



PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI



Republica Moldova, MD- 2001, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfint, 73/1
tel: + 373 (22) 274 565, 273 443; fax: + 373 (22) 270 606; E-mail: office@competition.md; www.competition.md

DECIZIE

mun. Chișinău

din 11.11.2021

Nr. ASR - 61

Plenul Consiliului Concurenței,
acționând în temeiul art. 41 al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012, art. 12 și art. 20 al Legii nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, Hotărârii Parlamentului privind numirea în funcție a membrilor Plenului Consiliului Concurenței nr. 331 din 30.11.2018,

analizând raportul privind monitorizarea schemei de ajutor existent referitor la scutirile de TVA aplicate la importul de autoturisme și alte autovehicule, conform art. 103 alin. (1) pct. 24 din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997, precum și materialele anexate

A CONSTATAT:

1. În conformitate cu art. 341 al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, Republica Moldova și-a asumat angajamentul de aliniere a schemelor de ajutor de stat existent la acquis-ul Uniunii Europene în materie de ajutor de stat.
2. Potrivit art. 3 al Legii cu privire la ajutorul de stat nr. 139 din 15.06.2012 (în continuare - Legea cu privire la ajutorul de stat), ajutor existent este ajutor de stat, respectiv schemă de ajutor de stat sau ajutor individual, care exista înainte de intrarea în vigoare a Legii cu privire la ajutorul de stat (din data de 16.08.2013).

3. În conformitate cu prevederile art. 19 alin. (3) al Legii cu privire la ajutorul de stat, furnizorul ajutorului de stat urmează să prezinte Consiliului Concurenței toată informația necesară pentru Registrul ajutoarelor de stat.
4. Potrivit prevederilor art. 20 al Legii cu privire la ajutorul de stat, Consiliul Concurenței are obligația să monitorizeze ajutoarele de stat existente în derulare pentru a verifica respectarea prevederilor actelor juridice în baza cărora acestea au fost acordate. Totodată, în conformitate cu art. 12 al Legii cu privire la ajutorul de stat, dacă în urma activității de monitorizare a unui ajutor de stat existent Consiliul Concurenței constată că ajutorul existent nu mai este compatibil cu prezenta lege, acesta îi cere furnizorului să ia măsurile necesare pentru a elimina incompatibilitatea respectivă.

I. CONTEXTUL MĂSURILOR

5. Serviciul Vamal a raportat măsura de sprijin privind scutirile de TVA aplicate la importul de autoturisme și alte autovehicule (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333), în temeiul art. 103 alin. (1) pct. 24 din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997 (în continuare – Codul fiscal).
6. Măsura de sprijin este inclusă în lista schemelor de ajutor de stat existent care în virtutea obligațiilor asumate în Acordul de Asociere RM-UE urmează a fi aliniate la prevederile acquis-ului Uniunii Europene în materie de ajutor de stat.
7. În conformitate cu prevederile art. 6 alin. (9) lit. g) din Codul fiscal, scutirea totală sau parțială de la plata impozitelor sau taxelor reprezintă facilitate (înlesnire) fiscală, care este o formă a ajutorului de stat prevăzută la art. 6 alin. (2) al Legii cu privire la ajutorul de stat.

II. BENEFICIARIII MĂSURILOR DE SPRIJIN

8. În temeiul art. 3 al Legii cu privire la ajutorul de stat, beneficiar al ajutorului de stat este orice persoană fizică sau juridică independentă, angajată într-o activitate economică ce constă în oferirea de bunuri sau servicii pe o piață, care primește un ajutor de stat.
9. Conform formularelor de raportare a măsurii de sprijin privind scutirea de la plata TVA la importul de autoturisme și alte autovehicule (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333, 870340, 870350000, 870360,

870370000, 870380, 9705), scuterele cu motor electric de la poziția tarifară 871190900, prezentate de către Serviciul Vamal, de scutirea menționată în perioada anilor 2011-2020 au beneficiat 3034 de întreprinderi.

III. DESCRIEREA MĂSURILOR DE SPRIJIN

10. Conform art. 103 alin. (1) pct. 24 din Codul fiscal, sunt scutite de TVA autoturismele și alte autovehicule (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333).
11. La data de 17.06.2016 a intrat în vigoare Legea nr. 138 cu privire la modificarea și completarea unor acte legislative astfel, la art. 103 alin. (1) pct. 24), după sintagma „870333” a fost introdusă sintagma „870390100”. De asemenea, la data de 16.12.2016 a intrat în vigoare Legea nr. 281 cu privire la modificarea și completarea unor acte legislative, prin urmare, art. 103 alin. (1) la pct. 24) a fost completat cu textul „*scuterele cu motor electric de la poziția tarifară 871190900*”.
12. La data de 19.12.2019 a intrat în vigoare Legea nr. 170 privind modificarea unor acte legislative astfel, la art. 103 alin. (1) la pct. 24), sintagma „870390100), *scuterele cu motor electric de la poziția tarifară 871190900*” a fost substituită cu sintagma „870340, 870350000, 870360, 870370000, 870380, 9705), *scuterele cu motor electric de la poziția tarifară 871160900*”.
13. Măsurile de sprijin în urma examinării au fost divizate, după cum urmează:
 - Măsura de sprijin acordată în baza prevederilor art.103 alin. (1) pct. 24) din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997 – scutirea de plata TVA aplicată la importul de autoturisme și alte autovehicule (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333, 870340, 870350000, 870360, 870370000, 9705) (*situația 1 - vehicule, având doar motor cu pistoane alternative cu combustie internă cu aprindere prin scânteie, vehicule, având doar motor cu pistoane cu combustie internă cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel) și vehicule, având atât motor cu pistoane alternative cu combustie internă cu aprindere prin scânteie, cât și motor electric ca motoare pentru propulsie*).
 - Măsura de sprijin acordată în baza prevederilor art.103 alin. (1) pct. 24) din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997 - scutirea de plata TVA aplicată la importul de autoturisme și alte autovehicule de la poziția tarifară 870380, scutere cu motor

electric de la poziția tarifară 871160900 (*situația 2 - vehicule, având doar motor electric pentru propulsie*).

14. Conform informației prezentate de Serviciul Vamal în formularele de raportare a ajutoarelor de stat, portalul Serviciului Vamal al Republicii Moldova, valoarea totală a scutirii la importul autoturismelor și alte autovehicule (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333, 870340, 870350000, 870360, 870370000, 9705), pentru perioada a.a. 2011-2020, a fost de 4 663 069 mii lei (conform tabelului 1).

Tabelul 1

Valoarea măsurii de sprijin, mii lei

Indicator / Anul	2011	2012	2013	2014	2015	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*
Valoarea	336544 ,533	281847 ,005	341024 ,263	386677 ,405	350753 ,00	423334 ,138	535713 ,407	599206 ,428	744673 ,381	663295 ,618

Sursa: Formularele de raportare a ajutoarelor de stat RG0007760, RG0002751, RG0000099, RG0010364, RG0010660.

* - Portalul Serviciului Vamal al Republicii Moldova.

15. În baza informației prezentate de Serviciul Vamal în formularele de raportare a ajutoarelor de stat, valoarea totală a scutirii la importul autoturismelor și alte autovehicule de la poziția tarifară 870380, scutere cu motor electric de la poziția tarifară 871190900, pentru perioada a.a. 2017-2020, a fost de 18 789,86 mii lei, (conform tabelului 2).

Tabelul 2

Valoarea măsurii de sprijin, mii lei

Indicator/Anul	2017	2018	2019	2020
Valoarea	1106.59	562.282	8405.95	8715.04

Sursa: Formularele de raportare a ajutoarelor de stat RM0001572, RM0001180, RM0002189, RG11940.

IV. EVALUAREA MĂSURILOR DE SPRIJIN PRIN PRISMA EXISTENȚEI AJUTORULUI DE STAT

16. Potrivit art. 340 alin. (1) al Acordului de Asociere între Republica Moldova și Uniunea Europeană, ajutoarele de stat se evaluează pe baza criteriilor care decurg din aplicarea normelor în materie de concurență aplicabile în UE, în special a articolului 107 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și a instrumentelor de interpretare adoptate de instituțiile UE, inclusiv, jurisprudența relevantă a Curții de Justiție a Uniunii Europene.

17. Conform art. 3 din Legea cu privire la ajutorul de stat, ajutorul de stat este o măsură de sprijin care întrunește cumulativ următoarele condiții:

- a) este acordată de furnizor din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ-teritoriale sub orice formă;
- b) conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață;
- c) este acordată în mod selectiv;
- d) denaturează sau riscă să denatureze concurența.

În continuare măsura de sprijin va fi examinată prin prisma celor 4 condiții stipulate mai sus:

a) este acordată de furnizor din resurse de stat sau din resursele unităților administrativ-teritoriale sub orice formă

18. Pentru ca o măsură de sprijin să fie acordată din resursele statului este necesară îndeplinirea cumulativă a două condiții, și anume, imputabilitatea statului și controlul statului asupra resurselor acordate.

- *Imputabilitatea statului*

19. În cazul în care o autoritate publică acordă un avantaj unui beneficiar, măsura este prin definiție imputabilă statului, chiar dacă autoritatea în cauză beneficiază de autonomie juridică față de alte autorități publice.

20. Scutirea de plata TVA aplicată la importul de autoturisme și alte autovehicule (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333, 870340, 870350000, 870360, 870370000, 870380, 9705) scuterele cu motor electric de la poziția tarifară 871160900 este o normă ce se regăsește în art. 103 alin. (1) pct.24 din Codul fiscal, la implementarea căreia statul are putere discreționară pentru a o adopta sau a stabili caracteristicile ei concrete. Din prevederea respectivă se constată oferirea unui avantaj de către stat beneficiarilor și, prin urmare măsura de sprijin examinată este imputabilă statului.

- *Transferul de resurse de stat*

21. Conform art. 3 al Legii cu privire la ajutorul de stat, resurse de stat sau resurse ale unităților administrativ-teritoriale reprezintă totalitatea patrimoniului, inclusiv sub formă de mijloace financiare ce aparține statului, unităților administrativ-teritoriale,

inclusiv unității teritoriale autonome Găgăuzia. Transferul resurselor de stat poate lua mai multe forme, prevăzute în art. 6 al Legii cu privire la ajutorul de stat.

22. Transferul de resurse de stat este posibil atât prin acordarea de avantaje directe, cât și indirecte. Prin acordarea facilităților fiscale prevăzute la art. 103 alin. (1) pct. 24) din Codul fiscal, statul renunță la veniturile care urmau a fi încasate în bugetul de stat, prin urmare, se constată că prin măsura de sprijin examinată are loc transferul indirect de resurse de stat.

23. Luând în considerare îndeplinirea cumulativă a condițiilor menționate se constată faptul că, măsura întrunește prima condiție privind existența ajutorului de stat.

b) conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață

24. Un avantaj este orice beneficiu economic pe care întreprinderea nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață, și anume în absența intervenției statului. Ori de câte ori situația financiară a unei întreprinderi este îmbunătățită ca rezultat al intervenției statului în condiții care diferă de condițiile normale de piață, există un avantaj.

25. Noțiunea de avantaj include toate situațiile în care întreprinderile sunt scutite de costurile inerente activităților lor economice. Ca urmare a facilităților prevăzute la importul autoturismelor și alte autovehicule conform art.103 alin. (1) pct. 24) din Codul fiscal, beneficiarii își micșorează costurile aferente activității sale economice, pe care în condiții normale de piață, în absența intervenției statului, ar trebui să le suporte, obținând un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață și, respectiv, a doua condiție se consideră întrunită.

c) este acordată în mod selectiv

26. Pentru a se încadra în domeniul de aplicare a normelor cu privire la ajutorul de stat, o măsură de sprijin trebuie să favorizeze „anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri”. Prin urmare, nu toate măsurile care favorizează operatorii economici se încadrează în noțiunea de ajutor, ci numai cele care acordă un avantaj în mod selectiv anumitor întreprinderi sau categorii de întreprinderi, sau anumitor sectoare economice.

27. Evaluarea selectivității pentru măsurile de reducere a obligațiilor normale ale întreprinderilor (de ex. măsuri care reduc sau scutesc de la plata taxelor pe care întreprinderile care îndeplinesc anumite criterii ar trebui, în mod normal, să le

suporte) se efectuează, prin intermediul unei analize în trei etape: *Identificarea sistemului de referință*; *Derogarea de la sistemul de referință*; *Stabilirea dacă derogarea este justificată de natura sau economia generală a sistemului*.

- (a) *Cu referire la identificarea sistemului de referință* se stabilește că, sistemul de referință este compus dintr-un set coerent de norme care se aplică în general, pe baza unor criterii obiective, tuturor întreprinderilor care intră sub incidența domeniului său de aplicare, astfel cum este definit prin obiectivul acestuia. În cazul impozitelor, sistemul de referință se bazează pe elemente, cum ar fi baza de impozitare, persoanele impozabile, evenimentul impozabil și cotele de impozitare.

În cazul examinat, sistemul de referință reprezintă Codul fiscal, care conform art. 96 lit. a) prevede cota-standard a TVA în mărime de 20% din valoarea impozabilă a mărfurilor și serviciilor importate și a livrărilor efectuate pe teritoriul Republicii Moldova.

- (b) *Cu referire la derogarea de la sistemul de referință*, se stabilește că dacă o anumită măsură constituie o derogare de la sistemul de referință, respectiv face distincție între operatorii economici care, având în vedere obiectivele inerente sistemului, se află în situație de fapt și de drept comparabilă (ținând cont de obiectivul intrinsec al sistemului de referință).

Prin urmare, prin scutirea de plata TVA aplicată la importul de autoturisme și alte autovehicule, conform art. 103 alin. (1) pct.24 din Codul fiscal, are loc o derogare de la sistemul de referință.

- (c) *Cu referire la cel de-al treilea criteriu*, se verifică *dacă măsura de derogare este justificată de natura sau economia generală a sistemului de referință*. O măsură ce constituie o derogare de la sistemul de referință poate fi neselectivă în cazul în care se justifică prin natura sau economia generală a sistemului respectiv. Acest lucru este valabil în cazul în care o măsură decurge în mod direct din principiile de bază sau directoare intrinseci ale sistemului de referință sau rezultă din mecanismele inerente necesare pentru funcționarea și eficiența sistemului.

Baza pentru o posibilă justificare ar putea fi, de exemplu, principiul neutralității fiscale, natura progresivă a impozitului pe venit și scopul redistributiv al acestuia, necesitatea de a evita dubla impunere și obiectivul de a optimiza recuperarea datoriilor fiscale.

La examinarea dacă derogarea este justificată de natura sau economia generală a sistemului, se ține cont de principiile dreptului statului de a decide asupra politicii economice pe care o consideră cea mai adecvată și, în special, dreptul să distribuie sarcina fiscală după propria considerație și necesitatea respectării principiului neutralității fiscale, pe care statul este obligat să o garanteze subiecților impunerii cu TVA, atunci când decide să folosească o derogare de la cota-standard prevăzută de legislația națională.

În conformitate cu art. 119 alin. 1) lit. g) din Codul fiscal, mijloacele de transport de la poziția tarifară 8703 sunt supuse accizării. Cu referire la scrisoarea Ministerului Finanțelor al Republicii Moldova nr.15/3-06/120 din 16.03.2021, sistemul de aplicare a accizelor este unul simplu și eficient din perspectiva încasărilor la bugetul public național. În cazul modificării sistemului de impozitare a mijloacelor de transport, și anume, prin substituirea aplicării accizelor cu aplicarea TVA, există riscuri de diminuare a încasărilor bugetare, inclusiv de a reduce eficiența prin diminuarea intenționată a valorii în vamă (impozabilă cu TVA).

Ponderea cea mai mare în structura veniturilor o dețin plățile provenite din administrarea TVA, urmate de accize și respectiv taxele vamale. Una din cea mai mare pondere din totalul plăților încasate în bugetul statului o au taxele aplicate pentru importul de autovehicule¹. Conform raportului privind executarea bugetului de stat în anul 2019, încasările din accize (fără restituiri) au constituit 6 248,1 mil. lei, dintre care 16.4% a constituit accizarea autovehiculelor, iar în anul 2020 încasările din accize (fără restituiri) au constituit 6 480,7 mil. lei, dintre care 14.8% a constituit accizarea autovehiculelor.

Luând în considerare cele menționate supra, derogarea prin scutirea de TVA, fără drept de deducere, prevăzută la art.103 alin. (1) pct. 24) din Codul fiscal, poate să fie justificată prin faptul că, sistemul de impozitare a autovehiculelor de la poziția tarifară 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333, 870340, 870350000, 870360, 870370000, 9705 presupune aplicarea accizelor în funcție de capacitatea cilindrică și termenul de exploatare a mijlocului de transport și nu aplicarea TVA asupra valorii acestora, fapt care a impus necesitatea stabilirii scutirii de TVA, fără drept de deducere.

¹ <https://customs.gov.md/ro/content/cresteri-ale-incasarilor-la-buget-de-pest-20-inregistrate-de-serviciul-vamal-primele-patru>

Prin urmare, facilitatea fiscală prevăzută la art. 103 alin. (1) pct. 24) din Codul fiscal reprezintă o derogare de la sistemul de referință, este justificată prin natura sau economia generală a sistemului de referință, fiind astfel neselectivă.

În conformitate cu prevederile pct. 45 din Strategia de mediu pentru anii 2014-2023, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 301 din 24.04.2014, un accent deosebit este pus pe promovarea diferitor măsuri de reducere a emisiilor poluante generate de traficul rutier prin îmbunătățirea stării tehnice a autovehiculelor în circulație și adoptarea unor măsuri fiscale sau promovarea unor programe care să favorizeze înlocuirea autovehiculelor în circulație vechi, cu emisii poluante ridicate prin autovehicule noi cu un nivel scăzut al emisiilor poluante.

Cu referire la Programul de promovare a economiei „verzi” în Republica Moldova pentru anii 2018-2020, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 160 din 21.02.2018, urmau a fi întreprinse acțiuni pentru reducerea, până în anul 2020, a poluării aerului cu 30% și, totodată, pentru dezvoltarea transportului durabil cu elaborarea stimulentei fiscale pentru importul mașinilor cu motor electric și hibride, precum și dezvoltarea infrastructurii naționale necesare pentru mașinile electrice, inclusiv integrarea politicilor din domeniu ce țin de încurajarea utilizării combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate tipurile de transport.

Conform prevederilor art.7 din Codul Nr. 150 din 17.07.2014 transporturilor rutiere, organul central de specialitate are următoarele atribuții principale în domeniul transporturilor rutiere, precum elaborarea, promovarea și monitorizarea politicii statului și a strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, elaborarea programelor de dezvoltare durabilă și de modernizare a sistemului național de transport rutier, de siguranță a transporturilor rutiere, de protecție a mediului și monitorizarea implementării acestora.

Astfel, prin acordarea facilităților fiscale prevăzute la art.103 alin. (1) pct. 24) din Codul fiscal, statul, totodată, stimulează achiziția și importul mașinilor cu motor electric și hibride, deoarece acestea au avantaje evidente în menținerea unui mediu nepoluant. Scutirea se conformează logicii fiscale potrivit căreia un impozit nu trebuie să contravină unei bune administrări în economie, dar din contra să stimuleze realizarea dezvoltării economice mai eficiente.

28. În situația în care nu este îndeplinită una din condițiile prevăzute în art. 3 din Legea cu privire la ajutorul de stat, este exclusă posibilitatea existenței ajutorului de stat, respectiv, nu este necesară examinarea celorlalte condiții prevăzute de lege.
29. Ținând cont de cele menționate supra, întrucât criteriul de selectivitate nu este îndeplinit (*situația 1 și situația 2*), se constată, neîndeplinirea cumulativă a condițiilor prevăzute de art. 3 din Legea cu privire la ajutorul de stat, astfel, măsura de sprijin acordată în baza art.103 alin. (1) pct. 24 din Codul fiscal privind scutirea de TVA, fără drept de deducere, a autoturismelor și alte autovehiculelor (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333, 870340, 870350000, 870360, 870370000, 870380, 9705), scuterele cu motor electric de la poziția tarifară 871160900 nu constituie ajutor de stat.

V. EXPERIENȚA UNIUNII EUROPENE

30. Conform practicii Uniunii Europene:
- DIRECTIVA 2008/118/CE A CONSILIULUI din 16 decembrie 2008 privind regimul general al accizelor și de abrogare a Directivei 92/12/CEE, la importul de automobile nu prevede aplicarea accizelor.
 - Conform art. 2 alin.2 lit. (i) din Directiva (UE) nr. 2016/112/CE a Consiliului din 28 noiembrie 2006 privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată, următoarele operațiuni sunt supuse TVA, vehiculele terestre cu motor a căror capacitate depășește 48 centimetri cubi sau a căror putere depășește 7,2 kilowați.
 - Cu referire la Comunicarea Comisiei Europene ”Europa 2020 o strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”, scopul este sprijinirea tranziției către o economie eficientă în ceea ce privește utilizarea resurselor și cu emisii reduse de dioxid de carbon. Obiectivul este de a decupla creșterea economică de utilizarea resurselor și de consumul de energie, de a reduce emisiile de CO2. La nivelul UE, Comisia va depune eforturi pentru prezentarea de propuneri pentru modernizarea și decarbonizarea sectorului transporturilor, contribuind, astfel, la creșterea competitivității, reducerea emisiilor de CO2 pentru autovehiculele rutiere, lansarea unei inițiative majore privind automobilele ecologice europene, care va contribui la promovarea noilor tehnologii, inclusiv a autovehiculelor electrice și hibride, printr-o combinație de măsuri de sprijin care cuprind cercetarea, stabilirea unor standarde comune și dezvoltarea infrastructurii

necesare.

Reieșind din constatările expuse, în vederea realizării angajamentelor asumate prin art.340 și art.341 al Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr.112 din 02.07.2014, în temeiul art. 39 lit. j), art.41 alin. (1) lit. q) al Legii concurenței nr.183 din 11.07.2012 și art.3 și art. 20 al Legii nr.139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat, Plenul Consiliului Concurenței

DECIDE:

1. Măsurile de sprijin acordate în temeiul art.103 alin. (1) pct. 24 din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997, nu constituie ajutor de stat în sensul art. 3 al Legii cu privire la ajutorul de stat nr. 139 din 15.06.2012.
2. Ministerul Finanțelor și Serviciul Vamal vor exclude măsurile de sprijin acordate în baza prevederilor art.103 alin. (1) pct. 24 din Codul fiscal nr. 1163-XIII din 24.04.1997, din lista schemelor de ajutor de stat existent care se prezintă anual Consiliului Concurenței.
3. Decizia intră în vigoare la data adoptării și va fi adusă la cunoștința Ministerului Finanțelor și Serviciului Vamal.
4. Partea dispozitivă a deciziei va fi publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Ion MAXIM

Vicepreședinte