

## Cum se fura milioane de euro cu microbuzul. Pe urmele unei evaziuni pe care Fiscul n-a descoperit-o niciodata

Costel Crangan,



Un calcul simplu arata ca aproximativ 1,8 milioane de ore de lucru prestate pe traseele din Galati de microbuzele de transport persoane nu se regasesc in actele inregistrate de firmele respective la Inspectoratul Teritorial de Munca. Mai mult decat atat, bilanturile contabile ale firmelor de transport din Galati se incheie, an de an, cu pierderi.

Retelele de socializare si forumurile sunt pline de comentarii legate de faptul ca in marea majoritate microbuzelor private folosite la transportul in comun in orasul Galati nu se elibereaza bilete, desi obligatia aceasta este in vigoare inca din anul 2008.

Cei mai multi dintre cei care posteaza comenarii acuza Politia si Fiscul ca refuza sa verifice acest domeniu de activitate care, din ceea ce se pare genereaza o evaziune fiscala importanta.

Opt operatori si 180 de microbuze pe trasee

In orasul Galati sunt in circulatie, in prezent, pentru transportul in comun de persoane 180 de microbuze care apartin unui numar de opt firme private.

La inceputul lunii mai acestia au intrat in greva, dupa ce autoritatile locale au anuntat ca le va mai prelungi

licentele de transport, pentru a atribui activitatea in exclusivitate societatii publice Transurb. Pana la urma, Consiliul local a decis sa le prelungeasca licentele pana in mai 2016, cand se pare ca se va renunta definitiv la operatorii privati.

Pana atunci microbuzele vor continua sa circula pe traseele concesionate, iar evaziunea fiscala va merge ca unsa, dupa cum vom demonstra in continuare.

1,8 milioane de ore de lucru „se pierd” in acte anual

Potrivit ITM, la firmele de transport public licentiate lucreaza 352 de soferi, dintre care doar 161 au contracte full-time de lucru, ceilalti fiind angajati pe contracte intre doua si patru ore pe zi.

Situatia este cel putin ciudata, dat fiind ca in uz sunt 180 de microbuze, care lucreaza sapte zile pe saptamana, timp de 16 ore pe zi, respectiv intre orele 6,00 si 22,00.

Un calcul simplu, arata ca se ajunge la 20.160 de ore pe saptamana, care ar trebui sa se regaseasca in pontajele soferilor angajati la firmele de transport. Surpriza, insa! Pontajele indica doar 15.000 de ore pe saptamana, in medie, ceea ce inseamna ca 25% din activitatea de transport se face cu soferi platiti „la negru” sau obligati sa munceasca ore suplimentare neplatite.

Anual, avem asadar peste 1,8 milioane de ore lucrate fara acte, adica echivalentul a 1267 de salarii medii brute pe ramura transporturi care, conform Institutului National de Statistica, se ridica 1.420 de lei.

Avand in vedere ca taxele si contributiile aferente salariului mediu brut specificat sunt de 725 de lei, rezulta ca, anual, activitatea de maxi-taxi din Galati genereaza o evaziune, doar dinpre zona salariala, de aproape un milion de lei.

EvaziuneaC Cat e evaziunea<

Insa evaziunea din zona salariala este doar o parte a problemei. Cea mai grava pare, de departe, cea legata de incasarea tarifului de transport.

Potrivit HCL nr 181/2008, operatorii de transport privati autorizati pentru curse in regim de maxi-taxi la Galati au obligatia sa elibereze bilete, lucru care, daca este sa ne luam dupa comentariile facute de galateni, nu se prea intampla.

Este complicat de facut o evaluare a evaziunii pe acest segment, insa daca ne uitam la cifrele raportate de firmele de maxi-taxi la Fisc, lucrrurile incep sa se lege.

Conform cifrelor din bilanturile contabile pe 2013, cele opt firme de maxi taxi din Galati au realizat, impreuna, vanzari de bilete de 14,9 milioane de lei. Asta inseamna ca fiecare maxi-taxi de pe traseu a transportat in fiecare zi, conform, hartiilor, doar 150 de calatori.

In aceste conditii, nici nu-i de mirare ca trei din cei opt operatori raporteaza pierderi, iar alti patru au profituri mai degraba simbolice. De fapt, una singura dintre firmele implicate, respectiv ACJ Globe Tour, care are 25 de microbuze, are un profit rezonabil, de 270.000 de lei, la o cifra de afaceri de 4,3 milioane de lei.

Principala sa concurenta, Comsamo SRL a facut, cu 45 de microbuze, o cifra de afaceri de 4,4 milioane de euro, insa profitul este ca si inexistent: 16.600 de lei, adica un castig de doar 368 de lei pentru fiecare masina. Asta intr-un an intreg!

Un pic peste 16.000 de lei a facut profit si Andry SRL, la o cifra de afaceri de 690.000 de lei produsa cu 15 microbuze, in vreme ce Relajcar SRL reuseste, cu 25 de microbuue, un profit de numai 11.000 de lei , la o cifra

de afaceri de 1,2 milioane.

Cele 15 microbuze ale Badilas SRL au reusit sa aduca patronului lor, in un an de zile, doar un profit de 1.000 de lei (deci vreo 20 de bani pe zi de fiecare masina), cu toate ca cifra de afaceri a depasit 1,6 milioane de lei.

In fine. Transdan SRL (10 microbuze) a pierdut 54.000 de lei la o cifra de afaceri neta de 760.000 de lei, SC Sogitour SRL (10 microbuze) a iesit pe minus cu 35.000 de lei (la o cifra de afaceri neta de 465.000 de lei), iar Transcris SRL (cu 25 de microbuze) a batut toate recordurile: pierdere de 222.000 de lei la o cifra de afaceri neta de 1,5 milioane de lei, Asta, nota bene, in conditiile in care a lucrat pe un traseu mai mereu foarte aglomerat: Micro 19-Parc CFR.

Si totusi, avem si dovada ca nu se dau bilete!

Chiar daca, asa cum spuneam, nu putem masura foarte precis evaziunea produsa prin nefiscalizarea incasarilor de la calatori, zilele trecute am primit si dovada ca nu se elibereaza bilete.

Potrivit unei informari primita de la Politia locala Galati, in intervalul 27 iunie-5 iulie a.c, au amendat cu cate 400 de lei doi soferi de maxi-taxi care nu dadusera bilete pasagerilor. Mai pe scurt, faceau evaziune. Viorel P., de 41 de ani, a fost gasit in culpa in zona strazii Brailei, iar Eugen G., de 39 de ani, a fost depistat pe strada Regiment 11 Siret.

In intervalul 12 iulie-7 august, alti patru soferi au fost prinsi facand evaziune, semn ca nu avem de-a face cu o intamplare.

Ce-i de facut<

Autoritatile fiscale se disculpa mereu cand vine vorba de fenomenul evaziunii pe transportul in comun, argumentand ca nu are suficienti oameni pentru a verifica atat de multe masini, pe un interval de timp atat de mare. Intr-o buna masura, au dreptate.

In acelasi timp, este greu de inteles de ce propunerea catorva consilieri locali ca pe maxi-taxi sa fie instalate camere de supraveghere a fost tratata „la si altele" de catre plenul Consiliului. Anuntata cu surle si trambite in 2013, masura nu a mai fost pusa in aplicare. Ba chiar nu a mai pomenit nimeni de ea, semn ca „apele" au fost linistite la nivel politic.

---