agenți economici, principalii figuranți pe piața „en gross” a produselor petroliere. Ponderea hotărâtoare pe această piață o dețin aceeași agenți care au fost numiți la capitolul „Importatorii”. La sfârșitul anului 2003 pe teritoriul Republicii Moldova existau 30 depozite petroliere, cu o capacitate totală de stocare de circa 279,4 mii tone și 7 depozite de gaze lichefiate, cu o capacitate totală de stocare de circa 5,9 mii m³. (Tabelul 7).

De licență de comercializare cu amănuntul pot dispune numai companiile care au în proprietate sau arendează stații de alimentare. Rețeaua de desfacere cu amănuntul a benzinei și motorinei se constituie din 493 stații de alimentare, care aparțin la 188 de agenți economici. Capacitatea totală de alimentare a stațiilor înregistrate este de circa 77,9 mii alimentări/zi, iar capacitatea totală de stocare a acestora este de circa 51,4 mii m³.

Din totalul de stații 132 aparțin direct importatorilor. În municipiul Chișinău sunt amplasate 91 de stații de alimentare, sau 18% din numărul total, și 5 depozite (4 de petrol și 1 cu gaze). În Tabelul 7 este prezentată repartizarea teritorială a stațiilor de alimentare cu petrol, existente la sfârșitul anului 2003.

Din numărul total al acestor stații la sfârșitul anului 2003 în Republica Moldova activau 395 stații de alimentare cu benzină și motorină (cu 10 stații mai mult decât în anul 2002) și 120 de stații de alimentare cu gaze lichefiate (cu 58 de stații mai mult decât în 2002).

Conform schemei de amplasare a stațiilor de alimentare prezentate recent Guvernului spre aprobare, în următorii patru ani numărul stațiilor se va dubla și va atinge cifra de 808 stații. Majoritatea stațiilor noi urmează a fi amplasate în zonele rurale.

Putem afirma că dezvoltarea rețelei de desfacere cu amănuntul a produselor petroliere nu numai că are efecte pozitive asupra pieței, asupra gradului de satisfacere a consumatorilor, dar prezintă și o constrângere în plus pentru cei care încearcă să distribuie produsele de contrabandă. Tot în acest scop a fost implementat Sistemul automatizat de evidență a produselor petroliere, care presupune și dotarea tuturor stațiilor de alimentare cu aparate de casă cu memorie fiscală. Acest sistem ar trebui să asigure o monitorizare eficientă a aprovizionării cu produsele petroliere de bază și a desfacerii acestora pe teritoriul Republicii Moldova.

Tabelul 7. Stațiile de alimentare și depozitele cu produse petroliere și gaze amplasate pe teritoriul Republicii Moldova

Nr.	Denumirea	Stații și depozite la sfârșitul a
------------	------------------	--

		Total stații	inclusiv		
			cu petro l	cu gaze	mixte
1	2	3	4	5	6
1	Mun. Chișinău	91	66	13	
2	Anenii Noi	14	13	1	
3	Criuleni	19	18	1	
4	Dubăsari	8	7	-	
5	Ialoveni	14	11	1	
6	Strășeni	13	8	1	
7	Mun.Bălți	16	12	2	
8	Singerei	7	6	1	
9	Glodeni	5	4	1	
10	Fălești	9	8	1	
11	Râșcani	15	14	-	
12	Căușeni	7	5	-	
13	Ștefan Vodă	5	4	-	
14	Căinari	3	1	-	
15	Orhei	22	18	4	
16	Șoldănești	3	3	-	
17	Rezina	6	5	1	
18	Telenești	13	9	4	
19	Basarabeasca	4	4	-	
20	Cimișlia	9	7	2	
21	Leova	8	6	1	
22	Hâncești	23	18	-	
23	Soroca	10	7	1	
24	Florești	7	4	1	
25	Drochia	9	9	-	
26	Sănătăuca	4	4	-	
27	Ungheni	17	12	4	
28	Nisporeni	11	9	1	
29	Călărași	11	9	2	
30	Cahul, Cantemir	21	18	2	

Nr. d/o	Denumirea localităților	Stații și depozite la sfârșitul a			
		Total stații	inclusiv		
			cu petro 1	cu gaze 5	mixte 6
1	2	3	4	5	6
31	Edineț	19	18	1	
32	Dondușeni	11	9	2	
33	Briceni	17	15	2	
34	Ocnița	3	2	1	
35	Taraclia	9	8	1	
36	U.T.A. Găgăuzia	30	28	2	
	În total	493	399	55	

Sursa: Hotărârea Guvernului nr.929 din 04.08.03, Anexa nr.5, Monitorul Oficial nr.170-172/971 din 08.08.03

4. Factorii ce stimulează evaziunea fiscală și contrabanda

Principalele stimulente ale contrabandei sunt diferențele de prețuri și ale sistemelor de taxe în diferite țări. Dacă un produs oarecare poate fi achiziționat într-o țară la un anumit preț, iar într-o altă țară același produs se vinde la un preț mai mare (deoarece în prețul lor se includ accize și taxe vamale mai înalte), apare tentația de a importa acel produs ocolind taxele și impozitele de import, inclusiv și pe căi ilegale.

Economic vorbind, beneficiul brut al acțiunilor de contrabandă va fi egal cu suma impozitelor și taxelor pe care ar fi trebuit să le plătească, dacă ar fi importat aceste produse în mod legal. Deci o condiție importantă pentru combaterea contrabandei ar fi colaborarea la nivel interstatal în vederea armonizării politicilor de prețuri și de impozitare a produselor petroliere.

Pe de altă parte, importul ilicit de produse petroliere implică și niște riscuri. În cazul în care importatorii ilegali vor fi

prinși, aceștia riscă confiscarea mărfii de contrabandă, confiscarea unității de transport cu care transportă marfa de contrabandă și în plus, intentarea unui dosar penal. În aceste condiții puțini recurg la importul produselor de contrabandă fără să se asigure că nu va fi tras la răspundere. Adică se recurge la mituirea persoanelor cu funcții de control și combatere a contrabandei. De aceea, lupta cu contrabanda nu va fi eficientă dacă nu va fi corelată cu lupta împotriva corupției, protecționismului, lipsei de responsabilitate și va fi asigurată transparența și monitorizarea activității tuturor organelor de control.

Un alt factor de care depinde decizia importatorilor de a recurge la traficul de contrabandă este nivelul riscurilor legate de tranzacțiile de contrabandă. Cu cât este mai mic riscul (și mai puțin riscantă) importarea ilicită a produselor petroliere, față de procedurile legale, cu atât mai mare va fi tentația pentru traficul de contrabandă. În acest scop, traficantii recurg la cele mai neașteptate metode, uneori chiar banale, sub pretextul de import ilicit de petrol sub formă de tranzit spre Transnistria, petrolul totuși rămâne în Moldova neajungând la destinația stabilită oficial. Mașinile cu petrol din România se parchează pe teritoriul vamei Republicii Moldova în așteptarea escortei vamale pentru deplasarea lor nemijlocit spre Transnistria. În timpul când se așteaptă escorta vamală automobilele se deplasează în vecinătate și descarcă ilegal combustibilul și se umplu cu apă (pentru a respecta semnele unei mașini încărcate). Mașinile cu apă, escortate de vamă, se deplasează spre Transnistria, trec pe teritoriul ei, documentând faptul de export și varsă apa în drum. Mai târziu se întorc fără încărcătură pentru a mai face o nouă rută ilegală.

În general, zona de frontieră de-a lungul Nistrului este cea mai afectată din punctul de vedere al contrabandei cu produse petroliere, din cauza conflictului transnistrean, care face

imposibilă demarcarea, utilarea tehnică și genistică și paza frontierei pe sectorul transnistrean. Lipsa unui acord despre regimul frontierei de stat de asemenea creează greutăți în asigurarea pazei frontierei.

Toate aceste momente duc la încălcarea hotărului de stat pe sectorul moldo-ucrainean, în primul rând prin contrabanda de mărfuri, care cauzează un prejudiciu material considerabil Republicii Moldova.

Una din premisele fluxului legal de produse petroliere din exterior este faptul că în Transnistria, din data de 1 aprilie 2003, accizele la benzină s-au stabilit în valoare de - 40 USD/tona pentru motorină - 20 USD/tona. În Republica Moldova accizele la aceste produse sunt de 2 ori mai mari.

Lungimea frontierei administrative, care desparte regiunea transnistreană de Republica Moldova constituie 443 km. Însă, până la soluționarea definitivă a conflictului este dificil de a realiza paza frontierei de stat între Republica Moldova și Ucraina pe acest sector. Timp de mai mult de un deceniu acest sector reprezintă o „gaură neagră” a economiei Moldovei, în păstrarea căreia sunt interesate anumite cercuri din Transnistria, Rusia, Ucraina și Moldova.

Așadar, avantajul obținut de traficantii de produse petroliere sau beneficiul brut al traficului cu produse petroliere (adică avantajul material al acestora față de importurile legale) se egalează cu suma plăților legale pe care ar fi trebuit să le plătească. Dar dacă deducem de aici cheltuielile legate de transportarea acestora:

- mituirea funcționarilor, falsificarea actelor ș.a.
- riscurile la care se poate aștepta în caz de eșuare a planurilor de traficare,

atunci beneficiul net de pe urma traficului ilegal va fi egal cu diferența dintre a beneficiul brut și aceste cheltuieli.

Deci acțiunile de combatere a contrabandei trebuie să urmărească minimizarea beneficiului net pe care poate să-l obțină traficantii. În acest sens este recomandabil, pe lângă înăsprirea controlului și a pedepselor pentru traficul de contrabandă (adică creșterea riscurilor traficantilor), și crearea unor condiții favorabile pentru importatorii legali de produse petroliere (adică micșorarea beneficiului brut). Atunci când importurile legale vor putea aduce profituri mai mari sau cel puțin egale cu profiturile care pot fi obținute pe cale ilegală, tentația pentru traficarea produselor petroliere de contrabandă va fi suprimată.

5. Modele de abordare teoretică a contrabandei

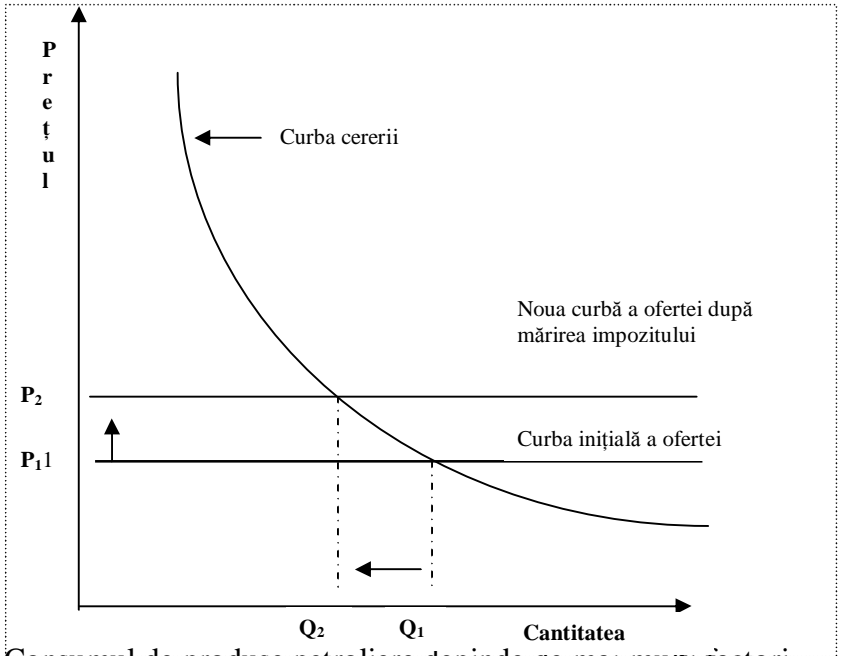
Pentru a evalua impactul și a elabora măsuri efective de luptă împotriva contrabandei este necesar de a înțelege cum acționează pe piață produsele de contrabandă. În continuare vom prezenta câteva modele teoretice, din care se vede cum produsele petroliere de contrabandă înlocuiesc pe piața internă produsele impozitate legal și cum acestea influențează prețul de piață și consumul⁸.

5.1. Aprovizionarea simplă și modelul de cerere

Un model simplu de cerere și ofertă pentru circuitul legal de produse petroliere (impozitele achitate) – este arătat în figura 4. Acest model evidențiază furnizorii legali, care concurează unul cu altul și contrabanda cu produse petroliere nu există.

Figura 4. Efectul creșterii impozitului asupra prețului și a cantității de echilibru în condiții de concurență perfectă și fără contrabandă

⁸ Modelul este analogic celui descris pentru produsele din tutun în lucrarea lui Merriman David „Understand, Measure and Combat Tobacco Smuggling”, 2001



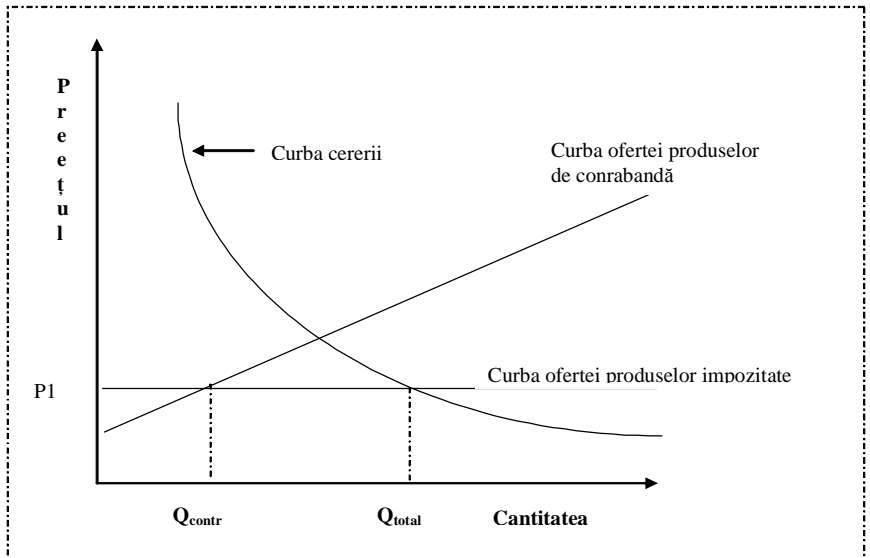
Consumul de produse petroliere depinde de mai mulți factori. Este cunoscut faptul că prețul este un factor important la determinarea cererii. În acest caz cantitatea cerută este într-o legătură invers proporțională cu prețul – curba cererii de produse petroliere are forma unei pante descrescătoare. Aceasta este foarte important, deoarece orice majorare a prețului într-o perioadă scurtă de timp va micșora consumul.

Capacitatea aprovizionării cu petrol depinde de nivelul profitului, pe care importatorul îl primește în schimb. Pe desen prețul inițial al unui litru de benzină este P_1 . În acest model oferta de benzină va fi determinată de nivelul prețului P_1 . Cantitatea de benzină care va fi vândută pe piața de consum Q_1 poate fi determinată găsind intersecția curbei cererii și cea a ofertei. La introducerea unui impozit t prețul crește de la P_1 la $P_2 = P_1 + t$. În acest caz volumul de benzină care va fi vândut se va micșora până la Q_2 și va fi determinat

prin intersecția curbei de cerere și curbei noi ai ofertei. Deci, în acest scenariu prețul de echilibru se mărește de la P_1 la P_2 și vânzările scad de la Q_1 la Q_2 .

5.2. Modelul cu produse petroliere de contrabandă

Figura 5. Contrabanda, oferta legală, cantitatea și prețul de echilibru la petrol în condiții de concurență perfectă

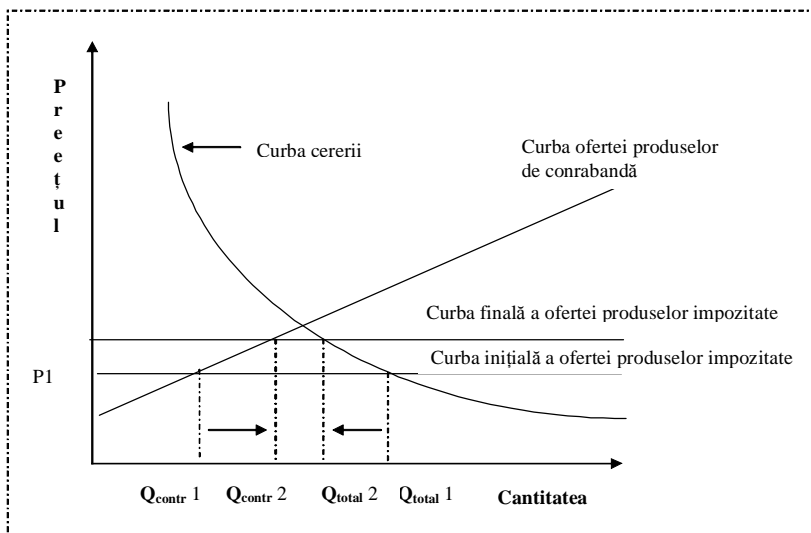


Din păcate, impozitul pe produse petroliere nu prezintă o piedică pentru contrabandiști. În figura 5, este arătată o economie în care există fenomenul contrabandei cu benzină. Se observă că prețurile la care pot fi vândute produsele petroliere de contrabandă au un domeniu mai larg de variație. Cantitatea oferită de produse de contrabandă este direct proporțională cu prețurile care se stabilesc pe piață. De aceea, chiar și în perioadă scurtă de timp, curba ofertei cu produse petroliere de contrabandă se înclină în sus. Cu cât mai mare

este impozitul cu atât mai mulți contrabandiști sunt predispuși să aducă petrol într-un mod ilegal. Cantitatea totală de produse petroliere oferite în economie prezintă suma cantității furnizate de contrabandiști și a cantității aduse de furnizorii legali. În figura 5, contrabandiștii oferă cantitatea de Q_{contr} unități, pe când prețul este P_1 . Cererea totală la prețul de piață P_1 este mai mare și se găsește la intersecția curbei cererii și curbei ofertei de benzină oferită de piața legală (oficială) Q_{total} . Deci, în acest caz, cantitatea de produse petroliere comercializată legal Q_{legal} se va determina ca diferența dintre cantitatea totală și cea ilegală: $Q_{\text{legal}} = Q_{\text{total}} - Q_{\text{contr}}$. De menționat că în acest caz contrabanda cu produse petroliere nu influențează nici prețul de echilibru, nici consumul total. Ea doar substituie o parte din piața legală.

Presupunem impozitele pentru produsele petroliere cresc cu o mărime t . Corespunzător, va crește și prețul de la P_1 la $P_2 = P_1 + t$. În acest caz curba ofertei se deplasează în sus la nivelul P_2 . În rezultat cantitatea de benzină de contrabandă va crește, iar cea comercializată în mod ilegal se va diminua (Figura 6).

Figura 6. Contrabanda, oferta legală, cantitatea și prețul de echilibru la petrol în condiții de concurență perfectă: cazul măririi impozitelor



Concluzia este următoarea: într-o perioadă scurtă de timp contrabanda nu influențează nivelul consumului de echilibru, însă afectează cotele de piață ale furnizorilor legali. Lucrul acesta trebuie să-l înțeleagă importatorii legali și să-și unească forțele cu organele de control în lupta împotriva contrabandei.

Modelele prezentate mai sus sunt prevăzute pentru o durată scurtă. Într-o perioadă îndelungată oferta de produse petroliere va depinde de nivelul prețului. Pentru un preț mai înalt importatorii vor fi predispuși să ofere mai multe produse. De aceea curba ofertei agregate într-o perioadă scurtă de timp va fi înclinată pozitiv. Practic aceasta înseamnă că prețul de echilibru pe piață va fi unul mai scăzut, ceea ce va diminua veniturile importatorilor legali. Totodată aceasta va cauza creșterea consumului total, totodată ridicând ponderea produselor importate pe cale ilegală. La prima

vedere, o astfel de situație ar fi convenabilă pentru consumatorii produselor petroliere. O scădere a prețului și creștere a consumului este ceea ce își dorește orice consumator. Acest model, însă mai demonstrează, că creșterea consumului datorată scăderii prețurilor va fi mai mică decât creșterea volumului de produse importate prin contrabandă. Drept rezultat, pierde întreaga economie. Mai mult ca atât: mărirea impozitelor în astfel de condiții va conduce la creșterea contrabandei.

6. Metode de evaluare a contrabandei cu produse petroliere

Prin esența sa, fenomenul de contrabandă este o acțiune ilicită, făcând parte din economia tenebră. Deci și informații exacte despre aceste acțiuni nu pot fi găsite și nici careva indicații concrete despre modul cum ar putea fi evaluată exact dimensiunea contrabandei dintr-un domeniu oarecare. Am încercat, în această lucrare, să prezentăm unele metode și modele de evaluare a contrabandei, folosite în practica internațională. Unele din aceste metode le-am utilizat pentru a evalua dimensiunile contrabandei cu produse petroliere în Republica Moldova. Dintre acestea, putem menționa următoarele metode:

- chestionarea experților;
- contrapunerea statisticilor țărilor între care se realizează tranzacțiile de export-import de produse petroliere;
- compararea vânzărilor înregistrate și a consumului estimat prin calcule;
- analiza tranzacțiilor „off shore”.

Rezultatele obținute prin intermediul acestor metode sunt prezentate în continuare.

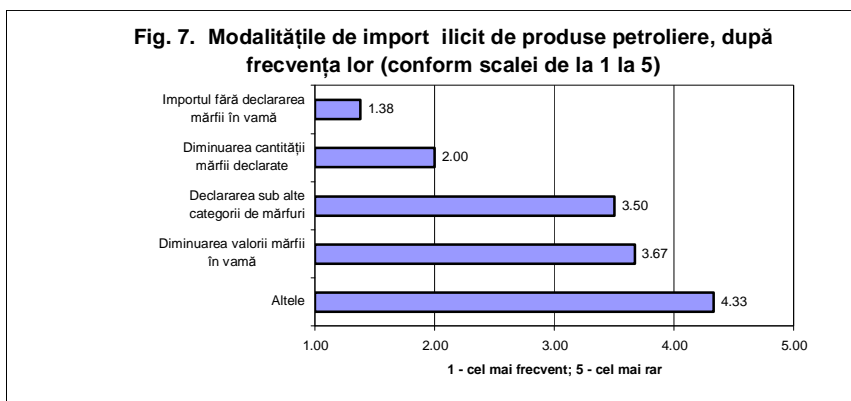
6.1 Studiul în focus grup

De obicei, când nu există informații statistice exacte despre un fenomen ce urmează a fi studiat, se recurge la „explorarea” experienței și aprecierilor specialiștilor din domeniul respectiv. În acest scop am recurs la metoda *focus grup*, care constă în selectarea unui grup de experți, profesioniști în domeniul vizat, care au fost rugați să dea anumite aprecieri referitoare la problema vizată. Pentru estimarea dimensiunii contrabandei cu produse petroliere au fost chestionați un grup de 15 importatori și comercializatori de produse petroliere din Moldova (patroni, directori financiari, directori de vânzări). Respondenții au fost selectați în mod aleator și numărul lor reprezintă aproximativ a treia parte din numărul principalilor importatori de produse petroliere din Moldova. Răspunsurile la întrebările din chestionarul propus, precum și discuțiile suplimentare urmau să ajute la estimarea dimensiunii contrabandei, factorii care îi determină pe importatori să recurgă la acțiuni de contrabandă, căile utilizate cel mai frecvent, precum și măsurile care ar trebui să fie întreprinse pentru eradicarea contrabandei cu produse petroliere în țară. Vom prezenta, în continuare, rezultatele discuțiilor cu principalii participanți ai pieței petroliere din țară.

Există sau nu contrabandă cu produse petroliere în Moldova? Credem că există, din păcate, pentru că toți 100% din cei chestionați au confirmat acest lucru. Un singur lucru este îmbucurător – amploarea contrabandei cu produse petroliere, conform opiniei respondenților, a înregistrat o tendință de scădere în ultimii ani (valorile cele mai mari revenind anilor 1998-2000).

Am încercat să aflăm ***care sunt modalitățile cele mai populare de ocolire ilegală a taxelor și impozitelor la***

importul produselor petroliere. Circa 64 la sută din respondenți au indicat că produsele de contrabandă sunt introduse în țară fără a fi declarate în vamă. Adică fie trec frontiera pe drumurile necontrolate de posturile vamale (mai ales din Transnistria și Ucraina), fie că se recurge la mituirea reprezentanților posturilor vamale (fără a uita și de poliția de frontieră, desigur). Pe locul doi se plasează diminuarea valorii mărfii declarate în vamă (în scopul micșorării plăților aferente TVA), modalitate ce a fost indicată de către 55% din cei chestionați. Destul de frecvent se practică și diminuarea cantității mărfii declarate în vamă (pentru a reduce plata accizelor și a TVA), ne-au declarat 45% din cei intervievați.

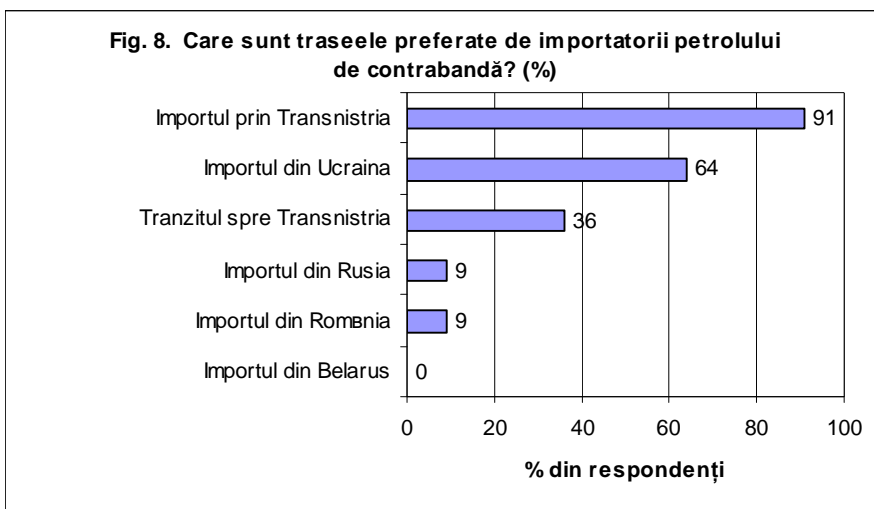


Referitor la **ponderea produselor petroliere de contrabandă în totalul petrolului comercializat** în Moldova răspunsurile au fost destul de omogene – circa 10% (așa au afirmat 73% de chestionați); 18% din chestionați au evaluat ponderea contrabandei la nivel de 10-25%, iar 9% din chestionați – la 30-40 la sută.

Chiar dacă evaluăm contrabanda cu produse petroliere la nivelul de 10% din importurile legale, acestea reprezintă cantități în valoare de circa 16 mil. USD pentru anul 2003 (valoare în vamă!). De exemplu, dacă considerăm că au fost

importate ilicit circa 22,5 mii tone de benzină și 31,6 mii tone de motorină (presupunând că acestea reprezintă 10% din cantitatea importată totală – legală și ilegală), atunci doar pentru accize și TVA⁵ puteau să fie încasate în bugetul statului circa 88 mil. lei (fără să luăm în considerație încasările din impozite pe venit și alte taxe și plăți).

În opinia importatorilor cel mai favorabil sector al frontierei naționale pentru importul ilicit de produse petroliere este frontiera cu Transnistria (au afirmat 91% de respondenți), urmat de frontiera cu Ucraina (64% din chestionați).



⁵ Calculele au fost efectuate în baza nivelului accizelor de 1200lei/tonă pentru benzină și 500 lei/tonă pentru motorină. TVA se calculează în mărime de 20% din valoarea mărfii în vamă după ce au fost calculate accizele; prețul mediu de import al benzinei a fost de 259 USD/t, iar al motorinei – de 233 USD/t; cursul mediu anual de schimb – 13,92 lei/USD (n.a.)

Circa 55% din cei chestionați au afirmat că ***principalele cauze*** care îi determină pe importatori să recurgă la acțiuni de contrabandă sunt cota înaltă a accizelor și cota înaltă a TVA.

Pe de altă parte, doar 27% din cei chestionați au afirmat că importatorii recurg la importul ilicit pentru a evita desfășurarea activității economice cu pierderi, 64% respondenți au recunoscut că o fac cu scopul obținerii de supraprofituri.

În ce privește măsurile care trebuie să întreprinse în scopul optimizării reglementării pieței petroliere în Moldova, cele mai frecvent numite au fost:

- Instituirea unui control strict în vamă;
- Impunerea standardelor EURO pentru toate produsele petroliere importate și a controlului riguros al calității (atât în vamă, cât și la stațiile de alimentare și depozite);
- Înăsprirea Codului Penal în vederea tragerii la răspundere a importatorilor de produse petroliere de contrabandă și retragerea licenței acestora;
- Colaborarea cu autoritățile transnistrene în vederea schimbului de informații și al luptei împotriva contrabandei;
- Simplificarea procedurilor de certificare;
- Evitarea unei duble impozitări prin aplicarea TVA la valoarea mărfii la care au fost calculate accizele;
- Reducerea cu 50% a taxei pentru licență.

6.2 Contrapunerea statisticilor țărilor între care se realizează tranzacțiile de export-import de produse petroliere

Dacă țara importatoare aplică taxe și impozite pe produsele petroliere în punctele de import, importatorii sunt predispuși să ascundă sau să subaprecieze datele referitor la importul de produse petroliere. Ei pot să mituiască persoanele oficiale de la vamă, pentru înregistrarea falsă a componenței și valorii mărfii sau pot ocoli punctul de control intrând în țară ilegal.

Una din posibilitățile de depistare și evaluare a contrabandei cu produse petroliere este **metoda contrapunerii statisticilor țărilor între care se realizează tranzacțiile de export-import de produse petroliere.**

Această metodă constă în compararea informațiilor ce țin de fluxurile comerciale externe ale țării pentru care se încearcă să se evalueze amploarea contrabandei și informația corespunzătoare ale țărilor cu care aceasta întreține relații economice. Datele statistice internaționale conțin informație substanțială despre fluxul legal de produse petroliere dintre țări. Fiecare țară înregistrează cantitatea exportului său de produse petroliere pe fiecare țară destinatară. Și, respectiv, fiecare țară înregistrează cantitatea importului său de produse petroliere pe țări expeditoare.

În principiu, dacă o țară exportă o cantitate de produs într-o altă țară, atunci cantitatea acestui produs importată de către țara destinatară trebuie să aibă aceeași valoare. În practică aceste două valori ar putea să nu corespundă (din cauza erorilor de înregistrare, a decalajelor de timp ș.a.). Totuși, dacă necorespunderile sunt substanțiale și au un caracter permanent, atunci avem toate motivele să credem că diferențele (pozitive) între cantitățile înregistrate au fost introduse în țara respectivă pe căi ilegale. Avantajul acestei

metode constă în aceea că se bazează pe informație statistică oficială și aplicarea ei este directă.

În această lucrare autorii au efectuat o comparare a datelor ce țin de comerțul cu produse petroliere dintre Republica Moldova și România.

Tabelul 8. Comerțul cu produse petroliere dintre R.M. și România

Indicatori	2003	2002	2001	2000
Exportul României în RM,				
1 mii tone	98,6	130,7	169,2	310,1
Importul RM din România,				
2 mii tone*	98,1	129,9	157,7	272,3
3 Abateri, mii tone (3=1-2)	0,5	0,8	11,5	37,8

Sursa: În baza datelor DSS și a informațiilor prezentate de către Ambasada României

** Fără raioanele din stânga Nistrului*

Din tabel se vede că în anul 2000 s-a înregistrat o diferență semnificativă între exportul de produse petroliere al României în Republica Moldova și importul înregistrat oficial al acestor produse în Republica Moldova. Mai mult decât atât, comparând fluxurile înregistrate oficial între aceste două țări pentru fiecare categorie de produse (conform Nomenclatorului unic al mărfurilor) s-a stabilit că toată această diferență de cantitate se realizează pe seama importurilor de benzină (în cea mai mare parte) și motorină. Această diferență de 37,8 mii tone în anul 2000 (sau circa 14% din volumul importului din România înregistrat oficial), reprezintă valoric circa 10 mil. USD⁶.

⁶ Circa 27 mii tone de benzină la un preț mediu de import de 276 USD/tonă și 11 mii tone de motorină la un preț mediu de import de 255 USD/tonă

Nu putem afirma cu certitudine, însă, că această cantitate de produse petroliere reprezintă importuri de contrabandă din România din următorul considerent: acestea ar putea reprezenta importurile din România de către agenții economici din partea stângă a Nistrului, pe care România le consideră importuri ale Moldovei. Reieșind din faptul că importul de produse energetice și combustibili a Transnistriei din țări din afara CSI a fost în valoare de 12,9 mil. USD⁷ în anul 2000, e posibil ca cele circa 38 mii tone de combustibili să reprezinte importul legal al Transnistriei din România. Problema transnistreană este o problemă serioasă în evaluarea contrabandei cu produse petroliere în Republica Moldova. În lipsa colaborării și schimbului de informații din partea acestei unități teritorial-administrative este foarte dificil să se efectueze careva estimări exacte.

În anii 2002-2003 diferențele înregistrate în rezultatul comparării datelor despre comerțul dintre România și Moldova au fost nesemnificative. Trebuie să menționăm, însă, că în această perioadă s-a înregistrat o scădere generală a ponderii importurilor de produse petroliere din România (până la 16% în 2003 față de 57% în 2000). În acești ani cea mai mare parte a importurilor de produse petroliere s-au efectuat din Ucraina.

Pentru a efectua o estimare reală a contrabandei cu produse petroliere pentru această perioadă este foarte important să se monitorizeze fluxurile comerciale corespunzătoare dintre Moldova, Ucraina și Belarus. În acest scop au fost solicitate, prin intermediul ambasadelor României, Ucrainei, Federației Ruse și a Republicii Belarus, informații detaliate referitoare la exporturile de produse petroliere din aceste țări în Moldova. Cu părere de rău, răspunsul și informația cerută am

⁷ Статистический ежегодник Приднестровской Молдавской Республики, 2002

primit doar de la ambasada României. De aceea nu am reușit să obținem rezultate destul de concludente prin această metodă.

6.3 Compararea vânzărilor înregistrate și a consumului estimat

O altă posibilitate de estimare a volumului contrabandei este metoda comparării consumului efectiv cu importurile (resursele) înregistrate oficial. Dacă consumul efectiv întrece cu mult resursele disponibile oficiale (importuri + schimbarea stocurilor), atunci putem concluziona că diferența de produse a fost importată pe căi ilicite (prin contrabandă).

Estimarea consumului real pentru principalele produse petroliere (benzină și motorină) în anul 2002 și compararea rezultatelor obținute cu consumul înregistrat oficial, a fost făcută în următoarele componente ale consumului: transportul, populația și agricultura. S-a pornit de la examinarea dinamicii consumului benzinei și motorinei pe parcursul anilor 1995-2002, și compararea acesteia cu dinamica principalilor indicatori care caracterizează activitatea celor trei sectoare (Tabelul 9).

Tabelul 9. Evoluția unor indicatori economici în perioada anilor 1995 - 2002

Indicatori	2002/1998	2002/1995
	%	%
Indicele volumului consumului de benzină și motorină	92	69
Indicele parcursului de mărfuri, pe tipuri de transport: - feroviar - auto	107	88
	123	108
Indicele parcursului de pasageri, cu autobuze	122	112
Indicele numărului de autovehicule,		

pe tipuri:	121	162
autoturisme	122	172
autobuze și microbuze	81	77
autocamioane		
Indicele producției agricole:		
valoric	198	223
al volumului fizic	98	85

Sursa: În baza datelor din Anuarul Statistic al Republicii Moldova, 2003

Din Tabelul 9 se vede clar că evoluția consumului de combustibili nu este similară evoluției celorlalți indicatori, ceea ce ne conduce la concluzia că în realitate se consumă mai multă benzină și motorină, dar o parte din consumuri nu apar în statisticile oficiale.

Estimarea consumului de benzină și motorină în anul 2002 a fost efectuată în baza datelor statistice, a observărilor și a studiului „Planificarea afacerilor în cooperativele de antreprenor” realizat de Business Consulting Institute. În rezultatul calculelor s-a stabilit că consumul efectiv de benzină și motorină a celor trei sectoare consumatoare în anul 2002 a fost în mărime de 499 mii tone (față de 410 mii tone conform datelor statistice). Datele privind consumul produselor petroliere pe domenii de utilizare sunt prezentate în următorul tabel:

Tabelul 10. Evaluarea consumului de benzină și motorină în anul 2002, mii tone

Domeniul de utilizare	Surse statistice			Estimări	
	Consum benzina auto	Consum motorina	Total consum	Consum estimat	Diferența
Agricultura	1,0	73,0	74,0	106,3	+33,9
Transport	80,0	118,0	198,0	216,1	+18,1
Populația	81,0	57,0	138,0	176,8	+37,8
Total	162,0	248,0	410,0	499,2	+89,2

Sursa: Departamentul Statistică și Sociologie și studiul „Planificarea afacerilor în cooperativele de antreprenor” efectuate de Business Consulting Institute, 2001.

Estimările consumurilor de produse petroliere s-au efectuat în modul următor.

În **agricultură**, în baza estimării consumurilor medii la un hectar de terenuri arabile, vie, livadă și fânețe:

Tabelul 11. Estimarea consumului de benzină și motorină pentru prelucrarea terenurilor agricole

Terenuri agricole	Suprafața, mii ha	Gradul de utilizare*	Suprafața cultivată, mii ha	Consum estimativ combustibil* kg/ha
Teren arabil	1 842,6	0,9	1 566,2	63
Livezi	137,5	0,6	82,5	32
Vii	152,8	0,7	107,0	54
Fânețe și pășuni	379,7	0,4	151,9	2
Total				

Sursa: Anuarul Statistic al Republicii Moldova, 2003

* În baza Studiului “Planificarea afacerilor în cooperativele de antreprenor”, BCI, 2001

În **transport**: (a) pentru mărfuri⁸ în baza estimării consumurilor de produse petroliere la o 1000 de tone-km și (b) pentru călători⁹ în baza estimării consumurilor de produse petroliere la o unitate convențională a parcursului de călători;

Consumul **populației**, în baza numărului de mijloace de transport ale populației și a estimării parcursului și a consumului mediu anual (în baza unui studiu al BCI s-a stabilit parcursul mediu anual, pentru anul 2002, în jurul a 10000 km; structura numărului de mijloace – 55% cu motoare consumatoare de benzină și 40% cu motoare diesel; consumul mediu la a fost stabilit în mărime de 10 litri/100km pentru unitățile consumatoare de benzină și 8 litri/100km pentru unitățile cu motoare diesel).

Din Tabelul 10 se vede că consumul estimat al celor trei sectoare pentru anul 2002 este cu 89 mii tone mai mare decât consumul oficial înregistrat, sau cu 20%. Din această cantitate, aproximativ 80 la sută o constituie consumul neînregistrat de motorină.

Valoric, aceasta înseamnă importuri ilicite în sumă de peste 18 mil. USD (18 mii tone de benzină la un preț mediu de import de 227 USD/t și 71 mii tone de motorină la un preț mediu de 204 USD/t). Legal, aceste importuri ar fi generat încasări de accize și TVA în sumă de circa 119 mil. lei¹⁰. Am

⁸ La transportul feroviar de mărfuri consumul s-a calculat reieșind din consumul specific de 40,35 kg combustibil la 10000 tone-km bruto; la transportul auto de mărfuri – 45,5 litri de combustibil la 1000 tone-km.

⁹ La transportul feroviar de călători consumul s-a calculat reieșind din consumul specific de 66,02 kg la 10000 tone-km bruto; la transportul auto interurban de călători cu autobuzul – 99,6 litri la 10000 pas.-km; la transportul urban cu microbuzele – în baza parcursului mediu de 300 km/zi și a numărului de microbuze și rute;

¹⁰ Suma accizelor se calculează: $18000t \times 1200lei + 71000t \times 500lei = 57,1mil. lei$; $TVA = (18,570mil. USD \times 13,57 + 57,1mil. lei) \times 0,20 = 61,8 mil. lei$; $Total = 57,1 + 61,8 = 118,9 mil. lei$.

putea considera, de asemenea, că în celelalte sectoare consumatoare este prezentă aceeași cotă a consumurilor neînregistrate (20%) și atunci pierderile pentru buget ar fi și mai mari.

Și astea sunt doar calcule brute. Este necesar de a ține cont de faptul că produsele de contrabandă afectează regulile de joc pe piața legală și anume vânzările importatorilor și distribuitorilor legali. Este bine știut faptul că importurile ilicite implică luarea de mită, corupția, evaziunea fiscală și alte acțiuni ilegale care pot fi combătute și stopate de comun cu organele de control.

Problema principală la aplicarea acestei metode este, desigur, estimarea cât mai exactă a consumului efectiv de produse petroliere. O mare parte din estimările efectuate se bazează pe cercetări selective. Iar acestea trebuie tratate cu precauție, deoarece consumurile indicate de către cei chestionați pot fi diminuate (sau mărite). De aceea se recomandă să se efectueze cercetări periodice – tendințele de diminuare (sau preamărire) intenționată, de obicei, rămân constante, și atunci din observările periodice pe parcursul unei perioade mai îndelungate de timp s-ar putea sesiza tendințele reale de sporire sau scădere a consumurilor de produse petroliere.

6.4 Tranzacții *off shore*

Mai sus s-a menționat, că fenomenul contrabandei este strâns legat și de alte fenomene caracteristice economiei tenebre. E clar că pentru a importa în mod ilicit o cantitate de petrol trebuie să se recurgă la mită, trafic de influență, falsificarea actelor; pentru a realiza această cantitate prin rețeaua de distribuire cu amănuntul va trebui să se ducă o contabilitate dublă, ca aceste produse să nu poată fi depistate, deci se comite și evaziune fiscală.

Dar în afară de metodele ilegale de eschivare de la plata impozitelor și de la efectuarea altor plăți oficiale se mai practică și diferite modalități de ocolire legală a impozitelor. O astfel de modalitate este manipularea prețurilor de import prin intermediul firmelor intermediare înregistrate în zone *off shore*. De menționat este faptul, că prin astfel de tranzacții sunt capitalizate în afara țării sume importante în valute străine, rezultate din activitatea de export-import. Care este, de fapt, ideea schemelor de acest fel?

S-ar părea, la prima vedere, că toate tranzacțiile de acest gen se efectuează în scopul micșorării prețului de import, ca să fie prezentată o valoare mai mică în vamă. Mulți importatori de obicei așa și procedează. Însă se poate arăta că în unele cazuri mărirea intenționată a prețului de import poate aduce beneficii mai mari importatorilor (și, respectiv, pierderi mai mari pentru bugetul de stat).

Un exemplu convențional, în acest sens, este prezentat în **Figura 10**. Din această schemă vedem cum printr-o simplă rotație a documentelor (**Varianta B**) importatorul reușește să micșoreze legal plata impozitelor pe venit cu circa 20% (în cazul dat, la o cantitate de 1000 tone, aceasta reprezintă circa 67 mii lei). Cu atât mai mult că o bună parte din profituri vor fi capitalizate în străinătate (25 mii USD). În tabelul de mai jos este prezentă o schemă generală de formare a costurilor benzinei importate pentru fiecare variantă din fig. 10.

Tabelul 12. Formarea costului unitar al benzinei importate*

Indicatori		Varianta A	Varianta B
1.	Curs oficial de schimb al USD, lei	13,15	
2.	Curs de cumpărare a dolarului, lei	13,20	
3.	Densitatea benzinei, g/cm ³	0,75	
4.	Preț achiziție (import), USD/tonă	250,00	
5.	Cantitate (tone)	1 000,00	

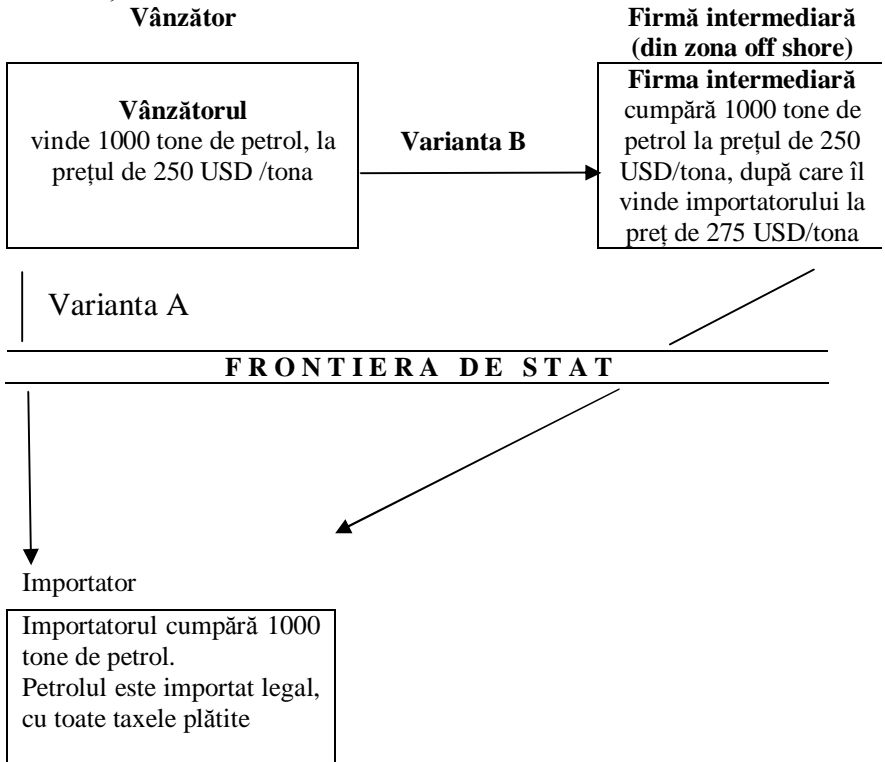
6.	Valoarea mărfii, USD ($6=5 \times 4$)	250 000,00
7.	Valoarea mărfii conform declarației, lei ($7=6 \times 1$)	3 287 500,00
8.	Accize, lei ($8=5 \times 1200$ lei), accize pentru 1t de benzină 1200 lei	1 200 000,00
9.	Proceduri vamale, lei ($9=7 \times 0,0025$)	8 218,75
10.	TVA, lei ($10=(7+8+9) \times 0,20$)	899 143,75
11.	Ecologie, lei ($11=7 \times 0,005$)	16 437,50
12.	Paza, lei ($12=5 \times 0,20 \times 1$)	2 630,00
13.	Transport, lei ($13=8 \times 5 \times 1$)	105 200,00
14.	Preluare, lei	2 000,00
15.	Certificare, lei ($14=10 \times 5$)	10 000,00
16.	Pierderi din diferența de curs, lei ($16=(2-1) \times 6$)	12 500,00
17.	Comision transfer, lei	8 606,40
18.	TVA adițional, lei ($18=(11+13+16+17) \times 0,20$)	28 548,78
19.	Plăți către ANRE, lei ($19=7 \times 0,00075$)	2 465,63
20.	Total cost, lei	5 583 250,81
21.	Cost per litru, lei/l ($21=20/(1000 \times 5:3)$)	4,19
22.	Preț de vânzare, lei/l	5,70
23.	Profit până la impozitare, per litru, lei ($23=22 \times 5/6 - 21 \times 5/6$)	1,26
24.	Impozit pe venit per litru, lei/l ($24=23 \times 0,20$)	0,25
25.	Total impozit, lei ($25=24 \times 5 \times 1000/3$)	336 124,87

* *Calculul este convențional și servește pentru a evidenția diferența de impozit în mărime relativă*

Desigur, acesta este un caz particular, dar cunoscându-se suma totală a impozitelor pe venitul agenților economici importatori de produse petroliere și cota tranzacțiilor efectuate prin intermediul firmelor din zonele *off shore*, ar

putea fi calculată o valoare estimativă a pierderilor pentru bugetul statului, rezultate pe seama tranzacțiilor de acest fel.

Figura 9. Schema tranzacțiilor prin zonele *off shore* în comerțul cu benzină și motorină



La un preț fix de realizare pentru ambele variante, obținem:

VARIANTA A

Impozit pe venit: 336,1 mii lei

VARIANTA B

Impozit pe venit: 269,4 mii lei
În plus: 25 000 USD într-un cont din zona off shore

Legal, tranzacțiile de această natură nu prezintă o încălcare. Însă este regretabil faptul că, în afară de pierderile pe care le suferă bugetul statului, banii capitalizați în afara țării vor servi, probabil, altor scopuri decât susținerea dezvoltării economiei naționale.

7. Acțiuni privind contracararea contrabandei cu produse petroliere

7.1 Planul de măsuri a Guvernului pentru combaterea economiei tenebre pe piața produselor petroliere

Prin Hotărârea Nr. 1641 din 31.12.2003 Guvernul Republicii Moldova a aprobat un Plan de măsuri pentru combaterea economiei tenebre pe piața produselor petroliere. Măsuri destinate a fi elaborate pe parcursul anului 2004, cu scopul implementării lor pe viitor, de către Ministerele, departamentele și organele responsabile de controlul și evidența produselor petroliere includ:

- Crearea Registrului electronic unic pentru Departamentul Trupelor de Grăniceri și Departamentul Vamal privind evidența transportului produselor petroliere prin punctele vamale;
- Stabilirea evidenței permanente între Ministerele și departamentele împuternicite referitor la vămuirea produselor petroliere cu prezentarea documentelor ce atestă nu numai cantitatea și valoarea produselor importate, dar și tipul, marca produsului respectiv, în conformitate cu pozițiile tarifare din Nomenclatorul de mărfuri al Republicii Moldova;
- Efectuarea analizei activității importatorilor de produse petroliere din punctul de vedere al eficienței activităților de licențiere și corectitudinii formării și aplicării prețurilor, în conformitate cu Metodologia aprobată de ANRE;

- Modificarea legislației în vigoare privind încasarea accizelor și TVA la tranzitarea prin teritoriul vamal al Republicii Moldova și restituirea acestor plăți după confirmarea scoaterii lor de pe teritoriul vamal al țării;
- Crearea posturilor vamale mixte la punctele de trecere a frontierei pe întreg hotarul moldo-ucrainean. Înăsprirea controlului pe întreg hotarul frontierei cu Ucraina în scopul depistării cazurilor de contrabandă și de eschivare de la plata impozitelor și taxelor vamale;
- Elaborarea de către MAI, Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor și de către Departamentul Vamal a Schemei unice a căilor de transportare a produselor petroliere importate pe teritoriul Moldovei, cu modificarea actelor normative în vigoare;
- Efectuarea în mod operativ și permanent a controlului calității produselor petroliere importate și transportate prin intermediul Î.S. “Calea ferată din Moldova” și transportului auto specializat.

Aceste hotărâri ale Guvernului au drept obiectiv reglementarea activității vamale și a modalităților de combatere a contrabandei pe piața produselor petroliere. Totuși implementarea și funcționarea acestor măsuri de combatere a contrabandei cu produsele petroliere nu vor fi suficiente în vederea stârpirii fenomenului de contrabandă. Deoarece contrabanda este multilaterală, izvoarele sunt condiționate de imperfecțiunile legislației, labirinturile birocrăției de reglementare, *cumătrizmului* în afaceri, „*transparența*” frontierelor vamale și *mărinimia* organelor fiscale. De aceea în primul rând ar trebui de soluționat problemele ce apar în sistemul organelor de control, care sunt unele dintre mecanismele principale menite să asigure securitatea economică a statului. Problema principală care apare este problema transparenței și a corupției. Pentru

soluționarea lor ar trebui înăsprite și aplicate măsurile de pedeapsă în toate cazurile de mituire a funcționarilor din structurile menite să combată contrabanda produselor petroliere.

Concluzii și propuneri

Problema importului ilegal al produselor petroliere este larg mediatizată în societate. Despre impactul nefast al importului ilegal asupra economiei se vorbește mult în presa cotidiană, la radio și televiziune, la ședințe de Guvern și mai ales în campanii electorale. O problemă dificilă rămâne a fi, totuși, estimarea exactă a dimensiunii importurilor ilicite, a impactului acestora asupra economiei, în special a bugetului de stat, asupra societății în general.

Dat fiind faptul că Republica Moldova importă sută la sută produsele petroliere, importul ilicit al acestora aduce un prejudiciu enorm economiei oficiale și bugetului de stat. Impactul social-economic al acestor importuri ilicite este colosal.

Importatorii recurg la importul ilicit în scopul evitării desfășurării activității economice cu pierderi sau obținerii de supraprofiteri. Principalele cauze care îi determină pe importatori să recurgă la acțiuni de contrabandă sunt cota înaltă a accizelor, costul mare al licenței și cota înaltă a TVA.

Trebuie de menționat, că amploarea contrabandei cu produse petroliere înregistrează în ultimii ani o tendință de scădere. Aceasta se datorează influenței a mai multor factori, ca intensificarea concurenței pe piața internă, implementarea sistemelor automatizate de evidență și control, atât la frontieră cât și la locul comercializării, mediatizarea problemei în presa autohtonă, eforturile depuse de către colaboratorii vamali etc.

Totodată problema contrabandei și evaziunii fiscale în domeniu rămâne a fi departe de soluționare definitivă. Una din principalele cauze este lipsa controlului frontierei de Est care este supravegheată de regimul separatist din Transnistria. Până la soluționarea conflictului din această zonă este necesară stabilirea unui control riguros la frontiera de-a lungul râului Nistru. De asemenea sunt necesare măsuri ce trebuie întreprinse în scopul optimizării reglementării pieței petroliere în Moldova și diminuării volumului contrabandei prin:

- elaborarea și adoptarea unei strategii de combatere a contrabandei, corupției, evaziunii fiscale și a traficului de influență prin acțiuni sincronizate;
- impunerea standardelor EURO pentru toate produsele petroliere importate și a controlului riguros al calității (atât în vamă, cât și la stațiile de alimentare și depozite);
- colaborarea cu tarile expeditoare în vederea schimbului de informații și a luptei împotriva contrabandei;
- stimularea comerțului legal, susținerea antreprenorilor și menținerea unui sistem de concurență pe piața de combustibili;
- stimularea legalizării veniturilor „tenebre”, amplificarea ocrotirii proprietății și a personalității antreprenorilor;
- aplicarea metodelor de marcare a combustibilului cu izotopi speciali;
- înăsprirea Codului Penal în vederea tragerii la răspundere a agenților implicați în importul și comercializarea produselor petroliere de contrabandă.

În baza studiului focus grup realizat, participanții au menționat următoarele măsuri care ar stimula legalizarea contrabandei cu produse petroliere:

- simplificarea procedurilor de certificare a obiectivelor de comerț cu produse petroliere;
- deducerea accizelor la produsele petroliere nemijlocit la stațiile de alimentare, din prețul de realizare cu amănuntul;
- evitarea aplicării TVA la valoarea mărfii la care au fost incluse accizele.

Bibliografie

1. Codul Penal al Republicii Moldova, Chișinău 2002.
2. Legea Republicii Moldova privind combaterea corupției și protecționismului.
3. Merriman David, Understand, Measure and Combat Tobacco Smuggling, 2001.
4. Munteanu Igor, Corupția politică, Chișinău, 2002.
5. Vredea Igor, Evaziunea fiscală a întreprinderii, USM, Chișinău, 2003.
6. Lapeacru Vasile, Combaterea corupției, Chișinău, 1998.
7. Carașciuc Lilia, Ciubotaru Maria ș.a., Corupția și evaziunea fiscală, Transparency International Moldova, Chișinău, 2003.
8. Mrejeru Theodor, Infrațiunile de corupție, București, 2000.
9. Decuseara Ion, Piața petrolului, Observator economic nr.10, Chișinău, 2001.
10. Determinants of barter in Russia, FMI, Washington, October, 2000.
11. Gately D., Streifel, Shane, The demand for oil products in developing countries, Washington, 1997.

12. Domestic petroleum price smoothing in developing and transition countries, FMI, Washington, May 2001.