

Comentariile EG la proiectul [Hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative ce vizează politica fiscală și vamală.](#)

Tabel nr.1 Propuneri la proiectul de HG privind aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative ce vizează politica fiscală și vamală.

Nr.	Prevederea inclusă în proiect	Propunerea de modificare	Argumentare
1.	Art. XIII. – Articolul 19 din Legea nr. 93/2017 cu privire la statistica oficială (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 216-228 art. 349), cu modificările ulterioare, se completează cu alineatul (1¹) cu următorul cuprins: „(1¹) Prin derogare de la alin. (1) producătorii de statistici oficiale prezintă informația deținută Serviciului Fiscal de Stat aferent persoanelor care practică activitate de întreprinzător și/sau profesională, cu excepția informațiilor despre persoane fizice cetățeni, care nu desfășoară activitate de întreprinzător.”.	Propunem excluderea acestui amendament.	Propunerea vine în contradicție cu prevederile Codului de bune practici al statisticilor europene, principiul 5, în conformitate cu care confidențialitatea furnizorilor de date, confidențialitatea informațiilor pe care aceștia le furnizează, utilizarea datelor respective numai în scopuri statistice și securitatea datelor trebuie să fie garantate prin lege. În contextul aspirațiilor Republicii Moldova de aderare la UE, trebuie să se țină cont de faptul că în țările-membre nu producătorii de statistici oficiale sunt surse de informare pentru autoritățile fiscale, ci datele fiscale sunt o importantă sursă administrativă pentru producerea indicatorilor statistici. Neglijarea acestui principiu va constitui o piedică în calea aderării. De asemenea, accesul SFS la micro-datele individuale colectate în scopuri statistice, fără anonimizarea lor, va submina încrederea respondenților în producătorii de statistici oficiale și va compromite calitatea datelor colectate, ceea ce se va răsfrânge negativ și asupra calității politicilor publice. Aceasta

			capătă o importanță deosebită în contextul recensământului populației și locuințelor care va fi realizat în 2024.
2.	1. Articolul 90¹: la alineatul (3⁷), textul “în mărime de 7%” se substituie cu textul “în mărimea de 6%”;	(37) Băncile, asociațiile de economii și împrumut, emitenții de valori mobiliare corporative, precum și emitenții de valorile mobiliare emise de orașe sau alte forme administrativ-teritoriale locale rețin un impozit în mărime de 6% din dobânzile achitate în folosul persoanelor fizice rezidente.	Salutăm propunerea Ministerului Finanțelor în vederea unificării cotelor impozitului pe venit aferent veniturilor investiționale. Totodată, în timpul examinării proiectului politicii fiscale am depistat că valorile mobiliare emise de orașe sau alte forme administrativ-teritoriale locale (obligațiunile municipale) nu se regăsesc parte a politicii de uniformizare a veniturilor aferente veniturilor investiționale, motiv pentru care propunem includerea acestora alături de depozitele bancare și valorile mobiliare corporative cu mecanismul de reținere finală a impozitului pe venit. Este de menționat că până la momentul actual 3 primării (Sîngera, Ceadîr-Lunga și Chișinău) au reușit să emită obligațiuni municipale, acestea fiind subscribe integral după lansarea Ofertelor Publice. Este de menționat, că încurajarea emisiunilor de obligațiuni municipale comportă mai multe avantaje, precum: 1. Emiterea de obligațiuni municipale este efectuată prin mecanismul pieței de capital, respectiv se asigură transparența

			deplină la toate etapele mobilizării resurselor aferente investiției. De asemenea, utilizarea acestui instrument de finanțare se încadrează în documentele de politici și se înscrie și în logica de dezvoltare a pieței de capital din țară, obligațiunile urmând a fi expuse ulterior și pe piața secundară; 2. Participarea publicului larg la finanțarea proiectelor investiționale ale autorităților publice locale va crește implicarea cetățenilor în guvernarea locală, iar gradul de participare va reprezenta un indicator ferm al importanței proiectelor investiționale pentru locuitorii comunității locale finanțate și a gradului de încredere în capacitățile de guvernantă a autorității locale. 3. Comparativ cu creditele bancare, care pot fi contractate lejer de primării, obligațiunile municipale oferă filtre adiționale de siguranță pentru bugetul public și interesul public în general, având în vedere că se respectă standardele de transparență ale pieței de capital. De asemenea, aceasta reprezintă și un bun prilej de a spori capacitățile operaționale ale administrațiilor primăriilor; 4. Prin emisia de obligațiuni municipale,
--	--	--	--

			primăriile vor avea posibilitatea să co-finanțeze proiecte generatoare de venituri, asigurând un grafic de stingere a obligațiunilor corelat cu veniturile potențiale generate (cum ar fi spre exemplu extinderea rețelei de aprovizionare cu apă și achiziția de consumatori noi, dezvoltarea transportului public sau a altor servicii publice care sunt prestate contra plată). De asemenea, primăriile vor putea colecta în timp util cotele de co-participare cu finanțe pentru accesarea granturilor, care deseori reprezintă barieră pentru o serie de primării la înaintarea aplicațiilor de grant; 5. Sustenabilitatea finanțelor publice nu este afectată, întrucât etapele emisiunii de obligațiuni municipale includ în mod obligatoriu și necesitatea obținerii Avizului din partea Ministerului Finanțelor, care va putea evalua viabilitatea proiectelor investiționale propuse și capacitatea de rambursare a datoriei de către APL-uri;
7.	- Art II punct 23 din proiect, modificările operate la articolul 103 al (1) Cod fiscal - abrogarea punctului 24)	Revizuirea modificărilor prin prisma comentariilor alăturate.	Nu este explicat de ce aplicarea TVA la importul autoturismelor este amânată tocmai pentru 2025. Proiectul nu detaliază modul în care va fi stabilită valoarea în vamă a autovehiculelor importate, în

	- Art II punctele 31, 32, 33 din proiect, Anexa nr.2, la titlul IV ce se propune a fi aprobată pentru anii 2025, 2026, 2027		mod special pentru autovehiculele avariate și pentru cele procurate la mâna a doua, inclusiv de la persoane fizice. În lipsa elaborării unui nomenclator și în cazul stabilirii valorii în funcție de contractul de vânzare-cumpărare există riscul diminuării valorii în vamă prin indicarea în contractul de vânzare-cumpărarea a unei valori net inferioare celei reale. În contextul introducerii TVA la importul autoturismelor, considerăm oportună substituirea accizului la devamare cu o eventuală taxă ecologică care să țină cont de vechimea sau starea tehnică a unității de transport importate. Stabilirea cotei accizului în funcție de cilindree nu neapărat ține cont de impactul de mediu al autovehiculului. Mai curând, vârsta și starea tehnică a autovehiculului și nu cilindrarea este cea care generează un impact de mediu mai mare. Suplimentar, este necesar a fi menționat că se impune o evidență mult mai riguroasă a calității vehiculelor importate (cu o eventuală mențiune făcută de serviciul vamal și/sau certificatul de înmatriculare a unității de transport a mențiunii: importat avariat/mașină reparată) și cu un control mult mai riguros al parcursului unității de transport la intrarea în țară (la moment, serviciul vamal nu documentează parcursul unității de transport importate). Îmbunătățirea acestor aspecte ar crea premisele necesare pentru introducerea unui mecanism obiectiv și rafinat de taxă de mediu aplicată la
--	--	--	---

			importul autovehiculelor care ar putea substitui accizul.
8.	Art II din proiect, punct 73 completarea art 336 din Codul fiscal cu punctul 2 ¹) cu următorul cuprins: „2 ¹) Autoturism – vehicul rutier cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, care este construit și echipat pentru transportul de persoane și care are cel mult 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto;”	- Excluderea completării art 336 a Codului fiscal cu punctul 2¹, - La punctul 31, 32, 33, din proiect, Substituirea noțiunii de autoturism cu cea de autovehicul în tot cuprinsul anexei nr. 1 la titlul IV al Codului Fiscal „Mărfuri supuse accizelor”.	Noțiunea de „autoturism” propusă a fi inclusă la art 336 a Codului fiscal este una mult mai îngustă decât cea de „autovehicul” prevăzută și definită de lege (art. 336 al.2)). Această noțiune cuprinde și vehiculele care s-ar clasifica în definiția propusă de Autoturism. În cazul introducerii noțiunii de autoturism, există riscul ca autovehiculele cu 3 roți, dar care nu sunt motociclete, sau cele cu numai 2 locuri să fie scutite de la plata taxei de folosire a drumurilor. Mai mult, noțiunea de „ folosire a drumurilor ” menționată la articolul 336 al. 8) din Cod se referă la autovehiculele neînmatriculate în Republica Moldova și nu la autoturisme. Introducerea noțiunii de „autoturism” poate determina exceptarea de la necesitatea plății vinierei de către proprietarii de autoturisme definite conform noțiunii propuse dar și proprietarii autovehiculelor cu 3 roți sau 2 locuri inclusiv șoferul.
9.	Art II din proiect, punct 73 propune modificarea și punctului 10) art. 336 din Codul fiscal și introducerea unui punct nou 10 ¹) cu următorul cuprins: 10) Motocicletă – autovehicul cu două roți, cu sau fără ataș, având motor electric sau o capacitate cilindrică a motorului mai mare de 50 cm ³ .	10) Motocicletă – autovehicul cu două roți, cu sau fără ataș, având motor electric sau o capacitate cilindrică a motorului mai mare de 50 cm ³ , precum și autovehicul cu trei roți simetrice față de axa sa longitudinală (motocar), având motor electric sau capacitatea cilindrică a motorului mai mare de 50 cm ³ .	În conformitate punctul 2. din Regulamentul cu privire la permisul de conducere... HG 1452/2007 un autovehicul poate fi condus pe drumurile publice doar dacă conducătorul acestuia posedă permis de conducere corespunzător categoriei/subcategoriei din care face parte vehiculul condus.

	50 cm³, precum și autovehicul cu trei roți simetrice față de axa sa longitudinală (motocar), avînd motor electric sau capacitatea cilindrică a motorului mai mare de 50 cm³ și masa echipată mai mică de 400 kg. 10¹) Moped, scuter, motoretă – autovehicul cu două sau trei roți a cărui viteză maximă prin construcție este mai mare de 25 km/h, dar nu depășește 45 km/h, care este echipat cu un motor electric sau motor cu ardere internă, cu aprindere prin scînteie, cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 50 cm³, și a cărui masă nu depășește 350 kg”.		Punctul 4 al Regulamentului grupează vehiculele în subcategoriile AM, A1, A2, A, B1, B2, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, F, H, I. Categoria de vehicule care se încearcă a fi reglementată prin modificările operate la art 336 Cod fiscal, nu corespunde categoriilor determinate conform HG 1452/2007. Astfel, subcategoria AM, HG 1452/2007 nu prevede limitări de masă a vehiculului, iar pentru cele electrice există limitări de putere maximă a motorului electric, limitare care nu este prevăzută în definiția propusă a fi introdusă la al 10¹). Astfel, noțiunea de motocicletă propusă pentru al. 10 art 336 Cod fiscal nu corespunde cu subcategoria A1, A2, A din HG 1452/2007. În aceste circumstanțe, este posibilă materializarea riscului ca o motocicletă cu ataș cu masa mai mare de 400 kg să nu achite taxa de folosire a drumurilor pentru că depășește masa prevăzută în Codul fiscal. Cu toate acestea, o astfel de unitate de transport va putea fi înmatriculată și condusă pe drumurile publice din Republica Moldova.
10.	La Art. II, Punct 75 din proiect, anexa nr. 1 la titlul IX al Codului Fiscal Taxa pentru folosirea drumurilor	Anexa nr 1 titlul IX Codul fiscal, criteriul nr 2 se redă în redacția de mai jos cu includerea în tabelul din anexa nr.1 a unui criteriu nou 2 ¹ cu conținutul din tabelul de mai jos:	Este salutară intenția autorilor proiectului de a introduce taxa de folosire a drumurilor inclusiv pentru autovehiculele electrice, cu toate acestea taxele de folosire a drumurilor de către autovehiculele înmatriculate în Republica Moldova nu țin cont de modul în care diferite

		2	Autoturisme		Taxa lei	unități de transport exercită influență diferită asupra infrastructurii rutiere. Taxa pentru folosirea drumurilor trebuie să fie corelată și cu impactul pe care o unitate de transport o are asupra infrastructurii rutiere. La zi, proprietarul unui autoturism cu o cilindree de 2500 cm³ achită o taxă de folosire a drumurilor în cuantum de 2250 lei (2500*0.9lei/cm³). O sumă identică o achită proprietarul unei semiremorci cu capacitatea de ridicare înscrisă în certificatul de înmatriculare de 10 tone (taxa de folosire a drumurilor este stabilită în mărime de 225 lei/tonă). Proprietarul unui autoturism cu o cilindree de 3500 cm³ achită o taxă de folosire a drumurilor similară unui proprietar de autocamion (tir), în condițiile în care impactul acestor autovehicule asupra infrastructurii rutiere este total diferită. Un astfel de statu-quo este unul inechitabil. La fel de frustrant este și tratamentul autovehiculelor pentru utilizări speciale care achită o taxă de folosire a drumurilor echivalentă celei aplicabile posesorilor de autoturisme de promenadă. În context, este de menționat că până la apariția motoarelor hibride și a celor cu propulsie electrică, cilindrul era un proxy satisfăcător pentru a discrimina între autoturisme de diferită masă. Pentru un vehicul cu o masă mai mare era nevoie de un motor mai puternic, or, anume masa vehiculului este generatoarea forțelor dinamice
			a) de până la 1500 kg inclusiv	kg	0.60	
			b) de la 1501 până la 2500 kg inclusiv	kg	0.90	
			c) de la 2501 la 3500 kg inclusiv	kg	1.00	
			d) de la 3501 la 4500 kg inclusiv	kg	1.20	
			e) peste 4501 kg	kg	1.80	
		2 ¹	Autovehicule pentru utilizări speciale pe șasiu de autoturism, indiferent de modul de propulsare (carburant sau electricitate), cu masa totală:			
			a) de până la 1500 kg inclusiv	kg	0.80	
			b) de la 1501 până la 2500 kg inclusiv	kg	1.20	

		<table> <tr> <td></td><td>c) de la 2501 la 3500 kg inclusiv</td><td>kg</td><td>1.50</td></tr> <tr> <td></td><td>d) de la 3501 la 4500 kg inclusiv</td><td>kg</td><td>1.80</td></tr> <tr> <td></td><td>e) peste 4501 kg</td><td>kg</td><td>2.00</td></tr> </table> Criteriile 3 și 4 se redau în redacția de mai jos. <table> <tr> <th>Nr crt.</th><th>Obiectul impunerii</th><th>U/ m</th><th>Taxa lei</th></tr> <tr> <td>3</td><td>Remorci cu capacitatea de ridicare înscrisă în certificatul de înmatriculare</td><td>kg</td><td>1.20</td></tr> <tr> <td>4</td><td>Semiremorci cu capacitatea de ridicare înscrisă în certificatul de înmatriculare</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>a) de până la 20 t inclusiv</td><td>ton a</td><td>1200</td></tr> </table>		c) de la 2501 la 3500 kg inclusiv	kg	1.50		d) de la 3501 la 4500 kg inclusiv	kg	1.80		e) peste 4501 kg	kg	2.00	Nr crt.	Obiectul impunerii	U/ m	Taxa lei	3	Remorci cu capacitatea de ridicare înscrisă în certificatul de înmatriculare	kg	1.20	4	Semiremorci cu capacitatea de ridicare înscrisă în certificatul de înmatriculare				a) de până la 20 t inclusiv	ton a	1200	care afectează infrastructura rutieră. La zi, taxarea pe cilindree, în mod particular, pentru autovehiculele pentru utilizări speciale pe șasiu de autoturism este depășită. Taxarea pe kg de masă similară celei propuse pentru autoturismele și autovehiculele pentru utilizări speciale pe șasiu de autoturism complet electrice, este mult mai potrivită. În context, anexa nr. 1 la titlul IX trebuie să elimine aceste neajunsuri și să coreleze taxa de folosire a drumurilor cu impactul pe care-l au unitățile de transport asupra infrastructurii rutiere.
	c) de la 2501 la 3500 kg inclusiv	kg	1.50																												
	d) de la 3501 la 4500 kg inclusiv	kg	1.80																												
	e) peste 4501 kg	kg	2.00																												
Nr crt.	Obiectul impunerii	U/ m	Taxa lei																												
3	Remorci cu capacitatea de ridicare înscrisă în certificatul de înmatriculare	kg	1.20																												
4	Semiremorci cu capacitatea de ridicare înscrisă în certificatul de înmatriculare																														
	a) de până la 20 t inclusiv	ton a	1200																												

		<table> <tr> <td></td><td>b) de peste 20 t inclusiv</td><td>tona</td><td>2000</td></tr> </table>		b) de peste 20 t inclusiv	tona	2000	
	b) de peste 20 t inclusiv	tona	2000				

Suplimentar, menționăm că în contextul în care, în conformitate cu nota informativă, proiectul de lege țintește, printre altele, și „**identificarea pârghiilor care ar crea premise pentru diminuarea fenomenului salariului în plic**”¹ este surprinzător că acesta nu include și prevederile aferente introducerii [Mecanismului automatizat de subvenționare a creșterii salariale](#) (MASCS). Menționăm că acest mecanism a fost discutat și andosat în cadrul conferinței internaționale din 04.11.2022 „Moldova trece pe alb” cu participarea Președintei Republicii Moldova, a Ministrului Finanțelor, Ministrului Muncii și Protecției Sociale și ai înalților reprezentanți ai Organizației Internaționale a Muncii (ILO). Reamintim că acest mecanism prevede rambursarea costurilor fiscale pentru angajatorii care majorează cu minim 50% salariul salariaților cu timp de muncă deplin. Majorarea salariale operată este evaluată în raport cu salariul angajatului din perioada de referință (exercițiul fiscal anterior celui în care a fost operată majorarea). Proiectul a trecut printr-un amplu proces de consultări, fiind avizat pozitiv atât de autoritățile administrației publice centrale, patronate, sindicate și reprezentanți ai asociațiilor de business, cât și de Comisia de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător. Prin urmare, pentru satisfacerea obiectivului de „diminuare a fenomenului salariului în plic”, propunem includerea MASCS în cadrul acestei inițiative legislative.

Tabel nr. 2 Propuneri de modificare a unor Hotărâri de Guvern

Nr.	Prevederea inclusă în proiect	Propunerea de modificare	Argumentare
1.		Propunem modificarea HGRM Nr. 693 din 11.07.2018 cu privire la determinarea obligațiilor fiscale aferente impozitului pe venit , Secțiunea 1 <i>Deducerea cheltuielilor privind transportul organizat al angajaților/zilierilor</i> , art. 34 astfel încât să fie prevăzută indexarea anuală a plafonului pentru deducerea cheltuielilor	Conform cadrului normativ în vigoare, este prevăzută deductibilitatea fiscală a costurilor suportate de angajatori pentru transportul angajaților în limita maximă a plafonului mediu în sumă fixă de 65 de lei (fără TVA) per angajat/zilier pentru fiecare zi efectiv lucrată (actualizată în iunie 2022). Având în vedere evoluția rapidă a

¹ Pag 1 Nota informativă la HG la proiectul de lege privind modificarea unor acte normative ce vizează politica fiscală și vamală

		suportate de angajatori pentru transportul organizat al angajaților în funcție de evoluția indicelui prețurilor la combustibili și carburanți.	prețurilor și necesitatea de ajustare a limitei fixe care apare frecvent, ar fi oportun de automatizat această ajustare prin indexarea anuală la indicele prețurilor la combustibili. Această modificare va spori atât accesul angajatorilor la forța de muncă în descreștere, cât și accesul lucrătorilor la oportunitățile de angajare care nu există în localitățile lor. Conform unui studiu realizat de Expert-Grup, sporirea mobilității forței de muncă este necesară în contextul în care în Republica Moldova există raioane unde rata de ocupare a populației în vârstă de 15-64 de ani este foarte joasă: Cantemir (19%), Căușeni (25%), Leova (25%) etc.
2.		Propunem modificarea HGRM Nr. 693 din 11.07.2018 cu privire la determinarea obligațiilor fiscale aferente impozitului pe venit, astfel încât să fie prevăzută deductibilitatea cheltuielilor suportate de angajatori pentru a face vehiculele sau spațiile mai accesibile angajaților cu dizabilități (modificarea autobuzelor pentru a fi potrivite pentru scaune cu rotile, amenajarea pe teritoriul întreprinderii a trotuarelor largi și a rampelor de acces etc.).	Cadrul normativ în vigoare nu prevede deductibilitatea unor astfel de cheltuieli, deși deducerea / subvenționarea cheltuielilor angajatorilor pentru adaptarea locurilor de muncă și a mijloacelor de transport la nevoile angajaților cu dizabilități este o practică normală în alte țări, menită să stimuleze angajarea persoanelor cu dizabilități în câmpul muncii. Bunăoară, în SUA, conform programului Disabled Access Credit: Architectural and Transportation Barrier Removal Deduction, întreprinderile mici pot deduce anual până la 15 000 USD din cheltuielile suportate pentru a face vehiculele sau facilitățile de uz public mai accesibile angajaților cu dizabilități. Exemplele de achiziții aplicabile includ construcția

			de rampe de accesibilitate, parcări speciale, trotuare largi, modificarea vehiculelor corporative pentru a fi potrivite pentru scaune cu roțile. În Cipru, statul acordă granturi în volum de 25% din costurile eligibile, cu un maximum de 5 000 EUR de persoană, pentru construcția de instalații, amenajarea spațiilor, achiziționarea de mașini / echipamente, alte costuri de administrare și transport, care derivă direct din angajarea persoanelor cu dizabilități
3.		Propunem modificarea HGRM Nr. 1413 din 27.12.2016 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de stabilire și plată a compensației pentru serviciile de transport astfel încât să fie prevăzute compensații de transport diferențiate (mai mari) pentru persoanele cu dizabilități angajate în câmpul muncii, ținând cont de cheltuielile lor mai mari, dacă angajatorul lor nu asigură transportul la și de la locul de muncă.	Conform cadrului normativ în vigoare, este prevăzută compensarea costurilor de transport ale persoanelor cu dizabilități în mărime de 180/240/480 lei trimestrial (în funcție de severitatea dizabilității), însă mărimea compensației nu depinde de faptul dacă aceste persoane sunt angajate în câmpul muncii sau nu. Având în vedere faptul că persoanele cu dizabilități angajate în câmpul muncii se deplasează mai frecvent la și de la locul de muncă decât persoanele neangajate, ar fi judicios ca mărimea compensațiilor pentru transport să țină cont de acest aspect. Aceasta va ușura angajarea persoanelor cu dizabilități în câmpul muncii.
4.		Propunem modificarea HGRM Nr. 49 din 29.04.2021 pentru aprobarea Regulamentului privind subvenționarea locurilor de muncă pentru a acorda tuturor agenților economici care	<i>Regulamentul privind subvenționarea locurilor de muncă</i> prevede acordarea agenților economici a subvențiilor aferente cheltuielilor privind plata salariului persoanelor cu dizabilități în mărime de

		angajează persoane cu dizabilități aceleași subvenții aferente cheltuielilor privind plata salariului ca și în cazul întreprinderilor specializate (pentru surzi, orbi etc.). De asemenea, propunem și actualizarea plafoanelor de acordare a subvențiilor, ținând cont de evoluția salariilor.	50-100% din suma impozitelor aferente plăților salariale, dar nu mai mult de 1000-2000 de lei lunar per salariat (în funcție de gradul de dizabilitate). În cazul întreprinderilor specializate, subvențiile sunt în mărime de 230-300% din suma impozitelor aferente plăților salariale, cu plafoane de 4600-6000 de lei lunar per salariat. Dar întreprinderile specializate sunt puține și se pot afla la distanțe mari de locurile de trai ale persoanelor cu dizabilități, de aceea ar fi rațional de extins aceleași subvenții și asupra agenților economici nespecializați care angajează persoane cu dizabilități.
--	--	--	---