



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 28.10.2021

Nr. ASO-52

Plenul Consiliului Concurenței,

aționând în temeiul art. 41 din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012, art. 2 și art. 10 din Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139/2012, Hotărârii Parlamentului privind numirea în funcție a membrilor Plenului Consiliului Concurenței nr. 331 din 30.11.2018,

în conformitate cu prevederile Regulamentului privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.1 din 30.08.2013 și Regulamentului privind evaluarea ajutorului de stat pentru protecția mediului înconjurător, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 03 din 03.12.2020,

analizând notificarea Serviciului Vamal cu privire la schema de ajutor de stat acordat în temeiul prevederilor art. 124 alin.(18) al Codului fiscal, depusă prin intermediul Sistemului informațional automatizat ”Registrul ajutoarelor de stat din Moldova”, cu nr. 00671 din 08.09.2021, materialele anexate și nota examinatorului

A CONSTATAT:

I. CONTEXTUL MĂSURII

1. Serviciul Vamal, în baza art. 8 al Legii cu privire la ajutorul de stat nr. 139/2012 (în continuare – Legea cu privire la ajutorul de stat) și a Regulamentului privind forma de notificare, procedura de examinare și adoptare a deciziilor cu privire la ajutorul de stat, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr.1 din 30.08.2013, a notificat schema de ajutor de stat acordat în temeiul prevederilor art. 124 alin.(18) al

Codului fiscal.

2. Notificarea a devenit efectivă la data de 08.09.2021.
3. Comunicatul privind examinarea notificării a fost plasat pe pagina oficială web a Consiliului Concurenței la data de 24.09.2021, în conformitate cu prevederile art.18 alin. (1) din Legea cu privire la ajutorul de stat, în vederea asigurării transparenței în procesul decizional.

II. BAZA LEGALĂ PENTRU ACORDAREA MĂSURII DE SPRIJIN

- Codul fiscal nr. 1163/1997.
- Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139/2012.

III. BENEFICIARUL MĂSURII DE SPRIJIN

4. Articolul 124 alin.(18) al Codului fiscal prevede acordarea unor facilități la calcularea și achitarea accizelor de către subiecții impunerii cu privire la vehiculele de la pozițiile tarifare 870360, 870370000, precum și la autoturismele de la pozițiile tarifare 870340, 870350000.
5. Conform art. 120 al Codului fiscal, subiecții ai impunerii sunt:
 - antrepozitarul autorizat care produce și/sau prelucrează mărfuri supuse accizelor pe teritoriul Republicii Moldova;
 - persoanele juridice și persoanele fizice care importă mărfuri supuse accizelor.
6. În conformitate cu 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.
7. Potrivit formularelor de raportare a ajutoarelor de stat acordate în perioada anilor 2017 – 2020, ce au fost prezentate de către Serviciul Vamal, măsurile de sprijin notificate au fost acordate pentru 372 de beneficiari.

IV. DESCRIEREA MĂSURII DE SPRIJIN

8. Schema de ajutor de stat notificată constă în acordarea unor facilități la calcularea și achitarea accizelor de către subiecții impunerii cu privire la vehiculele de la pozițiile tarifare 870360, 870370000, precum și la autoturismele de la pozițiile tarifare 870340, 870350000, după cum urmează.

Poziția tarifară	Denumirea mărfii
8703	Autoturisme și alte autovehicule, proiectate în principal pentru transportul persoanelor (altele decât cele de la poziția 8702), inclusiv mașinile de tip “break” și mașinile de curse:
	– Alte vehicule cu motor cu piston alternativ cu aprindere prin scânteie:
870340	– Alte vehicule având atât motor cu pistoane alternative cu combustie internă cu aprindere prin scânteie, cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, altele decât cele care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică
870350000	– Alte vehicule având atât motor cu pistoane cu combustie internă cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel), cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, altele decât cele care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică
870360	– Alte vehicule având atât motor cu pistoane alternative cu combustie internă cu aprindere prin scânteie, cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică
870370000	– Alte vehicule având atât motor cu pistoane cu combustie internă cu aprindere prin compresie (diesel sau semidiesel), cât și motor electric ca motoare pentru propulsie, care pot fi încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică

Sursa: Codul fiscal

9. Astfel, pentru vehiculele de la pozițiile tarifare 870360, 870370000 cota accizului se micșorează cu 50%, iar pentru autoturismele de la pozițiile tarifare 870340, 870350000 cota accizei se micșorează cu 25%. Aici urmează de menționat că scutirea în mărime de 25% din cota accizei nu se aplică vehiculelor de tip micro hibrid și mild hibrid.
10. Obiectivul primar al schemei, în conformitate cu prevederile art. 5 alin (1) din Legea cu privire la ajutorul de stat, este ajutorul destinat protecției mediului înconjurător.
11. Schema notificată a intrat în vigoare la data de 01.01.2017. Inițial aceasta prevedea micșorarea cotei accizului cu 50% pentru autoturismele cu motor hibrid de la poziția tarifară 8703, iar din 01.01.2020 aceasta se aplică în varianta actuală.
12. Conform informației prezentate de către Serviciul Vamal, valoarea măsurilor de sprijin acordate în perioada anilor 2017 – 2020 a constituit 90680,72 mii lei.

V. EVALUAREA MĂSURII DE SPRIJIN PRIN PRISMA EXISTENȚEI AJUTORULUI DE STAT

13. 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.

14. Pentru a constitui ajutor de stat conform art. 3 din Legea cu privire la ajutorul de stat, măsura de sprijin trebuie să întrunească cumulativ următoarele condiții:

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

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

15. Acordarea unui avantaj direct sau indirect prin intermediul resurselor de stat și imputabilitatea unei astfel de măsuri în sarcina statului sunt două condiții separate și cumulative pentru existența ajutorului de stat.

- *Imputabilitatea statului*

16. 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. Același lucru este valabil și în cazul în care o autoritate publică desemnează un organism privat sau public pentru administrarea unei măsuri care conferă un avantaj. Având în vedere că Serviciul Vamal este autoritatea care acordă măsurile de sprijin examinate, se constată îndeplinirea condiției ce ține de imputabilitatea statului.

- *Transferul de resurse de stat*

17. 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. Numai avantajele acordate direct sau indirect din resurse de stat pot constitui ajutor de stat. Transferul resurselor de stat poate lua multe forme, acestea fiind prevăzute în art. 6 al Legii cu privire la ajutorul de stat. Astfel, se constată că măsurile de sprijin acordate de către Serviciul Vamal sub formă de reduceri la plata impozitelor reprezintă un transfer de resurse de stat.
18. Luând în considerare că cele două condiții sus menționate sunt îndeplinite cumulativ, se constată că aceste măsuri *sunt acordate din resurse de stat*.

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

19. 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. Nu doar acordarea avantajelor economice pozitive este relevantă pentru noțiunea de ajutor de stat, ci și scutirea de sarcinile economice poate să constituie un avantaj. Aceasta se referă la toate situațiile în care operatorii economici sunt scutiți de costurile inerente activităților economice pe care le desfășoară. Doar efectul măsurii asupra întreprinderii este relevant, iar nu cauza sau obiectivul intervenției statului.
20. Reducerea cotei accizului cu privire la vehiculele și autoturismele de la unele poziții tarifare pentru subiecții impunerii ce practică activitatea economică duce la micșorarea costurilor aferente activității lor economice pe care, în condiții normale de piață, ar trebui să le suporte. Ca urmare, se constată întrunirea și condiției - *conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață*.

c) să fie acordată în mod selectiv

21. 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.

22. Evaluarea selectivității materiale pentru măsurile de reducere a obligațiilor normale ale întreprinderilor 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.*

- *Identificarea sistemului de referință*

23. 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. De regulă, normele respective definesc nu numai domeniul de aplicare a sistemului, ci și condițiile în care se aplică sistemul, drepturile și obligațiile întreprinderilor care fac obiectul acestuia și aspectele tehnice legate de funcționarea sistemului.

24. În cazul examinat, sistemul de referință reprezintă Codul fiscal al Republicii Moldova. Acesta stabilește noțiunea de acciză, subiecții și obiectele impunerii, baza impozabilă, cotele, momentul impunerii și modul de calculare a accizelor.

- *Derogarea de la sistemul de referință*

25. O anumită măsură constituie o derogare de la sistemul de referință, respectiv dacă 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). În cazul în care o măsură favorizează anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă, măsura este selectivă *prima facie*.

26. Astfel, conform art. 124 alin. (18) al Codului fiscal, doar vehiculele de la pozițiile tarifare 870360, 870370000 și autoturismele de la pozițiile tarifare 870340, 870350000 beneficiază de o cotă redusă a accizelor. Prin urmare, măsurile de sprijin sunt selective *prima facie*.

- *Derogarea este justificată de natura sau economia generală a sistemului*

27. O măsură care constituie o derogare de la sistemul de referință (selectivitate *prima facie*) este neselectivă dacă aceasta 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. În schimb, obiectivele de politică – cum ar fi obiectivele politicii de mediu sau ale politicii industriale nu pot fi invocate pentru a justifica tratamentul diferențiat al întreprinderilor.
28. Conform avizului Guvernului Republicii Moldova din anul 2019 asupra amendamentelor la proiectul de lege pentru modificarea art. 124 alin. (18) al Codului fiscal, măsurile de sprijin notificate reprezintă un instrument de stimulare a importurilor mijloacelor de transport cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon (CO₂), iar mărimea facilităților fiscale acordate este raportată la eficiența ecologică a acestora.
29. Respectiv, se constată că derogarea de la sistemul general de referință nu este justificată prin natura sau economia generală a sistemului și ca urmare se constată întrunirea și a condiției de selectivitate.

d) să denatureze sau riscă să denatureze concurența

30. Pentru a se considera că ajutorul denaturează concurența, în mod normal, este suficient ca măsurile de sprijin să ofere beneficiarului un avantaj prin scutirea de cheltuieli pe care, în caz contrar, acesta ar fi trebuit să le suporte în cursul operațiunilor comerciale curente.
31. Având în vedere că, anterior a fost constatată întrunirea condiției cu privire la existența avantajului economic pentru beneficiarul măsurilor de sprijin, se constată întrunirea și acestei condiții.
32. Ținând cont de faptul că au fost întrunite cumulativ condițiile prevăzute la art. 3 din Legea cu privire la ajutor de stat, se constată că măsurile de sprijin examinate constituie ajutor de stat.

VI. EVALUAREA COMPATIBILITĂȚII AJUTORULUI DE STAT

33. Luând în considerare că măsurile de sprijin sunt acordate în vederea protecției mediului înconjurător, evaluarea compatibilității ajutorului de stat cu mediul concurențial normal este efectuată în baza prevederilor Regulamentului privind

evaluarea ajutorului de stat pentru protecția mediului înconjurător, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 03 din 03.12.2020.

- 34.** La evaluarea compatibilității cu mediul concurențial normal se ia în calcul dacă prin măsurile de ajutor pentru protecția mediului înconjurător se obține un nivel mai ridicat al protecției mediului înconjurător decât cel care s-ar obține în absența ajutorului în cauză, iar efectele pozitive ale ajutorului asupra realizării unui obiectiv de interes public sunt mai mari decât efectele sale negative, în ceea ce privește denaturarea concurenței.
- 35.** Totodată, în cadrul evaluării, o măsură de ajutor de stat este considerată ca fiind compatibilă cu mediul concurențial normal cu condiția îndeplinirii cumulativ a următoarelor criterii: contribuția la un obiectiv de interes public bine definit; necesitatea intervenției statului; adecvarea măsurii de ajutor; efectul stimulat; proporționalitatea ajutorului; evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței și transparența ajutorului.
- 36.** La evaluarea eficienței atingerii obiectivului stabilit de un ajutor de stat se verifică existența unei probleme, identificate și definite, care trebuie abordată, precum și faptul dacă ajutoarele de stat sunt direcționate către situațiile în care acestea pot aduce o îmbunătățire semnificativă, pe care piața nu o poate aduce singură.
- 37.** Acordul de la Paris din 12 decembrie 2015 stabilește ca fiecare țară să elaboreze și să prezinte Contribuțiile Naționale Determinate. În conformitate cu obligațiile față de Convenția-cadru, Republica Moldova a elaborat și a prezentat documentul „Contribuția națională determinată intenționată”. Conform acestui document, Republica Moldova și-a asumat angajamentul de a atinge, până în anul 2030, ținta necondiționată de 64% reducere a emisiilor nete a gazelor cu efect de seră comparativ cu nivelurile anului 1990.
- 38.** Acordul de Asociere între Republica Moldova și Uniunea Europeană, la rândul său, prevede elaborarea și aprobarea de către Republica Moldova a unei strategii de dezvoltare cu emisii reduse de dioxid de carbon și a unor măsuri pe termen lung de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.
- 39.** Conform studiului privind analiza consumului și calității carburanților în Republica Moldova, elaborat în anul 2018 de către Oficiul Finanțării de Carbon, contribuția sectorului transporturilor din Republica Moldova, în inventarul național al emisiilor de gaze cu efect de seră, reprezintă aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră provenite de la arderea combustibililor, iar creșterea numărului de autovehicule înmatriculate de-a lungul anilor a condus la majorarea consumului de produse petroliere și, respectiv, la creșterea volumul emisiilor de gaze cu efect de

seră.

40. Strategia de mediu pentru anii 2014-2023, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 301/2014, stabilește țintele sectoriale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră față de scenariul liniei de bază. Astfel, pentru sectorul transporturilor și cel al deșeurilor este prevăzută ținta de 15% (prin utilizarea la scară mai largă, inclusiv și a vehiculelor electrice hibride).
41. În aceeași ordine de idei, strategia de dezvoltare cu emisii reduse a Republicii Moldova până în anul 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1470/2016, prevede deja ca obiectiv specific reducerea necondiționată, până în anul 2030, a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturi cu 30% comparativ cu anul 1990. Acțiunile de atenuare în sectorul transporturilor urmează să fie îndreptate, în principal, spre suportul investițiilor pentru substituirea combustibililor, conversiunea vehiculelor, infrastructura de aprovizionare cu combustibil și sistemelor de management așa ca utilizarea vehiculelor electrice hibride (ce combină un motor cu ardere internă și unul sau mai multe motoare electrice) și a vehiculelor electrice hibride cu conectare la rețeaua electrică.
42. Una dintre barierele asociate cu oferta privind îmbunătățirea eficienței energetice a vehiculelor este reprezentată de riscul comercial perceput al investițiilor în dezvoltarea tehnologiilor eficiente, iar în ceea ce ține de cerere, costurile pre-operaționale pentru vehiculele electrice și hibride sunt ridicate.
43. Conform studiului Oficiului Finanțării de Carbon menționat anterior, numărul de autovehicule hibrid și electrice nou înmatriculate este încă foarte mic în comparație cu celelalte tipuri de autovehicule, însă acestea indică o creștere în ultimii ani. Ca rezultat, una din recomandările studiului a reprezentat perfectarea politicilor fiscale și non-fiscale pentru promovarea vehiculelor non-poluante și a combustibililor nepoluanți.
44. Potrivit avizului Guvernului Republicii Moldova din anul 2019, asupra amendamentelor la proiectul de lege pentru modificarea art. 124 alin. (18) al Codului fiscal, prin care au fost introduse măsurile de sprijin notificate, acordarea facilităților fiscale reprezintă un instrument de stimulare a importurilor mijloacelor de transport cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon (CO₂), mărimea facilităților fiscale fiind raportată la eficiența ecologică a acestora. În partea ce ține de vehiculele de tip "micro hibrid" și "mild hibrid" se menționează că acestea nu conțin un motor electric predestinat pentru propulsia mijlocului de transport și, respectiv, nu beneficiază de facilitățile examinate.
45. Ținând cont de angajamentele internaționale, conform anunțului ministerului de

resort din 20.05.2021, în cadrul Dialogului de politici „Chișinău spre Glasgow: parcursul Moldovei către COP26”, Republica Moldova a redus cu aproximativ 69% emisiile de gaze cu efect de seră față de anul 1990, depășind cu 4% angajamentele sale în cadrul Acordului de la Paris, incluse în țintele intermediare pentru anul 2020. Însă în sectorul transporturilor se înregistrează creșteri semnificative de 37% a emisiilor de gaze cu efect de seră față de țintele prestabilite pentru anul 2020.

46. Astfel, atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră declarate de Republica Moldova, prin intermediul Contribuției naționale determinate intenționate, va contribui la schimbarea paradigmei de dezvoltare a țării pe termen lung spre o economie verde.
47. În urma examinării informațiilor prezentate în cadrul notificării, precum și evaluării ajutorului de stat ținând cont de prevederile Regulamentului privind evaluarea ajutorului de stat pentru protecția mediului înconjurător, aprobat prin Hotărârea Plenului Consiliului Concurenței nr. 03 din 03.12.2020, s-a constatat că acesta contribuie la îndeplinirea obiectivului de interes public bine definit și poate fi considerat compatibil cu mediul concurențial normal cu condiția respectării continue de către furnizor a cerințelor regulamentului menționat.
48. Valoarea ajutorului de stat acordat de facto prin intermediul prezentei scheme va fi stabilită în urma raportării, în modul determinat de art. 19 alin. (3) al Legii cu privire la ajutorul de stat.

VII. EXPERIENȚA UNIUNII EUROPENE

49. Acordul de la Paris din 12 decembrie 2015 stabilește, printre altele, un obiectiv pe termen lung care corespunde obiectivului de menținere a creșterii temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C comparativ cu nivelurile preindustriale și de continuare a eforturilor de menținere a acestei creșteri la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale.
50. Pentru a contribui la obiectivele Acordului de la Paris, Comunicarea Comisiei din 28 noiembrie 2018 intitulată „O planetă curată pentru toți – o viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei” prevede obiectivul unei treceri accelerate a întregului sector comunitar al transporturilor la un nivel zero de emisii. Vehiculele cu emisii zero și cele cu emisii scăzute urmează a fi introduse pe scară largă și să câștige o cotă de piață semnificativă până în anul 2030.
51. Cartea albă privind transporturile a stabilit un obiectiv de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor cu 60 % până în anul 2050, în comparație

cu nivelul din anul 1990 și cu aproximativ 20 % până în anul 2030, în comparație cu emisiile înregistrate în anul 2008.

- 52.** Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011, oferă posibilitatea aplicării unor măsuri specifice menite să încurajeze o rată mai mare de reînnoire a parcului de vehicule, cu scopul de a înlocui cât mai rapid posibil vehiculele mai vechi și mai poluante cu unele mai performante. Un exemplu de astfel de măsuri este introducerea unui mecanism de stimulare specific, pentru a facilita tranziția fără probleme către mobilitatea cu emisii zero. Mecanismul respectiv urmează să promoveze introducerea pe piața Uniunii a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute. La stabilirea creditelor pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute este adecvat să se țină seama de diferența dintre vehicule în materie de emisii de CO₂. În ceea ce privește autoturismele, ar trebui să fie recunoscut rolul jucat de vehiculele cu emisii scăzute, în special, de vehiculele hibride reîncărcabile, în tranziția către vehicule cu emisii zero.
- 53.** Conform sintezei Asociației producătorilor de automobile europene, la situația anului 2020, măsurile fiscale pentru stimularea vânzărilor de vehicule electrice erau disponibile în 26 de țări ale Uniunii Europene.
- 54.** Comisia Europeană a examinat în anul 2002, notificarea depusă de autoritățile spaniole (cazul N203/2002) cu privire la programul de promovare a achiziționării de automobile, camionete și motociclete electrice sau hibride pe teritoriul Comunității Autonome Castilla y León, prin acordarea unui ajutor care reduce costul suplimentar la mașini, camionete și motociclete cu propulsie electrică sau hibridă disponibile pe piață, comparativ cu autoturismele, autoutilitarele și motocicletele de design și motorizare tradițională. În urma examinării notificării s-a constatat că măsurile de sprijin notificate constituie ajutor de stat compatibil cu piața internă a Uniunii Europene.

Reieșind din constatările expuse, ca urmare a evaluării compatibilității ajutorului de stat și experienței Uniunii Europene, ținând cont de prevederile legislației Republicii Moldova, în temeiul art. 41 din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012 și art. 10 alin. (2) lit. b) din Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139 din 15.06.2012, Plenul Consiliului Concurenței

DECIDE:

- 1.** Măsurile de sprijin notificate de către Serviciul Vamal sub forma unei scheme și acordate în temeiul prevederilor art. 124 alin.(18) al Codului fiscal, constituie ajutor de stat în sensul art. 3 din Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139/2012.
- 2.** A autoriza schema de ajutor de stat ce ține de acordarea unor facilități la calcularea și achitarea accizelor de către subiecții impunerii cu privire la vehiculele de la pozițiile tarifare 870360, 870370000, precum și la autoturismele de la pozițiile tarifare 870340, 870350000.
- 3.** Serviciului Vamal va transmite anual Consiliului Concurenței informații privind ajutorul de stat care face obiectul prezentei decizii, în vederea actualizării Registrului ajutorului de stat, conform art. 19 din Legea cu privire la ajutorul de stat nr. 139/2012.
- 4.** Decizia intră în vigoare la data adoptării și va fi adusă la cunoștința Serviciului Vamal.
- 5.** Partea dispozitivă a deciziei va fi publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Ion MAXIM

Vicepreședinte