



Către: Victoria Belous, Ministru al Finanțelor

Copie: Olga Golban, Director al Serviciului Fiscal de Stat
Alexandru Iacub, Director al Serviciului Vamal

Nr. 37 din 09 aprilie 2025

Ref.: Aplicarea TVA la autoturisme

Stimate Doamne și Domn,

Vă salutăm din numele Asociației Patronale „Camera de Comerț Americană din Moldova” (în continuare „AmCham Moldova”).

În primul rând, am vrea să vă mulțumim pentru deschiderea de care ați dat dovadă și ați acceptat organizarea unei ședințe de lucru la subiectul potențialelor provocări ce vizează implementarea, conform celor aprobate, începând cu 1 ianuarie 2026, a taxei pe valoare adăugată la importul autoturismelor.

Prin prezenta scrisoare, am vrea să reiterăm cele expuse în solicitarea de întrevvedere și să venim cu câteva constatări suplimentare, urmare a desfășurării ședinței, după cum urmează:

Întrebări legate de tranziție

1. Este nevoie de clarificat care este soluția pentru aplicarea TVA la stocurile considerabile de autoturisme noi sau cu parcurs, deținute de companii specializate în comercializarea acestora, pentru care a fost deja achitat accizul, în cazul trecerii stocului din 2025 în 2026. Soluția posibilă în cazul dat ar putea fi stabilirea unei norme tranzitorii conform căreia pentru vehicule produse pe parcursul anului 2025 și importate pînă la 31.12.2025 se aplică scutirea pentru TVA la vânzările efectuate de importator, dacă aceste vânzări au avut loc pînă la 01 noiembrie 2026;
2. Nu este clar cum se va calcula baza impozabilă pentru aplicarea TVA la vânzare, în cazul mașinilor utilizate în scopuri de afaceri și vândute de persoana juridică, care au fost achiziționate anterior intrării în vigoare a legii fără TVA. De fapt, aceasta o să reprezinte o problemă generală cu care se vor confrunta toate persoanele juridice (inclusiv instituțiile publice) care au procurat autoturisme anterior intrării în vigoare a legii, acestea fiind nevoite să plătească TVA de la vânzarea acestui autoturism, fără a avea TVA spre deducere/trecere în cont de la achiziția anterioară.
3. O altă problemă generală pe care o anticipăm este dificultatea efectuării tranzacțiilor dintre o persoană fizică și o persoană juridică, din cauza imposibilității transmiterii dreptului de trecere în cont a TVA de la o persoană fizică la o persoană juridică. Astfel, anticipăm o creștere cu 20% a prețului tuturor autoturismelor. Soluție posibilă în cazul dat ar putea fi aplicarea TVA numai la profitul brut din vânzarea autovehiculului (cu alte cuvinte – pe ados comercial).
4. Următoarele întrebări țin de autovehiculele procurate prin leasing financiar sau în baza creditelor bancare, și anume:
 - a. Ce se va întâmpla cu facturile pentru ratele de leasing aferente contractelor de leasing în derulare la data 01.01.2026, ale căror obiect sunt autoturisme, pentru care acciza a fost deja achitată, și aplicarea TVA automat majorează costul autoturismului pentru clienți – persoane fizice? Soluție posibilă în cazul dat ar putea fi stabilirea unei norme tranzitorii conform căreia pentru



vehicule aflate în leasing financiar la situația 31.12.2025 se aplică scutirea pentru TVA la livrarea și vânzarea în baza acestui contract de leasing financiar.

- b. Cum se va proceda în cazul contractelor noi de leasing financiar, ale căror vânzători vor fi persoane fizice (ca exemplu în situația de lease back)? Având în vedere că persoanele fizice nu sunt subiecți plătitori de TVA, iar achizițiile de la aceștia se documentează în baza actelor de achiziție, va fi nevoie să se crească valoarea de intrare a autoturismului cu 20% pentru a putea acoperi TVA-ul generat de la obligativitatea facturării ratelor de leasing cu TVA. Este anticipat că potențialii clienți vor alege creditarea de la bănci în defavoarea finanțării în leasing, pentru a nu plăti un preț mai mare cu 20%.
- c. Un impact important, în sensul celor expuse mai sus, va fi și asupra consumatorului, inclusiv prin faptul că se vor modifica indicatori financiari din contracte, ceea ce practic duce la riscuri de neconformare cu prevederile legislației în domeniul financiar (indirect se va majora DAE), plus sunt riscuri de neachitare a ratelor/reziliere de contracte pentru companii de leasing, dar și atingerea, de către clienți, a limitelor de acces la credite.
- d. Cum va influența aplicarea TVA-ului la autoturisme valoarea garanțiilor constituite din mașini pentru creditele în derulare la data intrării legii în vigoare? Va fi necesară o reevaluare a provizioanelor pentru creditele neperformante, având în vedere posibilă scădere a valorii nete recuperabile a garanțiilor?
- e. Pentru autoturismele preluate ca garanție în cazul creditelor neperformante, care au fost inițial achiziționate de debitori (persoane fizice sau juridice) fără TVA, cum vom gestiona aplicarea TVA la revânzare? Va fi banca nevoită să suporte TVA-ul aferent vânzării fără a putea deduce ceva din tranzacția inițială, ceea ce ar genera o povară fiscală suplimentară de 20% fără posibilitatea de deducere, afectând semnificativ aceste operațiuni? *Soluție posibilă în cazul dat ar putea fi stabilirea unei norme tranzitorii conform căreia pentru vehicule preluate în baza creditelor/contractelor de leasing în vigoare la situația 31.12.2025 se aplică scutirea pentru TVA la livrarea și vânzarea de către Creditor.*

O soluție universală care ar rezolva toate problemele enunțate mai sus ar fi aplicarea TVA asupra **autoturismelor importate după 01.01.2026**. Astfel, propunem reformularea **art. 103 alin (1) punct 24) autoturismele și alte autovehicule (pozițiile tarifare 870321, 870322, 870323, 870324, 870331, 870332, 870333, 870340, 870350000, 870360, 870370000, 870380, 9705) importate până la 01.01.2026**. Avem exemplul și practica anterioară cu tehnica agricolă, și anume prevederea tranzitorie importantă legată de impozitarea tehnicii agricole cu TVA introdusă prin **Legea nr. 324 din 23.12.2013**, care a modificat Codul Fiscal al Republicii Moldova. Aceasta a intrat în vigoare la **1 ianuarie 2014** și a stabilit că, anterior acestei date, tehnica agricolă importată era supusă TVA-ului.

Întrebări legate de punere în aplicare nemijlocită

- Cu anularea accizelor și lipsa sistemului informațional care va permite identificarea prețului corect al autoturismului importat (fapt confirmat și de reprezentantul Serviciului Vamal la întâlnirea menționată), există un risc major prin care Republica Moldova va face față situației când importul autoturismelor va fi efectuat de către persoane fizice cu declararea valorilor nesemnificative ce, la rândul său, o să creeze concurența neloială la autoturisme noi, la dealeri oficiali (cu angajații bine pregătiți, toate impozite achitate, inclusiv cele salariale) și, ca rezultat, va crea condiții mai favorabile pentru importul mașinilor mai vechi cu preț redus ce la rândul său înseamnă:



- A) micșorarea veniturilor bugetului public național, atât din cauza contribuției de la Serviciul Vamal – în momentul importului, cât și la nivelul Serviciului Fiscal de Stat – din cauza creșterii pieței neformale atât la vânzarea autoturismelor, dar și la întrețineri/reparații autoturismelor;
B) poluarea mediului cu mașinile vechi.

Drept urmare, până la implementare a unui sistem de taxare în baza nivelului de poluare a automobilului (Euro5, Euro6 etc), **se propune** introducerea accizelor pentru mașinile cu termenul de exploatare mai mare de 3 ani comparative cu ratele actuale dar micșorate după formula următoare (ca exemplu)

de la 3 la 4 ani inclu-siv	de la 5 la 6 ani inclu-siv	de 7 ani	de 8 ani	de 9 ani	de 10 ani	de 11 ani și mai mult
-90% din rata actuala	-75% din rata actuala	-50% din rata actuala	-40% din rata actuala	-30% din rata actuala	-20% din rata actuala	-0% din rata actuala

- Nu este clară modalitatea prin care se va pune în aplicare prevederile legii menționate anterior pe dimensiunea de estimare a valorii în vamă. Inclusiv, cum aceasta ar urma a fi ajustată în cazul prezenței unor condiții speciale de import a autoturismelor de către dealerii autorizați, de exemplu?
- Pentru a menține un nivel rezonabil de protecție a mediului înconjurător, de a analiza posibilitatea de implementare a unui sistem de taxare în baza nivelului de poluare a automobilului (Euro5, Euro6 etc).

Vă rog să o considerați pe Veronica Sirețeanu, directoare adjunctă, în calitate de persoană de contact din partea AmCham Moldova (veronicasireteanu@amcham.md) pentru ulterioară interacțiune la acest subiect.

Cu respect,

Mila Malairău

Director Executiv

A.P. „Camera de Comerț Americană din Moldova”