

Dosarul nr.1a-310/24
1-22110266-02-1a-04042024
Cucerescu

Prima instanță: Judecătoria *****, sediul Buiucani
Judecător: Ana

DECIZIE

25 noiembrie 2025

mun. *****

Colegiul penal al Curții de Apel Centru, în componența:

Președintele ședinței, judecătorul

Silvia Cecan

Judecătorii:

Denis Băbălău și Vladislav Schibin

Grefierului

Cristina Mîndru

Cu participarea:

Procurorului

Petru Iarmaliuc

Apărătorului:

Gheorghe Ionaș

Reprezentantului părții vătămate

Victor Casian

Inculpatei

Cneazeva Marina

Interpretului

Diana Guzun

Judecând în ședința judiciară publică, în ordine de apel, apelul apărătorului Gheorghe Ionaș în interesele inculpatei Cneazeva Marina, declarat împotriva sentinței Judecătoriei *****, sediul Buiucani din 14 februarie 2024, în cauza penală de învinuire a lui

Cneazeva Marina *****, născută la
*****, IDNP: *****

în comiterea infracțiunii prevăzute de art.art.30, 329 alin.(1) din Codul penal.

Termenul de examinare a cauzei în instanța de fond, 1 august 2022-14 februarie 2024, în instanța de apel, 4 aprilie 2024-25 noiembrie 2025, în procedura judecătorului Silvia Cecan de la 27 iunie 2024 pînă la 25 noiembrie 2025.

Procurorul, a pledat respingerea apelului.

Apărătorul inculpatei și inculpata au solicitat admiterea apelului.

Verificând materialele cauzei penale, în raport cu argumentele invocate în apel, ținând cont de părerea procurorului și a apărătorului, Colegiul penal al Curții de Apel Centru, -

A C O N S T A T A T:

1. Prin sentința Judecătoriei *****, sediul Buiucani din 14 februarie 2024, s-a constatat comiterea de Cneazeva Marina *****, a infracțiunii prevăzute de articolul 30, 329 alin.(1) din Codul penal și s-a liberat de răspundere penală în legătură cu prescripția tragerii la răspundere penală.
2. S-a încetat procesul penal, pornit în privința Cneazeva Marina *****, învinuită în comiterea infracțiunii prevăzute de articolul 30, 329 alin.(1) din Codul penal în legătură cu expirarea termenului de prescripție de tragere la răspundere penală.

3. S-a admis în principiu acțiunea civilă, depusă de Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, împotriva Cneazeva Marina ***** privind încasarea prejudiciului, urmînd ca asupra cuantumului despăgubirilor convenite să hotărască instanța civilă.
4. Corpul delict, telefon mobil de model „Samsung,, ridicat în cadrul percheziției din 03.03.2022 la domiciliu inculpatului Cneazeva Marina, care a fost restituit spre păstrare la aceasta din urmă, urmînd a fi lăsat spre păstrare la Cneazeva Marina ***** pînă la intrarea sentinței în vigoare.
5. Pentru a pronunța sentința instanța de fond a constatat că Cneazeva Marina *****, a fost angajată în cadrul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (I.S. „CFM”) în baza contractului individual de muncă nr.88/13 din 12.08.2013, ulterior, în baza contractului individual de muncă nr.47/17 din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S.„CFM” nr.1708/DRU a fost desemnată în funcția de șef adjunct al serviciului economic. În continuare, în baza acordului suplimentar nr.47/17-01 din 15.11.2018 la contractul de muncă din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S. „CFM” nr.1379/DRU a fost transferată în funcția de șef serviciu engineering și eficiență energetică, fiind persoană publică în sensul dispoziției art.123 alin.(2) din Codul penal, avînd, potrivit fișei postului pct.2.1.13-2.1.14 atribuții de participare la elaborarea și perfecționarea politicii tarifare, a măsurilor și metodologiilor de micșoare a cheltuielilor, proiectelor pentru formarea prețurilor pe tipuri de servicii livrate a Î.S.„CFM”. În baza ordinului directorului general nr.44/H din 08.02.2017, Marina Cneazeva a fost desemnată membru al comisiei tarifare a Î.S.„CFM”, care își desfășura activitatea în sediul administrativ al întreprinderii amplasat pe str. Vlaicu Pârcălab, 48, mun. *****, și în această calitate a comis o faptă prejudiciabilă neîntreruptă, prevăzută de legea penală, săvârșită cu vinovăție și pasibilă de pedeapsă penală în următoarele circumstanțe:
6. Potrivit statutului aprobat prin ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova din 27.02.2014, Î.S. „CFM” este un agent economic independent cu drepturi de persoană juridică, cu sediul administrativ în municipiul *****, str. Vlaicu Pârcălab, 48, și desfășoară activitate de întreprinzător pe baza proprietății de stat ce i-a fost transmisă în gestiune, avînd unul din genuri de activitate acordarea serviciilor de transport de mărfuri pe calea ferată, fiind un monopol natural al statului, și acționează în numele său, pe riscul propriu sub răspunderea patrimoniului său, cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, sub formă de creșteri ale beneficiilor economice înregistrate în cursul perioadei de gestiune, prin intrări de active sau majorări a valorii acestora, sau a diminuării datoriilor care au drept rezultat creșteri ale capitalului propriu, iar profitul net înregistrat din activitatea economic-financiară a întreprinderii formează patrimoniul său. În

cadrul exercitării atribuțiilor în calitate de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, în perioada 01.01.2018-28.10.2019, Marina Cneazeva, a manifestat o atitudine neglijentă față de atribuțiile sale de serviciu și indiferentă față de interesul economic al Î.S. „CFM” de a obține profit net și a constitui prin el patrimoniul întreprinderii, cunoscând că în cadrul Î.S. „CFM” nu există o metodologie aprobată de organul de specialitate al administrației publice centrale aferentă repartizării cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate, ajustate la costurile reale de producție, acționând contrar intereselor economice ale întreprinderii de stat, și încălcând procedura prestabilită de pct.3 din Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr. 02/9-6-48 la 09.06.2015, a pct.1.8 din Politica Tarifară a Î.S. „CFM” pentru transportul de mărfuri în trafic internațional valabilă pentru anii 2018-2019, nu a prevăzut consecințele faptei sale, deși, în virtutea atribuțiilor de serviciu trebuia să le prevadă, și în calitate de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, a întocmit și a prezentat membrilor comisiei tarifare informații privind costurile serviciilor de transport pe baza calculelor neîntemeiate și metodologiilor elaborate personal, care au fost puse în discuție, iar comisia a examinat, potrivit proceselor-verbale nr.1 din 05.01.2018; nr.2 din 12.01.2018; nr.3 din 06.02.2018; nr.4 din 01.03.2018; nr.5 din 15.03.2018; nr.6 din*****.03.2018; nr.7 din 06.04.2018; nr.8 din 10.05.2018; nr.9 din 24.05.2018; nr.10 din 07.06.2018; nr.11 din 22.06.2018; nr.12 din 05.07.2018; nr.13 din 19.07.2018; nr.14 din 13.09.2018; nr.15 din 04.10.2018; nr.16 din 15.10.2018; nr.17 din 21.11.2018; nr.18 din 20.12.2018; nr.19 din 27.12.2018; nr.1 din 15.03.2019; nr.2 din 30.05.2019; nr.3 din 12.07.2019; nr.4 din 01.08.2019 și nr.5 din 22.08.2019, nr.6 din 08.10.2019; nr.7 din 18.10.2019; nr.8 din 22.10.2019 cererile agenților economici și, contrar intereselor economice a întreprinderii, a acordat nejustificat cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată reduceri la tarife lipsite de justificare bazată pe costuri reale a producției.

7. Urmare a atitudinii neglijente manifestate de Marina Cneazeva în exercitarea atribuțiilor de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, în coraport cu dreptul întreprinderii stabilit de art.(1) din Legea 845/03.01.1992 cu privire la antreprenorial și întreprinderi, de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, precum și interesului eficienței din activități economice, în lipsa unei metodologii aferente de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate și ajustare la costurile actuale de producție, în perioada 01.01.2018-31.12.2019, comisia tarifară a Î.S. „CFM” a acordat, în baza informațiilor și calculelor întocmite de Marina Cneazeva, cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată reduceri la tarife, lipsite de justificare pe

baza costurilor reale a producției, pentru perioada anului 2018 în sumă totală de 407 003 000 lei, ceea ce constituie 46,2% din suma tarifului de baza ce urma a fi calculat potrivit Politicii Tarifare, și în sumă de 370 684 700 lei în anul 2019, ce constituie 44,5% din suma tarifului de baza ce urma a fi calculat potrivit Politicii Tarifare, ce a provocat înca*****tatea financiară a întreprinderii de acoperire a pierderilor interne înregistrate de Î.S. „CFM” din alte activități impuse, care au produs patrimoniului întreprinderii de stat daune materiale în proporții mari rezultate de pierderile nete pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806 lei și pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei.

8. Nefiind de acord cu sentința, apărătorul Gheorghe Ionaș în interesele inculpatei Cneazeva Marina a declarat apel prin care a solicitat admiterea apelului, casarea sentinței și pronunțarea unei noi hotărâri potrivit modului stabilit pentru prima instanță prin care inculpata să fie achitată pe motiv că fapta acesteia nu întrunește elementele infracțiunii, iar acțiunea civilă să fie declarată inadmisibilă.
9. În motivarea apelului s-a invocat că învinuirea înaintată inculpatului Cneazeva Marina nu și-a găsit confirmarea pe parcursul cercetării judecătorești pe motiv că fapta inculpatei Cneazeva Marina nu întrunește elementele constitutive ale infracțiunii prevăzute de 30, 329 alin. (1) Cod penal, fapt ce rezultă din următoarele considerente.
10. Potrivit art. 24 alin. (2) CPP a RM, instanța judecătorească nu este organ de urmărire penală, nu se manifestă în favoarea acuzării sau a apărării și nu exprimă alte interese decât interesele legii, iar art. 26 alin. (1) CPP prevede că la înfăptuirea justiției în cauzele penale, judecătorii sînt independenți și se supun numai legii.
11. Potrivit art. 101 alin. (1) și alin. (2), Cod de procedură penală, fiecare probă urmează a fi apreciată din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate în ansamblu-din punct de vedere al coroborării lor; instanța de judecată apreciază probele conform propriei convingeri, formate în urma examinării lor în ansamblu, sub toate aspectele și în mod obiectiv, călăuzindu-se de lege.
12. Potrivit art. 390 alin. (1), pct. 1) CPP a RM, sentința de achitare se adoptă dacă nu s-a constatat existența faptei infracțiunii.
13. Soluția propusă instanței de apel rezultă din următoarele probe cercetate în cadrul cercetării judecătorești: fiind audiată în cadrul cercetării judecătorești, inculpata Cneazeva Marina a declarat că nu își recunoaște vinovăția în faptele descrise. A indicat că este inginer mecanic prin studii, a absolvit Institutul de Transport Internațional din Harkov în 1975, iar prin distribuție a ajuns în Moldova, și a fost angajată în filiala moldovenească a Căii Ferate Odessa a Ministerului Căilor Ferate al URSS și anume depoul de vagoane, ***** în

depoul de vagoane, *****, cu timpul, a început să lucrez ca economist, în 1988 a fost transferată la departamentul de căi ferate ca șef al departamentului de muncă și salarii, iar în 1991 a fost numită șef al secției economice a serviciului până în 1997, când și-a dat demisia din motive personale. În anul 2000, directorul general al Căilor Ferate, domnul Găgăuz Miron Ulianovici, a invitat-o la calea ferată în calitate de șef al serviciului de statistică. Pe domnul Găgăuz Miron Ulianovici îl cunoaște din 1992, de când era șeful stației Bender, la acea vreme și s-au intersectat în timp ce depunea rapoarte la serviciul economic. Aproximativ în iulie 2010 a fost numită adjunct al șefului Serviciului Economic Feroviar până în noiembrie 2018, când a fost numită șef al Serviciului Inginerie Feroviară, și a lucrat până la sfârșitul lunii ianuarie 2021, când a fost numită șef al serviciului economic până în iunie 2021, când și-a dat demisia pe motiv de pensionare. Din aproximativ anul 2000 până în momentul demiterii, a fost membru al Comisiei Tarifare, cu pauză periodică, nu își amintește datele concrete. În componența acestei comisii din anul 2000 până în 2010, nu a prezentat nici un calcul. În această perioadă, comisia a examinat și cererile companiilor de expediții pentru asigurarea coeficienților reduși la tarifele politicii tarifare. Comisia a inclus șefii serviciilor financiare și economice (Lidia Gutium, nu își amintește de alții), ei prezentau informații asupra posibilității de a asigura coeficienți reduși la tarifele politicii tarifare, care au fost discutate de toți membrii comisiei și luată o decizie. În 2010, directorul general al Căilor Ferate, Ilia Țurcan, i-a cerut verbal în calitate de șef adjunct al Serviciului Economic să prezinte calcule ale costului transportului de mărfuri și pasageri în toate tipurile de comunicații (tranzit, export și import). Politica tarifară a întreprinderii feroviare pentru transport internațional a fost aprobată la conferința țărilor participante la acordul tarifar al CSI și al țărilor baltice din 1993, iar tarifele de trafic local au fost determinate conform carnetului de tarif, care a fost aprobat de Ministerul Transporturilor. Costul de preț al transportului de mărfuri și transportului de pasageri a fost determinat prin calcul. Calculul s-a făcut pe baza raportului contabil forma 67 în conformitate cu repartizarea costurilor pe articole de cheltuieli, după determinarea unei tone-kilometru pentru fiecare tip de trafic. Conform datelor statistice ale căii ferate, volumul transportului de mărfuri din 2000 până în 2014 a fost în medie de 3,5 miliarde de tone kilometri, din 2015 până în 2021, traficul de marfă a scăzut la mai puțin de un miliard de tone-kilometri. Motivele acestei scăderi s-au datorat, în opinia sa, unei creșteri a comisioanelor companiilor de expediții pentru transportul mărfurilor în trafic internațional de la 20-50 de cenți la 1,5-2 dolari tona, ceea ce a dus la scurgerea mărfurilor de pe calea ferată a Moldovei către alte căi ferate (ocolire) și trecerea la autovehicule. Din aproximativ a doua jumătate a anului 2014, au existat zvonuri de la un număr de expeditori, de exemplu,

directorul companiei „Navibul”, Vladislav Fateev, Iurii Guțu (compania Trinex), că expeditorii de marfa au fost obligați la „rollback-uri” în valoare de 1,5-2 dolari pentru fiecare tonă transportată, adică au fost forțați (nu știe de cine) ca să dea bani pentru fiecare tonă de marfa transportată, cum, cui și în ce mod, nu știe. Aceste procese au început odată cu venirea lui Arcadii Vikola la Calea Ferată din Moldova în calitate de Director General Adjunct pentru Afaceri Comerciale și Președinte sau Membru al Comisiei Tarifare. G. Vikol A. a încercat să reducă tariful oferit expeditorilor prin reducerea profitabilității, dar a fost împotrivă, i-a pus la dispoziție calcule că acest lucru nu ar trebui făcut, după care au apărut zvonuri despre „rollback-uri”. În august 2015, domnul Iurii Topala a fost numit director general al CFM și director adjunct pentru partea comercială, când nu își amintește exact, domnul Grigorii Condurache, care au continuat practica cu „rollback-uri”.

14. De asemenea, odată cu venirea directorului Iurii Topala, a fost majorat cuantumul avansului pentru fiecare organizație de expediții la începutul anului de la un milion de lei la trei milioane de lei, ceea ce a dus la o altă scădere a numărului de organizații de expediție. De asemenea, în timpul cât a activat A. Vikol, expeditorii erau obligați să pre-coordoneze transportul mărfurilor în următoarea ordine: expeditorul depunea o cerere scrisă în care indica ce tip de marfa (de exemplu: gaz, îngrășămintă, minereu etc.), locul de încărcare, țara de destinație, cantitatea și cine este expeditorul (clientul expeditorului). După apariția acestei noi practici, au existat cazuri de transfer al lucrărilor de expediție de marfa către un alt expeditor, nu știe exact cum (deocamdată îi este greu să indice anumiți. Nu poate spune cine exact viza aceste cereri, dar ajungeau la serviciul de marfa, al cărui șef era Pleșakov Igor Vitalievici. Subliniază că acest lucru nu s-a mai întâmplat până la acel moment, nimeni nu a fost interesat a cui era marfa până în acel moment. În ceea ce privește prezentarea coeficienților reducători la tarifele politicii tarifare, a explicat că, la ședințele comisiei tarifare a prezentat calcule ale costului transportului mărfurilor pe solicitările pe care le-a primit de la departamentul de tarife la solicitarea expeditorului. A făcut calcule pentru transportul mărfii solicitate și, ținând cont de posibila rentabilitate a acestei transportări le transmisea departamentului de tarife, care le transmisea membrilor comisiei tarifare. A inclus în prețul de sinecost toate cheltuielile de exploatare a drumului (GF), inclusiv costul Întreținerii managementului drumului. În iulie 2019, l-a convins pe domnul Grigorii Condurache de necesitatea reducerii urgente a coeficienților de reducere a cotelor politicii tarifare astfel încât ca tarifele pentru transportul export-import de mărfuri să fie majorate cu cel puțin un franc elvețian pe tonă-km, ceea ce și s-a făcut. A venit cu o astfel de propunere, deoarece puterea politică din țară s-a schimbat, el a fost de acord, și în iulie 2019, la o ședință a comisiei

tarifare, au fost adoptate tabele cu noi coeficienți de reducere, care, în comparație cu tabelele anterioare, a făcut posibilă reducerea coeficientului de reducere, ceea ce era în interesul CFM, a sperat că „rollback-urile” se vor opri. Din politica tarifară pentru transporturi internaționale, valabilă pentru perioada 2017-2019, conform căreia întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova”, reieșind din interesele economice, determină independent cuantumul reducerilor contractuale ale tarifelor de transport și tarifelor la tarife suplimentare stabilite în valută. A indicat că, metodologie în ceea ce privește repartizarea costurilor de exploatare pe tipuri de servicii prestate și alinierea acestora la costurile reale de producție nu exista, dar a fost elaborată de ea pe baza metodelor utilizate în epoca sovietică, ar trebui să fie păstrată în ÎS CFM. La fel a menționat că, Metodologia pe care o folosea, elaborată de ea, corespundea noilor schimbări în Standardele evidenței contabile și a metodologiilor aprobate de Ministerul Finanțelor pentru calculul serviciilor acordate. Cât privește sursele și metodele de determinare a profitabilității și rentabilității transportului feroviar de marfă conform calculelor din formularul „Calculul coeficienților de reducere pentru transportare”, prezentat la ședințele Comisiei pentru Probleme Tarifare a întreprinderii de Stat CFM a relevat că, pentru a determina posibilitatea prezentării coeficienților de reducere a ratelor politicii tarifare, calculul costului de transport al mărfurilor solicitate ținând cont de distanță, încărcătură vagonului etc. La calcul a fost luat în considerare costul unei tone- kilometri de marfă în tipul corespunzător de trafic. Costul transportului mărfurilor pentru fiecare tip de trafic a fost calculat conform calculului fie pentru trimestrul precedent, fie pentru anul precedent. La capitolul în baza căror documente aprobate de Î.S. „CFM”, în perioada 2015-2019, se determina costul serviciilor de transport feroviar de marfă (servicii de expediere), a indicat că, s-a luat în considerare politica contabilă pentru anul curent, standardele contabile actuale și datele privind costurile și cheltuielile CFM. A menționat că, în calculul costului serviciilor de transport de marfă prestate, în calculul aprobat, nu au fost incluse dobânzile la creditele primite de către ÎS CFM în perioada 2016-2019 întrucât aceste costuri nu au fost legate de activitatea principală operațională, ci de alte activități operaționale. La capitolul care este metodologia pentru determinarea unui posibil coeficient de reducere a menționat că, reieșind din costul calculat de transportare, solicitării expeditorului de a prezenta coeficientul de reducere pentru transportul mărfurilor, pentru creșterea volumului de trafic și a ratei actuale a politicii tarifare se determină un posibil coeficient de reducere. A indicat că, coeficienții de reducere pentru transportul mărfurilor pentru fiecare tip de trafic la distanțe diferite, baza a fost costul transportului mărfurilor pe tonă-kilometru pentru fiecare tip de trafic, pe baza calculului elaborat de ea. La întrebarea, conform

protocolului nr. 2 din 30.05.2019, la Comisia Tarifară a fost examinată cererea SRL „NouConsf ” privind asigurarea unui tarif unic de transport pentru transportul local de-a lungul traseului Port Giurgiulești-Rogojeni mola de granit similar tarifului pentru transportul pietrei sparte. Cum explică că în calculele prezentate de ea pentru examinarea comisiei pe această rută pentru transportul pietrei zdrobite a fost aplicat coeficientul de reducere 0,95 din tariful de bază și, ca urmare, s-a decis un coeficient de 0,84 pentru transportul atât a molutei de granit, cât și a pietrei zdrobite, care, recalculat în raport cu tariful de bază pentru transportul pietrei sparte și în comparație cu prețul de cost în costuri directe, rezultatul a fost negativ, adică sub cost (cu 1.629,37 lei vagon), a indicat că, își amintește de această ședință, au fost dispute, nu poate răspunde la întrebarea de ce au decis să ofere un tarif mai mic sub cost. Totodată, fiind întrebată de ce la aceeași ședință a comisiei, pe ordinea de zi a fost inclusă problema reexaminării cererii SRL „Transfer Impex” care a solicitat aplicarea unui coeficient de 0,4 la stația CFM pentru importul de lemn și produsului din lemn, care a fost respins inițial la comisia din 15 martie 2019 și a fost prevăzut un coeficient de 0,7 care, în recalcularea aplicării tarifului de bază și în comparație cu sinecostul transportărilor, ÎS CFM primea o rentabilitate de 45,7%, iar conform protocolului nr. 2 din 30 mai 2019, Comisia Tarifară a decis să acorde coeficientul solicitat, în recalcularea aplicării ratei de bază și în comparație cu costul transportării, ÎS CFM a primit o rentabilitate în valoare sub cost cu 16,7%, a indicat că, nu poate răspunde la această întrebare, poate doar adăuga ca metodologia elaborată de ea trebuia aprobată de Guvern, dar nu a avut timp. La întrebarea dacă au fost aplicați coeficienți de reducere la distanță la tarifele de bază indicate în calculele transmise spre examinare de către comisie a menționat că, nu, tarifele indicate corespundeau tarifelor de bază ale politicii tarifare aprobate pentru fiecare an. La capitolul declarațiilor persoanelor audiate în cadrul instanței de fond, se reține faptul că martorul Orîndaș Alexandru a comunicat în cadrul ședinței de judecată faptul că „ în perioada anilor 2018-2019 a fost membru al comisiei tarifare, „comisia acorda reducerea la tarife..., acordarea tarifelor era profitabilă... exista o datorie istorică din anii 2014-2015, Acordarea reducerilor de tarife pentru transport mărfuri era rentabil pentru CFM, ele duceau la mărirea volumului de marfa transportată. în cadrul Comisiei Tarifare calculele tarifelor acordate pentru transport de mărfuri 2018-2019 a fost unul justificat. Cneazea deciziile finale ale Comisiei nu influența, fiecare lua decizia proprie. Transportul de mărfuri în fiecare an era profitabil.

15. Fiind audiată în calitate de martor, Protasevici Valentina a comunicat instanței că: în anul 2017 și 2018 a fost membru al comisiei tarifare; Fiecare membru al

comisiei î-și spunea părerea sa și dacă în calcule sinecostul era mai mic de tarif așa reduceri la transportare era respinsă.

16. Fiind audiat în calitate de martor, Pîrlog Veaceslav a comunicat instanței că cauzele și condițiile care au dus la prejudiciul apărut din 2020-2021 după parcare sunt perturbațiile în traficul internațional de mărfuri în cumul cu pierderile din alte activități impuse Căii Ferate, sau alte activități an la an era diferit 2020 a fost caracterizat de stoparea transportului de mărfuri în legătură cu pandemia și efectele din perturbațiile din traficul internațional având în vedere relațiile dintre Rusia și Ucraina.
17. Fiind audiat în calitate de martor, Torpan Svetlana a comunicat instanței că reduceri la transportarea mărfurilor se aplicau anterior 2018 și după 2019 se aplicau. La momentul dat la fel se aplică astfel de reduceri.
18. Fiind audiat în calitate de martor, Doneț Olesea a comunicat instanței că în anul 2017 a fost membru a comisiei tarifare. Tarifele se acordau cu scopul ca să se atragă volum mai mare de marfă care urma a fi transportată. Urmă să atragă volumul de marfă pe transport feroviar dar ca să nu fie pierderi urma să fie tarifele așa ca Calea Ferată să nu aibă pierderi. Secretarul comisiei tarifare strângea toată informația care venea de la Cnezeva Marina, Cnezeva prezenta un fel de sinecost transportării mărfii pentru acest itinerar. Dacă era convinabil și suficient comisia tarifară acorda tarif special sau coeficient la tariful de bază la politica tarifară. Cazuri de aplica a reducerilor de către membrii comisiei tarifare mai mic de cât costul serviciului de transport mărfuri nu au fost. Cererile examinate de comisia tarifară care se admiteau sau se respingeau nu pot spune precis, dar mai multe erau respinse din câte țin minte, dacă 30 % erau aprobate aproximativ. Dacă nu ar fi acordate coeficiente micșorate nu ar fi volumul de transport.
19. Fiind audiat în calitate de martor, Munteanu Igor a comunicat instanței că din anul 2017 pînă în prezent este membru a comisiei tarifare. Acordarea reducerilor la transport mărfuri se hotăra de către Comisie din cifrele prezentate, în comisie se discuta volumul care dorește agentul economic să transporte, distanța perioada și din toată informația prezentată la toți se discuta, acesta mai mult eram pe întrebări tehnice, dacă convine cifrele prezentate tarife, coeficienți, și se pune la vot, hotărâm toți împreună unanim. Dacă cineva din membri era împotriva acordării atunci se refuza agentului economic. În anii 2020-2021 a fost membru a comisiei Tarifare, au fost reduceri acordate, cu cât volumul este mai mare cu atît mai atractivă este transportarea.
20. Fiind audiat în calitate de martor, Ohladciuc Valeriu a comunicat instanței că o perioadă din 2015-2020, 4 ani de zile precis, a fost membru a comisiei tarifare din cadrul întreprinderii Calea Ferată. Cnezeva era un colaborator experimentat și nu toți la calea ferată puteau calcula tarifele date din motiv că

sunt mulți factori sunt la formarea tarifului începând cu electricitate, motorină, mașinist și alte sisteme implicate la calea ferată. Se expuneau membrii comisiei date referitor la solicitare din punctul lor de vedere după care se punea la vot, se vota de către membrii comisiei decizia primită unde se întocmea un proces verbal și toți membri îl semnau. Ce ține de serviciu economic din care parte făcea Cneazeva și în afara de Cneazeva se expune și serviciul financiar referitor la tarife, adică nu ea unica lua decizia de bază ce tarif va fi. Comisia tarifară nu era creată superficial, activau vre-o 3 vice director generali toți șefii de serviciu, fiecare șef de serviciu se expunea pe domeniul lui, de exemplu serviciu de tracțiune spunea că poate să asigure transportarea mărfii, serviciul mișcare, serviciu transportare marfa, era de la serviciu TEHPD un serviciu care monitoriza toate tarifele unde agenții economici care transportau marfa vedeau ce se transportă și respectiv se examina dacă a fost transportată așa marfa sau nu vreo dată. asta se făcea din motiv că calea ferată era la autofinanțare și trebuia singură să se întrețină. Acordarea reducerilor în perioada 2018-2019 au avut efect că veneau bani la calea ferată și se achitau toate cheltuielile pentru ca întreprinderea să poată activa. Acestea reduceri la cauzarea cărorva prejudicii materiale nu a dus la prejudiciu din motiv că noi nu dam reduceri mai mic de sine cost, legea tarifară presupunea acordarea reducerilor acordate de către comisie. În perioada de 2018-2019 au existat cazuri când au fost respinse solicitările de acordarea , reducerilor, se făceau calcule și dacă era mai mic de semi cost nu se accepta solicitarea.

21. Fiind audiat în calitate de martor, Vieru Alexandr, a declarat ca a fost membru a comisiei tarificare în anii 2017-2019, La acordarea reducerilor se lua în calcul ca prețul să nu fie mai mic ca cheltuielile. în cadrul comisiei tarificare toți membrii comisiei votau și dacă cineva nu era de acord nu era acceptată reducerea, inițial agentul conomic venea cu solicitarea lui și scria tariful lui convenabil și în cadrul comisiei se analiza dacă este posibil de acordat așa reducere, dacă nu, se putea se propunea un preț un pic mai mare. Acordarea reducerilor la tarife a fost una benefică deoarece dacă se analizează, se poate spune că serviciul său în 2015, calea ferată a transportat aproximativ 2 milioane de mii de tone și se afla în situație deloc nu bună, din câte cunoaște, dar în 2018-2019 calea ferată transporta 4,5-5 milioane de tone ceea ce a sporit considerabil activitatea economică a întreprinderii. Respingerea solicitării de acordare a reducerii existau, cu siguranță erau 50-40 % refuzuri dar nu crede că este o cifră exactă.
22. Perioada 2018-2019 situația economică la Calea Ferată, știe că sau achitat multe datorii față de agenții economici și salariile au venit la achitarea lunară, înainte erau reținerii. Când a venit în 2015-2016, datoriile erau 800 milioane la diferiți agenții economici și rețineri de salariu de 2 luni. în 2019 erau 370-350 milioane datorii și salariu a revenit aproape lunar, poate diferența de câteva zile.

23. Fiind audiat în calitate de specialist, Ion Sîrbu a declarat instanței de judecată că Comisia Tarifară este un organ colegial și decizia se lua cu votul tuturor acestor membri, erau decizii cu votul majorității și cu votul unanim, erau cazuri când unele persoane votau contra. Recomandarea a fost adresată directorului CFM dat fiind că această persoană este responsabilă de managementul întreprinderii date și deține de informația economico-financiară necesară pentru elaborarea acestui document. La capitolul transportul mărfurilor local în anul 2018-2019 activitatea de transport al mărfurilor era unica activitate care era profitabilă la CFM inclusiv și anul 2018-2019.
24. Conform art. 8 alin. (3) Cod de procedură penală a RM, concluziile despre vinovăția persoanei de săvârșirea infracțiunii nu pot fi întemeiate pe presupuneri. Toate dubiile în probarea învinuirii care nu pot fi înlăturate, în condițiile prezentului cod, se interpretează în favoarea bănuțitului, învinuitului, inculpatului.
25. Apărătorul consideră că învinuirea formulată inculpatei Cneazeva Marina nu a fost confirmată prin probele administrate în cadrul cercetării judecătorești, lipsind cu desăvârșire vinovăția persoanei, element obligatoriu al componenței de infracțiune prevăzute de art. 329 alin. (1) Cod penal a RM.
26. Astfel, în cadrul cercetării judecătorești nu au fost constatate careva acțiuni concrete ale inculpatului Cneazeva Marina care ar fi permis condamnarea acestuia.
27. Conform art. 6 alin. (1) al Convenției pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale rezultă că orice persoană are dreptul la judecarea în mod echitabil, în mod public și într-un termen rezonabil a cauzei sale, de către o instanță independentă și imparțială, instituită de lege, care va hotărî fie asupra încălcării drepturilor și obligațiilor sale cu caracter civil, fie asupra temeiniciei oricărei acuzații în materie penală îndreptate împotriva sa.
28. Potrivit art. 6 paragraful 1 CEDO, orice persoană are dreptul de a-i fi examinată cauza în mod echitabil, public și într-un termen rezonabil, de către un tribunal independent și imparțial, stabilit prin lege, care va hotărî fie asupra încălcării drepturilor și obligațiilor cu caracter civil, fie asupra temeiniciei oricărei acuzații în materie penală îndreptată împotriva sa.
29. Conform art. 6 paragraful 2 CEDO orice persoană acuzată de o infracțiune este prezumată nevinovată până ce vinovăția sa va fi legal stabilită.
30. Conform Jurisprudenței CrEDO, o încălcare a prezumției de nevinovăție poate să apară, de asemenea, în condițiile anumitor prezumții procedurale, care califică o persoană vinovată, fără ca acest lucru să fie stabili în cadrul unei proceduri contradictorii și în conformitate cu un anumit standard de probă (Klouvi c. Franței, §§42-54).

31. Totodată, libera apreciere a probelor nu înseamnă arbitrar, ci libertatea de a aprecia probele în mod rezonabil și imparțial, iar rezultatele aprecierii probelor sunt expuse de către instanța de judecată în acte procedurale, care trebuie să fie motivate în mod obiectiv și sub toate aspectele potrivit legii.
32. Curtea Europeană a mai statuat că rolul unei decizii motivate este să demonstreze părților că ele au fost auzite. Mai mult, o decizie motivată oferă părții posibilitatea de a o contesta, precum și posibilitatea ca decizia să fie revizuită de către o instanță superioară. Doar prin adoptarea unei decizii motivate poate avea loc un control public al administrării justiției (hotărârea Suominen v. Finlanda din 1 iulie 2003). Curtea reamintește că referitor la procesul de apreciere a probelor, în jurisprudența Curții Europene s-a conturat standardul „dincolo de orice îndoială rezonabilă” („beyond reasonable doubt”), care presupune că, pentru a putea fi pronunțată o soluție de condamnare, acuzația trebuie dovedită dincolo de orice îndoială rezonabilă.
33. Existența unor probe dincolo de orice îndoială rezonabilă constituie o componentă esențială a dreptului la un proces echitabil și instituie în sarcina acuzării obligația de a proba toate elementele vinovăției într-o manieră aptă să înlăture dubiul (hotărârea CEDO Bragadireanu v. România, din 6 decembrie 2006; hotărârea CEDO Orhan v. Turcia din 18 iunie 2002; hotărârea CEDO Irlanda v. Regatul Unit din 18 ianuarie 1978).
34. Potrivit art. 101 alin. (1) și alin. (2), Cod de procedură penală, fiecare probă urmează a fi apreciată din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate în ansamblu-din punct de vedere al coroborării lor; instanța de judecată apreciază probele conform propriei convingeri, formate în urma examinării lor în ansamblu, sub toate aspectele și în mod obiectiv, călăuzindu-se de lege.
35. Potrivit art. 390 alin. (1), pct. 1-3) CPP a RM, sentința de achitare se adoptă dacă nu s-a constatat existența faptei infracțiunii sau fapta nu întrunește elementele infracțiunii.
36. Consideră că în acțiunile inculpatului Cneazeva Marina nu se conțin elementele laturii obiective și subiective ale infracțiunii prevăzute de art. 30, 329 alin. (1) Cod penal.
37. Astfel, instanța de fond a emis sentința de condamnare în mod arbitrar, a pronunțat soluția de condamnare prin încălcarea principiului prezumției nevinovăției, fără ca acuzația prevăzută de art. 30, 329 alin. (1) CP a inculpatei Cneazeva Marina să fie dovedită dincolo de orice îndoială rezonabilă.
38. Contrar dispozițiilor legislației procesual penale vizate, instanța de fond în sentința adoptată sa nu a dat o apreciere cuvenită probelor administrate, nu și-a motivat decizia suficient și a fost adoptată hotărârea de condamnare doar în baza

indicării anumitor probe ale părții acuzării și presupunerilor indicate în rechizitoriu.

39. Consideră că deși din procesul verbal al ședinței instanței de judecată rezultă că au fost audiați inculpata, reprezentantul părții vătămate, martorii acuzării și cercetate materialele dosarului penal, instanța de fond nu a apreciat, din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității probele cercetate în raport cu circumstanțele stabilite în cauză, fiind încălcate prevederile art. 101 Cod de procedură penală.
40. Astfel, starea de fapt constatată de instanța de fond s-a stabilit în mod superficial iar probele administrate de către instanța de judecată au fost apreciate în mod eronat. În acest sens, în contextul aprecierii probelor prezentate instanței de fond, se atestă faptul că partea acuzării, în sprijinul învinuirii înaintate a prezentat în cadrul ședinței de judecată spre cercetare nemijlocită reprezentantul părții vătămate Casian Victor, martorii Ion Sîrbu, Silvia Bujoreanu, Olesea Doneț, Svetlana Torpan, Valentina Protasevici, Alexandru Orîndaș, Igor Munteanu, Veaceslav Pîrlog, Alexandru Vieru iar probele administrate nu pot fi considerate ca fiind pertinente și concludente, care în ansamblu cu circumstanțele cauzei ar dovedi vinovăția inculpatei în comiterea infracțiunilor incriminate. Prin audierea martorilor se constată că aceștia nu au confirmat învinuirea înaintată lui Cneazeva Marina, ci din contra declarațiile acestor persoane se coroborează pe deplin cu depozițiile inculpatei și demonstrează incontestabil nevinovăția acesteia în comiterea infracțiunii incriminate.
41. Prin cumulul de probe administrate pe parcursul cercetării judecătorești, declarațiilor martorilor și materialelor urmăririi penale se atestă cu certitudine faptul că acordarea reducerilor la tarife, cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată, au fost adoptate în urma unor decizii colegiale ale comisiei tarifare a Căii Ferate a R. Moldova iar acestea au fost justificate datorită necesității atragerii volumelor de mărfuri pentru transportare și au fost benefice activității economice a întreprinderii.
42. Incriminarea doar inculpatei Cneazeva Marina a cauzării unor prejudicii în proporții deosebit de mari întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” este neîntemeiată or deciziile de cu privire la reducere la tarife nu au fost emise unipersonal de către inculpată dar colegial iar aceasta nu a fost un factor de decizie în cadrul întreprinderii nominalizate.
43. Totodată, Marina Cneazeva a fost învinuită de faptul că nu există o metodologie aprobată de organul de specialitate al administrației publice centrale aferentă repartizării cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate, ajustate la costurile reale de producție, acționând contrar intereselor economice ale întreprinderii de stat, și încălcând procedura prestabilită de pct.3 din Culegerea

de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr. 02/9-6-48 la 09.06.2015, a pct.1.8 din Politica Tarifară a LS. „CFM” pentru transportul de mărfuri în trafic internațional valabilă pentru anii 2018- 2019.

44. La acest capitol urmează a fi menționat faptul că aprobarea unor acte, metodologii de funcționare, ajustarea acestora, pe de o parte nu intra în atribuțiile de serviciu al inculpatei Cneazeva Marina iar pe de altă parte această metodologie a fost aprobată prin ordinul Nr. 149 din 22 august 2001, adoptat de către Victor Țopa-ministrul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor al R. Moldova, prin care a fost dispusă actualizarea documentației tehnico- normative utilizate la IS „Calea Ferată din Moldova” iar pînă la perfectarea documentației tehnico-normative corespunzătoare să fie utilizată în activitatea economică și de producție a IS „Calea Ferată din Moldova”, să fie considerată valabilă documentația tehnico-normativă utilizată actualmente, elaborată de fostul Minister al Căilor de Comunicație al URSS, etc.
45. De asemenea, Marina Cneazeva mai este învinuită că în exercitarea atribuțiilor de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, în coraport cu dreptul întreprinderii stabilit de art.(I) din Legea 845/03.01.1992 cu privire la antreprenorial și întreprinderi, de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, precum și interesului eficienței din activități economice, în lipsa unei metodologii aferente de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate și ajustare la costurile actuale de producție, în perioada 01.01.2018-31.12.2019, comisia tarifară a Î.S. „CFM” a acordat, în baza informațiilor și calculelor întocmite de Marina Cneazeva, cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată reduceri la tarife, lipsite de justificare pe baza costurilor reale a producției, pentru perioada anului 2018 în sumă totală de 407 003 000 lei, ceea ce constituie 46,2% din suma tarifului de baza ce urma a fi calculat potrivit Politicii Tarifare, și în sumă de 370 684 700 lei în anul 2019VI, ce constituie 44,5% din suma tarifului de baza ce urma a fi calculat potrivit Politicii Tarifare, ce a provocat înca*****tatea financiară a întreprinderii de acoperire a pierderilor interne înregistrate de Î.S. „CFM” din alte activități impuse, care au produs patrimoniului întreprinderii de stat daune materiale în proporții mari rezultate de pierderile nete pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806vii lei și pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei.
46. Este menționabil faptul că practica acordării reducerilor la tarife a existat pe tot parcursul activității Î.S. „CFM”, fiind prezentă și pînă la moment iar necesitatea aceasta era dictată de atragerea și mărirea volumelor de marfa, fapt care a dus la

majorarea veniturilor întreprinderii dar nu la cauzarea unor prejudicii, or transportul de mărfuri a constituit o sursă sigură de venit a întreprinderii.

47. Contrar dispozițiilor legislației procesual penale și jurisprudenței unificate a Curții Europene pentru apărarea Drepturilor Omului, instanța de fond în hotărârea adoptată nu s-a pronunțat asupra motivelor invocate de către inculpata Cneazeva Marina și apărător.
48. În acest sens, instanța de fond într-un mod simplificat și general a examinat învinuirea înaintată, fără a se expune detaliat asupra obiecțiilor părții apărării, cu referire la faptul că aprobarea unor acte, metodologii de funcționare, ajustarea acestora, pe de o parte nu intra în atribuțiile de serviciu al inculpatei Cneazeva Marina iar pe de altă parte această metodologie a fost aprobată prin ordinul Nr. 149 din 22 august 2001, adoptat de către Victor Țopa-ministrul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor al R. Moldova; reducerile la tarife, cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată, au fost adoptate în urma unor decizii colegiale ale comisiei tarifare a Căii Ferate a R. Moldova iar acestea au fost justificate datorită necesității atragerii volumelor de mărfuri pentru transportare și au fost benefice activității economice a întreprinderii; inculpata nu a influențat sau indus în eroare adoptarea deciziilor colegiale iar membrii comisiei au confirmat legalitatea și necesitatea practicii constatnte de aplicare a reducerilor în scopul atragerii cantității de marja, etc.
49. Obligația de motivare a hotărârilor judecătorești își are izvorul în dreptul oricărei părți în cadrul unei proceduri să prezinte judecătorului observațiile și argumentele sale (CEDO, hotărârea Werner c. Austria din 24.11.1997), combinat cu dreptul părților și că aceste observații și argumente să fie examinate în mod efectiv (CEDO, hotărârea Van de Hurk c. Olanda din 19.04.1994) iar obligația de motivare a hotărârilor este singurul mijloc prin care se poate verifica respectarea drepturilor menționate anterior, piloni de bază ai dreptului la un proces echitabil.
50. Conform jurisprudenței Curții Europene a Drepturilor Omului, paragraful 1 al articolului 6 a fost interpretat ca obligarea instanțelor naționale să-și motiveze hotărârile pe cauzele penale, cu impunerea unui răspuns detaliat la fiecare argument important pentru rezultatul procesului, adică necesitatea unui răspuns special în hotărâre (Cazul Hiro Bălani v. Spania) Lipsa motivărilor poate ridica probleme conform articolului 6, paragraful 3(b) CEDO, referitoare la accesul la justiție, situație în care nu sînt indicate cu suficientă claritate temeiurile pe care se bazează hotărârea, ceea ce împiedică folosirea efectivă a procedurilor de contestare.
51. În asemenea circumstanțe, a fost încălcat dreptul inculpatei Cneazeva Marina la un proces echitabil. Dreptul în cauză este consfințit de art. 6 a Convenția pentru

apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale și art. 20 a Constituției R. Moldova.

52. Potrivit sentinței instanței de fond, cu referire la acțiunea civilă instanța a constatat că la etapa examinării cauzei Î.S. „Calea Ferată din Moldova, a depus o acțiune civilă, prin care a solicitat admiterea acțiunii civile, încasarea din contul inculpatului Cneazeva Marina în beneficiul Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, prejudiciului material în mărime de 99 654 913 lei cu titlu de prejudiciu material-pierderi netă (anul 2018-73 136 806, anul 2019-26 518 107 lei), ca rezultat al reducerilor nejustificate la tarife pentru anul 2018 în suma de 407 003 000 lei și pentru anul 2019 reduceri nejustificate la tarife în suma de 370 684 700 lei.
53. La capitolul acțiunii civile, instanța a dispus admiterea ei în principiu motivând prin faptul că pentru constatarea prejudiciului cauzat nemijlocit și în mod direct doar de inculpatul Cneazeva Marina este necesar de a administra un probatoriu suplimentar, iar asupra acestor chestiuni să se expună instanța civilă, în ordinea unei proceduri civile separate.
54. Este menționabil faptul, că pe parcursul examinării cauzei penale, instanța de judecată nu a informat părțile despre faptul depunerii acțiunii civile, nu a primit această acțiune, în procesul verbal a ședinței de judecată nu există careva mențiuni cu privire la depunerea acesteia, nu a fost înmînată părții apărării copia cererii părții civile, nu a fost pusă în discuție și examinată iar părților procesului penal nu li sa oferit posibilitate de a se expune asupra acțiunii civile pretins depuse în adresa instanței de judecată iar instanța de fond nici nu a verificat respectarea condițiilor de formă și conținut a acțiunii civile.
55. Conform art. 219 alin. (1) Cod de procedură penală a RM, acțiunea civilă în procesul penal se intentează prin depunerea unei cereri, adresate procurorului sau instanței de judecată, de către persoanele fizice sau juridice cărora le-au fost cauzate prejudicii materiale sau morale nemijlocit prin fapta (acțiunea sau inacțiunea) interzisă de legea penală sau în legătură cu săvîrșirea acesteia.
56. Potrivit art. 225 alin. (1) CPP, judecarea acțiunii civile în procesul penal, indiferent de valoarea acțiunii, se efectuează de către instanța de competență căreia este cauza penală.
57. Potrivit art. 387 alin. (1) CPP, o dată cu sentința de condamnare, instanța de judecată, apreciind dacă sînt dovedite temeiurile și mărimea pagubei cerute de partea civilă, admite acțiunea civilă, în tot sau în parte, ori o respinge.
58. Potrivit pct. 27 a Hotărîrii Plenului Curții Supreme de Justiție Nr. 5 din 19.06.2006, cu privire la sentința judecătorească, la adoptarea sentinței de condamnare, instanța este obligată să examineze acțiunea civilă, pornită în cauza penală, să acorde părților cuvînt în privința ei, să expună în sentință

opiniile lor și, referindu-se la legea materială, să ia una din hotărârile prevăzute în art.387 alin. (1) Cod de procedură penală.

59. Conform art. 6 alin. (1) al Convenției pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale rezultă că orice persoană are dreptul la judecarea în mod echitabil, în mod public și într-un termen rezonabil a cauzei sale, de către o instanță independentă și imparțială, instituită de lege, care va hotărî fie asupra încălcării drepturilor și obligațiilor sale cu caracter civil, fie asupra temeiniciei oricărei acuzații în materie penală îndreptate împotriva sa.
60. Astfel, instanța de fond a dispus admiterea în principiu a acțiunii civile urmînd ca doar asupra cuantumului despăgubirilor convenite să hotărască instanța civilă iar admiterea a avut loc fără examinarea acesteia, aducerea ei la cunoștința inculpatei (pîrîtului) Cneazeva Marina, neoferind posibilitate părții apărării de a se expune asupra acesteia, motive din care Cneazeva Marina nu a avut parte de un proces echitabil or instanța a instituit o obligație față de inculpată (pîrîtă) în lipsa examinării legalității acesteia în cadrul unui proces judiciar.
61. Deliberînd asupra motivelor invocate în apel, verificînd legalitatea și temeinicia hotărârii atacate, pe baza probelor administrate și cercetate de prima instanță și suplimentar de către instanța de apel, Colegiul penal ajunge la concluzia că apelul apărătorului Gheorghe Ionaș în interesele inculpatei Cneazeva Marina, urmează a fi respins ca nefondat, cu menținerea sentinței contestate fără modificări.
62. Conform art. 414 alin. (1) din Codul de procedură penală, instanța de apel, judecînd apelul, verifică legalitatea și temeinicia hotărârii atacate, pe baza probelor examinate de prima instanță, conform materialelor din dosar și oricăror probe noi, prezentate în instanța de apel, și alin. (2) - instanța de apel verifică declarațiile și probele materiale, examinate de prima instanță, prin citirea lor în ședința de judecată, cu consemnarea în procesul-verbal.
63. La pronunțarea sentinței instanța de judecată corect a stabilit circumstanțele de fapt și de drept și just a ajuns la concluzia că inculpata Cneazeva Marina a comis infracțiunea prevăzută de art.art.30, 329 alin.(1) din Codul penal.
64. Aceste împrejurări au fost constatate din totalitatea de probe acumulate la cauza penală sus-indicată și care au fost corect apreciate, respectîndu-se prevederile art. 101 din Codul de procedură penală, din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu – din punct de vedere al coroborării lor.
65. În continuare, Colegiul reține că fiind audiat în cadrul ședinței de judecată pe marginea învinuirilor aduse, inculpatul Cneazeva Marina a declarat că nu este vinovată, toate probele nu sunt corecte și declarațiile martorilor demonstrează nevinovăția ei, ea îndeplinea obligațiile sale cinstit, ea a lucrat la binele Calea Ferată la primirea veniturilor în timpurile și condițiile grele în care Calea Ferată

se afla începând din anul 2008. Ea făcea lucru pe redistribuirea cheltuielilor Calea Ferată în conformitate cu nomenclatorul cheltuielilor care a fost făcut și aprobat de către Ministerul de Calea Ferată din URSS acest nomenclator a fost actualizat de către Ministerul Transportului a RM în 22.08.2001 prin ordinul 149. Altfel redistribuirea cheltuielilor pe pasageri și marfare este imposibil. Nomenclatorul pe care ea lucra ia în calcul multifuncțional a Calea Feratei, este o întreprindere foarte complicată analogică întreprindere în Moldova nu este, Calea Ferată are toate segmentele a RM, este și infrastructură și întreținerea drumurilor, este telefonie și rețea, este energie electrică, lucru stațiilor, comunicații sociale, întreținerea și reparația a vagoanelor de pasageri și marfare, locomotive și din acest motiv nomenclatorul cheltuielilor a fost creată luând în calcul toate aceste segmente și luând în calcul că trenurile de pasageri și marfare merg pe aceleași drumuri trenurile duc aceleași locomotive și pentru împărțirea a toate cheltuielilor la pasageri și marfă trebuie pregătire specială din motiv că metodele date au fost create de către Instituturile de Transport Calea Ferată, din păcate nu au așa instituturi, nici științifice, nici de pregătire a specialiștilor și acea metodică a nomenclatorului cu care se folosea era una optimală. ÎN baza acestui nomenclator ea gătea calculații pe împărțirea cheltuielilor pe segmentul de pasageri și marfă luând în calcul toate segmentele care sunt. Calculele date sunt luate în baza politici de calcul și în baza la asta se făceau calculele. Ea la Calea Ferată lucrează de după terminarea universității, din 1975 ea a finalizat Universitatea de la Harkov și a fost îndreptată la ***** DEPO de vagoane. Ea a lucrat din 2010 în funcție de adjunct al șefului direcției economice până la noiembrie 2018 apoi a fost în funcție de șef slujbă energie și eficiență energetică, dar în ianuarie 2020 a fost în funcție de șef al secției economice. În anul 2021 iunie a plecat la pensie. Din 2010 până în 2021 ea periodic era membru a comisiei tarifare dar din 2010 la ordinul șeful drumurilor Țurcan ea a făcut calcule la semi-cost la transport marfă și pasageri, pentru semi-cost ea calcula cheltuielile despre care a vorbit, calcularea se făcea semestrial regulat după stabilirea balanței Calea Ferată se lua în calcul toate cheltuielile Calea Ferată care stabileau standardele contabile din RM și în calculele sale de semi-cost la transportarea mărfurilor pe solicitările expeditorilor ea calcula rentabilitatea transportării mărfii date. În 4 cauze care sunt indicate în învinuire un semi-costul tarifului era un pic mai mic coeficientul tarifar se lua în calcul și taxe care se iau în calcul la transportarea fiecărei mărfi și în care nu intră în plățile de transport din politica tarifară. Cu toate cheltuielile pe plățile de transport cu coeficienți și alte luând în calcul și taxele adăugătoare erau rentabile, dar ideea asta nu s-a putut duce la inspector. La întrebările apărătorului Gheorghe Ionaș, inculpata a declarat că toate cererile la oferirea coeficienților micșorați veneau la secția de tarife dar secția de tarife

le îndreptate către ea cu cerere de a face calculul a semi-costului a transportării mărfii concrete pe care a fostă făcută cererea. Toate calculele care le făcea ea le prezenta membrilor comisiei tarifare până la şedinţă, la şedinţă a comisiei tarifare se examina fiecare cerere luând în calcul dacă au mai fost transportate așa mărfuri, ce volum de transportare şi apoi se lua decizia prin vot deschis. Fiecare membru a comisiei tarifare se expune cu părerea. Pentru Calea Ferată reducerile la transportarea mărfurilor se cerea de către expeditori pentru a avea mai multe solicitări de transportare din 2015 a fost micşorat transportul de mărfuri pe Calea Ferată din motive care nu ţine de Calea Ferată multe mărfuri au trecut pe transport auto şi pentru ca Calea Ferată să poată concura cu transportul auto se solicitau coeficienţii micşoraţi ce ţine de marfă pe teritoriul ţării, ce ţine de marfă prin tranzit ei erau nevoiţi să dea coeficienţi micşoraţi pentru ca să meargă pe Calea Ferată. Marfa mergea cel mai des la Odessa Cuciurgan până la portul Reni sau Portul Giurgiuleşti. Marfa trecea pe teritoriul Transnistriei care la fel lua plăţile sale şi pentru ca marfa să nu plece de pe teritoriul lor spre Ismail ei erau nevoiţi să dea coeficienţii micşoraţi şi ei să poată primi venit. În perioada 2018-2019 transportarea mărfurilor erau cu venit, toţi anii erau cu venit transportarea mărfurilor, în 2018 venitul a fost***** 500 000 lei dar în 2019 37 000 000 lei a fost venitul. În 2018-2019 au fost probleme financiare la Calea Ferată în primul rând că nu era rentabil transportarea pasagerilor, în fiecare a ultimii 10 ani a fost pierderi per an aproximativ 200 000 000 lei pentru transportarea, care nu puteau fi acoperite cu majorarea venitului de transport marfă, acesta este motivul principal a problemelor financiare. Calea Ferată multe ori se adresa la guvernare la acordarea compensaţiilor la transportarea pasagerilor în localităţi dar lor le-a fost refuzat dar în restul ţărilor din Europa asta există. Doar ea făcea calcule cu privire la acordarea coeficientului micşorat din motiv că alte persoane așa calcule nu puteau face. La întrebările acuzatorului de stat, inculpatul a declarat că în anul 2018-2019 iulie sau august Topală era director, Condurachi era adjunct a directorului pe activitate comercială. Cu ei era în relaţii de muncă. Era membru a comisiei tarifare în 2018-2019. În perioada cât era membru comisiei tarifare în 2018 era adjunct a şefului secţiei economice până în decembrie 2018, dar din decembrie a fost şef secţiei inginerie, dar Topală a obligat-o ca să facă calculele şi să calculeze şi să stabilească sini-costurile pentru că altcineva nu putea face asta. Aceste obligaţii nu ţine minte dacă acestea obligaţii erau conform fişei de post. În perioada când făcea calculele ea se ghida pe nomenclatorul de cheltuieli pe repartizarea de transport pasageri şi marfă care lucra din 1985 şi era actualizată Ministerului Transportului a RM prin ordinul 149 din 22.08.2001 şi este în vigoare acest ordin până în prezent, este unul voluminos cu multe instrucţiuni a Calea Ferată. Despre existenţa ordinului 139 a lui Topală prin care Condurachi

trebuia să facă metodica asta nu cunoștea despre asta și a fost uimită despre asta. Metodologia dată poate face doar Institutul special de profil. Metodologia a fost stabilită de către Ministerul Transportului a Calea Ferată în anul 1985 este foarte complicată și din acest motiv simplu nu poate fi făcută metodologia. În baza la metodologia dată se luau în calcul absolut toate cheltuielile a Călii Ferate pe toate slujbele și segmentele, este slujba de pasageri, de mișcare, marfar, vagoane, locomotive, slujba mișcare, energiei, lucru secției de calcul și centrul de cadre și direcția Calea Ferată. Toate cheltuielile se lau de la fiecare filială a Calea Ferată fiecare filială întocmea forma 66 și 67 a tuturor cheltuielilor care se luau în calcul de standardele de contabilitate și erau indispensabil a contabilității pe fiecare semestru. Cazuri când făcea calculele mai mici de cât semi-cost, cele cazuri care sunt în învinuire erau cazuri când la tarifele comisiei tarifare având în vedere coeficienții micșorați semi-costul era mai mic un pic dar se iau în calcul și alte plăți suplimentare care se achită de către expeditori care primea sau expedia marfa transportarea mărfurilor erau cu venit și rentabile. După părerea ei când inspectorul verifica erau specialiști ei care nu putea explica și din motiv că atunci când se schimbă șeful se schimbă și angajații în deosebi a secției economice unde nu au rămas specialiști. Cererea se făcea de către expeditor sau de posesorul mărfii la secția comercială, secția comercială îi prezenta cererea la stabilirea semi-costului la marfa solicitată, după calculul semi-costului și luând în calcul rentabilitatea toate calculele ea le prezenta la fiecare membru a comisiei tarifare până la ședința comisiei, la ședința a comisiei se examinau calculele, se examinau volum-urile de transport a volumului solicitat, fiecare membru a comisiei tarifare se expunea cu părerea și apoi era votul deschis și se admitea sau se respingea solicitarea, multe solicitări erau respinse. Cazuri când comisia tarifară nu lua în calcul calculele sale, era un caz în luna mai 2019 la transportarea produselor lemnoase, ea a prezentat unele calculele cu un coeficient micșorat de 0.6, dar comisia a primit coeficientul 0.4 asta a fost primit în legătură cu ceia că transportarea acestei mărfuri nu era la Calea Ferată și a fost dat acest coeficient experimental pe 2 luni de la 01.06.2019-01.08.2019 și în rezultat a fost transportat doar un vagon. Ea când nu era încă membru a comisiei tarifare tot ea făcea calcule și le prezenta, asta era în fișa postului ei. În 2019 după ce a fost în funcția de șef inginer de deja Topală o ruga să facă calculele pentru că ea avea alte obligații de muncă. Ei ofereau reduceri la cererea expeditorilor concret, dar erau pentru toți și ca dovadă era că coeficiențele micșorate se publicau pe situl Calea Ferată și cu ele se foloseau toți. În raport nu este indicat corect că ei ofereau reduceri la toate aceiași agenți economici și la alți nu ofereau. Pe ei îi verifica Comisia Concurenței și ei atrăgeau atenție la aceste lucruri. Transportarea mărfurilor erau cu venit, în anul 2018 a fost***** 000 000 lei și în 2019 -37

milioane toate aceste date au fost prezentate la Parlament și la Guvern în 2020. A citit recomandările Curții de Conturi dar după părerea ei când era controlul Curții de Conturi ea nu a fost invitată la inspectorat, mai înainte o invitau și ea se expunea și nu erau întrebări. Acolo erau recomandări ca să stabilească nomenclator la transportor a mărfurilor locale și alte activități, din păcate nu putea altcineva să explice că aparte nu se poate se făcut o metodologie pentru că într-un tren se aduc mărfuri locale, de export și de tranzit din acest motiv o metodologie aparte nu este posibil de creat. Ce ține de culegeri tarifare la transportarea mărfurilor locale acele culegeri noi Calea Ferată cu puterile sale nu poate întocmi, nu sunt așa specialiști și mai înainte el se întocmea de Institutul științific de transport. Într-un calcul ea a efectuat o greșală la transportarea cimentului în saci la stația Ungheni, era luat în calcul nu corectă încărcarea vagonului 55 tone în loc de 60 de tone și era calculat tariful, la comisia tarifată asta sa depistat și a fost corectat, dar la alte calcule greșeli de calcul nu erau. Condurachi cunoștea că Topală a rugat-o să facă calculele, ei erau ambii în comisia tarifară și ei comunicau despre muncă, ea întocmea calculele și el cunoștea despre acest fapt. Trans Aliance Group și Trans Concor nu cunoștea cine este stăpânul, nu se interesa cine a depus cererea concret și nu cunoaște la efectuarea calculelor aceste lucruri. Careva indicații de la Topală și Condurachi nu a primit ca să acorde reduceri chiar mai jos de semi- cost pentru un agent anume, la ea veneau solicitările în formă scrisă pe efectuarea calculelor la transportarea mărfurilor pe tonă/km. Consideră că Topală și Condurachi indicațiile care i se dădeau le consideră legale. Metodologia dată a fost aprobată de către Ministerul Calea Ferată în anul 1985 și apoi actualizată prin ordinul Ministerului Transportului nr.149 din 22.08.2001 pct.112 a ordinului. Din păcate nu a participat la explicația Curții de Conturi și cele persoane care dădeau explicații nu puteau explica asta, dar tot era că este ordin de aprobare a metodologiei. Ea nu se consideră vinovată, ea a lucrat cinstit la binele Calea Ferată și făcea lucrurile cele care nimeni înafara de ea nu o putea face. La întrebările reprezentantului părții vătămate Victor Casian, inculpatul a declarat că reducerile se ofereau cu coeficient micșorat cu scopul de a atrage transporturi de mărfuri, dacă nu erau reduceri atunci marfa trecea pe transport auto sau pe calea Ferată prin Ucraina pe care cheltuielile rămâneau același, dar venituri nu erau să fie. Calea Ferată aveau pierderi din motiv că transport marfă erau cu venit, dar transport pasageri erau în pierdere. Dacă nu dădeau reduceri atunci erau să fie pierderi mari pentru că nu erau venituri de la transport mărfuri și se majorau pierderile generale a întreprinderii.

66. Fiind audită în instanța de apel inculpata a reiterat că nu recunoaște vina, menționând că susține declarațiile oferite anterior, precizând că transportarea de marfa a fost din anii 90. Era permanent pana când calea ferata a devenit

independenta și cum reducerea tarifelor. Era neapărat ca să se prezinte coeficienții, necesitatea ca să atragă marfa pe caile Republicii Moldova și să asigure căii ferate veniturile necesare. Tot timpul când se propuneau reduceri pentru tarifele prevăzute de politică, marfarele erau rentabile, cu venituri, și nici un an din acest timp că a lucrat, transporturile de mărfuri nu au adus prejudicii. În acea perioadă în care se examina în judecată, transferurile la fel aduceau doar venituri călii ferate, dar prejudiciile aduse, anume, pierderile totale, suportate pentru perioada data au fost generat de către transportul pasagerilor. Aceste transporturi de pasageri nu se datau, dar tarifele erau stabilite de ministerul transportului. A făcut calculele pentru efectuarea transportul de mărfuri doar. Până a fi transferata la o altă funcție, a avut obligația ca să continue cu calculele, deoarece nimeni nu le mai putea efectua în afara de ea. Din câte știe, aceste calcule nimeni nu le mai face. I s-a comunicat să continue să facă calculele verbal.

67. Colegiul penal analizând și apreciind aceste declarații prin prisma prevederilor art. 101 din Codul de procedură penală, din punct de vedere al pertinentei, concludenței și utilității lor le apreciază ca nefiind veridice, or inculpata a oferit astfel de declarații vizând scopul de a induce în eroare instanța și a se eschiva de răspunderea penală.
68. Colegiul, aferent declarațiilor oferite de inculpată menționează că vinovăția acesteia în comiterea infracțiunii incriminate a fost demonstrată pe deplin prin, declarațiile reprezentatului părții vătămate, Victor Casian, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că la întreprinderea de stat Calea Ferată Moldova permanent activează comisia tarifară care examinează diferite aspecte legate cu transportarea mărfurilor pe calea ferată inclusiv și mărimea tarifelor pentru acest lucru. Comisia tarifară este compusă de diferiți specialiști ai Călii Ferate cum ar fi specialiști în domeniul finanțelor economiei, specialiști secției de întreținere a căi, mărfurilor. Comisia tarifară examinează inclusiv și cererile expeditorilor privind micșorarea tarifelor, doamna Cneazeva Marina deținând funcția de sef adjunct al serviciului economic și fiind în componența comisiei tarifare efectua controluri la cererile expeditorilor referitor la posibilitatea micșorarea tarifelor. În perioada 2018-2019 au fost puse în discuție în comisia tarifară și prezentate calcule de către Cneazeva Marina care sunt reflectate în 28 de procese-verbale al ședinței acestei comisiei. Comisia a examinat cererile agenților economici și contrar intereselor economice a întreprinderii a acordat nejustificat servicii bazate pe costurile reale a producției. Astfel pentru anul 2018 în baza calculului prezentat de dna Cneazeva au fost micșorate tarifele în sumă de circa 407 milioane lei ceea ce constată aproape 45% din suma tarifelor care putea fi. În anul 2019 tot în baza calculelor efectuate de dna Cneazeva comisia tarifară a micșorat tarifele peste 370 milioane de lei, aceste momente au

fost examinate în procesului controlului de către inspecția financiară și au fost reflectate în actele inspecției date. Micșorarea tarifelor pentru anul 2018 a adus la pierderile întreprinderii în volum de circa 73 de milioane de lei și în 2019 au fost pierderile de aproximativ de 26 milioane. Anume din nerespectarea obligațiunilor de serviciu a postului ocupat de economist consideră că din neglijența dna Cneazeva întreprinderea a avut prejudiciu de peste 99 milioane lei pentru ani 2018-2019. La întrebările acuzatorului de stat, reprezentantul părții vătămate a declarat suplimentar instanței că metodologia tarifară urma să fie elaborată de comisie și de către Cneazeva și se baza pe culegeri de tarife. Culegerile de tarife erau aprobate de către Ministerul Economiei în 2015 a fost aprobat. Din toți membrii comisiei tarifare efectua calcule anume Cneazeva și le prezenta comisiei pentru a fi aprobate sau respinse, se baza comisia pe calculele economistului. Din comisia tarifară făcea parte reprezentantul serviciului financiar Orendaş dacă nu greșește, șef serviciu mișcare domnul Munteanu, șeful serviciului încărcături domnul Pleșacov, reprezentantul serviciului juridic nu tine minte cine era, președintele comisiei era vice președintele general reprezentant pentru comerț Condurache Grigore. Fiecare reieșind din obligațiile de serviciu examina cererile expeditorilor însă sarcina de generală de a admite sau a respinge cererea aparținea economistului Cneazeva care era șef adjunct serviciu economic din 2018. Pretențiile Călii Ferate este că datorită neglijențelor la calcularea și examinarea cererilor doamna Cneazeva a generat în principiu prin micșorarea tarifelor neîntemeiat pierderile care constituie în jur de 99 milioane lei. Dacă nu ar fi micșorat tarifele de 407 milioane în 2018 nu ar fi pierderile nete de 73 milioane, analogic în 2019 dacă nu ar fi micșorat tarifele în sumă de 370 milioane nu ar fi pierderi în mărime de 26 milioane. Consideră că la examinarea cererilor agenților economici pentru micșorarea tarifelor în primul rând pentru dna Cneazeva ca reprezentant al serviciului economic urma să fie o linie roșie de care era imposibil de micșorat tarifele pentru a nu se duce în pierdere întreprinderea. Comisia tarifară consideră că se convoca din urma materialului care parvenea, nu era o regulă de periodicitate. La întrebările avocatului Gheorghe Ionaș, reprezentantul părții vătămate a declarat suplimentar instanței că culegerea de tarife au fost bazate pe normele și calcule din perioada sovietică care au fost reglementate concretizate în 2015 și aprobate de Ministerul Economiei, până în 2015 politica tarifară se aprobă anual se examina de către fondator dar din 2015 nu au mai suferit modificări. A fost reexaminat doar în 2015 și fixat. Toate veniturile sunt reflectate în raportul inspecției financiare, ele sunt anexate la dosar acum nu poate concretiza, acolo sunt reflectate și răspunsul la întrebarea în cauză. În perioada anului 2018-2019 la capitolul traficului de mărfuri este principala sursă de venituri a călii ferate însă volumul concret nu poate răspunde. Nu poate

da răspuns dacă în perioada dată au fost pierderi sau plusuri la acest capitol. Nu a fost membru la comisia tarifară și nu poate să răspundă la întrebare însă dorește să atragă atenție că activitatea Căii Ferate nu se bazează doar pe trafic de mărfuri dar sunt și alte lucruri și comisia tarifară și Cneazeva urma să ia în considerație toată activitatea economică a întreprinderii. Deci nu poate spune dacă era ceva schimbări la capitolul trafic de mărfuri în perioada dată. Traficul de pasageri nu este rentabil pentru Calea Ferată și nu a fost niciodată și nici într-o țară nu sunt rentabile și se acoperă cu venitul altor activități. Politica tarifară a Căii Ferate a fost introdusă în anul 1992 dacă nu greșește. La întrebările inculpatului, reprezentantul părții vătămate a declarat instanței că a spus că doamna Cneazeva verifica cererile agenților economici care înaintau în adresa întreprinderii și pe concluziile și calculele efectuate de ea comisia lua hotărâre, dar nu efectua ea controlul asupra comisiei tarifare. Concluziile conducerii referitor la neglijența și prezentarea calculelor incorecte care aduc la pierderi netă au stat de baza pentru așa concluzii că nu ar fi fost micșorarea în 2018 în sumă de 407 milioane și au fost pierderi în mărime de 73 milioane lei. Nu poate răspunde dacă după plecarea lui Cneazeva sau mărit tarifele și nu au fost aplicate reduceri nu cunoaște că nu este membru a comisiei tarifare și nu este perioada care se incriminează lui Cneazeva. Întreprinderea de stat Calea Ferată din Moldova are fondator cu aspectele politici tarifare conducerea se adresează fondatorului care aprobă, verifică politica tarifară și ei consideră că ca*****tățile profesionale a membrilor comisiei tarifare inclusiv și a doamnei Cneazeva Marina urma să ocolească pierderile întreprinderii indiferent care tarife se aplică, deoarece tarifele nu pot fi în minus și nu trebuie să fie în minus pe activitatea în general a întreprinderii. În legea nr.246 cu privire la întreprinderea de stat sunt indicate obligațiunile fondatorului, nu ține minte precis articolul dar este indicat că fondatorul aprobă toate aspectele financiare a întreprinderii la fel este consiliul de administrație tot împuternicirile lor sunt indicate în legea sus menționată. Comisia tarifară și inclusiv doamna Cneazeva a fost în drept să înainteze prin președintele comisiei prin conducere pentru examinarea problemelor cu tarifele.

69. Fiind audiat în instanța de apel reprezentantul părții vătămate a indicat că susține declarațiile oferite în prima instanță precizând că acțiunile inculpatei se examinează în contextul activității transportării încărcăturilor. Ca economist în cadrul comisiei tarifare trebuia să i-a în considerare toate circumstanțele, și diminuarea tarifelor, pentru suma de 407mln lei. Reducerea tarifară este mare. În 2018 a fost diminuarea mai mare de 360 mln. Asta a influențat brusc la activitatea întreprinderii și a dus la pierderi directe. Pana în prezent se examinează diverse litigii penale. S-au creat datorii față de agenții economici. Reducerile de tarife au existat în perioada 2018-2019. Micșorarea tarifelor este

o posibilitate și nu obligație. Se practica reducerile tarifare și în alte perioade. A înaintat acțiunea civilă în instanța de fiind, în formă scrisă, nu ține minte dacă în cadrul ședinței or nu. Ea însă a fost pusă în discuție.

70. Colegiul penal analizând și apreciind declarațiile reprezentantului părții vătămate prin prisma prevederilor art. 101 din Codul de procedură penală, din punct de vedere al pertinentei, concludenței și utilității lor le apreciază ca fiind veridice, utile, pertinente, care combat declarațiile inculpatei și indică la vinovăția ultimei în comiterea infracțiunii incriminate.
71. Mai mult, culpa inculpatului rezultă și din declarațiile martorului Torpan Svetlana, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că o cunoaște pe Cneazeva Marina, sunt în relații de colegi de serviciu. A fost rugată să facă recalcula la plăților de către Barbu Stela care activează în Procuratură. A fost rugată să facă recalcula dacă nu ar fi existat reduceri la transportul mărfurilor și drumuri. A făcut recalcula și este evident că dacă nu se face reduceri este tariful de transport este mai mare. Posibil a fost dorit să fie aflat cât de logice ar fi fost reducerile date dar asta nu este în competența ei. La întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat că a fost membrul comisiei tarifare nu ține minte în ce perioadă posibil în ani 2018-2019 a lipsit mult la comisie date și a fost schimbată de către altă persoană. Atribuțiile lui Cneazeva erau că făcea calculul la semi costul la mărfurile care le examina comisia tarifară. Expeditorii care duc marfa scrii scrisori și solicită că vor duce marfa și roagă pe această transportare să fie reducere pe aceste scrisori se întrunea comisia tarifară pentru a examina solicitările date și a examina posibilitatea acordării reducerii. Era rugată Cneazeva Marina să facă calcul la costul transportului mărfurilor la care agenții economici solicitau reducere. Alte acțiuni nu făcea din câte stie doar prezenta în formă scrisă calculele dar nu se prezenta la ședințele comisiei. În cazul când nu se făceau reduceri substanțiale Calea Ferată era să fie un venit mai mare probabil, dar nu este sigur că aveau să aibă transport de mărfuri. La întrebările apărătorului Ionaș Gheorghe, martorul a declarat instanței că reduceri la transportarea mărfurilor se aplicau anterior 2018 și după 2019 se aplicau. La momentul dat la fel se aplică astfel de reduceri. I se pare că anterior în perioada 2015-2018 se făceau mai multe reduceri din motiv că se dădeau la diferite distanțe, acum sunt mai puține reduceri individuale atunci se făceau reduceri la distanță, sau la anumite mărfuri, dar acum reduceri individuale sunt mai puține. În procente câte reduceri erau nu poate spune la fiecare perioadă. În 2018-2019 pentru transportul mărfurilor Calea Ferată, erau achitate facturile dar nu știu dacă a avut venit compania pentru că cu venitul nu are treabă, ea doar analiza actele de transfer. La întrebările inculpatului, martorul a comunicat instanței că cine a făcut reducerile pe perioada 2018-2019 în perioada dată a fost făcută pe baza scrisorilor agenților economici și le examina comisia tarifară și decidea le

dădea reducerea care le solicita sau le refuza sau le dădea o reducere mai mică. La întrebările instanței, martorul a comunicat instanței că a făcut recalcula la solicitarea procurorului Barbă, a fost chemată verbal și a întrebat-o despre calcule. Astfel de calcule nu știe dacă are dreptul să dea, cu procurorul nu are relație de rudenie. A fost invitată în calitate de martor la procuratură. Nu poate veni oricine și să o roage să facă o evaluare, nu va calcula oricărui om. Un demers în adresa Căii Ferate pentru a efectua calcule crede că era doar că ea nu a văzut. A făcut un calcul și a emis un act, nu cunoaște ce să răspundă. A fost rugată de către procuror să facă calcule și era alături reprezentantul Căii Ferate. A anunțat șeful despre acțiunile care le face, atunci era reprezentatul procuraturii în secția lor și lucra și acum posibil că este.

72. Declarațiile martorului Pîrlog Veaceslav, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că nu cunoaște în ce Cneazeva a fost învinuită. Pe Cneazeva Marina o cunoaște în calitate de colegi de serviciu. La întrebările acuzatorului de stat, martorul a comunicat instanței că în 2018-2019 a activat la Calea ferată și anume din perioada 2010-2021 în calitate de consilier a Directorului General și Șef Serviciu Economic. Doamna Cneazeva a fost subalternul lui din 2010 până 2017 dacă nu greșește. Referitor la activitatea comisiei tarifare a făcut partea din ea în anii 2011-2014 dacă nu greșește. Prețurile de tarifare la transportul local a mărfurilor avea loc, erau tarife la transportul intern de marfă era o culegere de tarifare a prestării serviciului în transportul feroviar intern de mărfuri aprobat de ministerul transportului. La transportul de mărfuri în trafic internațional era un act se numea Politica tarifară care odată în an se aproba de Ministerul transportului. Doamna Cneazeva a fost membru în comisie tarifară când era parte din serviciul economic. Perioada 2014-2017 dacă nu greșește atât timp cât era subalternul lui. După 2017 nu ține minte dacă era membru a Comisiei Tarifare din motiv că nu participa la comisia dată și ei des se schimbau și erau rotații, el nu urmărea cine erau membrii comisiei. A făcut cunoștință cu rezultatele auditului Curții de Conturi din 2018 a Căii Ferate. La stabilirea tarifelor de preț a mărfurilor de plan local o metodologie de repartizare operațională pe tipuri de servicii de stat a cheltuielilor nu era, era una aplicativă este o metodă de pași algoritmici care utilizau indicatori cantitativi a contabilității de gestiune și financiare cu scop de repartizare a cheltuielilor cu scop de determinare a rezultatelor financiare brute a serviciilor prestate de bază. Sarcina de elaborare a metodologiei, entitatea economică Calea Ferată urma să aibă metodologie proprie prin prisma metodologiei a determinării costurilor și serviciilor aprobat de Ministerul Finanțelor. Iar prin prisma faptului că Calea Ferată din Moldova este o entitate de monopol natural care potrivit legii desfășoară activitate pe principiul de auto gestiune și autofinanțare în baza unei politici de prețuri a guvernului această metodologie

urma să fie aprobată și de Guvern. Calea Ferată trebuia să aibă metodologie proprie dar ținând cont că este entitate de monopol trebuia să aprobe și Guvernul. Costurile și tarifele de transport local de transportarea mărfurilor în lipsa actului dat se aplicau tarifele reieșind din metodologiile de calcul utilizate din uniunea sovietică cu folosirea datelor financiare de care dispunea Calea Ferată. Adică se lua baza de calcul cheltuielile raportate financiare operaționale și în mai multe trepte de repartizare a acestora se repartizau pe principalele servicii de baza transport marfă, călători și ulterior urmând alte etape a ratelor de cheltuieli pentru tipuri de trafic în transporturi de marfă în baza căruia prin diferite formule se calcula baza de cost a transportării locale, fie în trafic local fie în trafic import, export, tranzit. Cazuri când la unii agenți economici să fie acordat un preț mai scăzut sau preferențial, tarife nu se acordau la un agent economic dar tarif redus pentru un tip de transport era, în 2010 erau cazuri când se aplicau reduceri de tarife complet pe toate tipurile de trafic și mărfuri de 20-30 % pentru a mări volumul de trafic asta prin 2011 -2010 ele de obicei erau reducerile masive erau cu acordul Ministerului de Transport pentru diluările barierelor în creșterea economică. Reducere de tarife pentru unii agenți economici, atunci când Calea Ferată avea volume mari peste 2 ori care sunt acum tarifele de atunci acopereau pierderile brute de la alte activități și atunci rezultatul mediu era pozitiv. În 2018-2019 orice renunțare la un posibil câștig poate duce în rezultat la diminuarea la raportul financiar a întreprinderii dar depinde de circumstanțe și anume rezultatele din alte tipuri de activități. Dacă transportul de călători genera pierderi mai mari ca de obicei orice diminuare de tarif putea micșora la rezultatul financiar net. Dar această diminuare de tarif urma să fie examinată prin prisma termenului de eficiență a traficului pe fiecare tip de transport a mărfii concret. Reducerea urma să fie însoțită de diferite argumente. La întrebările reprezentantului părții vătămate, martorul a declarat instanței că micșorarea tariferilor din 2018-2019 consideră că parțial a avut efect, nu poate ține minte ce a fost în perioada dată cifrele nu le ține minte, dar orice renunțare poate servi ca bază de majorarea pierderilor dacă în anul acela au fost pierderi. Activând în funcție de șef economic Calea Ferată din 2018 erau datorii de 3-4 luni datorii la salarii. La întrebările apărătorului Ionaș Gheorghe, martorul a declarat instanței că a activat în calitate de Șef serviciu economic din vară 2010-2020. În perioada din ianuarie 2018 ianuarie 2019 reducerile la tarife pentru transport de mărfuri nu era mereu la curent. Au fost schimbări în organigramă asta este motivul. Perioada 2018-2019 venituri la transportul intern de mărfuri era în pierdere și mereu era în pierdere. În calitate de șef serviciu economic în perioada de 2018-2019 careva schimbări la tarif în comparație cu alte perioade din motiv că era perturbați de volume prea mari dar știu că 2014 și încoace erau 2 ani de prăbușire și doi ani mai normal apoi iar prăbușiri. Ținând

cont că la memorie devierile de volum erau mari respectiv și devierile de venit la fel. Referitor la metodologia de mai sus nu a fost aprobată până în 2020. Cauzele și condițiile care au dus la prejudiciul apărut din 2020-2021 după părerea lui este că perturbațiile în traficul internațional de mărfuri în cumul cu pierderile din alte activități impuse Călii Ferate, sau alte activități an la an era diferit 2020 a fost caracterizat de stoparea transportului de mărfuri în legătură cu pandemia și efectele din perturbațiile din traficul internațional având în vedere relațiile dintre Rusia și Ucraina. La întrebările inculpatei, martorul a declarat instanței că dacă nu ar fi reduceri de tarife la transportul mărfurilor acordarea reducerilor pe toate tipurile de trafic la tarifele pe culegeri de tarife este o măsură de atragere a încărcăturilor pe Calea Ferată dar ținând cont că serviciile de transport feroviar marfar sunt niște servicii de ofertă publică care nu sunt bazate pe contracte de volume concrete acestea au și riscuri majore.

73. Declarațiile martorului Bujoreanu Silvia, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Marina Cneazeva o cunoaște, sunt în relație de colegi de serviciu. Activează la Calea Ferată din 14.06.1998 până în prezent. Prin ordinul 15/h din 22.01.2020 a fost îndreptată de a efectua un control servicii tarife, a făcut controlul pentru anul 2019 a fost verificate procedurile de calcul a tarifelor pentru transportarea mărfurilor, a fost inclusiv verificate procesele verbale ale Comisiei Tarifare astfel în procesul controlului au fost verificate unele încălcări ale comisiei Tarifare în procesul activității Comisiei Tarifare se acordau înlesniri unor agenți economici, procent foarte mare. Au fost cerute reprezentanților Comisiei Tarifare la raport sau alăturat astfel să verifice precum că Calea Ferată nu lucrează în direct cu agenți economici dar prin firma de expeditori. A fost verificat precum ei acordă înlesniri nu agenților economici dar firmelor de expeditori. Verificând câteva mărfuri în perioada 2019 să depistat precum Calea Ferată 3-4 feluri de mărfuri Calea Ferată a fost tratată cu 113 milioane 72 856, 16 lei în perioada 2019. Raportul a fost prezentat Directorului General. La întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat că Marina Cneazeva făcea parte din Comisia Tarifară și avea atribuții de a face calcule adică condițiile tarifare speciale le prezenta membrilor comisiei. A fost acordate tarife mai scăzute posibil că la toate mărfurile doar că ei au verificat o parte din ele pentru că este un volum mare și timp limitat. Explicația Marinei Cneazeva a fost precum că Calea Ferată dispune de resurse, ei pot acorda înlesniri, dar nu se acorda agenților economici din motiv că lucrau cu expeditori. Venitul Căii Ferate principal este transportul mărfurilor, restul este mai puțin semnificativ. Formarea tarifele pentru transportul de marfă juca un rol semnificativ în activitatea Calea Ferată din Moldova. La întrebările reprezentantului părții vătămate Casina Victor, martorul a declarat instanței că micșorarea tarifelor în 2018-2019 a jucat un rol important la micșorarea

venitelor pentru că lucrătorii Căii Ferate în perioada dată avea restanțe la salarii și un salariu foarte mic și resursele nu permiteau mărirea salariilor, lipsa resurselor de a cumpăra motorină pentru a activa. La întrebările apărătorului Ionaș Gheorghe, martorul a declarat a făcut auditul pentru anul 2019, a fost un audit selectiv. În anul 2019 venituri la capitolul transport mărfuri la Calea Ferată nu poate spune dacă a existat. Din explicațiile unor membri a Comisiei Tarifare care erau aproximativ 5-6 membri, se spunea că Doamna Cneazeva le transmite pe calculator procentul și agenții cărora se acordă înlesniri, hotărârile se aprobau prin proces verbal și se prezentau membrii comisiei care se prezentau și semnau. Comisia Tarifară putea respinge propunerile Cneazeva Marina a procentului de tarife. Ei au verificat conform coeficientului de bază fără a compara cu procentul din anul 2017-2018. Situația anterioară și ulterioară perioadei efectuării auditului nu o cunoaște. Când sa efectuat auditul în 2019 nu a verificat datele anilor precedenți și nici nu a avut nevoie. Acordarea unor reduceri la tariful la transport mărfuri, potrivit cuvintelor lucrătorilor departamentului venitului nu este primul an când se acordă reduceri. Dacă Calea Ferată lucra direct cu agentul economic putea fi reduceri dar nu putea fi la 50-48% având în vedere situația economică a Căii Ferate. La întrebările inculpatului, martorul a declarat instanței că nu poate spune dacă anterior au fost situații de oferire a reducerilor. Coeficienții de bază au fost luate din Politica tarifară si au lucrat împreună cu lucrătorii Serviciului Venituri și au stabilit că dacă nu erau reduceri la transportarea metalului uzat avea să fie un venit mai mare la Calea Ferată. La Calea Ferată este Departamentul Venituri. Serviciul care prelucra procesele verbale și aprecia suma de plată a serviciilor de transportare TEH-PD. Cifrele care au fost oferite este convinsă în ele. Este convinsă în suma de 113 milioane din motiv că a fost verificate cu lucrătorii serviciului TEH PD si au fost alăturate la raport documentele necesare prin calcul sa format suma de 113 milioane lei. A verificat transportul mărfurilor pentru perioada 2019, ei nu au verificat veniturile totale și rentabilitatea la moment ei au avut întrebarea fixă și ei au răspuns la întrebarea fixă, dar la rest urma economiștii să răspundă. Nu cunoaște dacă se acordă la moment înlesniri la tarifele transport mărfuri.

74. Declarațiile martorului Protasevici Valentina, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Cneazeva Marina o cunoaște, din motiv că lucrau la Calea Ferată din anul 1998 pînă în anul 2018 decembrie, din aceste considerente o cunoaște pe inculpată. La întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat instanței că a fost membru a Comisiei Tarifare în anul 2017 sfârșitul si anul -2018. Cneazeva Marina a fost membru Comisiei Tarifară, ea avea obligația de a prezenta informația de costurile transportării mărfurilor Comisiei Tarifară fiecare slujbă pe profilul său. Se efectuau adunări a comisiei

Tarifare cînd se adresau cu o scrisoare pe numele Directorului și venia o scrisoare la Departamentul Comerț unde pregăteau material pentru adunarea Comisiei Tarifare, înainte de adunare se prezenta copia scrisorii agenților economici le prezenta scrisorile Departamentul Comerț și la materialul dat era informația de calcul a costurilor transporturilor. La comisie era președinte domnul Gandurachi și fiecare din membru a Comisiei spunea părerea sa și dacă în calcule semi costul era mai mic de tarif așa reduceri la transportare era respins. Apoi se vota, după adunare se pregătea procesul-verbal a adunării Comisiei și fiecare membru a Comisiei semna procesul verbal. Comisia lucra în baza Politicii Tarifare care era un Act internațional de transportare și era adoptată de Organul superior în care se punea că administrația Căii Ferate din orice țară care este membru a Politicii Tarifare poate de sine stătător de a stabili tarifelor și de a acorda reduceri dacă economic este rentabil. Era Ordin în baza Politicii tarifare pentru a vedea cît este de rentabil așa și exista Comisia Tarifară. Fiecare drum și cerere a agentului economic se examina în bază că se micșora volumul, era rentabil de a oferi reduceri din motiv că volumul era mic și era necesar de a găsi posibilități pentru a atragea noi clienții, asta este la nivel internațional. La nivel intern de transportarea de regulă este oferit dreptul la fel de a oferi reduceri din câte ține minte ea. Aceste reguli la fel sunt stabilite de organul superior. În Politica Tarifară era indicat că conform calculelor se stabilește cheltuielile la transportul mărfurilor și pasagerilor și conform acestor calcule se stabilea tariful. La întreprindere era Nomenclatură cheltuitele pe fiecare comportament și acesta și era metoda de stabilirea costurilor de servicii prestate. La Comisie reducerile date se acordau ca rezultat a anunțări de către președintele Comisiei Tarifare. La urmărirea penală a fost audiată. Atunci la fel dădea declarații adevărate cum și acum. Confirmă declarațiile date la urmărirea penală, nu exista calcula de repartizarea a cheltuielilor aprobat de Ministerul de ramură, dar cea de tipul învechit au fost utilizate de către ei la calcularea tarifelor pentru transport local. Pentru calcularea tarifelor de semicos nu era aprobată de organul superior. La întrebările reprezentantului părții vătămate, martorul a declarat instanței că în anul 2017-2018 reduceri la transportul intern și internațional sub limita admisibilă nu au fost admise. La întrebările apărătorului Ionaș Gheorghe, martorul a declarat instanței că nu cunoaște dacă a fost domeniul dat a avut careva pierderi sau beneficii ca rezultat a reducerilor acordate în perioada respectivă. În anul 2017 au fost oferite reduceri la tarife transport mărfuri și mulți ani lucrează și se oferă. În anul 2017 din câte ține minte erau rentabil. Comparativ anului 2017-2018 dacă au fost acordate reduceri pentru transportarea mărfurilor nu cunoaște.

75. Declarațiile martorului Ion Sîrbu, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Marina Cneazeva o cunoaște, au relație profesională. La

întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat instanței că a fost audiat la faza urmăririi penale pe baza materialelor Curții de Conturi care au fost transmise în adresa Procuraturii Generale în baza misiunilor de audit din 2020 în baza dispoziției Curții de Conturi nr.65 din 04.09.2020. Declarațiile de la faza urmărirea penală au fost date în baza rapoartelor Curții de Conturi și le susține. În baza de dispoziții nr.65, echipa Curții de Conturi a efectuat auditul modul de gestionarea a patrimoniului public a Călei Ferate în anii 2018-2019. Au fost depistate o serie de neconcordanțe la partea de venituri partea de cheltuieli cât și partea de gestionarea a patrimoniului public la patrimoniu se referă la active. Toate aceste neconformități sunt detaliat descrise în raportul Curții de Conturi. Activitatea Comisiei Tarifare în anii 2018-2019 a fost examinată prin prisma implementării recomandărilor înaintate anterior de Curtea de Conturi și anume recomandarea care se referea la elaborarea și înaintarea spre aprobare a unei politici sau metodologii cu privire la repartizarea costurilor de producție și formarea tarifelor de transport a mărfurilor pe calea ferată. Ceia ce a constatat în anul 2020 pe perioada evaluată 2018-2019 se referă la faptul că persoanele responsabile de la Calea Ferată nu au elaborat acea politică, metodologie sau procedură. Calea Ferată avea niște practici de lucru și avea niște documente de lucru interne. Dorește să accentueze că aceste practici nu erau documente oficiale aprobate în baza căroră să se calculeze costul de transport mărfuri pe Calea Ferată. m verificat activitatea nemijlocită a comisiei cu referire la acordarea reducerilor pentru transportatorii de mărfuri în auditul precedent care se referea la anii 2015-2016 în acel audit echipa Curții a constatat că deciziile acelei comisii nu erau uniformizate și se referă la faptul că de obicei comisia acorda reduceri la toți transportatorii însă au existat cazuri când se acordau reduceri doar unora. Activitatea Comisiei consta în faptul că ea examina cererile transportatorilor de mărfuri cu privire la acordarea reducerilor și comisia lua decizie dacă se acordă sau dacă nu se acordă în dependență de justificare economică. Nici unul din procesele verbale întocmite de Comisia Tarifară nu conținea informație cu privire la justificarea economică. Au fost unele cazuri prin care sa refuzat acordarea reducerilor însă aceste justificări nu erau în procesele verbale Comisiei Tarifare. Comisia Tarifară este un organ colegial și decizia se lua cu votul tuturor acestor membri, erau decizii cu votul majorității și cu votul unanim, erau cazuri când unele persoane votau contra. Nu a obținut explicații de ce în procesele verbale nu se însciau justificările economice cu privire acordarea reducerilor. Aspect care ei au identificat și au dezvăluit în raportul lor de audit. Reieșind anume din faptul că cadrul de reglementare stipulează faptul că CFM poate acorda reduceri în cazul existenței unor justificări economice sau obținerea unor beneficii economice din acestea. În anul 2018-2019 CFM din câte tine minte a fost o activitate economică

negativă dar poate să greșească. Stie că o perioadă lungă Calea Ferată lucrează în pierdere însă au fost perioade de gestiune când a înregistrat profit. Ei au verificat activitatea comisiei în 2015-2016 un caz ei au dezvăluit și în raport că un operator economic de exemplu Union Expediție a avut un tarif mai mic la transportarea HloridCaliu pe tronsonul Novosolițcaia-Eutolia care a transportat marfa cu 6 dolari însă celălalt operator economic Grad Logistic cu 6,50 dolari. Pentru perioada 2018-2019 echipa de audit a analizat Comisia doar prin prisma recomandării anterioare și anume recomandarea de a elabora o politică sau metodologie sau proceduri de repartizarea costurilor sau formarea tarifelor de transport mărfuri a Calea Ferată din Moldova. La întrebările apărătorului ionaș Gheorghe, martorul a declarat instanței că recomandarea adresată directorului CFM dat fiind că această persoană este responsabilă de managementul întreprinderii date și deține de informația economico-financiară necesară pentru elaborarea acestui document. Directorul CFM sa adresat Ministerului de Resort care este responsabil de elaborarea politicilor de acest domeniu, scrisoarea nr. H-42501 din 10.12.2018 adresată Domnului Chiril Gaburici Ministrului de Economie si Infrastructurii prin care s-a rugat respectuos acordarea suportului în elaborarea unei metodologii în formarea costurilor aferente transportului de mărfuri si călători în traficul local. La data de 20.12.2018 prin Scrisoarea 14/1-12920 a Ministerului Economiei și infrastructurii către CFM ministerul a comunicat că nu are acces la datele ce tine de cheltuielile CFM si a solicitat întreprinderii să creeze un grup de lucru format din specialiștii întreprinderii în componenta căreia să fie inclus si reprezentatul ministerului domnul Vasile Codreanu, altă informație cu privire la crearea grupului și activitatea acestuia nu a obținut. Perioada lungă în care transportul intern de mărfuri a fost neprofitabil nu poate comunica dar informația dată este publică. La capitolul transportul mărfurilor local în anul 2018-2019 activitatea de transport al mărfurilor era unica activitate care era profitabilă la CFM inclusiv si anul 2018-2019. Comparativ cu perioadele anterioare sau ulterioare diferență nu poate comunica veniturile încasate la transporturile de mărfuri. Modul în care se calcula costul producerii si prin care se forma prețurile nu a avut si nu a identificat o astfel de metodologie, pentru asta a formulat o recomandare în acest sens ca să fie elaborată acea metodologie de stabilirea a costurilor pentru a afla exact ce cheltuieli trebuie să intre la formarea tarifelor și care nu trebuie să intre. Cu titlu de reparare o practică de repartizare a acestor costuri și un prim proiect a fost elaborat ce către CFM dar acest document nu a obținut forma unui document finalizat și aprobat. Nu cunoaște pe ce se bazează metodologia calculului de costuri nu cunoaște probabil că este, dacă se referă la partea ce ține de activitatea comisiei acolo unde CFM putea interveni sau acordarea suportului informativ pentru luarea deciziilor. În urma efectuării auditului 2015-2016

careva adresări a Curții de Conturi nu a fost remisă Hotărârea în adresa instanțelor de drept. Recomandările Curții de Conturi sunt recomandări obligatorii. La întrebările inculpatului, martorul a declarat instanței că la efectuarea controlului în perioada respectivă a invitat specialiștii CFM și anume pe Marina Cneazeva din motiv că doar ea a acordat informație cu privire la modul de repartizare a acestor costuri și modul de calculare a costurilor tarifelor, inclusiv și persoane din departamentul financiar. A fost asta în anul 2018 pentru perioada audiată pentru 2015-2016. În anul 2020 pentru perioada audiată 2018-2019 ei au observat că pe lângă acele metodologii care lipseau pentru transport de mărfuri CFM nu dispunea de astfel de procese și proceduri și pentru celelalte activități, aspect care a făcut ca să formulă. Constatarea pentru transport de mărfuri și pentru restul activităților. Au fost prezentate modul de efectuare a calculelor la transportul de mărfuri de către Cneazeva Marina însă acele metode nu se bazează pe o metodologie aprobată. Tot Cneazeva a dat un proiect de metodologie care ea singură a efectuat prin care a încercat să documenteze toată procedura de repartizarea a costurilor la care a făcut referire la raportul de audit ca aspect pozitiv că sa încercat să facă ceva însă acest act nu a căpătat o formă de document aprobat oficial pentru a fi pus în aplicare. CFM și Cneazeva a prezentat informație cu privire la rezultatul tuturor activităților și anume transport marfă și restul. Fiind continuată audierea acestuia la data de 16.03.2023, martorul a declarat instanței că la întrebarea dacă transportul de mărfuri de trafic local este profitabilă răspunde că nu a examinat și nu poate răspunde. La întrebările apărătorului Ionaș Gheorghe, martorul a declarat instanței că în general activitatea de transport a mărfurilor este activitatea profitabilă a mărfurilor. Tarifele pentru transportul de mărfuri pentru transport local se stabilesc de către Ministerul de resort. Urmează să verifice dar ceea ce ține minte că ultimii 10 ani doar un an sau doi ani întreprinderea de stat Calea Ferată a înregistrat profit la sfârșitul perioadelor de gestiune, dar oricum trebuie să verifice informația aferentă, iar restul anilor înregistra pierderi. La întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat instanței că activitatea generală a Căii Ferate era în pierdere.

76. Declarațiile martorului Orîndas Alexandru, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că a activat la Calea Ferată în calitate de vice-director responsabil de activitatea financiară din august 2016- ianuarie 2021. Pe Cneazeva Marina o cunoaște din motiv că a activat împreună la Calea Ferată din Moldova. A fost membru a Comisiei Tarifare, nu ține minte cât timp, era pe perioada activității, între anii acești. Membru a Comisiei Tarifare erau mai multe comisii și se schimba din motiv că era rotație, nu ține minte perioada în care era. Nu poate spune precis dacă Cneazeva Marina făcea parte din Comisia Tarifară, prezenta datele sau era membru nu cunoaște. Anul 2018-2019

Cneazeva era prezentă la ședințele la Comisia Tarifară. Cneazeva avea atribuții la Comisia Tarifară că ea pregătea informație la tarifele care sunt la moment, solicitările de la expeditori și calculele costurilor pentru comparație. Procedura de adresare a agentului economic pentru acordarea reducerii era că agenții scriau cererii către Calea Ferată, directorul întreprinderii îndrepta cererea la serviciul comercial și serviciul comercial solicita de la serviciul economic calcule pentru a vedea dacă este permis să acorde reducerile solicitate. În anul 2018-2019 Cneazeva la ședințele Comisiei Tarifare făcea niște tabele unde se indica tariful actual, tariful solicitat și costurile la cerere. Comisia acorda reducerea de exemplu putea fi caz când nu a fost marfa dată și poate urmează să acorde reducere și atunci Comisia lua decizia dacă se acordă reducerea sau nu. Tabelele date le prezenta doamna Cneazeva, i-a fost ei încredințat să facă tabelele date din motiv că era economist șef adjunct care cura domeniul transporturilor. Acordarea reducerilor date pentru Calea Ferată era profitabilă. În această perioadă rețineri de salarii nu erau mari era de ordinul zilelor, pur și simplu era datoria istorică din 2014-2015 care nu era achitată. Acordarea reducerilor mai mici de cât tariful de bază a fost la solicitarea agenților și necesitatea de a mări volumul de transportări, erau perioade când transportul auto era mai ieftin ca transportul feroviar și ei prezentau calcule, și serviciul comercial prezentau serviciile transporturilor auto de pe piață. La faza urmăririi penale a fost audiat la Procuratura PCCOCS. Procesele verbale a Comisiei Tarifare nr. 2 din 30.05.2019 nu poate spune dacă au fost prezentate. Acordarea reducerilor către SRL NOUCONS pe itinerantul Girgiulești Port- Rogojăni nu ține minte dacă au fost arătate ceva procese la procuratură când a fost. Nu ține minte procedura asta că i-a fost prezentat un proces-verbal la procuratură. Îi este cunoscută denumirea companiei dar nu ține minte. Coeficientul pentru acest agent economic a fost ajustat pe un tarif mai mic de cât costul vânzărilor pentru acest serviciul acordat, era profitabil micșorarea tarifului dat, el era mai jos de tariful local sau import, presupune că așa tip de transport până atunci nu a existat și sa dat ca să meargă vagoanele înapoi pe ruta dată erau diferite cazuri. În 2018-2019 nu ține minte cine era, de obicei era director sau vice-director a Calea Ferată nu știe dacă a fost directorul poate doar vice- directorii. Când deja erau făcute procesele verbale a ședințelor a Comisiei Tarifare, era în felul că dacă cineva era contra se vota unanim, dar dacă toți era pentru se vota și se acorda. De la Cneazeva argumentare de ce acordarea reducerilor este profitabil, nu se solicita doar de la doamna Cneazeva se solicita de la ea de la Serviciul economic și de la el putea fi solicitat de la Serviciul Transport marfă care de asemenea prezenta date statistice cu analize. Acordarea reducerilor de tarife pentru transport mărfuri era rentabil pentru CFM, ele duceau la mărirea volumului de marfă transportată. În 2019 cazuri când unui agent economic au

fost acordate reduceri contrar intereselor CFM nu, nu cunoaște dacă au fost acordate din motiv că a fost în concediu de creștere a copilului, dar în 8 luni cât a lucrat nu au fost acordate. Declarațiile cu referire la divergențe le susține cele din sala de ședință. La întrebările reprezentantului părții vătămate, martorul a declarat instanței că cazuri de refuz a expeditorului cu calea ferată din motiv când nu a fost acordată reducerea se refuza agentul economic să lucreze cu CFM. La întrebările apărătorului Gheorghe Ionas, martorul a declarat instanței că atribuțiile sale generale în perioada 2018-2019 la CFM era că asigurau o colaborare dintre Serviciul financiar Serviciul Economic cu alte servii, cu administrația cu Agenția Proprietății Publice APP, coordonau planurile de afaceri, bugetele, purtau discuții cu banca, Ministerul Economiei, cu BERD, participau la Comisie, coordonau lucrul contabilităților din filiale. Concluziile controlului Curții de Conturi din 2015-2016 cu referire la metodologia repartizării cheltuielile operaționale pe servicii prestate, presupune dacă a fost semnat de ei și acceptat și nu a fost scris notă. Sunt metodologie elaborate de instituții de profil. Calcule tarifurilor a transporturilor de mărfuri ca bază aveau cheltuielile din evidenta contabilă a întreprinderii nu necesită suporturi juridice sau altceva conform legii contabilității. Pe parcursul activității sale metodologia cu repartizarea cheltuielilor nu tine minte să fost aprobată. În cadrul Comisiei Tarifare calculele tarifelor acordate pentru transport de mărfuri 2018-2019 a fost unul justificat. Cneazeva deciziile finale ale Comisiei nu influența, fiecare lua decizia proprie. Transportul de mărfuri din anii 2018-2019 sau în comparație cu 2016-2017 și 2020-2021, pe perioada lui CFM a avut în total profit doar într-un an 2017-2018 dar pe transport mărfuri după cum ține minte în fiecare an a fost profitabil. Sumele de ordinul milioanelei nu poate să se expună, erau zeci de milioane. În anul 2018-2019 CFM careva prejudicii sau activitate financiară negativă la general, pe perioada activării 2016-2020 rezultat pozitiv CFM a obținut doar într-un an, 2019 deja nu cunoaște că în anul 2020 era în concediu de creștere a copilului. Cauzele stării financiare a CFM în perioada activității sale, nu cunoaște acum dar se vede în raportul anul care se face, au fost ani când de la transportul de pasageri era pierdere de circa 70-100 milioane lei pentru că tarifele la biletele de pasageri nu au fost modificate de la începutul anilor 2000. La întrebările inculpatului, martorul a declarat instanței că cu metodologia cheltuielilor pe tipuri de servicii nu se ocupa cu asta și nu cunoaște. Metodologia cheltuielilor pe tipuri de servicii pe transport mărfuri și transport pasageri trebuia să o prezinte pentru aprobare la Instituții ierarhice era responsabil director general, toate actele din CFM iese cu semnătura directorului general către instituție. Dacă a fost în vedere cine trebuia să elaboreze atunci părerea lui că serviciul economic și cel financiar împreună.

77. Declarațiile martorului Igor Munteanu, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Marina Cneazeva o cunoaște, sunt în relații de servicii, nu sunt în relații de rudenie sau conflictuale. La întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat instanței că din 2017 până în prezent este membru a Comisie Tarifare. Doamna Cneazeva în Comisia tarifară în 2018-2019 era membru a Comisiei, avea atribuții ca și la restul, totul depindea de funcția care persoana o ocupa. Cneazeva dacă nu greșește era șef al serviciului economic din motiv că ea a mai lucrat în alte domenii, nu ține minte precis. Comisia Tarifară se ocupa cu ceia că parveneau cereri de la agenții economici care anunțau volumul de mărfuri care doreau să îl transporte și cereau tarife și coeficienți diferite cereri. Costurile, cheltuielile la tarifele de mărfuri solicitate acordate se prezentau de secretarul Comisiei acesteia prin poșta electronică de serviciu până la ședința Comisiei, secretarul comisiei cine era nu ține minte. Calcule la tarifele care urmau a fi acordate nu poate spune o persoană concretă, presupune că erau prezentate de serviciul Economic. În Comisia Tarifară sunt vreo 7 persoane dacă nu greșește fiindcă componența se mai schimbă, apar alte persoane. Componența de bază este președintele comisiei când apare vreo echipă nouă la CFM se mai schimbă. În anul 2018-2019 membrii Comisiei erau, Munteanu Igor Nicolae, erau din serviciul comercial să zicem marfă era Igor Pleșacov de obicei, numai decât era reprezentat de la serviciul comercial era o domnișoară dar ei se schimbau mai des și nu ține minte, era domnul Condurachi probabil cu perioada greșește că componența se schimbă, era Cneazeva Marina parcă asta, poate nu este completă lista. Acordarea reducerilor la transport mărfuri se hotăra de către Comisie din cifrele prezentate, în comisie se discuta volumul care dorește agentul economic să transporte, distanța perioada și din toată informația prezentată la toți se discuta, el mai mult era pe întrebări tehnice dacă este posibil de dus așa volum din punctul A și B, dacă ne convine ruta adică distanța, dacă convine cifrele prezentate tarife, coeficienți și se pune la vot, hotărau toți împreună unanim. Dacă cineva din membri era împotriva acordarea reducerii atunci se refuza agentului economic. Din punct de vedere economic reduceri la tarife acordate în 2018-2019 la transport nu poate spune că nu are studii economice și nu cunoaște dacă era în profit sau nu, la fel cum alți membri ai comisiei nu cunoșteau părțile tehnice care mai mult le coordona el din funcția lui. La întrebarea reprezentantului părții vătămate, martorul a declarat instanței că ca să răspundă dacă a influențat sau nu acordarea reducerilor la venitul final nu poate răspunde că trebuie de avut cunoștințe în economie. La întrebările apărătorului Gheorghe Ionas, martorul a declarat instanței că la moment ultima perioadă practica acordarea reducerilor tarifelor la transportarea mărfurilor practic nu este din considerentul după cum își dă seama că Ucrainenii sunt vecinii lor că ei au mărit tariful în 2022 au mărit tariful cu 80 %, ei la rîndul lor

nu tine minte să acordat reduceri fiindcă ei ar vrea să mărească ca și vecinii dar situația economică din țară nu permite asta. Dacă nu greșește în 2022 pentru mărfurile transite a fost mărit cu 15 % iar mărfurile pe interior cu 10 % mai mult nu a fost posibil. În anii 2020-2021 a fost membru a comisiei Tarifare au fost reduceri acordate cu cât volumul mai mare cu atât mai atractiv este transportarea.

78. Declarațiile martorului Donet Olesea, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Marina Cneazeva o cunoaște, au lucrat cu ea ca membru a comisiei tarifare la Calea Ferată, nu ține minte perioada. La întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat instanței că declarațiile la urmărirea penală le ține minte. A lucrat la Calea Ferată la secția tehnologică de calculare a tarifelor pentru transport marfă și a lucrat ca casier de marfă. În atribuțiile sale intra de facto să calculeze tariful conform politicii tarifare și conform proceselor verbale din comisia tarifară direcția Calea Ferată. Activează la Calea Ferată din anul 1994 aceiași funcție, de la început a fost casier de marfă după care este casier superior de marfă. Perioada în care a fost membru a comisiei tarifare a fost perioada aproximativ 2017. Mai era membru a comisiei tarifare în 2016 când a venit era domnul Gagauz, domnul Condurachi, Arandaș, Ohlaciuc, Marina Cneazeva, Pișacov, Muntean care era șef serviciu mișcare. Comisia tarifară se ocupa cu ceia că când veneau solicitări de la expeditori și transportori, comisia tarifară urma să strângă toată informația la transport mărfii cutare care a fost solicitată și apoi să ia decizia dacă se poate de micșorat tariful sau dacă urma a fi majorat tariful pentru marfa care trebuia să fie transportată. Tarifele se acordau cu scopul ca să atragă volumul mai mare de marfă care urma a fi transportată. Urma să atragă volumul de marfă pe transport feroviar dar ca să nu aibă pierderi urmează să fie tarifele așa ca Calea Ferată să nu aibă pierderi. Secretarul comisiei tarifare strângea toată informația care venea de la Cneazeva Marina, Cneazeva prezenta un fel de sinecost transportării mărfii pentru acest itinerar. Dacă era convenabil și suficient comisia tarifară acorda tarif special sau coeficient la tariful de bază la politica tarifară. Documentele se strângeau de secretarul comisiei tarifare de unde luau ei informații nu cunoaște, dar stie că erau și calculele lui doamna Cneazeva. Comisia vota, dar dacă cineva era contra nu se lua decizie. Personal acces la calculele prezentate de serviciu economic nu avea. Cneazeva Marina posibil era șef adjunct al serviciului economic sau era inginer în serviciul economic. Președintele comisiei tarifare era Condurachi Gherghie. Ședința comisiei tarifare avea loc se strângeau totii membrii comisiei, se prezentau toate actele de către secretar, calculele lui Cneazeva, de facto era calculat un tarif și care este tariful se solicita în comparație. Tarifele sunt stabilite de către politica tarifară, unica ce putea să se schimbă erau coeficienții acordate la tariful de bază din politica tarifară.

Solicitările care veneau erau la micșorarea tarifelor, și Condurachi explica de ce Calea Ferată poate ori îi mai convenabil de a acorda un tarif micșorat pentru a atrage volumele pe Calea Ferată. Secretarul comisiei tarifare Renata Den făcea calculele care ar fi dacă se aplică coeficientul solicitat. Cazuri de aplicare a reducerilor de către membrii comisiei tarifare mai mic de cât costul serviciului de transport mărfuri nu au fost. Clauza 1.8 din politica tarifară valabilă pentru perioada 2016-2018 îi este cunoscută. Procesul verbal al comisiei tarifare din 12.01.2018 prin care a fost aprobat coeficienții costurilor. Nu ține minte așa proces verbal, nu ține minte să fie stabilit mai mic de cât informația prezentată de către Cneazeva a sinecostului, putea să fie stabilit ca sinecostul dar mai mic nu putea fi. Potrivit calculelor prezentate de Cneazeva erau costuri directe și poate costuri total, dar ce include total nu ține minte. În cadrul comisiei când a fost indicat 2 calcule nu ține minte, poate și a fost dar a trecut mult timp din 2018.

79. La întrebările apărătorului Gheorghe Ionaș, martorul a declarat instanței că în 2017-2019 ocupa funcția de casier superior de marfă. Atribuțiile de funcții era să calculeze tariful pentru transport marfă de facto pe document. În anul 2017-2019 comisia tarifară se convoca cât era ea membru a comisiei era convocată comisia odată în săptămână cam așa, se examinau vreo 2-3 solicitări se strângeau, nu fiecare solicitare care venea se strângea comisia tarifară, urma a fi strânsă toată informația și crede că asta dura un timp. Cererile examinate de comisia tarifară care se admiteau sau se respingeau nu poate spune precis, dar mai multe erau respinse din câte ține minte, dacă 30 % erau aprobate aproximativ nu poate spune cu precizie. În perioada activității în comisia tarifară careva cazuri de favorizare a unor agenți economici în comparație cu alții nu a observat. În perioada 2018-2019 în cazul aplicare acestor tarife consideră că au avut consecințe benefice pentru Calea Ferată a Moldovei. Calea ferată în acea perioadă a pierdut foarte mult din volum de transport din calea ferată majoritatea mării se transportă prin transport rutier, sunt analize de la serviciul fiscal și coeficienții acordați au mai atras volumul pe Calea Ferată și dacă Calea Ferată are volum de marfă atunci ea are și venit. Ramura de transport intern a căii ferate în anii 2018-2019 nu cunoaște dacă a fost rentabilă, nu este din serviciul economic, ca omul care lucra cu actele poate spune că sa majorat volumul de marfă dar dacă a fost rentabil sau nu, nu poate să spună. După anul 2019 se mai acordă reducerii la tarife pentru agenți economici, nu este o reducere așa ea consideră, dar din iulie 2022 sa majorat tarifele. La tariful de bază până în 2022 la coeficientul tarifului de bază era mai mic, dar din iulie 2022 a fost ridicat coeficientul la tariful de bază. La moment nu activează în Calea Ferată din 15.07.2022. La întrebările inculpatului, martorul a declarat instanței că dacă nu ar fi acordate coeficienți micșorate nu ar fi volumul de

transport. După 2021 calcule sinecostului la transportarea mărfurilor, în așa mod cum a prezentat Cneazeva nu au fost făcute calculele sinecostului. Calea Ferată prezenta coeficientul micșorat, era decizia sefului Calea Ferată ca sinecostul să fie calculat din costul combustibilului care este cheltuit pentru transportarea mărfii cutare pe itinerarul cutare înmulțit la 5. La întrebările reprezentantului părții vătămate, martorul a declarat instanței că micșorarea tarifelor se coordona cu fondatorul întreprinderii nu cunoaște dacă se făcea. Micșorarea tarifelor nu cunoaște dacă a influențat la veniturile întreprinderii.

80. Declarațiile martorului Alexandru Vieru, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe doamna Cneazeva o cunoaște, au activat împreună la Calea Ferată, a fost angajat în 2015 până în 2021 și atunci a cunoscut-o. Cu Cneazeva sunt în relație de foști colegi. La Calea Ferată a fost angajat în 2015 decembrie în calitate de economist coordonator serviciu transport marfă, aprilie 2017 a fost acceptat pentru o perioadă de probă în calitate de șef adjunct serviciu comercial, după jumate de an a devenit șef serviciu comercial. A fost membru comisiei tarifare dacă nu greșește anii 2017-2019. Președintele comisiei era Condurachi, membri Pleșscacov, el, Oradaș, jurist Igor Briceac, Miron Gagauz, domnul Igor Munteanu, doamna Cneazeva și parcă a numit toți. Comisia tarifară avea atribuții: ea analiza și decidea posibilitatea oferirii unor reduceri pentru transportul de mărfuri pe calea ferată pe un anumit itinerar și pentru anumită marfă pentru toți agenții economici. Erau mai mulți factori de decizie dacă urmăresc membrii comisiei erau din fiecare departament câte o persoană care se poate să se expună referitor la activitatea lui în primul rând se făceau anumite analize economice care spuneau dacă se încadrau în anumite tarife de exemplu serviciu mișcare spunea opinia loc de deplasarea vagoanelor cum va fi mai convenabil și el în calitate de șef serviciu comercial împreună cu departamentul lui făceau anumite analize de piață și studii ca exemplu cereau oferte comerciale de la companiile de transport auto pentru a face comparație cu ceia ce este pe piață, accesau datele de la biroul Național de Statistică pentru a înțelege despre ce cantitate de marfă este vorba anual și încercau să dea un preț competitiv pentru a mări volumul mărfurilor transportate pe Calea Ferată. La acordarea reducerilor se lua în calcul ca prețul să nu fie mai mic ca cheltuielile. Doamna Cneazeva în perioada dată era șef adjunct serviciu economic. Doamna Cneazeva în cadrul comisiei tarifare se expunea cu părerea referitor la solicitarea agentului economic și prezenta calcule economice care urmau a fi prezentate comisiei. Era vorba despre costul mărfurilor transportate. Nu cunoaște cum se stabilea serviciul economic nu are așa competență. Nu cunoaște dacă exista o metodologie de stabilire a costurilor. A auzit despre auditul Curții de Conturi dar nu a văzut. Referitor la faptul că exista o metodologie aprobată de Ministerul Transportului privind optimizarea

cheltuielilor nu cunoaște. Vice director responsabil de activitatea comercială Grigore Condurache. Nu își aduce aminte ca să existe unele companii cu preferinței la prețul acordat ei au scop ca întreprinderea mereu să aibă venit. Despre faptul că în perioada dată de către Curtea de Conturi că Calea Ferată a activat cu pierderi enorme nu a cunoscut. Referitor la procesul-verbal nr.2 din 2019 care a fost prezentat la urmărirea penală presupune că știe despre ce este vorba dar nici de cum nu era, dacă se spune despre pietrișul de la Giurgiu-lești ei au acordat extinderea reducerii care era pietriș și în perioada dată a parvenit o solicitare de la companie de reabilitare a drumurilor NonConst, reducerea anterioară a fost extinsă și pentru piatra de granit luând în considerare că ei garantau un volum mare de mărfuri că era o perioadă că drumurile se reabilitau mai pronunțat. O altă cauză de ce a fost acceptată extinderea de reduceri este faptul că vagoanele universale de după descărcare în stația Giurgiu-lești neavând mărfuri ca să transporte și trebuie să meargă goale înapoi pentru a fi încărcate și una din soluție era ca ei să descarce nava cu pietriș din port și să aducă. În cadrul comisiei tarifare toți membrii comisiei votau și dacă cineva nu era de acord nu se accepta, inițial agentul economic venea cu solicitarea lui și scris tariful lui convenabil și în cadrul comisiei se analiza dacă este posibil de acordat așa reducere dacă nu se putea se propunea un preț un pic mai mare. Serviciul economic prezentat de către Cneazeva nu cunoaște dacă făcea careva calcule cu referire la debit credit și dacă să nu fie careva pierderi. Soția lui lucra la Calea Ferată ea nu era membru a comisie tarifare. La întrebările apărătorului Gheorghe Ionaș, martorul a declarat că Comisia tarifară nu avea un termen de convocare aproximativ 2 ori în lună sau o dată în dependență de materialele acumulate. Acordarea reducerilor la tarife a fost una benefică deoarece dacă se va analiza se poate spune din serviciul lui în 2015 Calea Ferată a transportat aproximativ 2 milioane de mii de tone și se afla în situație deloc nu bună din câte cunoaște, dar în 2018-2019 Calea Ferată transporta 4,5-5 milioane de tone ceea ce a sporit considerabil activitatea economică a întreprinderii. Respingerea solicitării de acordare a reducerii existau cu siguranță erau 50-40 % refuzuri dar nu crede că este o cifră exactă. Domeniul de transport intern de mărfuri în 2017-2018 nu cunoaște raportul financiar ca să cunoască. Cel puțin cunoaște că în unul de ani compania a ieșit în profit, datorită faptului că a fost transportate un volum mare de mărfuri a fost acoperite și alte cheltuieli a întreprinderii. Perioada 2018-2019 situația economică a Calea Ferată stie că sau achitat multe datorii față de agenții economici și salariile au venit la achitarea lunară că înainte erau reținerii. Când a venit în 2015-2016 datoriile erau 800 milioane la diferiți agenții economici și rețineri de salariu de 2 luni. În 2019 erau 370-350 milioane datorii și salariu a revenit aproape lunar poate diferența de câteva zile.

81. Declarațiile martorului Ohladciuc Valeriu, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Cneazeva Marina o cunoaște din perioada 2015-2020 pe când activa la întreprinderea de stat Calea Ferată Moldovei, nu sunt în relații ostile, au fost ca colegi de serviciu. La întrebările acuzatorului de stat, martorul suplimentar a comunicat instanței a activat din 2015-2020 în funcție de vice-director general la Calea Ferată. În atribuțiile de bază la vice-director general responsabil de securitate era răspunderea despre securitatea internă și serviciul paza paramilitară acestea erau de bază, dar în cadrul întreprinderii conform indicațiilor conducerii activa la diferite ședințe la necesitate. O perioadă din 2015-2020 4 ani de zile precis a fost membru a comisiei tarifare din cadrul întreprinderii Calea Ferată. Agentul economic așa se numeau expeditori care aveau licență în domeniul transportării mărfurilor pe calea Ferată depunea solicitare către Calea Ferată Moldova și urma să aducă o marfă oarecare pe Calea Ferată de a transporta dintr-un punct în altul. Solicitarea dată se distribuia la serviciul comercial ulterior ajungea la comisia tarifară. Comisia tarifară se aduna când erau acumulate mai multe solicitări și se examinau toate solicitările. În solitoarea era indicat marfa care trebuia transportată și destinația și se solicita un tarif, tariful se atribuia conform politici tarifare. Politica tarifară este o formulă cum se calculează tariful acordat la tona kilometri. Se examina de către comisie dacă era așa marfă deja transportată. În comisia dată intra șef departament mișcare, economic, mișcare adică toate serviciile de bază care activau. Dacă să se refere la doamna Cneazeva ea analiza și conform politicii tarifare indica procedurile, prețurile, ea făcea calcule și prezenta la comisie o notă care motiva tariful acordat la solicitarea care a fost depusă de către agentul economic la transportarea mărfii. Cneazeva era un colaborator experimentat și nu toți la Calea Ferată puteau calcula tarifele date din motiv că sunt mulți factori sunt la formarea tarifului începând cu electricitate, motorină, mașinist și alte sisteme implicate la Calea Ferată. Se expuneau membrii comisiei date referitor la solicitare din punctul lor de vedere, după care se punea la vot, se vota de către membrii comisiei decizia primită unde se întocmea un proces verbal și toți membri îl semnau. Președintele comisiei tarifare era Condurachi Grigore vice director general responsabil de activitatea comercială. Secretara comisie nu poate spune cine era. Ordinea de zi a ședinței comisiei tarifare după părerea lui o pregătea serviciul comercial, pentru că se stocau solicitările la secția comercială și ei planificau ordinea de zi și când vor fi ședințele, era o fată, dar nu ține minte numele secretarei. A fost o domnișoară pe numele Renata, dar nu ține minte familia. Agentul solicita tarif ca să ducă din Ocnița la ***** cărbune acest cărbune, dacă sa atribuit o reducere la agentul economic după acesta alt agent economic a depus solicitare să aducă marfa pe același tronson și aceiași marfă doar că era alt agent se atribuia tot tariful dat și nu era

altul. Se făceau reduceri la tarife pentru că prețurile care erau stabilite la politica tarifară nu se putea să concureze cu alți transportatori erau foarte mari. În politica tarifară era un punct unde întreprinderea avea dreptul să dea reducere dar nu mai jos de semi-cost. Practic toți agenții economici care depuneau solicitări la comisia tarifară cereau reduceri. Ce ține de serviciu economic din care parte făcea Cneazeva și înafara de Cneazeva se expunea și serviciul financiar referitor la tarife, adică nu ea unica lua decizia de bază ce tarif va fi. Pe blocul economic venea Cneazeva pe blocul financiar era altă doamnă dar nu tine minte era șefa serviciului financiar care prezenta alte calcule și se suprapuneau toate calculele, se ridica întrebarea dacă este mai jos de semi cost sau nu și se propuneau pentru vot. Cazuri când să fie acordat tarif mai jos de semi cost din câte cunoaște nu a fost acordat, poate să menționeze că nu prea au fost că de la agenți economici să scrie plângeri că nu sunt de acord sau să vină de la centru de monopol să vină cu pretenții, și nimeni nu sa plâns că la unul sa dat reduceri dar la altul nu, agenții aveau dreptul să depună contestații dar cât a activat el nu ține minte să fi fost examinată o contestație al agentului economic. Comisia tarifară nu era creată superficial, activau vreo 3 vice director generali, totii șefii de serviciu, fiecare șef de serviciu se expunea pe domeniul lui, de exemplu serviciu de tracțiune spunea că poate să asigure transportarea mărfii, serviciul mișcare, serviciu transportare marfă, era de la serviciu TEHPD un serviciu care monitoriza toate tarifele unde agenții economici care transportau marfă vedeau ce se transportă și respectiv se examina dacă a fost transportată așa marfă sau nu vreo dată. Asta se făcea din motiv că Calea Ferată era la autofinanțare și trebuia singură să se întrețină. Dorește să menționeze că majoritate din membrii comisiei erau decorați cu ordinul feroviar, adică erau oameni cu practică. Cu rezultatele auditului Curții de Conturi finalizate auditului din 2018 nu a făcut cunoștință. Toate care veneau inspecția financiară și Curtea de Conturi când finaliza un control respectiv actul se aduce la cunoștință nu doar comisiei tarifare dar se aducea la cunoștință la adunarea selectă unde participau toți șefii serviciilor de Calea Ferată unde dacă erau niște prescripții era și indicat că cât termen trebuie de efectuat o notă cu explicații. Se repartizau prescripțiile la domeniile date și fiecare făcea nota și se expedia instituției care a efectuat controlul dat inspecția financiară sau Curtea de Conturi. Cât a activat el nu ține minte că pe un act de la inspecția financiară sau Curtea de Conturi să fie începută o cauză penală. Cât a fost membru a comisiei tarifare nu a observat ca să fie acordat o reducere la același agent economic, erau vreo 13 agenții și alți agenți economici nu aveau licență și dreptul de a transporta marfa. Dacă cineva dorește să transporte marfa se adresa la acești 13 agenții care aveau licențe și deja cineva din acești 13 se adresa la ei cu oferta de transportare. Calea Ferată nu selecta agenții economici și nu elibera licențele

date. Domnul Orandaș Alexandru conducea blocul financiar și era vice director financiar responsabil de activitatea financiară. Întreprinderea de stat nu a fost falimentată, la ziua de astăzi activează fix așa cum activa și 10 ani în urmă și 10 ani până la ei. Calea Ferată din Moldova este la autofinanțare. S-a ajuns la situația dată din motiv că era lipsă de transport de marfă, Calea Ferată există din transportarea mărfii care este de bază și când nu este ce să se transporte și prețurile sunt mari și nu se poate concura cu alți concurenți pe piață, atunci nu este venitul care trebuie pentru că trebuie să se concureze cu piața și să vezi cum lucrează alți operatori ca să se poată oferi oferte. Toate serviciile de pasageri merg în minus, toate cheltuielile de transportarea pasagerilor cad tot în blocul financiar și mănâncă din transportul de marfă, mai mult Calea Ferată are un domeniu larg de activitate unde participă multe servicii și contribuie la transportarea mărfii dar ei numai cheltuie nu produc nimic de exemplu electricienii, serviciu telecomunicație, dispecerat DEPO de reparație toți trebuie de întreținut, erau 14 000 de oameni, erau locomotive vechi cu un consum mare de motorină și când se calculează toate acestea practic se rămâne cu nimic. Mai mult ca atât, au început în Dombas conflictul și din Federația Rusă nu se transporta marfa este un factor care la fel a acționat. De la serviciu comercial se prezenta comisiei tarifare solicitările. Calculele le făcea blocul economic căreia reprezentant era Cneazeva și ea prezenta niște calcule și șeful serviciului financiar tot prezenta poziția lui. El se baza pe datele prezentate de către Cneazeva. Susține integral declarațiile date la urmărirea penală. La întrebarea reprezentantului părții vătămate, martorul a declarat că la stabilirea tarifelor se luau în calcul pierderile financiare a întreprinderi. La întrebările apărătorului Gheorghe Ionaș, martorul a declarat că tot în perioada de 2015-2020 a fost membru a comisiei tarifare. Perioada 2015-2018 și 2019-2020 existau cereri acceptate cu privire la reduceri la transportarea mărfurilor. Acordarea reducerilor în perioada 2018-2019 au avut efect că veneau bani la Calea Ferată și se achitau toate cheltuielile pentru ca întreprinderea să poată activa. Acestea reduceri la cauzarea căroră prejudicii materiale nu a dus la prejudiciu din motiv că ei nu dau reduceri mai mici de semi cost, legea tarifară presupunea acordarea reducerilor acordate de către comisie. În perioada de 2018-2019 au existat cazuri când au fost respinse solicitările de acordarea reducerilor, se făceau calcule și dacă era mai mic de semi cost nu se accepta solicitarea. Numărul de voturi necesar pentru acordarea reducerilor, nu ține minte câți membrii trebuia să fie pentru ca să se acorde reducerea dar ține minte că cei care erau contra trebuia să scrie o notă de ce au o opinie separată. Nu ține minte câte persoane trebuia să voteze pentru a fi acceptată reducerea tarifară din cadrul comisiei tarifare.

82. Declarațiile specialistului Sîrghi Ionel, care în cadrul ședinței de judecată la întrebările acuzatorului de stat a declarat instanței că activa în cadrul inspecției financiare din 2017 luna decembrie, dar are studii superioare economice. El a efectuat unele aspecte la raportul de constatare. În cadrul raportului de constatare la solicitarea PCCOCS a fost verificată expertiza tehnico-științifică pentru perioada 2015-2021, dar din motivul lipsei actelor ce ar putea face claritate și expunerea unor concluzii la întrebările procuraturii perioada pe care au fost concluzii a fost anul 2018-2021 pe cealaltă perioadă nu a fost din lipsa surselor de informație. Constatarea tehnico-științifică a fost în baza celor expuse de procuratură, contractele, actele contabile, procesele verbale al ședințelor comisiei tarifare și accesul la sistemul informațional a Căii Ferate și analiza contabilă a registrelor contabile a întreprinderii de stat. O metodologie ar presupune stabilirea unor principii generale bazate pe reglementările aprobate de către unele acte normative interne și legislative. Ceia ce de facto sa constatat lipsă la Calea Ferată Moldovei deci această metodologie nu există. Tarifele care au fost utilizate sau implementate presupune 2 direcții a serviciilor acordate de către întreprinderile servicii de transport internațional și cel local. Cel internațional este aprobat și anual în cadrul conferințelor a membrilor Căii Ferate CSI inclusiv Calea Ferată Moldovei este la fel membru și anual este aprobată politica tarifară obligatoriu pentru toți membrii. În partea tarifelor ce ține de transport local Calea Ferată sa ghidat de culegerea tarifelor la transportarea mărfurilor în RM pe trafic local aprobată în 2015 până în prezent care nu a fost ajustată și propriu-zis este ajustată la o culegere anterioară din 2002 și reprezintă o ajustare tarifelor din perioada sovietică. Nu exista și nu există nici până în prezent o metodologie de calcularea tarifelor, este o decizie unilaterală a comisiei tarifare care activează în baza unui ordin emis de către întreprinderea de stat. Nu a văzut propriu zis ca să fie delegate unele persoane din cadrul Calea Ferată dar în urma examinărilor proceselor verbale a ședințelor comisiei tarifare sa constatat că au fost prezentate careva calcule estimative elaborate în urma cererilor a expeditorilor sau a clienților pentru reducerea tarifelor calculul estimativ efectuat și semnat de către Cneazeva în perioada de până la 2021 pentru toate calculele efectuate și expuse în cadrul acestor ședințe a comisiei tarifare. Costurile de transport presupun cumularea tuturor cheltuielilor ce țin de un anumit serviciu acordat pentru un anumit itinerarii și anume retribuirea muncii, cumularea uzurii imobilizărilor corporale utilizate pentru efectuarea acestor servicii, aceste costuri de producere potrivit politicii de contabilitate a întreprinderii țin de permanenta metodelor aplicate în evidența contabilă a entității ceea ce a fost ignorat sau prezentat superficial în aceste calcule pentru estimarea și posibilitatea câtorva reducerii la tarifele aprobate. Calculul costurilor de producere pentru stabilirea căror va calcule

adăugătoare sau rentabilități a costurilor dar prioritar este important ca orice ajustare a tarifelor aprobate pentru fiecare an în special pentru serviciile internaționale și cel local presupune de aprobarea de către organul ierarhic superior. Nu cunoaște despre existența careva metodologii pentru stabilirea costurilor de producere și aprecierea tarifelor preferințiale, constatarea fiind făcută doar în baza calculelor anexate la procesele verbale a comisiei tarifare. Calculele erau semnate de către Cneazeva Marina până în iulie 2021, din iulie 2021- decembrie 2021 de către comisia tarifară a fost aplicată o altă metodologie sau mai bine zis termen la calcularea costurilor de producere pentru aprobarea căror va tarife preferințiale. Cazuri de acordarea tarifelor preferințiale mai jos de costurile transportării au fost constatate așa cazuri la prezentarea calculelor de serviciu economic pentru examinarea cererilor de reducere a coeficienților aplicați la tarifele de bază indicatorii economic prezentați nu explicau raționalitatea aprobării și aplicării acestor coeficienți veniturile din vânzări fiind mai mici de cât costurile acestor vânzări ceea ce inevitabil a condus la un rezultat financiar negativ generând pierderi și lipsă de eficiență economică. Așa deci în cazul procesului verbal nr.1 din 05.01.2018 comisia decide pentru perioada 05.01.2018-30.06.2018 la transportul în tranzit a minereului NHM 2614 aplicarea coeficientului 0.42, examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului 0.42 la tariful de bază generează tarife din vânzări în mărime de 5.98 franci elvețieni la o tonă transportată pe când costul vânzărilor constituie 6 franci elvețieni la o tonă transportată, deci mai jos de sine cost. Mai mult ca atât, cererea expeditorului TransTerminal-S SRL indicat în procesul verbal nu s-a regăsit și asemenea cazuri sunt 4. Cazurile în care au fost prezentat calculațiile de către Serviciul economic cu aplicarea coeficienților de reducere care generează venituri din vânzări mai jos de cât costul de producere. Toate cazurile sunt expuse în raportul tehnico- științific cu anexarea tuturor documentelor primare. Consecințele sunt inevitabile, ele presupun pierderile financiare și lipsa eficienței economice al acestor operațiuni economice efectuate de către Calea Ferată. Tarifele preferințiale erau acordate la aceleași expeditori, el s-a bazat la constatări doar pe materialele dispuse de către procuratură și a datelor evidenței contabile a întreprinderii, identificare beneficiarilor finali nu a fost pus în sarcină prin ordonanță. S-a constatat un sistem propriu spus prin care unii și aceiași agenți economici au primit aceste tarife preferențiale aprobate de către comisia tarifară și care au generat până în final venituri ratate Căleai Ferate Moldova. Această diferență a fost calculată de către reprezentanții serviciului expediție a Întreprinderii de Stat Calea Ferată Moldova reieșind din tarifele aprobate pentru trafic internațional și cel local și

tarifele aplicate de facto de către Calea Ferată în detaliu pentru fiecare itinerar, fiecare agent economic, fiecare tip de marfă, cantitate și perioadă.

83. Fiind continuată audierea specialistului Sîrghi Ionel, la întrebările avocatului Gheorghe Ionaș, el a declarat instanței că el nu s-a referit expres la faptul că culegerea de tarife a Călii Ferate, ea de fapt a fost aprobată de Ministerul Transportului prin scrisoarea de aprobare 02/9-6-48 la 09.06.2015 care de fapt nu este aprobată printr-un ordin, care nu poate fi prezentat de către Ministerul de Resort acest fapt a fost constatat inclusiv de către auditul de Curții de Conturi din 2018. Expres culegerea de tarife aprobat din 2015 a fost aprobat în baza unei culegeri, aprobat și elaborate în 2002 iar o metodologie de formare a metodologiei lipsește. Erau în drept reprezentanții Călii Ferate să se conducă de această culegere dar și trebuia să înainteze organului administrativ ajustările respective pentru aprobarea modificărilor ce se referă la tarifele transportului feroviar în transport local ceea ce este indicat în Legea 246 privind la întreprinderile de stat. La demersul administratorului întreprinderii de stat către fondator la etapa actuală cât și inclusiv și începând cu 2017 întreprinderea de stat subsemnat este ASP a fost obligată prin acțiuni comune de a întreprinde măsuri în ajustarea tarifelor nominalizate. Asemenea obligație este prevăzută în lege a administratorului întreprinderii de stat Calea Ferată și la inițiativa lui se aprobă modificarea acestor tarife. În obligațiunea lui ca inspector financiar nu a intrat investigarea acestor cauze dar examinarea sub aspect economico-financiar și constatarea faptelor expuse în raportul tehnico-științific, este doar expunerea pe baza materialelor prezentate pentru examinare. Ordonanța procurorului a presupus examinarea perioadei 2015-2021 dar din motivul lipsei unor acte determinate pentru această constatare pentru perioada 2015-2017 s-a decis expunerea doar pentru expunerea perioadei 2015-2021 ceea ce se referă la subiectul tarifelor. În speță pentru perioada 2015-2017 a fost lipsă prezentarea anexelor a proceselor verbale a comisiei tarifare a Calea Ferată ceea ce a determinat expunerea doar pentru perioada 2018-2021 pentru care s-a prezentat informația deplină. Referindu-se la pct. 8.1 din raport constatarea care a fost expusă la grupul de operatori economici care au beneficiat prioritare de avantajele economice rezultate din obținerea acestor tarife acest subiect a fost posibil de constatat prin examinarea evidenței analitice dispusă de către întreprindere. În perioada 2018-2021 acest subiect examinat și constatat în raportul tehnico-științific a predominat la stabilirea tarifelor preferențiale în urma examinării comisiei tarifare Calea Ferată. Deci sistematic aceste tarife preferențiale au fost supuse examinării și aprobării de către această comisie. Nu examina și nici nu aproba ajustarea tarifelor pentru fiecare an de, mai mult ca atât, nici operatorul de transport feroviar întreprinderea de stat Calea Ferată nu s-a adresat cu această cerere de ajustare către ministerul de resort.

Obligativitatea acestor aprobări a ajustărilor de tarife aprobate pentru fiecare an de frag în cadrul conferinței tarifare vorbim despre tarifele aprobate pentru traficul feroviar internațional. Care expres prevede obligativitatea acestor ajustări de către organul administrativ stabilit de către Guvernul fiecărui stat participant la acest acord internațional. Art.3 alin.(7) al Acordului Tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor membri ale CSI din 17.02.1993 obligă ca fiecare membru este în drept să micșoreze tarifele stabilite pentru anul de fapt respectiv în partea ce ține de segmentul Calea Ferată a statului respectiv cu condiția informării părții responsabile de administrare și a tuturor părților cointeresate în realizarea politicii tarifare, prevedere care pînă în prezent nu a fost modificată din redacția anului 2001. De asemenea suplimentar la acest subiect există un precedent judecătoresc expus în Hotărârea Judecătorei Economice a comunității statelor independente 01-1/5-05 din 04.02.2003 despre interpretarea aplicării prevederilor acordului tarifar și politici tarifare statelor membrii a CSI, prin care inclusiv utilizarea dreptului de fiecare stat membru a CSI potrivit prevederilor acordului tarifar în limitele și ordinea stabilită de către acesta dreptul la modificarea tarifelor aprobate de către politica tarifară face obligatorie stabilirea de către stat a organului administrativ concretizează că aceste prevederi fac parte la raportul pct.1.2. La întrebările inculpatului, specialistul a declarat instanței că el nu s-a referit că inculpata are direct obligațiunea de ajustarea tarifelor aprobate, în raport s-a expus doar ca constatare la faptele ce au avut loc în urma examinării proceselor-verbale a comisiei tarifare. Răspunsul se regăsește la pct.1.2 din raportul de expertiză. Comisia tarifară nu avea dreptul de a acorda coeficienți reduși agenților economici. Nu intră în obligativitatea competențelor inspecțiilor financiare să stabilească ce ar fi dacă ar fi acordate sau nu coeficienți reduși. Constatările în raport au fost făcute doar în baza acțiunilor efectuate de către comisia tarifară examinat sub aspect legal. Aceste concluzii au fost făcute în baza prevederilor politicii de contabilitate aprobate anual de către întreprinderea de stat și calculele prezentate de facto pentru examinarea și aprobarea tarifelor preferențiale în cadrul ședințelor comisiei tarifare care nu redau informație ce derivă din costurile suportate de către întreprindere pentru fiecare serviciu acordat. La momentul efectuării acestor constatări au fost solicitate prezentarea argumentărilor costurilor de producere înaintate pentru examinarea în cadrul ședințelor tarifare la care ca răspuns de către reprezentanții întreprinderii de stat nu au fost confirmate nici sub o formă aceste calcule motivând că aceste calcule au fost făcute de către Cneazeva care la moment nu activa la Calea Ferată. Concluziile au fost făcute în baza calculelor prezentate de către Cneazeva și se găsesc ca anexă la procesele verbale a comisiei tarifare prin care au fost constatate devierile respective. Suma totală a diferenței veniturilor ratate din

aplicarea tarifelor preferențiale au fost prezentate și estimate de către Calea Ferată în special de către reprezentanții serviciilor de expediție. Tarifele, fiind aprobate în cadrul conferinței tarifare anuale, sunt obligatorii pentru toții membrii acordului internațional cu dreptul la micșorarea acestor tarife pe segmentul feroviar a fiecărui stat independent doar în condițiile anunțate ajustate și aprobate de către organul administrativ și Guvern în cazul RM ministerul de resort ceea ce nu a avut loc de facto în perioadele menționate. Constatările ce țin de acordarea și aprobarea de către comisie a tarifelor preferențiale au fost expuse în baza calculelor prezentate de către serviciul economic a întreprinderii de stat și anexat la procesele verbale a comisiei date. Comisia nu a avut dreptul să acorde coeficienții preferențiali, așa definiție ca coeficient preferențial nu există. El doar a constatat faptul existenței examinării a auditului intern a Calea Ferată a RM a acestui subiect și stabilirea incoerențelor analogice constatate în raport. Veridicitatea cifrelor expuse în raportul auditului intern ține doar de responsabilitatea persoanei care a întocmit acest raport. A examinat raportul auditului intern și a expus cifra care este indicat în raportul de auditul intern. Cifrele au fost verificate personal de el, iar întocmirea acestor tabele care sunt anexate la raportul constării tehnico-științific și prezentarea acestor date a avut loc direct de către serviciul de expediție a Calea Ferată care dispune de datele respective pentru a prezenta această informație și care a sumat responsabilitatea sub semnătură pentru veridicitatea acestor date. Competența acestor persoane care au prezentat astfel de cifre, persoana care este angajată la întreprinderea de stat și care astfel de informație și care a prezentat informația își asumă la orice nivel veridicitatea acestor informații, dar competența acestor persoane nu ține de el, urmează a fi verificat de cei care au angajat persoanele. Șefa serviciul expediție a Calea Ferată care în viziunea lui este o persoană destul de competentă. Nu este în competența lui să facă a evidenței economice a întreprinderii pe faptele care nu au avut loc dar presupune că au fost pierderi în urma venitului neîncasat. Această definiție a regăsit în decizia comisiei tarifare care au fost aprobate în urma ședințelor cu întocmirea proceselor verbale și actelor anexate la acestea. Această definiție nu se regăsește în nici un act normativ ce ține de reglementarea evidenței contabile inclusiv a tarifelor întreprinderilor de stat aprobate pentru activitate. În anexele proceselor tarifare a comisie tarifare se regăsesc anume aceste tarife preferențiale aprobate de comisie se regăsesc la procesele-verbale care au fost anexate la raportul tehnico științific. În special toate propunerile pentru examinarea și aprobarea acestor tarife preferențiale în majoritatea cazurilor se regăsesc sub semnătura lui doamna Cneazeva. Toate calculele prezentate de către Cneazeva pentru examinare în comisia tarifară în sine prevedeau indicatoarele ce țin de tarifele de bază aprobate pentru fiecare an de frag separat

în trafic feroviar internațional și local ca coeficientul 1 și propunerilor de micșorarea acestor tarife respectiv cu stabilirea coeficienților de micșorare mai jos de 1. Tarifele au fost indicate analogic tarifelor aprobate pentru fiecare an de frag doar cu propunerea de aplicare a tarifelor preferențiali ce în sine constau coeficientul micșorat a tarifelor de bază. Toate aceste aspecte sunt indicate în raport. În calculele prezentate de către Cneazeva pentru examinare de către comisia tarifară a fost constituite în cazurile respective nu sau aprobat coeficienți ca rezultat fiind determinați ca mai jos de sine cost prin care aceste constatări erau indicate direct pentru calculele prezentate serviciului economic. Unde au fost indicați clasificatorii ca tariful de bază, valoarea sumară a tarifului de bază aplicat costurile de producere la aceste segmentate cu aplicarea acestui tarif și propunerile de aplicare a tarifelor preferențiale, prin care expres se regăsește constatarea aplicării tarifelor ca rezultat de sine cost. Nu a fost pus sarcina în ordonanța procurorului pentru a examina și a constatat care a fost venitul Calea Ferată pe anul 2015-2020.

84. Colegiul penal analizând și apreciind declarațiile martorilor prin prisma prevederilor art. 101 din Codul de procedură penală, din punct de vedere al pertineneții, concludenței și utilității lor le apreciază ca fiind veridice, utile, pertinente, concludente, care coroborează între ele, dar și cu declarațiile reprezentantului părții vătămate, probe care fiind analizate în ansamblu combat declarațiile inculpatei și indică că vinovăția ultimei în comiterea infracțiunii incriminate a fost demonstrată.
85. Totodată, culpa inculpatei rezultă și din sistemul de acte și documente acumulate și administrate în cadrul urmăririi penale, cum ar fi, ordonanța din 29.04.2022 privind disjungerea cauzei penale nr.2020978002 în privința Cneazeva Marina privind comiterea infracțiunii prevăzute de art.30, art.329, alin.(1) Cod penal (v.I, f.d.1-24); Ordonanța privind începerea urmăririi penale din 03.01.2020 (v.I, f.d.26); Ordonanța de recunoaștere în calitate de partea civilă Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, din 18.05.2021 (v.XIV, f.d.5-8);
86. Actele ridicate de la Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței din 09.04.2022 : Contractul individual de muncă nr.88/13 din 12.08.2013 încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general interimar Serghei Tomșa, și persoana fizică Cneazeva Marina, Prim șef adjunct serviciu economic; Contractul individual de muncă nr.47/17 din 21.11.2017 încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general Iurii Topala, și persoana fizică Cneazeva Marina, șef adjunct al serviciu economic; Ordinul nr.1708/DRU din 21.11.2017 din numele directorului general al ÎS „CFM”, Iurii Topala, privind angajarea doamnei Marina Cneazeva în funcția de șef adjunct al serviciului economic, pe 01 filă (copie autenticată), și cererea numitei din 16.11.2017 pentru a fi angajat la Î.S.

„CFM”; Cererea dnei. Marina Cneazeva din 14.11.2018 privind transferarea numitei în funcție de Șef al serviciului engineering și eficiență energetică cu prelungirea contractului de muncă pentru un an; Acord suplimentar nr.47/17-01 din 15.11.2018, la Contractul individual de muncă nr.47/17 din 21.11.2017, în conformitate cu care salariatul, dna, Marina Cneazeva a fost transferată în funcția de șef al serviciului de engineering și eficiență energetică; Ordinul nr.1379/DRU din 15.11.2018, din numele directorului general interimar al ÎS „CFM”, Iurii Topala privind transferul dnei Marina Cneazeva în funcția de șef al serviciului de engineering și eficiență energetică cu prelungirea contractului de muncă din 22.11.18 până la 29.11.19; Fișa de post al adjunctului șefului serviciului economic, în limba rusă, pe 05 file (copie autenticată) și pe 04 file (tradusă în limba de stat). În conformitate cu fila 1, fișa de post al adjunctului șefului serviciului economic a fost elaborată la 24.07.2014 de către serviciul personal, și aprobată de directorul general interimar al ÎS „CFM”, dl.S.Tomsa, la 25.07.2014. Fișa de post este întocmită în limba rusă (traducerea în limba de stat se anexează). Potrivit filei nr.5, dna. Marina Cneazeva a luat cunoștință cu fișa de post al adjunctului șefului serviciului economic al ÎS „CFM”, sub semnătură, la 14.07.2014. Relevant pentru circumstanțele cauzei: ”...II. ATRIBUȚII ȘI DREPTURI OFICIALE: 2.1. ATRIBUȚII: 2.1.12. Efectuează analiza prețurilor, tarifelor, identificarea activităților neprofitabile și extrem de profitabile, participă la elaborarea măsurilor eficiente de eliminare a nerentabilității. 2.1.13. Participă la elaborarea și îmbunătățirea politicii tarifare și de prețuri a ÎS ”Calea Ferată din Moldova”. 2.1.14. Participă la elaborarea măsurilor și metodelor de reducere a costurilor, pregătirea deciziilor de preț pentru diverse tipuri de servicii prestate, lucrări efectuate și produse fabricate de filialele căii; Fișa de post al șefului serviciului de engineering și eficiență energetică (v.I, f.d.205-206); Statutul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” care a fost ridicat la 17.03.2022 în baza ordonanței din 28.01.2022 de la Agenția Serviciilor Publice, în copii confirmate, în total pe 44 file. Fiind cercetat Statutul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” s-au stabilit elemente de fapt importante pentru circumstanțele cauzei. Astfel, Statutul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” a fost aprobat în redacție nouă la 27.02.2014 prin ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova, Vasile Botnari. La fila 6 din Statul se regăsește fișa de înregistrare conține date privind conducătorul, organizația ierarhic superioară (Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor al Republicii Moldova); genurile de activitate (31 de genuri de activitate), inclusiv „Transporturi pe calea ferată”; Statutul Întreprinderii Stat „Calea Ferată din Moldova”, aprobat prin ordinul nr.25 al Ministrului Transportului și Infrastructurii Drumurilor Vasile Botnari, din 27.02.2014, înregistrat la Camera

Înregistrării de Stat cu IDNO 102600001257; La pct.1-pct.4 întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova" - denumirea completă, Î.S. „Calea Ferată din Moldova” - denumirea abreviată, este succesorul de drepturi al Căii Ferate din Moldova a Ministerului Căilor de Comunicații al URSS, care a trecut sub jurisdicția Republicii Moldova în conformitate cu Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr.638 din 10 iulie 1991 "Cu privire la trecerea întreprinderilor, instituțiilor și organizațiilor de subordonare unională, amplasate pe teritoriul republicii, în jurisdicția Republicii Moldova" și a intrat în sistemul Ministerul Transporturilor al Republicii Moldova conform Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 212 din 30 martie 1992 "Cu privire la aprobarea listei ministerelor, departamentelor și altor organisme de stat, învestite cu funcții de administrare a bunurilor de stat ale întreprinderilor, organizațiilor și instituțiilor, care s-au aflat în subordonarea unională". Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova" administrează activitatea de producție și financiară a subdiviziunilor structurale autonome ce practică transportul pe cale ferată, precum și coordonează activitatea altor organizații și instituții de transport feroviar care asigură funcționarea acestora. Sediul Î.S."Calea Ferată din Moldova" este: Republica Moldova, MD-2012, mun. *****, str. Vlaicu Pîrcălab, 48. Fondator al Î.S."Calea Ferată din Moldova" este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova. Sediul: MD-2012, mun. *****, bd. Ștefan cel Mare, 134. Ordinul ministerului privind aprobarea statutului 25 din 27.02.2014. Principalele genuri de activitate sunt: transporturi pe calea ferată; producția, întreținerea, repararea și modificarea mijloacelor de transport feroviar și a materialului rulant; construcția de căi ferate, reparația și întreținerea căilor ferate; lucrări de terasament etc.; La pct.pct.4; 5; 12 lit.b) din Statutul Î.S. „CFM”,.....întreprinderea în calitate de agent economic desfășoară activitate de întreprinzător pe baza proprietății de stat ce i-a fost transmisă în gestiune, având unul din genuri de activitate acordarea serviciilor de transport de mărfuri pe calea ferată, fiind un monopol natural al statului, și acționează în numele său, pe riscul propriu sub răspunderea patrimoniului său, cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, sub formă de creșteri ale beneficiilor economice înregistrate în cursul perioadei de gestiune, prin intrări de active sau majorări a valorii acestora, sau a diminuării datoriilor care au drept rezultat creșteri ale capitalului propriu, iar profitul net înregistrat din activitatea economic-financiară a întreprinderii formează patrimoniul său...". (v.X, f.d.48-97);

87. Hotărârea de Guvern nr.582 din 17.08.1995 „Cu privire la reglementarea monopolurilor”, sectorul feroviar se consideră un monopol natural, o unitate totalmente deținută de stat și este principala întreprindere de transport feroviar din țară, dispune de o infrastructură multiramurală și bine dezvoltată, ce asigură

în volum deplin necesitățile statului în transporturile de călători și mărfuri în trafic local, interstat și internațional;

88. Actele în copii confirmate ridicate la*****.03.2022 de la Curtea de Conturi a Republicii Moldova în baza ordonanței de ridicare din 21.03.2022: Potrivit Hotărârii Curții de Conturi nr.8 din 26 martie 2018 prin care a fost aprobat raportul auditului performanței pentru perioada anilor 2015-2016 „Performanța sectorului feroviar este dependentă de implementarea coerentă a guvernancei corporative și de investițiile efectuate în acest domeniu’ fiind stabilit că „...atât tarifele de transport al mărfurilor în trafic local, cât și tarifele la serviciile din alte activități operaționale ale Î.S. „CFM” nu se bazează pe o metodologie aferentă (de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate) și nu sunt ajustate la costurile actuale de producție, ceea ce limitează atât procesele de actualizare continuă a acestora, precum și performanța financiară și operațională a întreprinderii...” (pag.17 din raport). Pct.3.3.5 „Deciziile adoptate de Comisia pentru probleme tarifare poartă un caracter neregulat și/sau neechitabil și nu au sporit veniturile din transportul de mărfuri. Promovarea transportului feroviar de marfa ca fiind unul mai eficient și competitiv, constituie o componentă esențială a dezvoltării profitabile a întreprinderii. Comisia pentru probleme tarifare (în continuare - comisia) are responsabilitatea de a examina cererile solicitanților/expeditorilor de mărfuri privind oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum, ținând cont de costurile de producție a serviciilor respective. Examinările efectuate asupra activității comisiei au remarcat că aceasta nu și-a realizat pe deplin sarcinile privind: -formarea Politicii tarifare pentru sporirea veniturilor din traficul de mărfuri; -examinarea proiectelor contractelor-tip privind asigurarea financiară a transporturilor de mărfuri pe Calea Ferată din Moldova; - nerespectarea termenelor potrivit normei legale aferente 47 înainte de punerea în aplicare a tarifelor modificate de către Comisie, de 10 și, respectiv, 15 zile; -caracterul neregulat și/sau neechitabil al deciziilor adoptate de către comisie, prin oferirea reducerilor doar unor expeditori de mărfuri, în raport cu alți solicitanți. Astfel de decizii condiționează neacumularea pasibilelor venituri în contul întreprinderii. Spre exemplu, un calcul estimativ efectuat de audit, pentru un singur caz, din anul 2015, la transportarea aceluiași tip de marfă și pe aceeași distanță, a condiționat ratarea a circa 39,0 mii dolari SUA. Totodată, analiza proceselor- verbale aferente ședințelor Comisiei constată lipsa de argumentare a criteriilor aplicate la oferirea unor astfel de reduceri. Ca urmare, Comisia nu și-a exercitat corespunzător funcțiile atribuite, prin lipsa de transparență în ceea ce privește performanța transportului feroviar de marfa, inclusiv argumentarea deciziilor adoptate, ținând cont de eficiența economică și costul de producție, tarifele speciale la transportul de mărfuri în

trafic local, ceea ce afectează competitivitatea acestui tip de transport în raport cu cel rutier...”. La pagina 42 din raport sunt expuse „Recomandările auditului”: „...Recomandările directorului general al Î.S. „CFM”: 2. Să asigure elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova (pct.3.1.3); 14. să asigure transparența și argumentarea deciziilor luate de către comisia pentru problemele tarifare (pct.3.3.5)...”. La pagina 106 indicele D/L:B-4 din raport, este expuse proiectul raportului auditului de performanță, care conține informațiile analizate în cadrul auditului, recomandările și 5 anexe. Pct.3.1.3 din proiectul raportului de audit reflectă concluziile expuse în Hotărârea Curții de Conturi de Conturi nr.8 din 26 martie 2018 prin care a fost aprobat raportul auditului performanței pentru perioada anilor 2015-2016, și anume: „ 3.1.3. Nu au fost depuse suficiente eforturi în vederea revizuirii și actualizării tarifelor și taxelor suplimentare în transportul feroviar local. Un rol important în obținerea performanței financiare și operaționale se atribuie stabilirii adecvate a tarifelor în baza costurilor de producție, fapt ce contribuie nemijlocit la dezvoltarea întreprinderii. Tarifele și taxele suplimentare privind transportul de mărfuri și pasageri pe calea ferată din Moldova în trafic internațional (import, export și tranzit) sunt stabilite prin acordurile internaționale la care RM este parte, iar local, aprobate de către ministerul de specialitate, care însă, nu se bazează pe niște reguli sau metodologii clare de formare și actualizare a acestora. Se denotă că, ultima indexare a tarifelor și taxelor suplimentare privind transportul de mărfuri pe calea ferată din Moldova, a avut loc la data de 09.06.2015 prin aprobarea Culegerii de tarife la transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, care a fost elaborată în baza unei culegeri anterioare aprobată în anul 2002, și reprezintă o ajustare a tarifelor aprobate în perioada Sovietică. Similar, și metodologia de formare și ajustare a tarifelor pentru transportul de călători pe calea ferată din Moldova a fost aprobată în anul 2015, care de asemenea reprezintă o ajustare a tarifelor aprobate în anul 1999. Deși au fost lansate unele solicitări în anul 2014 din partea întreprinderii către fondator privind modificarea Regulamentului transportului de călători, bagaje și mesagerii pe calea ferată¹³, fiind propusă o nouă metodă de determinare a valorii taxei pentru serviciul suplimentar de vânzare a biletelor de călătorie în trenurile suburbane și locale, într-un final, acestea nu au fost examinate. Astfel, tarifele aplicate care n-au fost aprobate în condiții legale și transparente, în lipsa fundamentării costurilor incluse în plățile percepute pentru serviciile prestate, care au un impact social. Ca urmare, fondatorul nu a întreprins măsuri pentru a asigura modificarea tarifelor de acces local la calea ferată atât pentru marfa cât și pentru pasageri, și nu a servit un suport suficient pentru a spori

competitivitatea și eficiența economică a întreprinderii. În acest sens, este important să se asigure un proces continuu de formare și revizuire a tarifelor și taxelor suplimentare bazat pe o evidență reală a costurilor de producție pentru serviciile prestate, ținând cont de faptul că activitatea în trafic local de marfă și călători este generatoare de pierderi majore...”. Potrivit ”...pct.3.3.6. Activitatea transportului de marfă în trafic local și transport călători este generatoare de pierderi uriașe și necesită adaptări noilor cerințe.. Transportul de călători, mărfuri, bagaje și mesagerii pe calea ferată în trafic local și internațional reprezintă activitatea de bază a Î.S. „CFM” și se efectuează în baza tratatelor internaționale la care RM este parte și a Regulamentului transportului de călători, bagaje și mesagerii pe calea ferată, aprobat din prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii drumurilor din anul 2005. Deși, Curtea de Conturi anterior a recomandat spre aprobare un nou Regulament de transport al mărfurilor pe calea ferată, această recomandare nu a fost implementată, în consecință întreprinderea continuă să se ghideze în baza manualelor elaborate încă din perioada sovietică, care nu corespund în totalmente regulilor și acquis-ul comunitar în domeniul feroviar. Transportul de marfa pe calea ferată (import, export și tranzit) presupune participarea, în special a expeditorilor de mărfuri și a întreprinderii feroviare, prin încheierea unor contracte anuale. Cu toate că unul dintre elementele cheie a contractului constituie acordarea avansului stabilit pentru anul de gestiune, în vederea obținerii codului numeric pentru expedierea mărfurilor pe calea ferată, auditul a constatat că întreprinderea, la situația din 31.01.2018, a permis deschiderea codului și a asigurat transportul de mărfuri pentru 2 expeditori în lipsa achitării integrale a avansului. Totodată, persoanele responsabile din cadrul întreprinderii nu au putut prezenta auditului bazele/modul de calcul a acestui avans, având în vedere că transportul de mărfuri în trafic internațional este principala sursă de acumulare a veniturilor în cadrul întreprinderii, acesta nu acoperă integral pierderile obținute din transportul de mărfuri în trafic local și din transportul de pasageri și reprezintă o provocare pentru întreprindere. Astfel, rezultatele activității totale de transport al mărfurilor și pasagerilor în perioada 2014-2016 au înregistrat pierderi în sumă totală de 192,1 mil.lei și, respectiv 142,6 mil.lei., ...În aceste condiții, Î.S. „CFM” își planifică în diminuare veniturile din transport de mai mulți ani, însă nici diminuate, veniturile nu sunt acumulate....”. Potrivit documentului de lucru nr.17 a fost evaluat procesul de formare a tarifelor, calculare a costurilor pentru serviciile de transport marfă în trafic național și internațional (file 174 din raport), fiind analizată activitatea comisiei tarifare a Î.S. ”Cfm,, pentru perioada anilor 20152016. Potrivit capitolului „Activitatea comisiei pe probleme tarifare”: Cu toate că unele din sarcini ale acestei Comisii constă în formarea Politicilor tarifare pentru sporirea veniturilor din traficul de mărfuri, examinarea

proiectelor contractelor - tip privind asigurarea financiară a transporturilor de mărfuri pe calea ferată din Moldova, acestea nu sunt îndeplinite practic de loc. Activitatea Comisiei pentru probleme tarifare este preponderent axată pe examinarea Cererilor proprietarilor și expeditorilor de mărfuri cu privire la oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum, ținând cont de costurile de producție a serviciilor respective. Astfel, pe parcursul anilor 2015-2016, Comisia s-a întrunit în 46 de ședințe examinând*****8 cereri ale expeditorilor de mărfuri pe Calea Ferată din Moldova în trafic local și internațional. În același timp, urmare analizei proceselor-verbale se constată caracterul neregulat și/sau neechitabil al deciziilor Comisiei pentru probleme tarifare, adică în majoritatea cazurilor comisia decide asupra oferirii reducerilor tuturor expeditorilor de mărfuri, iar în alte cazuri îi favorizează doar pe unii. Spre exemplu, pe parcursul anului 2015, pentru transportul clorurii de potasiu, pe tronsonul „Novosavițcaia - Etulia”, Î.S. „CFM” a oferit pentru „Union Expediție” SRL o reducere la tarif, de 0,50 dolari cenți, la fiecare tonă transportată, avantajând astfel agentul economic în raport cu alți expeditori. Această decizie a dus la neîncasarea de către Î.S. „CFM” a 39 mii dolari din serviciile de transport oferite acestui agent economic. De asemenea, nu se respectă nici termenele înainte de punerea în aplicare a tarifelor modificate, de 10 și respectiv 15 zile, așa cum prevede art.12 din Codul transportului feroviar. Mai mult, s-a identificat un caz ieșit din comun când Comisia pentru probleme tarifare a decis oferirea reducerilor cu date anterioare zilei desfășurării ședinței. Astfel, la ședința din 14 iulie 2015, Comisia pentru probleme tarifare a aprobat oferirea tarifelor speciale pentru S.A. „Tezeu Lux”, S.C. „Sablex-Plus” SRL, SRL „Gradalogistic” și SRL „Agrofloris” cu data de 10 iulie 2015, adică cu patru zile anterioare zilei ședinței. Cu toate că în conformitate cu prevederile Culegerii de tarife la transportarea mărfurilor pe Calea Ferată din Moldova în trafic local, Î.S. „CFM” este în drept de sine stătător să stabilească, ținând cont de eficiența economică și costul de producere, tarife speciale la transportul de mărfuri în trafic local, analiza de ansamblu a Proceselor-verbale ale ședințelor Comisiei tarifare pentru probleme tarifare, constată lipsa argumentărilor criteriilor menționate... . La capitolul „Contabilizarea costurilor de producție”, se constată relevant la circumstanțele cauzei: „...în conformitate cu Indicațiile metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor (Ordinul ministrului finanțelor nr.118 din 06.08.2013 „Privind aprobarea Standardelor Naționale de Contabilitate”), Î.S. „Calea Ferată din Moldova” are obligația să țină contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor fabricate/serviciilor prestate. Totuși, în cadrul Î.S. „CFM” cerința calculării costurilor serviciilor de transport apare la momentul solicitării acestor

informații de către managementul întreprinderii și/sau Comisia pentru probleme tarifare în procesul decizional. Acest sistem constă din efectuarea calculului costurilor de producție la momentul respectiv și numai pentru acele servicii de transport pentru care se solicită informații manageriale sau pentru care proprietarii și expeditorii de mărfuri solicită reduceri de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum. De asemenea, sistemul actual din cadrul întreprinderii nu presupune identificarea și documentarea detaliată a tuturor serviciilor de transport, pe toate tipurile de mărfuri, pe toate secțiunile de drum, repartizarea cheltuielilor directe și indirecte, asigurarea legăturii cu politicile tarifare, precum și gruparea veniturilor din serviciile de transport prestate... .

89. Potrivit hotărârii Curții de Conturi nr.68 din 17 decembrie 2020 a fost aprobat raportul de audit privind conformitatea gestionării resurselor financiare publice și a patrimoniului public de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în anii 2018 - 2019, s-a constatat ”...pct. 4.1.2 - contrar cadrului normativ în vigoare, Î.S. „CFM” nu a elaborat, coordonat și aprobat corespunzător nomenclatorul și tarifele la serviciile din alte activități operaționale prestate... atât tarifele de transport al mărfurilor în trafic local, cât și tarifele la serviciile din alte activități operaționale ale Cfm nu se bazează pe o metodologie aferentă și nu sunt ajustate la costurile actuale de producție... de remarcă, deși anterior Curtea de Conturi a înaintat o recomandare privind elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale suportate în transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, aceasta nu a fost dezvoltată și implementată până în prezent. De remarcă, că anumite încercări de descriere a metodelor de repartizare a cheltuielilor au fost întreprinse, însă acestea s-au limitat doar la serviciile de transport pe calea ferată și au rămas până în prezent neaprobată”. Potrivit pct.4.4.1 din raportul de audit....” Ca urmare a evaluării gradului de implementare a recomandărilor înaintate anterior, s-a constatat că, deși CFM a elaborat și a aprobat un Plan de acțiuni aferent, doar două recomandări au fost implementate totalmente, altele 17 nefiind implementate până la momentul actual. Nivelul de executare a recomandărilor anterioare ale Curții de Conturi sunt prezentate în Anexa nr.8 la prezentul Raport de audit. Prin urmare, lipsa acțiunilor sau întreprinderea unor măsuri limitate cu privire la implementarea recomandărilor înaintate anterior de Curtea de Conturi a determinat menținerea unui management care nu asigură în totalitate i) economicitatea, eficacitatea și eficiența operațiunilor, ii) conformitatea cu cadrul normativ și reglementările interne, iii) siguranța și optimizarea activelor și a pasivelor, și iv) fiabilitatea și integritatea informației financiare și operaționale. Notă: Dat fiind reiterarea constatărilor și recomandărilor

anterioare ale Curții de Conturi, nu se va emite o recomandare separată și specifică pentru această constatare de audit...”. La raportul de audit privind conformitatea gestionării resurselor financiare publice și a patrimoniului public de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în anii 2018 - 2019 sunt 10 anexe. Relevant la circumstanțele cauzei este anexa nr.4 care reflectă parcurs tarifar de mărfuri (mln. tone - km), după cum urmează: În anexe se regăsește copia ordinului nr.139/M din 07.05.2018 emis de directorul general al Î.S.„CFM”, dl. Iurii Topala „Cu privire la implementarea cerințelor și recomandărilor Curții de Conturi expuse în scrisoarea nr.06/01-354-18”. Potrivit conținutului ordinului nr.139/M din 07.05.2018, actul este emis: „...în temeiul Legii Nr. 246 din****.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală și în conformitate cu Statutul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în scopul executării cerinței din pct.2.1. al Hotărârii nr.8 din 26 martie 2018 adoptată de Curtea de Conturi și a recomandărilor din Raportul de audit pe anul 2015-2016, cu tematica „Performanța sectorului feroviar este dependentă de implementarea coerentă a guvernantei corporative și de investițiile efectuate în acest domeniu” întocmit de Curtea de Conturi, în baza scrisorii nr.532 din 10.04.2018...”; Potrivit pct.1 din ordinul menționat „...Vice-Directorul General responsabil de Activitatea Comercială, Vice-Directorul General responsabil de Activitatea Financiară, Serviciul Economic, Serviciul Financiar să asigure elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova. Termen de implementare 6 luni. Persoană responsabilă, Vice-Directorul General responsabil de Activitatea Comercială - Grigore Condurache”. Astfel, potrivit cercetării, a fost constatat că documentele menționate supra, conțin informații importante pe caz, cu elemente probatorii, și anume cu privire constatarea de către autoritatea de stat cu atribuții în domeniul auditului (Hotărârea Curții de Conturi nr.8 din 26 martie 2018) a neajunsurilor la capitolul lipsei unei metodologii aferente (de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate) ajustate la costurile actuale de producție, precum și concluziile că lipsa unei metodologii determină limitarea atât proceselor de actualizare continuă a acestora, precum și performanța financiară și operațională a întreprinderii, ce în consecință nu acoperă integral pierderile obținute din transportul de mărfuri în trafic local și din transportul de pasageri, precum și faptul că persoana responsabilă să asigure elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, potrivit ordinului directorului general al Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nr.139/M din 07.05.2018, a fost desemnat vicedirectorul General responsabil de Activitatea Comercială - Grigore

Condurache. La fel, potrivit actelor examinate, a fost stabilit, că raportul de audit privind conformitatea gestionării resurselor financiare publice și a patrimoniului public de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în anii 2018 - 2019 a stabilit neexecutarea recomandărilor anterioare la acest capitol. (v.X, f.d.98-220; v.XI, f.d.1-74);

90. Actele ridicate prin proces-verbal de ridicare din 25.03.2022: ordinul nr.139/M din 07.05.2018 emis de directorul general al Î.S.„CFM”, dl. Iurii Topala „Cu privire la implementarea cerințelor și recomandărilor Curții de Conturi expuse în scrisoarea nr.06/01- 354-18”, în conformitate la pct.1) responsabil de elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova cu termen de implementare 6 luni, a fost desemnat viceirectorul general responsabil de Activitatea Comercială - Grigore Condurache. Numitul a luat cunoștință cu ordinul dat la 07.05.2018, conform semnăturii aplicate pe act; Scrisoarea administrației Î.S. „CFM” către ministrul Economiei și Infrastructurii cu nr.H- 4/2501 din 10.12.2018 cu următorul conținut:„ în scopul executării cerinței din pct.2.1. al Hotărârii nr.8 din 26 martie 2018 adoptată de Curtea de Conturi și a recomandărilor din Raportul de audit pe anul 2015-2016, cu tematica „Performanța sectorului feroviar este dependentă de implementarea coerentă a guvernancei corporative și de investițiile efectuate în acest domeniu”, rog respectuos acordarea suportului în elaborarea unei metodologii de formare a costurilor aferente transportului de mărfuri și călători în trafic local, în scopul sporirii competitivității și eficienței economice a Î.S „Calea Ferată din Moldova”; Scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr.14/1-12920 din 20.12.2018 către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, cu data de intrare 26.12.2018 nr.1946. Potrivit scrisorii date Ministerului Economiei și Infrastructurii informează administrația Î.S. „CFM” cu privire la:„... Urmare a demersului Î.S. ”Calea Ferată din Moldova” nr. H-4/2501 din 10.12.2018, prin care se solicită acordarea suportului pentru elaborarea metodologiei de formare a costurilor aferente transportului feroviar de mărfuri și călători în trafic local, Ministerul Economiei și Infrastructurii comunică următoarele. Întrucât, Ministerul nu are acces la datele ce țin de cheltuielile Î.S. ”Calea Ferată din Moldova” privind organizarea și transportul național de călători, solicităm întreprinderii să creeze un grup de lucru format din specialiști ai întreprinderii, în componența căruia va fi inclus reprezentantul Ministerului - dl Vasile Codreanu. Pentru buna desfășurare a procesului de lucru al grupului în cauză este necesar asigurarea acestuia cu informațiile corespunzătoare privind cheltuielile și veniturile înregistrate în rezultatul activității de transport (de pasageri/mărfuri), resursele utilizate, procesele tehnologice și informaționale aplicate la desfășurarea acestor activități de

transport..”. Totodată, în cadrul ridicării actelor menționate la pct.1)-pct.2) din prezentul proces-verbal, reprezentantul administrației Î.S. „CFM”, dl. Vitalie Bujor, vicedirector pentru securitate, a menționat, că potrivit corespondenței de ieșire a documentelor din cancelaria Î.S. „CFM”, nu a fost dat un răspuns la scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr.14/1-12920 din 20.12.2018 către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, cu data de intrare 26.12.2018 nr.1946. Astfel, potrivit cercetării, a fost stabilit, că documentele menționate supra, conțin informații importante pe caz, cu elemente probatorii, cu privire la desemnarea persoanei responsabile de asigurarea elaborării unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, potrivit ordinului directorului general al Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nr.139/M din 07.05.2018, a fost vicedirectorul General responsabil de Activitatea Comercială - Grigore Condurache. La fel, potrivit actelor examinate, se constată, că acesta nu a întreprins măsuri concrete privind elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, iar scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr.14/1-12920 din 20.12.2018 către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, cu data de intrare 26.12.2018 nr.1946, în care organul central de specialitate își expune intenția de a iniția un grup de lucru în scopul elaborării metodologiei de formare a costurilor aferente transportului feroviar de mărfuri și călători în trafic local, motiv pentru care actele examinate/cercetate au fost recunoscute și atașate în calitate de documente la cauza penală nr.2020978002. Actele expuse au fost recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței organului de urmărire penală din 25.03.2022. (v.XI, f.d.75-88);

91. Ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl. Iurii Topala nr.44/H din 08.02.2017 ”Cu privire la componenta nominală a Comisiei tarifare”, prin care a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM” cu includerea în calitate de membru a învinuitei Marina Cneazeva. Actele expuse au fost recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței organului de urmărire penală din 01.02.2022. (v.XIII, f.d.236 -****8);
92. Politica Tarifară a Î.S. „CFM”, care reprezintă un acord internațional cu caracter interdepartamental și acționează în cadrul Acordului tarifar al administrațiilor feroviare (căile ferate) ale statelor participante la Comunitatea Statelor Independente (CSI) din 17.02.1993. (v.III, f.d.79-101, ****3-238 în limba română);
93. Propunerile parvenite de la administrațiile feroviare a statelor - participante la CSI, textul Politicii Tarifare a CSI se actualizează la Conferința Tarifară, care

se desfășoară cel puțin o dată în an. Politica tarifară se aprobă la finele anului de fraht, în urma recepționării solicitării din partea CFM, care la rândul său, prezintă la adresa Ministerului proiectul Politicii Tarifare în limbile română și rusă, care după finalizarea procesului de verificare de către responsabili, se emite ordinul cu privire la aprobarea Politicii Tarifare pentru perioada anului respectiv, care se publică pe pagina web a Î.S.,CFM”. Potrivit prevederilor pct.1.2 și pct.1.8 din Politica Tarifară anuală sunt stabilite modalitățile de ajustarea a tarifelor atât în majorare cât și în micșorare, pentru perioada anului de fraht respectiv, reieșind din interesul economic. (v.III, f.d.128-136,*****9-247 traducere în limba română);

94. Acordul tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor-membre ale CSI din 17.02.1993, potrivit art.3 alin.(1) căruia din Politica Tarifară se aprobă de administrațiile feroviare (căile ferate) în cadrul Conferinței tarifare anuale. Excepțiile de la Politica Tarifară, propuse de către administrațiile feroviare ale statelor - membre ale CSI, se aprobă de asemenea la Conferința Tarifară, respectiv prevederile pct.1.2 al Politicii Tarifare sunt stabilite la Conferința Tarifară. Relevant este faptul că, în redacția din 01.01.2001 al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, art.3 alin.7: "fiecare membru este în drept să micșoreze tarifele stabilite pentru anul de fraht respectiv, în partea ce ține de segmentul căilor ferate a statului respectiv, cu condiția informării părții responsabilă de Administrare și a tuturor părților cointerestate în realizarea Politicii Tarifare”. Aceste prevederi au fost menținute și în modificările și completările ulterioare al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor-membre ale CSI din 17.02.1993, care sunt valabile până în prezent (v.III, f.d.79-101);
95. Reieșind din conținutul art.3 alin.7 al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale cSi din 17.02.1993, în redacția din 01.01.2001, pentru orice modificare (ajustare) a tarifelor aprobate în Politica Tarifară pentru fiecare an de fraht, atât spre majorare cât și spre micșorare, CFM în calitate de administrație feroviară stabilește ajustarea, iar Ministerul de resort în calitate de organ administrativ, stabilit de către Guvern, urmează să aprobe ajustările tarifelor cu publicarea acestora ca modificări al Politicii Tarifare pentru anul de fraht respectiv. (v.III, f.d.79-101,*****3-238 traducere în limba de stat din limba rusă);
96. Informația Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 414/20-387 din 13.01.2022 a fost examinată și anexată în calitate de mijloc material de probă prin ordonanța din 30.03.2022. Potrivit informației Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (succesor în drepturi și competențe al precedentelor Ministere de resort) nr.414/20 din 11.02.2022, la solicitarea pCcOCS nr.414/20-387 din 13.01.2022, se comunică că, pe parcursul perioadei

octombrie 2017-ianuarie 2022 Ministerul nu a fost informat de către CFM cu privire la operarea modificărilor la coeficienții tarifari, aplicați de CFM la stabilirea tarifelor. (v.I, f.d.222, 228-229);

97. Răspunsul nr.14/1-1388 din 09.02.2018 a Ministerului Economiei și Infrastructurii prin care urmare a demersului Curții de Conturi nr.10-112-18 din 01.02.2018, s-a comunicat că, Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, a fost aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr.02/9-6-48 la 09.06.2015, prin urmare un ordin de aprobare a acestei culegeri lipsește și nu poate fi prezentat. Culegerea de tarife aprobată în 2015 a fost elaborată în baza unei culegeri elaborate și aprobate în 2002, iar o metodologie de formare a tarifelor prevăzute în culegerea respectivă lipsește. (v.XI, f.d.65);
98. Proces-verbal de ridicare din 30.09.2021 a proceselor-verbale ale ședințelor comisiei tarifare a Î.S. „CFM” pentru anul 2018: Procesele-verbale a comisiei tarifare pentru perioada anilor 2018-2019: nr.1 din 05.01.2018; nr.2 din 12.01.2018; nr.3 din 06.02.2018; nr.4 din 01.03.2018; nr.5 din 15.03.2018; nr.6 din****.03.2018; nr.7 din 06.04.2018; nr.8 din 10.05.2018; nr.9 din 24.05.2018; nr.10 din 07.06.2018; nr.11 din 22.06.2018; nr.12 din 05.07.2018; nr.13 din 19.07.2018; nr.14 din 13.09.2018; nr.15 din 04.10.2018; nr.16 din 15.10.2018; nr.17 din 21.11.2018; nr.18 din 20.12.2018; nr.19 din 27.12.2018; nr.1 din 15.03.2019; nr.2 din 30.05.2019; nr.3 din 12.07.2019; nr.4 din 01.08.2019, nr.5 din 22.08.2019; nr.6 din 08.10.2019; nr.7 din 18.10.2019 și nr.8 din 22.10.2019. Fiind analizat conținutul proceselor-verbale a ședințelor comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, nu se stabilesc schimbări referitor la neajunsurile reflectate de Curtea de Conturi în raportul auditului performanței pentru perioada anilor 2015-2016 la capitolul argumentării deciziilor luate în cadrul examinării cererilor persoanelor juridice privind acordarea tarifelor și coeficienților preferențiali (cu reduceri) sub aspectul interesului economic al întreprinderii. Actele (procesele verbale ale ședințelor comisiei tarifare a Î.S. „CFM”) expuse au fost recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței organului de urmărire penală din 01.02.2022. În conformitate cu conținutul proceselor-verbale ale ședințelor comisiei tarifare pentru perioada anilor 2018-2019, se evidențiază o argumentare ca „pentru a mări volumul transportului de mărfuri pe calea ferată”. Organul de urmărire penală a ridicat de la Întreprinderea de Stat „CFM” ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.44/H din 08.02.2017 ”Cu privire la componența nominală a Comisiei tarifare”, potrivit căruia a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM”, Cneazeva Marina; ordinele ulterioare privind modificarea componenței comisiilor: ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.57/N

din 08.02.2017 ”Pentru modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.309/H din 28.08.2017 ”Cu privire la modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017 și Ordinului nr.57/N din 08.02.2017 referitor la componența Comisiei tarifare”; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.328/H din 14.09.2017^ ”Cu privire la comletarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.15/H din 17.05.2019 ”Cu privire la componența și modul de activitate a Comisiei tarifare”; Ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.174/H din 11.07.2019 ”Cu privire la modificarea ordinului nr.115/H din 17.05.2019 privind componența și modul de activitate a Comisiei tarifare”. (vol.XII, f.d.16-*****8; v.XIII, f.d.1-238); Informația prezentată de serviciul marfă a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” cu nr.H3- 4/42 din 30.03.2022 volumul de marfă transportată pe calea ferată pentru perioada anilor 2017-2019 este relativ constant (v.I, f.d.223-225); Situațiile financiare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” pentru perioada anilor 2017-2019: Potrivit situației financiare pentru anul 2017 se rețin următoarele informații relevante reflectate la Anexa 1 ACTIV (resurse economice identificabile și controlabile de către entitate ce provin din fapte economice trecute din a căror utilizare se așteaptă obținerea unor beneficii economice;) și PASIV fiind repartizat în capital propriu (relevant pentru cauză sunt: profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (cod rd 350) este reflectată pierderea neacoperită pentru perioada precedentă (anul 2016) în sumă de (99 766 782) lei; și profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (cod rd 360) fiind reflectat profitul perioadei de gestiune în sumă de 7 142 982 lei; datoriile: pe termen lung; datorii curente, relevant pentru circumstanțele cauzei este „datorii față de personal” (cod rd 500) fiind reflectat datorii față de personal la sfârșitul perioadei de gestiune în sumă de 104 504 945 lei. Potrivit situației financiare pentru anul 2018 se rețin următoarele informații relevante reflectate: Anexa 1 ACTIV (resurse economice identificabile și controlabile de către entitate ce provin din fapte economice trecute din a căror utilizare se așteaptă obținerea unor beneficii economice;) și PASIV fiind repartizat în capital propriu (relevant pentru cauză sunt: profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (cod rd 350) este reflectată pierderea neacoperită pentru perioada precedentă (anul 2017) în sumă de (109 147 376) lei; și profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (cod rd 360) fiind reflectat profitul perioadei de gestiune în sumă de (73 136 806) lei; datoriile: pe termen lung; datorii curente, relevant pentru circumstanțele cauzei este „datorii față de personal” (cod rd 500) fiind reflectat datorii față de personal la sfârșitul perioadei de gestiune în sumă de 54784342 lei. Potrivit situației financiare pentru anul 2019 se rețin următoarele informații relevante reflectate: Anexa 1

ACTIV (resurse economice identificabile și controlabile de către entitate ce provin din fapte economice trecute din a căror utilizare se așteaptă obținerea unor beneficii economice;) și PASIV fiind repartizat în capital propriu (relevant pentru cauză sunt: profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (cod rd 350) este reflectată pierderea neacoperită pentru perioada precedentă în sumă de (211 858 629) lei; și profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (cod rd 360) fiind reflectat pierderea netă a perioadei de gestiune în sumă de 26 518 107 lei; datoriile: pe termen lung; datorii curente, relevant pentru circumstanțele cauzei este „datorii față de personal” (cod rd 500) fiind reflectat datorii față de personal la sfârșitul perioadei de gestiune în sumă de 14 886 657 lei. Prin urmare, potrivit situației financiare a ÎS „CFM” reflectate supra, se constată că pentru perioada anului 2018 Î.S.„CFM” a înregistrat pierderi neacoperite pentru perioada precedentă în sumă de 109 147 376 lei și pierdere netă pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806 lei, iar pentru perioada anului 2019 pierderea neacoperită a întreprinderii de stat pentru perioada precedentă a constituit sumă 211 858 629 lei iar pierdere netă pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei. Urmare a analizei datelor reflectate în situațiile financiare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” pentru perioada anilor 2017/2019, în corelație cu concluziile Curții de Conturi expuse în Hotărârea Curții de Conturi nr.8 din 26 martie 2018 și Hotărârea Curții de Conturi nr.68 din 17 decembrie 2020, în conformitate cu care „....lipsa unei metodologii aferente (de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate) ajustate la costurile actuale de producție determină limitarea atât proceselor de actualizare continuă a acestora, precum și performanța financiară și operațională a întreprinderii...”, ce în consecință nu acoperă integral pierderile obținute din transportul de mărfuri în trafic local și din transportul de pasageri...”, se constată că acțiunile intenționate a lui Grigore Condurache, în exercitarea atribuțiilor de vicedirector general, responsabil de activitatea comercială, în perioada anilor 2018-2019, manifestate prin utilizarea unor metode de calcul a costurilor serviciilor de transport de marfă pe calea ferată din Moldova lipsite de ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale suportate în transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, au generat încălțarea financiară a Î.S. „CFM” de a-și acoperi cheltuielile din alte activități pentru perioadele precedente perioade reflectate în situațiile financiare, ce în consecință a determinat în anul 2018 pierderi neacoperite a Î.S.„CFM” din perioadele precedente în sumă de 109 147 376 lei, generând pierdere netă pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806 lei, iar pentru perioada anului 2019 pierderea neacoperită a întreprinderii de stat din perioada precedentă a constituit sumă 211 858 629 lei iar pierderea netă pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei. Situațiile financiare a Î.S. „CFM” au fost anexate în

calitate de mijloc material de probă prin ordonanța din 30.04.2021 (v.XI, f.d.89-150);

99. Constatările tehnico-stiințifice din 14.03.2022 executate de Inspekția Financiară, din cadrul Ministerului Finanțelor, în baza ordonanței dispuse din 17.11.2021, se constată că, potrivit art.12 alin.1 din Codul transportului feroviar nr. 309-XV din 17.07.2003, tarifele pentru transportul de călători, mărfuri, bagaje și mesagerii pe calea ferată se stabilesc de către organul de specialitate al administrației publice centrale în baza politicii de stat a prețurilor și tarifelor, care constituie prerogativa Guvernului. Tarifele pentru transportul în trafic internațional se stabilesc în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte. (v.I, f.d.230-243);
100. Culegerea de tarife în trafic local din 29.10.2018. Referindu-se la transportul de mărfuri în trafic local, urmare a demersului Curții de Conturi nr. 10-112-18 din 01.02.2018, de către Ministerul Economiei și Infrastructurii prin răspunsul nr. 14/1-1388 din 09.02.2018 s-a comunicat că, Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, a fost aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr. 02/9-6-48 la 09.06.2015, prin urmare un ordin de aprobare a acestei culegeri lipsește și nu poate fi prezentat. Culegerea de tarife aprobată în 2015 a fost elaborată în baza unei culegeri elaborate și aprobate în 2002, iar o metodologie de formare a tarifelor prevăzute în culegerea respectivă lipsește. Prin urmare, potrivit pct. 3 din Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, CFM stabilește de sine stătător tarifele preferențiale pentru transportul de mărfuri în trafic local, în dependență de eficiența economică și de prețul de cost al transporturilor, iar potrivit pct. 2 tariful pentru transportul de mărfuri și taxele suplimentare legate de acestea sunt aprobate de Ministrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (ulterior de către ministerul de resort prin succesiunea competențelor). De menționat, că în perioada vizată a constatării tehnico-științifice, de către CFM, la stabilirea prin intermediul Comisiei tarifare a tarifelor preferențiale (ajustarea tarifelor) la transportarea mărfurilor în trafic local, nu s-a ținut cont de prevederile actului legislativ și Culegerii, asumându-și aplicarea acestora în lipsa aprobării organului ierarhic superior stabilit de către Guvern. (Anexa nr. 4, v.III, f.d.1-78);
101. Ultima indexare a tarifelor și taxelor suplimentare privind transportul de mărfuri pe Calea Ferată din Moldova a avut loc la 09.06.2015, prin aprobarea „Culegerii de tarife la transportarea mărfurilor pe Calea Ferată din Moldova în trafic local”, elaborată în baza unei culegeri anterioare (din 2002), care reprezintă o ajustare a tarifelor din perioada sovietică. Astfel, prin derogare de la prevederile art. 7 alin. (2) lit. j) din Legea cu privire la întreprinderea de stat

și întreprinderea municipală nr. 246 din****.11.2017, fondatorul nu a întreprins măsuri de modificare a tarifelor de acces local la transportul feroviar de mărfuri și nu a oferit suport suficient pentru a spori competitivitatea și eficiența economică a întreprinderii, ținând cont de faptul că aceasta este generatoare de pierderi majore. Reiterăm, tarifele pentru transportul de mărfuri în trafic internațional se stabilesc în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte. În context, Politica Tarifară a CFM reprezintă un acord internațional cu caracter interdepartamental și acționează în cadrul Acordului tarifar al administrațiilor feroviare (căile ferate) ale statelor participante la Comunitatea Statelor Independente (CSI) din 17.02.1993. Urmare a propunerilor parvenite de la administrațiile feroviare a statelor - participante la CSI, textul Politicii Tarifare a CSI se actualizează la Conferința Tarifară, care se desfășoară cel puțin o dată în an. Politica tarifară se aprobă la finele anului de fraht, în urma recepționării solicitării din partea CFM, care la rândul său, prezintă la adresa Ministerului proiectul Politicii Tarifare în limbile română și rusă, care după finalizarea procesului de verificare de către responsabili, se emite ordinul cu privire la aprobarea Politicii Tarifare pentru perioada anului respectiv, care se publică pe pagina web a CFM. Potrivit prevederilor pct. 1.2 din Politica Tarifară anuală sunt stabilite modalitățile de ajustarea a tarifelor atât în majorare cât și în micșorare, pentru perioada anului de fraht respectiv. Precizare, conform prevederilor art. 3 alin. (1) din Acordul tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, Politica Tarifară se aprobă de administrațiile feroviare (căile ferate) în cadrul Conferinței tarifare anuale. Excepțiile de la Politica Tarifară, propuse de către administrațiile feroviare ale statelor - membre ale CSI, se aprobă de asemenea la Conferința Tarifară, respectiv prevederile pct. 1.2 al Politicii Tarifare sunt stabilite la Conferința Tarifară. Relevant este faptul că, în redacția din 01.01.2001 al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, art.3 alin.7, fiecare membru este în drept să micșoreze tarifele stabilite pentru anul de fraht respectiv, în partea ce ține de segmentul căilor ferate a statului respectiv, cu condiția informării părții responsabilă de Administrare și a tuturor părților cointeresate în realizarea Politicii Tarifare. Aceste prevederi au fost menținute și în modificările și completările ulterioare al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, care sunt valabile până în prezent. De asemenea, la 04.03.2003 prin hotărârea nr.01-1/5-02 al Judecătoriei Economice Comunității Statelor Independente, despre interpretarea aplicării prevederilor Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993 și Politicii Tarifare a căilor ferate al statelor - membre ale CSI, la solicitarea Comitetului Executiv ale CSI, se comunică după cum urmează: -

Acordul tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor -membre ale CSI din 17.02.1993 și aprobarea potrivit acestuia a Politicii Tarifare a căilor ferate al statelor CSI, pentru perioada anului de fraht respectiv, se consideră echivalente în drept ca și contracte internaționale cu caracter interdepartamental, cu executarea obligatorie de către părțile semnate; Ordinea de executare al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993 și Politicii Tarifare ca și în contractele internaționale cu caracter interdepartamental este stabilită de către legislația fiecărui stat și altor acte normative ce se referă la contracte internaționale, cu executarea obligatorie de către administrațiile feroviare (căile ferate); Utilizarea dreptului de către fiecare stat - membru ale CSI, potrivit prevederilor Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, în limitele și ordinea stabilită de către acesta, dreptul la modificarea tarifelor, aprobate de către Politica Tarifară, face obligatorie stabilirea de către stat al organului administrativ, cu atribuirea competenței pentru aprobarea tarifelor la transportul feroviar al mărfurilor în trafic internațional și editarea de către acest organ al actului respectiv. Reieșind din cele relatate se constată, că pentru orice modificare (ajustare) a tarifelor aprobate în Politica Tarifară pentru fiecare an de fraht, atât spre majorare cât și spre micșorare, CFM în calitate de administrație feroviară stabilește ajustarea, iar Ministerul de resort în calitate de organ administrativ, stabilit de către Guvern, urmează să aprobe ajustările tarifelor cu publicarea acestora ca modificări al Politicii Tarifare pentru anul de fraht respectiv. Prin răspunsul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (succesor în drepturi și competente al precedentelor Ministere de resort) nr. 414/20 din 11.02.2022, la solicitarea PCCOCS nr. 414/20-387 din 13.01.2022, se comunică că, pe parcursul perioadei octombrie 2017-ianuarie 2022 Ministerul nu a fost informat de către CFM cu privire la operarea modificărilor la coeficienții tarifari, aplicați de CFM la stabilirea tarifelor. (Anexa nr.5, v.III, f.d.79-154); În cadrul CFM a fost instituită Comisia Tarifară (în continuare - Comisie) cu atribuirea competențelor de a examina cererile solicitărilor/expeditorilor de mărfuri privind oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum. La 08.02.2017 prin Ordinul nr. 44/H semnat de către directorul general a CFM, dl Iurii Topală, din motive de securitate economică, întru stabilirea corectă și eficientă a tarifelor speciale cu respectarea prevederilor legislației Republicii Moldova, dar și în scopul eficientizării activității comerciale a fost abrogat Ordinul nr. 453 din 05.10.2015, cu privire la componența Comisiei tarifare cu modificările și completările acestuia și instituirea Comisiei în următoarea componență: Grigore Condurache - președinte al Comisiei, vice-director general al CFM, responsabil d activitatea comercială; Membrii Comisiei: Miron

Gagauz - vice-director general CFM, deservirea tehnică și reparații; Valeriu Ohlanciuc - vice-director general CFM, responsabil de securitate; Alexandru Orîndaș - vice-director general CFM, activitatea financiară; Ion Briceag - director Direcția juridică; Vasile Chitoroagă - consilier pe probleme economice al directorului general ; Valentina Protasevici - șef-adjunct serviciul financiar; Svetlana Torpan - șef-adjunct serviciul economic; Igor Pleșacov - șef serviciul transport marfă. Modificările și completările ordinului menționat au evoluat după cum urmează: Ordinul 57/N din 21.02.2017, prin care Vasile Chitoroagă se substituie cu Alexandru Vieru - economist coordonator al Serviciului Transport Marfă; -Ordinul 309/H din 28.08.2017, prin care se substituie Alexandru Vieru cu Renata Dem - economist coordonator în secția tarife și marketing al Serviciului Comercial și Svetlana Torpan se substituie cu Olesea Doneț - casier de marfă superior al Centrului de prelucrare a documentelor de transport; -Ordinul 328/H din 14.09.2017, prin care se suplinește componența Comisiei cu Marina Kneazeva - șef-adjunct al Serviciului Economic. De menționat, că Regulamentul cu privire la activitatea Comisiei Tarifare (în continuare - Regulament) a fost elaborat și aprobat la 06.02.2019, ceea ce denotă faptul că activitatea Comisiei până la data vizată nu a fost reglementată de nici un act instituțional intern. Regulamentul în sine reglementează cadrul organizatoric și metodologia de desfășurare a procedurii de stabilire/modificare a condițiilor tarifare la transportul de mărfuri în toate tipurile de trafic pe cale ferată, precum și a taxelor suplimentare la serviciile eferente acestuia în trafic internațional, inclusiv și stabilirea cuantumului plății pentru darea în locațiune a materialului rulant, activități ce urmau a fi realizate de către CFM. În activitatea s-a Comisia urma să se conducă de legislația Republicii Moldova în vigoare, Codul transportului feroviar, Politica Tarifară a CFM pentru transportul de mărfuri în trafic internațional pe anul de fraht, prevederile Culegerii de tarife pentru transporturile de mărfuri în trafic local, reglementările internaționale la care CFM este parte, actele normative din cadrul întreprinderii și Regulamentului propriu zis, cu respectarea principiilor de transparență, obiectivitate și imparțialitate. Precizare, ca urmare a examinării activității Comisiei (ulterior fiind descrise), se constată inclusiv faptul că în principiile de bază descrise atât în Regulament cât și în acțiunile de facto a Comisiei nu se regăsește obligativitatea consultării și aprobării de către organul ierarhic superior (Ministerul de resort) a tuturor ajustărilor tarifelor în toate tipurile de transport feroviar, ceea ce se descrie en detail în pct. 1.1 și pct. 1.2 al prezentei constatări. Comisia pentru probleme tarifare este responsabilă inclusiv de examinarea cererilor solicitațiilor/expeditorilor de mărfuri privind oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum, ținând cont de costurile de producție a serviciilor respective.

Politicile contabile anuale aprobate la CFM, care potrivit prevederilor art. 18 alin. (3) lit. b) din Legea contabilității și raportării financiare nr. 287 din 15.12.2017 sunt obligatorii pentru aplicare prevăd că, consumurile de producere se recunosc în baza contabilității de angajamente în perioada în care acesta au fost suportate. Acestea se evaluează la valoarea contabilă a stocurilor consumate, a sumei retribuițiilor efective calculate, prestări servicii, sumele contribuțiilor de asigurări sociale de stat obligatorii și prime de asigurare obligatorie se asistență medicală, sumele amortizării activelor imobilizate cu destinație de producere, valoarea serviciilor procurate de la terțe etc. Metodele de evidență contabilă, elaborate pentru producția în curs de execuție și pentru produsele finite se evaluează la costul efectiv. Consumurile indirecte de producție se repartizează între tipuri de activitate proporțional cu salariul din costurile directe aferente tipurilor de activitate. Contabilitatea costurilor se delimitează pe perioade de calculație și se ține separat pe activități de bază și auxiliare. Conform politicilor contabile, în cadrul activității de bază și auxiliare contabilitatea consumurilor se ține pe subdiviziuni. Costul produselor finite și serviciilor prestate se delimitează de costul produselor și serviciilor în curs de execuție. Evidența contabilă a acestora se ține conform conturilor de consumuri, stipulate în Nomenclatorul costurilor de bază a tuturor tipurilor de activități a căii ferate. În evidența consumurilor se aplică conturile de gestiune. Conturile de consumuri se închid lunar la contul costului vânzărilor (Anexa nr. 7, v.III, f.d.182-247); În perioada vizată constatării tehnico-științifice Comisia s-a convocat în ședințe după cum urmează: În perioada anului 2018 s-au convocat în 19 (nouăsprezece) ședințe. Se anexează procesele-verbale.(Anexa nr. 8, v.IV, v.V, f.d.1-8); În perioada anului 2019 s-au convocat în 13 (treisprezece) ședințe. Se anexează procesele-verbale. (Anexa nr. 9, v.V, f.d.9-224); În perioada anului 2020 s-au convocat în 7 (șapte) ședințe. Se anexează procesele verbale. (Anexa nr. 10, vol.VI); În perioada anului 2021 s-au convocat în 12 (douăsprezece) ședințe. Se anexează procesele-verbale. (Anexa nr. 11, vol.VII); Una din particularitățile esențiale constatate în urma examinării proceselor-verbale a ședințelor convocate de către Comisie este modalitate examinării cererilor solicitanților, prin care ultimii solicită acordarea de către CFM a serviciilor de transport atât în trafic local cât și internațional, pe anumite segmente de cale ferată, pentru diferite tipuri de marfă, cu delimitarea proprietății a inventarului rulant (vagoane), cu aplicarea coeficienților diminuați la tarifele de bază (aprobate în Politica Tarifară și Culegere), care în esență micșorează tarifele de bază aprobate. La examinarea cererilor în cadrul ședințelor Comisiei, acestea sunt examinate prin prisma motivării eficienței economice argumentată prin calculațiile dispuse de către serviciul economic a CFM (responsabil dna Marina Kneazeva), în care se conțin date ce indică itinerarul, distanța, tipul de marfă,

cantitatea mărfii într-un vagon, costul serviciilor pentru o tonă (echivalent în valută națională sau franci elvețieni), tariful de bază aprobat, tariful solicitat, coeficientul rentabilității la valoarea costului indicat și posibilul coeficient aplicat la tariful de bază aprobat. Reieșind din indicatorii dispuși examinării Comisia acceptă sau respinge cererile solicitanților. Efectiv, argumentările dispuse în calculațiile prezentate pentru examinare, în partea ce ține de costurile de producție/serviciilor sunt superficiale, în lipsa motivațiilor bazate pe principiile permanenței metodelor aplicate în evidența contabilă a entității aprobate în politicile contabile. De facto, în unele cazuri, la prezentarea calculelor de către serviciul economic, pentru examinarea cererilor de reducere a coeficienților aplicați la tarifele de bază, indicatorii economici prezentați nu explicau raționalitatea aprobării și aplicării acestor coeficienți, veniturile din vânzări fiind mai mici decât costurile acestor vânzări, ceea ce inevitabil conduce la un rezultat financiar negativ, generând pierderi și lipsă de eficiență economică, ca exemplu: Procesul-verbal nr.1 din 05.01.2018, Comisia decide, pentru perioada 05.01.2018 - 30.06.2018, la transportul în tranzit pe itinerarul Novosavițcaia fr. - Etulia fr, minereu NHM 2614, aplicarea coeficientului-0,42. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de 0,42 la tariful de bază aprobat generează venitul din vânzări în mărime de 5,98 franci elvețieni/ 1 tonă transportată, pe când costul vânzărilor constituie 6,0 franci elvețieni/ 1 tonă transportată. Relevant este faptul că în cererile SRL „Transterminal-S”, indicate în procesul-verbal, asemenea solicitarea nu se regăsește; (Anexa nr. 8); Procesul-verbal nr.12 din 05.07.2018, la solicitarea nr. 3114 din 27.06.2018 depusă de către SRL „Transterminal-S”, Comisia decide, pentru perioada 05.07.2018 - 31.12.2018, la transportul în regim de export pe itinerarul Răuțel - Vălcineț fr, la transportul gips-carton în saci, vagon de inventar, aplicarea coeficientului - 0,6. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de 0,6 la tariful de bază aprobat generează venitul din vânzări în mărime de 5,3 franci elvețieni/ 1 tonă transportată, pe când costul vânzărilor constituie 5,37 franci elvețieni/ 1 tonă transportată; (Anexa nr. 8); Procesul-verbal nr. 2 din 30.05.2019, SRL „NouConst” prin scrisoarea din 03.2019 (lipsă la procesul-verbal!) solicită pentru anul 2019 acordarea coeficientului de reducere la transportul în trafic local a savurei de granit ETSNG*****2253, pe itinerarul Giurgiulești Port - Rogojeni, similar cu coeficientul pentru pietriș ETSNG*****2431. Întrucât pietrișul și savura de granit fac parte din aceeași categorie de marfă, Comisia decide, pentru perioada 01.06.2019 - 31.12.2019, se raplică coeficienții similari - 0,84. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de 0,84 la tariful de bază aprobat în Catalog generează,

atât la transportarea pietrișului cât și la savurei de granit, venitul din vânzări în mărime de 12 058,2 lei / vagonul, pe când costul vânzărilor constituie 13 387,57lei/vagonul; (Anexa nr. 9); Procesul-verbal nr.2 din 30.05.2019, SRL „Transfer Impex” prin scrisoarea nr. 4 din 01.01.2019 (lipsă la procesul-verbal!) solicită stabilirea condițiilor tarifare pentru importul lemnului și fabricate din acestea NHM 44 în mărimea coeficientului $K=0,4$ la stațiile CFM. Motivând prin faptul că o parte semnificativă a importului de lemn și fabricatelor din acestea NHM 44 este realizat prin intermediul transportului auto, pentru atragerea volumelor s-a stabilit, pentru perioada 01.06.2019 - 31.08.2019, coeficientul $K=0,4$ pentru distanța mai mare de 21 km. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului $K=0,4$ la tariful de bază aprobat în Catalog generează venitul din vânzări, în dependență de distanță, în variația 3,0 - 7,68 fr.el/1 tonă, pe când costul vânzărilor constituie variația 3,34 -9,9 fr.el/1 tonă. Remarcă până la aprobarea și aplicarea coeficientului $K=0,4$ la tipul dat de mărfuri transportate se aplica coeficientul $K=0,6$, ca rezultat fiind obținută o rentabilitate mai mare de 20%. (Anexa nr. 9); Procesul-verbal nr.4 din 01.08.2019, SRL „Trinex”, prin scrisoarea nr.0719/TP-02 din 27.07.2019 solicită răsfrângerea condițiilor tarifare valabile pentru exportul de ciment NHM 2523 pe itinerarul Râbnîța - Ungheni fr., Mateuți - Ungheni fr. Motivând prin faptul că acest tip de transport nu a fost realizat anterior de CFM, dar și în scopul stabilirii condițiilor tarifare echitabile, Comisia decide, pentru perioada 01.08.2019 - 31.12.2019, stabilirea coeficientului $k=0,58$. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de $K=0,58$, pentru itinerarul Mateuț - Ungheni fr. la tariful de bază aprobat în Politica Tarifară generează venitul din vânzări în mărime de 7,76 fr.el/tona, pe când costul vânzărilor constituie 8,1 fr.el/tona. (Anexa nr. 9). Un alt factor important ce ține de plenitudinea și corectitudinea reflectării în tabelele de calculație, argumentarea economică, a indicatorului ce se referă la costurile serviciilor de transportare solicitate, prezentate pentru examinare Comisiei și care au servit drept reper pentru stabilirea condițiilor presupus avantajoase pentru CFM este: Începând cu ședința Comisiei din 17.09.2021 (procesul-verbal nr. 8-2021), formula de calcul aplicată pentru reflectarea costurilor serviciilor solicitate este formată din valoarea normei de consum al motorinei, pentru itinerarul solicitat, cu aplicarea coeficientului $K=5$. De menționat, că asemenea metodologie abordată de către serviciile de resort a CFM pentru stabilirea costurilor serviciilor acordate, nu se regăsesc în Politicile contabile aprobate pentru anul 2021 de către CFM și nici în metodele descrise în pct. 55 din Indicațiile metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118 din 06.08.2013, privind aprobarea

Standardelor Naționale de Contabilitate, ca urmare, prin manifestarea constrângerii permanenței metodelor și corectitudinea aplicării acestora, fiind încălcate prevederilor art. 6 lit. c), art. 18 alin. (3) lit. b) din Legea contabilității și raportării financiare nr. 287 din 15.12.2017. Relevant este că subiectul activității Comisiei pentru probleme tarifare a CFM a fost tratată anterior și de către Curtea de Conturi al Republicii Moldova (Hotărârea CC nr. 8 din 26 martie 2018), fiind expuse prin aprecierea deciziilor Comisiei ca conținut a unui caracter neregulat și/sau neechitabil și care nu au sporit veniturile din transportul de mărfuri, constatând în urma examinării efectuate asupra activității Comisiei că aceasta nu și-a realizat pe deplin sarcinile privind: formarea Politicilor tarifare pentru sporirea veniturilor din traficul de mărfuri; examinarea proiectelor contractelor-tip privind asigurarea financiară a transporturilor de mărfuri pe Calea Ferată din Moldova; nerespectarea termenelor potrivit normei legale aferente înainte de punerea în aplicare a tarifelor modificate de către Comisie, de 10 și, respectiv, 15 zile; caracterul neregulat și/sau neechitabil al deciziilor adoptate de către Comisie, prin oferirea reducerilor doar unor expeditori de mărfuri, în raport cu alți solicitanți. Astfel de decizii condiționează neacumularea pasibilelor venituri în contul întreprinderii. Totodată, analiza proceselor-verbale aferente ședințelor Comisiei constată lipsa de argumentare a criteriilor aplicate la oferirea unor astfel de reduceri. Ca urmare, Comisia nu și-a exercitat corespunzător funcțiile atribuite, prin lipsa de transparență în ceea ce privește performanța transportului feroviar de marfă, inclusiv argumentarea deciziilor adoptate, ținând cont de eficiența economică și costul de producție, tarifele speciale la transportul de mărfuri în trafic local, ceea ce afectează competitivitatea acestui tip de transport în raport cu cel rutier. (Anexa nr. 12); În mod concomitent, aprecierea activității Comisiei se regăsește și în constatările Inspecției Financiare (Raportul privind rezultatele inspecției financiare la Întreprinderea de stat „Calea Ferată din Moldova” din 8 noiembrie 2019) care sunt expuse prin descrierea procedurii urmată de concluzii și anume: „La solicitarea agenților economici, Comisia din cadrul CFM acordă reduceri la tarifele în vigoare, fiind anexate la calculele tarifului planificat. De menționat că, în majoritatea cazurilor se acordă micșorarea tarifului pentru a atrage noi transportatori sau noi tipuri de mărfuri transportate, însă ulterior nu se examinează dacă au fost atinși indicii planificați și care au fost beneficiile obținute de către CFM în urma aplicării acestor reduceri. Astfel, fondatorul nu a întreprins măsuri de modificare a tarifelor la transportul de mărfuri de acces local, cât și de călători, și nu a oferit suport suficient pentru a spori competitivitatea și eficiența economică a entității, ținând cont de faptul că aceasta este generatoare de pierderi majore”(Anexa nr. 13); Ca efect a intervenției controlului intern a CFM referitor la activitatea Comisiei

și rezultatele constatate servește Raportul din 24 iunie 2020 întocmit de către auditorii Serviciului Audit Intern a CFM, Bujoreanu S. și Stratulat M., în baza ordinului nr. 15/H din 22.01.2020, fiind verificată corectitudinea formării tarifelor și buna gestionare a acestora. Ca rezultat, concluziile fiind formate pe constatarea aprobării de către Comisie a coeficienților speciali sau condițiilor tarifare speciale, aplicarea cărora doar în perioada anului 2019 au generat venituri ratate semnificative în valoare de 113 072,8 mii lei, aceasta fiind determinată din diferența tarifelor de bază și condițiilor tarifare speciale acordate la importul și exportul de metale feroase și cereale (Anexa nr.14); În mod constant, de către Comisia tarifară, la finele fiecărei perioade de gestiune (an de fraht) sunt aprobate cotele așa numitor coeficienți de reduceri la distanță pentru transportul de mărfuri atât în trafic de mărfuri intenționat cât și în trafic local. (vezi anexele nr. 8, nr. 9, nr. 10 și nr. 11); De menționat că metodologia de formare, aprobare și aplicare a coeficienților de reduceri la distanță nu este prevăzută de nici un act legislativ, normativ și instituțional. Aplicarea de către CFM a coeficienților de reducere la distanță, aprobate de către Comisie, generează în sine venituri ratate de către entitate și obținerea pierderilor financiare la efectuarea transportului marfar feroviar. Urmare a incertitudinilor și faptelor constatate în activitatea Comisiei sau generalizat datele prezentate de către CFM, prin care se reflectă totalitatea diferențelor obținute în urma aplicării tarifelor preferențiali, derivate din aprobarea coeficienților reduși aplicați la tarifele de bază, dispersați separat pe perioade, tipul de marfă, expeditori/operatori economici, tipul traficului transportului marfar.(Anexa nr. 15); Așa dar, totalul diferențelor obținute prin aplicarea tarifelor preferențiali, pentru perioada supusă constatării tehnico-științifice 2018-2021, constituie suma de 1 173 478 000 lei și se redau după cum urmează: În perioada anului 2018 diferența totală constituie suma de 407 003 000 mii lei, din care: în trafic internațional : - import - 62 871,94 mii lei ; export - 89 916,8 mii lei ; tranzit - *****6 431,0 mii lei; în trafic local - 17 784,23 mii lei. În perioada anului 2019 diferența totală constituie suma de 370 684 700 lei, din care: în trafic internațional : - import - 58 331,7 mii lei ; export - 104 884,2 mii lei ; tranzit - 187 537,32 mii lei; în trafic local - 19 931,5 mii lei. În urma efectuării analizei datelor ce se referă la calculul diferențelor obținute dintre-e tarifele de bază și tarifele preferențiale aplicate de CFM, în perioada de referință 2015 - 2021, s-a stabilit un grup de operatori economici (expeditori) care au beneficiat prioritar de avantajele economice rezultate din obținerea acestor tarife, cu ponderea medie a tarifului preferențial față de tariful de bază, în perioada de referință 2015 - 2021, se înregistrează după cum urmează: SC BRUCVUD-PLUS SRL - de la 2,2% la 19,9 %; GRADALOGISTIC SA - de la 14,9% la 42,5%; TRANSLINE EXIM SRL - de la 11,9% la 37,1 %; CONDALINE SRL - de la

4,8% la 25,9 %; TRANSFER SV SRL - de la 0,8 % la 32,8%; TRANSLOGISTIC SISTEM SRL - de la 2,4% la 26,9%; UNION EXPEDITIE SRL - de la 18,8% la 44,9%; EURORAIL COMPANY SRL - de la 0,9% la 27,6%; TRASCANCOR SRL - de la 16,3% la 61,5%; NAVIBUL-US SRL - de la 3,7% la 50,3%; TRANSALIANCE GROUP SRL - de la 27,7% la 49,0%. (Anexa nr.16) Traducerea raportului privind constatarea tehnico-științifică din 14.03.2022 din limba română în limba rusă (v. IX, f.d.235-249);

102. Anexele 1-16 (v.II-v.IX) la raportul constatării tehnico-științifice din 14.03.2022 executate de Inspekția Financiară, din cadrul Ministerului Finanțelor, în baza ordonanței dispuse din 15.03.2022 au fost examinate și anexate în calitate de mijloace materiale de probă (v.IX, f.d.190-234).
103. Corp delict: La 03.03.2022, în domiciliul lui Marina Cneazeva, amplasat în mun. *****, bd. *****, a fost efectuată percheziția. În cadrul percheziției a fost ridicat telefonul mobil de model „Samsung” care a fost examinat la data de 03.03.22 și recunoscut în calitate de corp delict. Corpul delict se află la păstrare la învinuita Marina Cneazeva.(v.XV, f.d.20-41).
104. Colegiul penal analizând și apreciind sistemul de acte și documente acumulate și administrate în cadrul urmăririi penale, prin prisma prevederilor art. 101 din Codul de procedură penală, din punct de vedere al pertinentei, concedenței și utilității lor le apreciază ca fiind dobândite cu respectarea normelor de procedură, fiind pertinente, concludente, utile, care coroborează între ele, dar și cu declarațiile reprezentantului părții vătămate, a martorilor, probe care fiind analizate în ansamblu indubitabil combat declarațiile inculpatei, alegațiile apărătorului expuse în ape și indică în afara oricărui dubiu vinovăția inculpatei în comiterea infracțiunii incriminate.
105. Subsecvent, Colegiul apreciază critic alegațiile apărătorului în partea în care a indicat că fapta inculpatei nu întrunește elementele infracțiunii.
106. Primordial Colegiul reține că apelul apărătorului este axat pe faptul că învinuirea este neîntemeiată și că declarațiile martorilor nu indică la vinovăția inculpatei, însă, după cum s-a stabilit mai sus, declarațiile reprezentantului părții vătămate, dar și declarațiile martorilor indică la vinovăția inculpatei, mai mult, culpa acesteia este confirmată și prin sistemul de acte și documente acumulate și administrate în cadrul urmăririi penale, relevat la acest capitol este și faptul că apărătorul invocă lipsa elementelor constitutive ale infracțiunii prevăzute de art. 329 alin.(1) din Codul penal, însă nu exemplifică, argumentează care element lipsește și din care stări de fapt ar rezulta această concluzie.
107. Potrivit art. 51 din Codul penal, temeiul real al răspunderii penale îl constituie fapta prejudiciabilă săvârșită, iar componența infracțiunii, stipulată în legea penală, reprezintă temeiul juridic al răspunderii penale. Răspunderii

penale este supusă numai persoana vinovată de săvârșirea infracțiunii prevăzute de legea penală.

108. Conform art. 52 din Codul penal, se consideră componentă a infracțiunii, totalitatea semnelor obiective și subiective, stabilite de legea penală ce califică o faptă prejudiciabilă drept infracțiune concretă. Componente infracțiunii reprezintă baza juridică pentru calificarea infracțiunii potrivit unui articol concret din prezentul cod.
109. Subsecvent, art. 113 din Codul penal, pledează că se consideră calificare a infracțiunii determinarea și constatarea juridică a corespunderii exacte între fapte prejudiciabile săvârșite și semnele componentei infracțiunii, prevăzute de norma penală. Calificarea oficială a infracțiunii se efectuează la toate etapele procedurii penale de către persoanele care efectuează urmărirea penală și de către judecători.
110. În continuare, Colegiul indică că potrivit art. 14 din Codul penal, infracțiunea este o faptă (acțiune sau inacțiune) prejudiciabilă, prevăzută de legea penală, săvârșită cu vinovăție și pasibilă de pedeapsă penală. Nu constituie infracțiune acțiunea sau inacțiunea care, deși, formal, conține semnele unei fapte prevăzute de prezentul cod, dar, fiind lipsită de importanță, nu prezintă gradul prejudiciabil al unei infracțiuni.
111. Colegiul consideră că instanța de fond justificat a stabilit că Cneazeva Marina prin acțiunile sale a comis fapta prejudiciabilă prevăzută la art. art. 30, 329 alin.(1) din Codul penal, or această concluzie este susținută de totalitatea probelor examinate în ședința de judecată și constatate ca fiind pertinente, concludente și veridice, care în ansamblu coroborează între ele, se completează unele pe altele, nu trezesc nici o îndoială și dovedesc cert că în timpul desfășurării activității sale, Cneazeva Marina fiind angajată la Întreprinderea de Stat "Calea Ferată din Moldova", urmare a atitudinii neglijente manifestate de Marina Cneazeva în exercitarea atribuțiilor de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, în coraport cu dreptul întreprinderii stabilit de art.(1) din Legea 845/03.01.1992 cu privire la antreprenorial și întreprinderi, de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, precum și interesului eficienței din activități economice, în lipsa unei metodologii aferente de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate și ajustare la costurile actuale de producție, în perioada 01.01.2018-31.12.2019, comisia tarifară a Î.S. „CFM” a acordat, în baza informațiilor și calculelor întocmite de Marina Cneazeva, cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată reduceri la tarife, lipsite de justificare pe baza costurilor reale a producției, pentru perioada anului 2018 în sumă totală de 407 003 000 lei, ceea ce constituie 46,2% din suma tarifului de baza ce urma a fi calculat potrivit Politicii Tarifare, și în sumă de 370 684 700 lei în anul 2019, ce constituie 44,5% din suma tarifului de baza ce urma a fi

calculat potrivit Politicii Tarifare, ce a provocat înca*****tatea financiară a întreprinderii de acoperire a pierderilor interne înregistrate de Î.S. „CFM” din alte activități impuse, care au produs patrimoniului întreprinderii de stat daune materiale în proporții mari rezultate de pierderile nete pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806 lei și pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei.

112. În aceeași ordine de idei Colegiul menționează că art.329 din Codul penal, neglijența de serviciu poate fi definită ca neîndeplinire sau îndeplinire necorespunzătoare de către o persoană cu funcții de răspundere a obligațiilor de serviciu. Drept rezultat al atitudinii neglijente sau neconștiincioase, acțiunile persoanei cauzează unui organ sau unei instituții de stat daune drepturilor și intereselor legale ale persoanelor fizice și juridice.
113. La caz, prin fapta comisă Cneazeva Marina a atentat la obiectul juridic al infracțiunii prevăzute de art.329 alin.(1) din Cod penal îl constituie buna desfășurare a activității de serviciu care presupune îndeplinirea corectă și conștiincioasă de către persoana cu funcții de răspundere a obligațiilor de serviciu. Atitudinea neglijentă sau neconștiincioasă față de obligațiile de serviciu se exprimă prin indiferență și iresponsabilitate, delăsare, supraapreciere, caracteristice făptuitorului. De asemenea, atitudinea neconștiincioasă față de obligațiile de serviciu trebuie privită ca neacordare a atenției tuturor obligațiilor de serviciu sau unora dintre ele, abordare a acestor obligații ca fiind neimportante și care nu implică necesarmente executarea unei sarcini.
114. Conform pct. 12.1 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție nr.7 din 15.05.2017 cu privire la aplicarea legislației referitoare la răspunderea penală pentru abuzul de putere sau abuzul de serviciu, excesul de putere sau depășirea atribuțiilor de serviciu, precum și neglijența în serviciu, se menționează: „Prin „atitudine neglijentă față de obligațiile de serviciu” se înțelege un comportament nechibzuit, inadecvat sau chiar dezinvolt, pe care-l manifestă făptuitorul în exercițiul funcției, pe când atitudinea neconștiincioasă față de obligațiile de serviciu presupune un comportament lipsit de loialitate și onestitate.”
115. Latura obiectivă a infracțiunii de neglijență de serviciu constituie încălcarea unei obligațiuni de serviciu prin neîndeplinirea sau prin îndeplinirea defectuoasă a acesteia, încălcare care a produs urmările prevăzute în lege.
116. Prin obligațiune de serviciu se înțeleg toate obligațiunile care cad în sarcina unei persoane cu funcții de răspundere potrivit normelor legale și subordonate legii ce reglementează serviciul respectiv. Aceste norme pot fi indicate expres în lege, hotărâri ale guvernului, regulamente de serviciu, instrucțiuni etc.
117. În La caz, circumstanțele de fapt descrise în actul de învinuire că Cneazeva Marina ”...a fost angajată în cadrul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din

Moldova” (Î.S. „CFM”) în baza contractului individual de muncă nr.88/13 din 12.08.2013, ulterior, în baza contractului individual de muncă nr.47/17 din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S.„CFM” nr.1708/DRU a fost desemnată în funcția de șef adjunct al serviciului economic. În continuare, în baza acordului suplimentar nr.47/17-01 din 15.11.2018 la contractul de muncă din 21.11.2017și ordinului directorului general al Î.S. „CFM” nr.1379/DRU a fost transferată în funcția de șef serviciu engineering și eficiență energetică, fiind persoană publică în sensul dispoziției art.123 alin.(2) din Codul penal, având, potrivit fișei postului pct.2.1.13-2.1.14 atribuții de participare la elaborarea și perfecționarea politicii tarifare, a măsurilor și metodologiilor de micsoare a cheltuielilor, proiectelor pentru formarea prețurilor pe tipuri de servicii livrate a Î.S.„CFM”. În baza ordinului directorului general nr.44/H din 08.02.2017, Marina Cneazeva a fost desemnată membru al comisiei tarifare a Î.S.„CFM”...” se demonstrează prin următoarele mijloace de probă cercetate în cadrul ședinței de judecată: Actele ridicate de la Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței din 09.04.2022: Contractul individual de muncă nr.88/13 din 12.08.2013 încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general interimar Serghei Tomșa, și persoana fizică Cneazeva Marina, Prim șef adjunct serviciu economic; Contractul individual de muncă nr.47/17 din 21.11.2017, încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general Iurii Topala, și persoana fizică Cneazeva Marina, șef adjunct al serviciu economic; Ordinul nr.1708/DRU din 21.11.2017, din numele directorului general al ÎS „CFM”, Iurii Topala, privind angajarea doamnei Marina Cneazeva în funcția de șef adjunct al serviciului economic, pe 01 filă (copie autenticată), și cererea numitei din 16.11.2017 pentru a fi angajat la Î.S. „CFM”; Cererea dnei. Marina Cneazeva din 14.11.2018 privind transferarea numitei în funcție de Șef al serviciului engineering și eficiență energetică cu prelungirea contractului de muncă pentru un an; Acord suplimentar nr.47/17-01 din 15.11.2018, la Contractul individual de muncă nr.47/17 din 21.11.2017, în conformitate cu care salariatul, dna, Marina Cneazeva a fost transferată în funcția de șef al serviciului de engineering și eficiență energetică; Ordinul nr.1379/DRU din 15.11.2018, din numele directorului general interimar al ÎS „CFM”, Iurii Topala privind transferul dnei Marina Cneazeva în funcția de șef al serviciului de engineering și eficiență energetică cu prelungirea contractului de muncă din 22.11.18 până la 29.11.19. Fișa de post al adjunctului șefului serviciului economic, în limba rusă, pe 05 file (copie autenticată) și pe 04 file (tradusă în limba de stat). În conformitate cu fila 1, fișa de post al adjunctului șefului serviciului economic a fost elaborată la 24.07.2014 de către serviciul personal, și aprobată de directorul general interimar al ÎS „CFM”, dl.S.Tomsa, la 25.07.2014. Fișa de post este

întocmită în limba rusă (traducerea în limba de stat se anexează). Potrivit filei nr.5, dna. Marina Cneazeva a luat cunoștință cu fișa de post al adjunctului șefului serviciului economic al ÎS „CFM”, sub semnătură, la 14.07.2014. Relevant pentru circumstanțele cauzei: ”...11. ATRIBUȚII ȘI DREPTURI OFICIALE: 2.1. ATRIBUȚII: 2.1.12. Efectuează analiza prețurilor, tarifelor, identificarea activităților neprofitabile și extrem de profitabile, participă la elaborarea măsurilor eficiente de eliminare a nerentabilității. 2.1.13. Participă la elaborarea și îmbunătățirea politicii tarifare și de prețuri a ÎS "Calea Ferată din Moldova". 2.1.14. Participă la elaborarea măsurilor și metodelor de reducere a costurilor, pregătirea deciziilor de preț pentru diverse tipuri de servicii prestate, lucrări efectuate și produse fabricate de filialele căii; Fișa de post al șefului serviciului de engineering și eficiență energetică (v.I, f.d.205-206).

118. La fel, potrive materialelor cauzei se atestă că în perioada incriminată conform actului de învinuire, inculpatul Cneazeva Marina a fost membru Comisiei Tarifare. În acest sens se face trimitere la conținutul Ordinului directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.44/H din 08.02.2017 ”Cu privire la componenta nominală a Comisiei tarifare”, prin care a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM” cu includerea în calitate de membru a învinuitei Marina Cneazeva. Actele expuse au fost recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței organului de urmărire penală din 01.02.2022. (v.XIII, f.d.236-238).

119. Astfel, în cadrul examinării cauzei s-a stabilit cu certitudine că în cadrul exercitării atribuțiilor în calitate de membru al comisiei tarifare a Î.S.„CFM”, în perioada 01.01.2018-28.10.2019, Marina Cneazeva, a manifestat o atitudine neglijentă față de atribuțiile sale de serviciu și indiferentă față de interesul economic al Î.S. „CFM” de a obține profit net și a constitui prin el patrimoniul întreprinderii, cunoscând că în cadrul Î.S. „CFM” nu există o metodologie aprobată de organul de specialitate al administrației publice centrale aferentă repartizării cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate, ajustate la costurile reale de producție, a acționat contrar intereselor economice ale întreprinderii de stat, și încălcând procedura prestabilită de pct.3 din Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr.02/9-6-48 la 09.06.2015, a pct.1.8 din Politica Tarifară a Î.S.„CFM” pentru transportul de mărfuri în trafic internațional valabilă pentru anii 2018-2019, nu a prevăzut consecințele faptei sale, deși, în virtutea atribuțiilor de serviciu trebuia să le prevadă, și în calitate de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, a întocmit și a prezentat membrilor comisiei tarifare informații privind costurile serviciilor de transport pe baza calculelor neîntemeiate și metodologiilor elaborate personal.

120. Latura subiectivă a infracțiunii de neglijență în serviciu presupune vinovăția făptuitorului sub formă de imprudență. Făptuitorul nu prevede consecințele faptei, însă ar fi putut și trebuia să le prevadă sau prevedea posibilitatea survenirii urmărilor, dar credea, fără temei, că acestea nu se vor produce. Posibilitatea făptuitorului de a prevedea consecințele faptei sale se apreciază în raport cu împrejurările concrete în care a fost săvârșită fapta, precum și în raport cu personalitatea făptuitorului, pregătirea și calitățile lui profesionale, experiența acestuia în domeniul respectiv.
121. Cu referire la subiectul infracțiunii supuse analizei, instanța reține că potrivit prevederilor art.21 din Codul penal, este persoana fizică responsabilă care, în momentul săvârșirii infracțiunii, a împlinit vârsta de 16 ani. Astfel, se constată că la momentul comiterii infracțiunii Cneazeva Marina era responsabilă, nefiind la evidența medicului psihiatru/narcolog, fapt ce ar denota că acesta ar suferi de careva boli psihice ce nu i-ar permite să-și dea seama de caracterul infracțional al acțiunilor sale și le-ar putea dirija.
122. Astfel, analizând și supunând probele acumulate prin prisma coroborării lor, Colegiul constată cu certitudine că acțiunile Cneazeva Marina au fost corect calificate în baza art.30, 329 alin.(1) din Codul penal, fiind întrunite toate elementele infracțiunii prevăzute de norma penală indicată și nu au fost stabilite circumstanțe care să înlăture caracterul penal al faptei.
123. Prin urmare, vina incupatei în săvârșirea infracțiunii prevăzute de art.30, 329 alin.(1) din Codul penal a fost demonstrată incontestabil, potrivit principiului „in dubio pro reo”.
124. În susținerea concluziei expuse supra Colegiul indică că prin totalitatea probelor cercetate în ședința de judecată, cu respectarea prevederilor art.100 alin. (4) din Cod de procedură penală și apreciindu-le în sensul art. 101 alin.(1) din Cod de procedură penală, din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității, veridicității și coroborării reciproce, instanța constată că probele prezentate confirmă vinovăția Cneazeva Marina în comiterea infracțiunii prevăzute de art.30, 329 alin.(1) din Cod penal.
125. Astfel, din dosar s-a stabilit Cneazeva Marina, a fost angajată în cadrul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (Î.S. „CFM”) în baza contractului individual de muncă nr.88/13 din 12.08.2013, ulterior, în baza contractului individual de muncă nr.47/17 din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S.„CFM” nr.1708/DRU a fost desemnată în funcția de șef adjunct al serviciului economic. În continuare, în baza acordului suplimentar nr.47/17-01 din 15.11.2018 la contractul de muncă din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S. „CFM” nr.1379/DRU a fost transferată în funcția de șef serviciu engineering și eficiență energetică, fiind persoană publică în sensul dispoziției art.123 alin.(2) din Codul penal, având, potrivit fișei postului

pct.2.1.13-2.1.14 atribuții de participare la elaborarea și perfecționarea politicii tarifare, a măsurilor și metodologiilor de micșoare a cheltuielilor, proiectelor pentru formarea prețurilor pe tipuri de servicii livrate a Î.S.,„CFM”. În baza ordinului directorului general nr.44/H din 08.02.2017, Marina Cneazeva a fost desemnată membru al comisiei tarifare a Î.S.,„CFM”, care își desfășura activitatea în sediul administrativ al întreprinderii amplasat pe str. Vlaicu Pârcălab, 48, mun. *****, și în această calitate a comis o faptă prejudiciabilă neîntreruptă, prevăzută de legea penală, săvârșită cu vinovăție și pasibilă de pedeapsă penală în următoarele circumstanțe: Potrivit statutului aprobat prin ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova din 27.02.2014, Î.S. „CFM” este un agent economic independent cu drepturi de persoană juridică, cu sediul administrativ în municipiul *****, str. Vlaicu Pârcălab, 48, și desfășoară activitate de întreprinzător pe baza proprietății de stat ce i-a fost transmisă în gestiune, având unul din genuri de activitate acordarea serviciilor de transport de mărfuri pe calea ferată, fiind un monopol natural al statului, și acționează în numele său, pe riscul propriu sub răspunderea patrimoniului său, cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, sub formă de creșteri ale beneficiilor economice înregistrate în cursul perioadei de gestiune, prin intrări de active sau majorări a valorii acestora, sau a diminuării datoriilor care au drept rezultat creșteri ale capitalului propriu, iar profitul net înregistrat din activitatea economic-financiară a întreprinderii formează patrimoniul său. În cadrul exercitării atribuțiilor în calitate de membru al comisiei tarifare a Î.S.,„CFM”, în perioada 01.01.2018-28.10.2019, Marina Cneazeva, a manifestat o atitudine neglijentă față de atribuțiile sale de serviciu și indiferentă față de interesul economic al Î.S. „CFM” de a obține profit net și a constitui prin el patrimoniul întreprinderii, cunoscând că în cadrul Î.S. „CFM” nu există o metodologie aprobată de organul de specialitate al administrației publice centrale aferentă repartizării cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate, ajustate la costurile reale de producție, acționând contrar intereselor economice ale întreprinderii de stat, și încălcând procedura prestabilită de pct.3 din Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr. 02/9-6-48 la 09.06.2015, a pct.1.8 din Politica Tarifară a Î.S.,„CFM” pentru transportul de mărfuri în trafic internațional valabilă pentru anii 2018-2019, nu a prevăzut consecințele faptei sale, deși, în virtutea atribuțiilor de serviciu trebuia să le prevadă, și în calitate de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, a întocmit și a prezentat membrilor comisiei tarifare informații privind costurile serviciilor de transport pe baza calculelor neîntemeiate și metodologiilor elaborate personal, care au fost puse în discuție, iar comisia a examinat, potrivit

proceselor-verbale nr.1 din 05.01.2018; nr.2 din 12.01.2018; nr.3 din 06.02.2018; nr.4 din 01.03.2018; nr.5 din 15.03.2018; nr.6 din*****.03.2018; nr.7 din 06.04.2018; nr.8 din 10.05.2018; nr.9 din 24.05.2018; nr.10 din 07.06.2018; nr.11 din 22.06.2018; nr.12 din 05.07.2018; nr.13 din 19.07.2018; nr.14 din 13.09.2018; nr.15 din 04.10.2018; nr.16 din 15.10.2018; nr.17 din 21.11.2018; nr.18 din 20.12.2018; nr.19 din 27.12.2018; nr.1 din 15.03.2019; nr.2 din 30.05.2019; nr.3 din 12.07.2019; nr.4 din 01.08.2019 și nr.5 din 22.08.2019, nr.6 din 08.10.2019; nr.7 din 18.10.2019; nr.8 din 22.10.2019 cererile agenților economici și, contrar intereselor economice a întreprinderii, a acordat nejustificat cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată reduceri la tarife lipsite de justificare bazată pe costuri reale a producției. Urmare a atitudinii neglijente manifestate de Marina Cneazeva în exercitarea atribuțiilor de membru al comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, în coraport cu dreptul întreprinderii stabilit de art.(1) din Legea 845/03.01.1992 cu privire la antreprenorial și întreprinderi, de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, precum și interesului eficienței din activități economice, în lipsa unei metodologii aferente de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate și ajustare la costurile actuale de producție, în perioada 01.01.2018-31.12.2019, comisia tarifară a Î.S. „CFM” a acordat, în baza informațiilor și calculelor întocmite de Marina Cneazeva, cumpărătorilor de servicii de transport pe calea ferată reduceri la tarife, lipsite de justificare pe baza costurilor reale a producției, pentru perioada anului 2018 în sumă totală de 407 003 000 lei, ceea ce constituie 46,2% din suma tarifului de baza ce urma a fi calculat potrivit Politicii Tarifare, și în sumă de 370 684 700 lei în anul 2019, ce constituie 44,5% din suma tarifului de baza ce urma a fi calculat potrivit Politicii Tarifare, ce a provocat înca*****tatea financiară a întreprinderii de acoperire a pierderilor interne înregistrate de Î.S. „CFM” din alte activități impuse, care au produs patrimoniului întreprinderii de stat daune materiale în proporții mari rezultate de pierderile nete pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806 lei și pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei.

126. Astfel, la baza soluției de condamnare a inculpatului Cneazeva Marina instanța va pune declarațiile reprezentatului părții vătămate, Victor Casian, care în susținerea învinuirilor formulate în privința inculpatului Cneazeva Marina a declarat instanței că "...la întreprinderea de stat Calea Ferată Moldova permanent activează comisia tarifară care examinează diferite aspecte legate cu transportarea mărfurilor pe calea ferată inclusiv și mărimea tarifelor pentru acest lucru. Comisia tarifară este compusă de diferiți specialiști ai Căii Ferate cum ar fi specialiști în domeniul finanțelor economiei, specialiști secției de întreținere a căi, mărfurilor. Comisia tarifară examinează inclusiv și cererile expeditorilor privind micșorarea tarifelor, doamna Cneazeva Marina deținând

funcția de sef adjunct al serviciului economic și fiind în componența comisiei tarifare efectua controluri la cererile expeditorilor referitor la posibilitatea micșorarea tarifelor. În perioada 2018-2019 au fost puse în discuție în comisia tarifară și prezentate calcule de către Cneazeva Marina care sunt reflectate în 28 de procese-verbale al ședinței acestei comisiei. Comisia a examinat cererile agenților economici și contrar intereselor economice a întreprinderii a acordat nejustificat servicii bazate pe costurile reale a producției. Astfel pentru anul 2018 în baza calculului prezentat de dna Cneazeva au fost micșorate tarifele în sumă de circa 407 milioane lei ceea ce constată aproape 45% din suma tarifelor care putea fi. În anul 2019 tot în baza calculelor efectuate de dna Cneazeva comisia tarifară a micșorat tarifele peste 370 milioane de lei, aceste momente au fost examinate în procesul controlului de către inspecția financiară și au fost reflectate în actele inspecției date. Micșorarea tarifelor pentru anul 2018 a adus la pierderile întreprinderii în volum de circa 73 de milioane de lei și în 2019 au fost pierderile de aproximativ de 26 milioane. Anume din nerespectarea obligațiilor de serviciu a postului ocupat de economist consideră că din neglijența dna Cneazeva întreprinderea a avut prejudiciu de peste 99 milioane lei pentru ani 2018-2019..., ...metodologia tarifară urma să fie elaborată de comisie și de către Cneazeva și se baza pe culegeri de tarife. Culegerile de tarife erau aprobate de către Ministerul Economiei în 2015 a fost aprobat. Din toți membrii comisiei tarifare efectua calcule anume Cneazeva și le prezenta comisei pentru a fi aprobate sau respinse, se baza comisia pe calculele economistului. Din comisia tarifară făcea parte reprezentantul serviciului financiar Orendaș dacă nu greșește, sef serviciu mișcare domnul Munteanu, șeful serviciului încărcături domnul Pleșacov, reprezentantul serviciului juridic nu ține minte cine era, președintele comisiei era vice președintele general reprezentant pentru comerț Condurache Grigore. Fiecare reieșind din obligațiile de serviciu examina cererile expeditorilor însă sarcina de generală de a admite sau a respinge cererea aparținea economistului Cneazeva care era sef adjunct serviciu economic din 2018. Pretențiile Călii Ferate este că datorită neglijențelor la calcularea și examinarea cererilor doamna Cneazeva a generat în principiu prin micșorarea tarifelor neîntemeiat pierderile care constituie în jur de 99 milioane lei. Dacă nu ar fi micșorat tarifele de 407 milioane în 2018 nu ar fi pierderile nete de 73 milioane, analogic în 2019 dacă nu ar fi micșorat tarifele în sumă de 370 milioane nu ar fi pierderi în mărime de 26 milioane. Consideră că la examinarea cererilor agenților economici pentru micșorarea tarifelor în primul rând pentru dna Cneazeva ca reprezentant al serviciului economic urma să fie o linie roșie de care era imposibil de micșorat tarifele pentru a nu se duce în pierdere întreprinderea. Comisia tarifară consideră că se convoca din urma materialului care parvenea, nu era o regulă de periodicitate..., ...culegerea de

tarife au fost bazate pe normele și calcule din perioada sovietică care au fost reglementate concretizate în 2015 și aprobate de Ministerul Economiei, până în 2015 politica tarifară se aprobă anual se examina de către fondator dar din 2015 nu au mai suferit modificări. A fost reexaminat doar în 2015 și fixat. Toate veniturile sunt reflectate în raportul inspecției financiare, ele sunt anexate la dosar acum nu poate concretiza, acolo sunt reflectate și răspunsul la întrebarea în cauză. În perioada anului 2018-2019 la capitolul traficului de mărfuri este principala sursă de venituri a călii ferate însă volumul concret nu poate răspunde. Nu poate da răspuns dacă în perioada dată au fost pierderi sau plusuri la acest capitol. Nu a fost membru la comisia tarifară și nu poate să răspundă la întrebare însă dorește să atragă atenție că activitatea Călii Ferate nu se bazează doar pe trafic de mărfuri dar sunt și alte lucruri și comisia tarifară și Cneazeva urma să ia în considerație toată activitatea economică a întreprinderii. Deci nu poate spune dacă era ceva schimbări la capitolul trafic de mărfuri în perioada dată. Traficul de pasageri nu este rentabil pentru Calea Ferată și nu a fost niciodată și nici într-o țară nu sunt rentabile și se acoperă cu venitul altor activități. Politica tarifară a Călii Ferate a fost introdusă în anul 1992 dacă nu greșește..., ...doamna Cneazeva verifica cererile agenților economici care înaintau în adresa întreprinderii și pe concluziile și calculele efectuate de ea comisia lua hotărâre, dar nu efectua ea controlul asupra comisiei tarifare. Concluziile conducerii referitor la neglijența și prezentarea calculelor incorecte care aduc la pierderi netă au stat de baza pentru așa concluzii că nu ar fi fost micșorarea în 2018 în sumă de 407 milioane și au fost pierderi în mărime de 73 milioane lei. Nu poate răspunde dacă după plecarea lui Cneazeva sau mărit tarifele și nu au fost aplicate reduceri nu cunoaște că nu este membru a comisiei tarifare și nu este perioada care se incriminează Cnezeva. Întreprinderea de stat Calea Ferată din Moldova are fondator cu aspectele politici tarifare conducerea se adresează fondatorului care aprobă, verifică politica tarifară și ei consideră că ca*****tățile profesionale a membrilor comisiei tarifare inclusiv și a doamnei Cneazeva Marina urma să ocolească pierderile întreprinderii indiferent care tarife se aplică, deoarece tarifele nu pot fi în minus și nu trebuie să fie în minus pe activitatea în general a întreprinderii. În legea nr.246 cu privire la întreprinderea de stat sunt indicate obligațiunile fondatorului, nu ține minte precis articolul dar este indicat că fondatorul aprobă toate aspectele financiare a întreprinderii la fel este consiliul de administrație tot împuternicirile lor sunt indicate în legea sus menționată. Comisia tarifară și inclusiv doamna Cneazeva a fost în drept să înainteze prin președintele comisiei prin conducere pentru examinarea problemelor cu tarifele”.

127. Astfel, instanța de apel apreciază declarațiile reprezentantului părții vătămate ca pertinente, concludente și utile, depuse cu suficientă detaliere și

precizie, declarând despre perioada și funcția pe care o ocupa Cneazeva Marina, responsabilitățile acesteia, influența concluziilor sale asupra deciziilor luate de către Comisia tarifară, precum și prejudiciul format.

128. Mai mult, declarațiile reprezentantului părții vătămate se confirmă prin declarațiile martorului Pîrlog Veaceslav, care în sensul învinuirilor formulate, a declarat instanței că "...Pe Cneazeva Marina o cunoaște în calitate de colegi de serviciu. În 2018-2019 a activat la Calea ferată și anume din perioada 2010-2021 în calitate de consilier a Directorului General și Sef Serviciu Economic. Doamna Cneazeva a fost subalternul lui din 2010 pînă 2017 dacă nu greșește. Referitor la activitatea comisiei tarifyare a făcut partea din ea în anii 2011-2014 dacă nu greșește. Prețurile de tarifyare la transportul local a mărfurilor avea loc, erau tarifye la transportul intern de marfă era o culegere de tarifyare a prestării serviciului în transportul feroviar intern de mărfuri aprobat de ministerul transportului. La transportul de mărfuri în trafic internațional era un act se numea Politica tarifară care odată în an se aproba de Ministerul transportului. Doamna Cneazeva a fost membru în comisie tarifară cînd era parte din serviciul economic. Perioada 2014-2017 dacă nu greșește atît timp cît era subalternă lui. După 2017 nu tine minte dacă era membru a Comisiei Tarifyare din motiv că nu participa la comisia dată și ei des se schimbau și erau rotații, el nu urmărea cine erau membrii comisiei. A făcut cunoștință cu rezultatele auditului Curții de Conturi din 2018 a Călii Ferate. La stabilirea tarifyelor de preț a mărfurilor de plan local o metodologie de repartizare operațională pe tipuri de servicii de stat a cheltuielilor nu era, era una aplicativă este o metodă de pași algoritmici care utilizau indicatori cantitativi a contabilității de gestiune și financiare cu scop de repartizare a cheltuielilor cu scop de determinare a rezultatelor financiare brute a serviciilor prestate de bază. Sarcina de elaborare a metodologiei, entitatea economică Calea Ferată urma să aibă metodologie proprie prin prisma metodologiei a determinării costurilor și serviciilor aprobat de Ministerul Finanțelor. Iar prin prisma faptului că Calea Ferată din Moldova este o entitate de monopol natural care potrivit legii desfășoară activitate pe principiul de auto gestiune și autofinanțare în baza unei politici de prețuri a guvernului această metodologie urma să fie aprobată și de Guvern. Calea Ferată trebuia să aibă metodologie proprie dar ținând cont că este entitate de monopol trebuia să aprobe și Guvernul. Costurile și tarifyele de transport local de transportarea mărfurilor în lipsa actului dat se aplicau tarifyele reiesind din metodologiile de calcul utilizate din uniunea sovietică cu folosirea datelor financiare de care dispunea Calea Ferată. Adică se lua baza de calcul cheltuielile raportate financiare operațională și în mai multe trepte de repartizare a acestora se repartizau pe principalele servicii de baza transport marfă, călători și ulterior urmînd alte etape a ratelor de cheltuieli pentru tipuri de trafic în transporturi de

marfă în baza căruia prin diferite formule se calcula baza de cost a transportării locale, fie în trafic local fie în trafic import, export, tranzit. Cazuri când la unii agenți economici să fie acordat un preț mai scăzut sau preferențial, tarife nu se acordau la un agent economic dar tarif redus pentru un tip de transport era, în 2010 erau cazuri când se aplicau reduceri de tarife complet pe toate tipurile de trafic și mărfuri de 20-30 % pentru a mări volumul de trafic asta prin 2011-2010 ele de obicei erau reducerile masive erau cu acordul Ministerului de Transport pentru diluările barierelor în creșterea economică. Reducere de tarife pentru unii agenți economici, atunci când Calea Ferată avea volume mari peste 2 ori care sunt acum tarifele de atunci acopereau pierderile brute de la alte activități și atunci rezultatul mediu era pozitiv. În 2018-2019 orice renunțare la un posibil câștig poate duce în rezultat la diminuarea la raportul financiar a întreprinderii dar depinde de circumstanțe și anume rezultatele din alte tipuri de activități. Dacă transportul de călători genera pierderi mai mari ca de obicei orice diminuare de tarif putea micșora la rezultatul financiar net. Dar această diminuare de tarif urma să fie examinată prin prisma termenului de eficiență a traficului pe fiecare tip de transport a mărfii concret. Reducerea urma să fie însoțită de diferite argumente..., ...micșorarea tariferilor din 2018-2019 consideră că parțial a avut efect, nu poate ține minte ce a fost în perioada dată cifrele nu le ține minte, dar orice renunțare poate servi ca bază de majorarea pierderilor dacă în anul acela au fost pierderi. Activând în funcție de șef economic Calea Ferată din 2018 erau datorii de 3-4 luni datorii la salarii..., ...a activat în calitate de Șef serviciu economic din vară 2010-2020. În perioada din ianuarie 2018 ianuarie 2019 reducerile la tarife pentru transport de mărfuri nu era mereu la curent. Au fost schimbări în organigramă asta este motivul. Perioada 2018-2019 venituri la transportul intern de mărfuri era în pierdere și mereu era în pierdere. În calitate de șef serviciu economic în perioada de 2018-2019 careva schimbări la tarif în comparație cu alte perioade din motiv că era perturbată de volume prea mari dar știu că 2014 și încoace erau 2 ani de prăbusire și doi ani mai normal apoi iar prăbusiri. Ținând cont că la memorie devierile de volum erau mari respectiv și devierile de venit la fel. Referitor la metodologia de mai sus nu a fost aprobată până în 2020. Cauzele și condițiile care au dus la prejudiciul apărut din 2020-2021 după părerea lui este că perturbațiile în traficul internațional de mărfuri în cumul cu pierderile din alte activități impuse Căii Ferate, sau alte activități an la an era diferit 2020 a fost caracterizat de stoparea transportului de mărfuri în legătură cu pandemia și efectele din perturbațiile din traficul internațional având în vedere relațiile dintre Rusia și Ucraina..., ...dacă nu ar fi reduceri de tarife la transportul mărfurilor acordarea reducerilor pe toate tipurile de trafic la tarifele pe culegeri de tarife este o măsură de atragere a încărcăturilor pe Calea Ferată dar ținând

cont că serviciile de transport feroviar marfar sunt niste servicii de ofertă publică care nu sunt bazate pe contracte de volume concrete acestea au si riscuri majore”.

129. De asemenea, urmează a fi reținute declarațiile martorului Torpan Svetlana, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că ”...o cunoaște pe Cneazeva Marina, sunt în relații de colegi de serviciu..., ...a fost membrul comisiei tarifare, nu ține minte în ce perioadă, posibil în ani 2018-2019 a lipsit mult la comisie date si a fost schimbată de către altă persoană. Atribuțiile lui Cneazeva erau că făcea calculul la semi costul la mărfurile care le examina comisia tarifară. Expeditorii care duc marfa scriu scrisori si solicită că vor duce marfa si roagă pe această transportare să fie reducere pe aceste scrisori se întrunea comisia tarifară pentru a examina solicitările date si a examina posibilitatea acordării reducerii. Era rugată Cneazeva Marina să facă calcul la costul transportului mărfurilor la care agenții economici solicitau reducere. Alte acțiuni nu făcea din câte stie doar prezenta în formă scrisă calculele dar nu se prezenta la ședințele comisiei. În cazul când nu se făceau reduceri substanțiale Calea Ferată era să fie un venit mai mare probabil, dar nu este sigur că aveau să aibă transport de mărfuri..., ...reduceri la transportarea mărfurilor se aplicau anterior 2018 si după 2019 se aplicau. La momentul dat la fel se aplică astfel de reduceri. I se pare că anterior în perioada 2015-2018 se făceau mai multe reduceri din motiv că se dădeau la diferite distanțe, acum sunt mai puține reduceri individuale atunci se făceau reduceri la distanță, sau la anumite mărfuri, dar acum reduceri individuale sunt mai puține. În procente câte reduceri erau nu poate spune la fiecare perioadă. În 2018-2019 pentru transportul mărfurilor Calea Ferată, erau achitate facturile dar nu știe dacă a avut venit compania pentru că cu venitul nu are treabă, ea doar analiza actele de transfer..., ...cine a făcut reducerile pe perioada 2018-2019 în perioada dată a fost făcută pe baza scrisorilor agenților economici și le examina comisia tarifară și decidea le dădea reducerea care le solicita sau le refuza sau le dădea o reducere mai mică...”.
130. Relevante speței îi sunt și declarațiile martorului Bujoreanu Silvia, care prin conținutul său factologic, a confirmat existența încălcărilor comise în cadrul Comisiei Tarifare a Calei Ferate din Moldova, manifestate prin faptul că anumitor agenți economici se acordau înlesniri, un procent foarte mare, precum și rolul, atribuțiile Cneazeva Marina la acordarea acestor înlesniri, declarând în acest sens următoarele: ”... pe Marina Cneazeva o cunoaște, sunt în relație de colegi de serviciu. Activează la Calea Ferată din 14.06.1998 până în prezent. Prin ordinul 15/h din 22.01.2020 a fost îndreptată de a efectua un control servicii tarife, a făcut controlul pentru anul 2019 a fost verificate procedurile de calcul a tarifelor pentru transportarea mărfurilor, a fost inclusiv verificate

procesele verbale ale Comisiei Tarifare astfel în procesul controlului au fost verificate unele încălcări ale comisiei Tarifare în procesul activității Comisiei Tarifare se acordau înlesniri unor agenți economici, procent foarte mare. Au fost cerute reprezentanților Comisiei Tarifare la raport sau alăturat astfel sa verificat precum că Calea Ferată nu lucrează în direct cu agenți economici dar prin firma de expeditori. A fost verificat precum ei acordă înlesniri nu agenților economici dar firmelor de expeditori. Verificând câteva mărfuri în perioada 2019 sa depistat precum Calea Ferată 3-4 feluri de mărfuri Calea Ferată a fost tratată cu 113 milioane 72 856, 16 lei în perioada 2019. Raportul a fost prezentat Directorului General..., ...Marina Cneazeva făcea parte din Comisia Tarifară și avea atribuții de a face calcule adică condițiile tarifare speciale le prezenta membrilor comisiei. A fost acordate tarife mai scăzute posibil că la toate mărfurile doar că ei au verificat o parte din ele pentru că este un volum mare și timp limitat. Explicația Marinei Cneazeva a fost precum că Calea Ferată dispune de resurse, ei pot acorda înlesniri, dar nu se acorda agenților economici din motiv că lucrau cu expeditori. Venitul Calei Ferate principal este transportul mărfurilor, restul este mai puțin semnificativ. Formarea tarifele pentru transportul de marfă juca un rol semnificativ în activitatea Calea Ferată din Moldova..., ...micșorarea tarifelor în 2018-2019 a jucat un rol important la micșorarea venitelor pentru că lucrătorii Căii Ferate în perioada dată avea restante la salarii și un salariu foarte mic și resursele nu permiteau mărirea salariilor, lipsa resurselor de a cumpăra motorină pentru a activa..., ...a făcut auditul pentru anul 2019, a fost un audit selectiv. În anul 2019 venituri la capitolul transport mărfuri la Calea Ferată nu poate spune dacă a existat. Din explicațiile unor membri a Comisiei Tarifare care erau aproximativ 5-6 membri, se spunea că Doamna Cneazeva le transmite pe calculator procentul și agenții cărora se acordă înlesniri, hotărârile se aprobau prin proces verbal și se prezentau membrii comisiei care se prezentau și semnau. Comisia Tarifară putea respinge propunerile Cneazeva Marina a procentului de tarife. Ei au verificat conform coeficientului de bază fără a compara cu procentul din anul 2017-2018. Situația anterioară și ulterioară perioadei efectuării auditului nu o cunoaște. Când sa efectuat auditul în 2019 nu a verificat datele anilor precedenți și nici nu a avut nevoie. Acordarea unor reduceri la tariful la transport mărfuri, potrivit cuvintelor lucrătorilor departamentului venitului nu este primul an când se acordă reduceri. Dacă Calea Ferată lucra direct cu agentul economic putea fi reduceri, dar nu putea fi la 50-48% având în vedere situația economică a Căii Ferate..., ...nu poate spune dacă anterior au fost situații de oferire a reducerilor. Coeficienții de bază au fost luate din Politica tarifară și au lucrat împreună cu lucrătorii Serviciului Venituri și au stabilit că dacă nu erau reduceri la transportarea metalului uzat avea să fie un venit mai mare la Calea Ferată. La

Calea Ferată este Departamentul Venituri. Serviciul care prelucra procesele verbale și aprecia suma de plată a serviciilor de transportare TEH-PD. Cifrele care au fost oferite este convinsă în ele. Este convinsă în suma de 113 milioane din motiv că a fost verificate cu lucrătorii serviciului TEH PD și au fost alăturate la raport documentele necesare prin calcul sa format suma de 113 milioane lei. A verificat transportul mărfurilor pentru perioada 2019, ei nu au verificat veniturile totale și rentabilitatea la moment ei au avut întrebarea fixă și ei au răspuns la întrebarea fixă, dar la rest urma economiștii să răspundă. Nu cunoaște dacă se acordă la moment înlesniri la tarifele transport mărfuri

131. Suplimentar, pertinentei speței îi sunt și declarațiile martorului Protasevici Valentina, care o cunoaște pe Cneazeva Marina din motiv că lucrau la Calea Ferată din anul 1998 până în anul 2018 decembrie, fiind membru a Comisiei Tarifare în anul 2017 sfârșitul și anul -2018. Astfel, în confirmarea circumstanțelor descrise în actul de învinuire întocmit în privința inculpatului, a declarat instanței că: "...Cneazeva Marina a fost membru Comisiei Tarifară, ea avea obligația de a prezenta informația de costurile transportării mărfurilor Comisiei Tarifară fiecare slujbă pe profilul său. Se efectuau adunări a comisiei Tarifare când se adresau cu o scrisoare pe numele Directorului și venia o scrisoare la Departamentul Comerț unde pregăteau material pentru adunarea Comisiei Tarifare, înainte de adunare se prezenta copia scrisorii agenților economici le prezenta scrisorile Departamentul Comerț și la materialul dat era informația de calcul a costurilor transporturilor. La comisie era președinte domnul Gandurachi și fiecare din membru a Comisiei spunea părerea sa și dacă în calcule semi costul era mai mic de tarif așa reduceri la transportare era respins. Apoi se vota, după adunare se pregătea procesul-verbal a adunării Comisiei și fiecare membru a Comisiei semna procesul verbal. Comisia lucra în baza Politicii Tarifare care era un Act internațional de transportare și era adoptată de Organul superior în care se puneă că administrația Calei Ferate din orice țară care este membru a Politici Tarifare poate de sine stătător de a stabili tarifelor și de a acorda reduceri dacă economic este rentabil. Era Ordin în baza Politici tarifare pentru a vedea cât este de rentabil așa și exista Comisia Tarifară. Fiecare drum și cerere a agentului economic se examina în bază că se micșora volumul, era rentabil de a oferi reduceri din motiv că volumul era mic și era necesar de a găsi posibilități pentru a atragerea noi clienții, asta este la nivel internațional. La nivel intern de transportarea de regulă este oferit dreptul la fel de a oferi reduceri din câte ține minte ea. Aceste reguli la fel sunt stabilite de organul superior. In Politica Tarifară era indicat că conform calculelor se stabilește cheltuielile la transportul mărfurilor și pasagerilor și conform acestor calcule se stabilea tariful. La întreprindere era Nomenclatură cheltuitele pe fiecare comportament și acesta și era metodică de stabilirea costurilor de

servicii prestate. La Comisie reducerile date se acordau ca rezultat a anunțări de către președintele Comisiei Tarifare. La urmărirea penală a fost audiată. Atunci la fel dădea declarații adevărate cum și acum. Confirmă declarațiile date la urmărirea penală, nu exista calcula de repartizarea a cheltuielilor aprobat de Ministerul de ramură, dar cea de tipul învechit au fost utilizate de către ei la calcularea tarifelor pentru transport local. Pentru calcularea tarifelor de semicos nu era aprobată de organul superior..., ...în anul 2017-2018 reduceri la transportul intern și internațional sub limita admisibilă nu au fost admise...”.

132. La fel, declarațiile martorului Ion Sîrbu, au un caracter indubitabil și veridic, oferind circumstanțe de fapt incontestabile, care sunt bazate pe acte oficiale, iar prin conținutul său confirmă vinovăția Cneazeva Marina privind comiterea infracțiunii prevăzută de art.30, 329, alin.(1) Cod penal. Astfel, în vederea confirmării învinuirii formulate, martorul Ion Sîrbu a declarat instanței că "...pe Marina Cneazeva o cunoaște, au relație profesională..., ...În baza de dispoziții nr.65, echipa Curții de Conturi a efectuat auditul modul de gestionarea a patrimoniului public a Călei Ferate în anii 2018-2019. Au fost depistate o serie de neconcordanțe la partea de venituri partea de cheltuieli cât și partea de gestionarea a patrimoniului public la patrimoniu se referă la active. Toate aceste neconformități sunt detaliat descrise în raportul Curții de Conturi. Activitatea Comisiei Tarifare în anii 2018-2019 a fost examinată prin prisma implementării recomandărilor înaintate anterior de Curtea de Conturi și anume recomandarea care se referea la elaborarea și înaintarea spre aprobare a unei politici sau metodologii cu privire la repartizarea costurilor de producție și formarea tarifelor de transport a mărfurilor pe calea ferată. Ceia ce a constatat în anul 2020 pe perioada evaluată 2018-2019 se referă la faptul că persoanele responsabile de la Calea Ferată nu au elaborat acea politică, metodologie sau procedură. Calea Ferată avea niște practici de lucru și avea niște documente de lucru interne. Dorește să accentueze că aceste practici nu erau documente oficiale aprobate în baza cărora să se calculeze costul de transport mărfuri pe Calea Ferată. A verificat activitatea nemijlocită a comisiei cu referire la acordarea reducerilor pentru transportatorii de mărfuri în auditul precedent care se referea la anii 2015-2016 în acel audit echipa Curții a constatat că deciziile acelei comisii nu erau uniformizate și se referă la faptul că de obicei comisia acorda reduceri la toți transportatorii însă au existat cazuri când se acordau reduceri doar unora. Activitatea Comisiei consta în faptul că ea examina cererile transportatorilor de mărfuri cu privire la acordarea reducerilor și comisia lua decizie dacă se acordă sau dacă nu se acordă în dependență de justificare economică. Nici unul din procesele verbale întocmite de Comisia Tarifară nu conținea informație cu privire la justificarea economică. Au fost unele cazuri prin care sa refuzat acordarea reducerilor însă aceste justificări nu

erau în procesele verbale Comisiei Tarifare. Comisia Tarifară este un organ colegial și decizia se lua cu votul tuturor acestor membri, erau decizii cu votul majorității și cu votul unanim, erau cazuri când unele persoane votau contra. Nu a obținut explicații de ce în procesele verbale nu se înscriseră justificările economice cu privire acordarea reducerilor. Aspect care ei au identificat și au dezvăluit în raportul lor de audit. Reiesind anume din faptul că cadrul de reglementare stipulează faptul că CFM poate acorda reduceri în cazul existenței unor justificări economice sau obținerea unor beneficii economice din acestea. În anul 2018-2019 CFM din câte ține minte a fost o activitate economică negativă dar poate să greșească. Știe că o perioadă lungă Calea Ferată lucrează în pierdere însă au fost perioade de gestiune când a înregistrat profit. Ei au verificat activitatea comisiei în 2015-2016 un caz ei au dezvăluit și în raport că un operator economic de exemplu Union Expediție a avut un tarif mai mic la transportarea HloridCaliu pe tronsonul Novosolițcaia-Eutolia care a transportat marfa cu 6 dolari însă celălalt operator economic Grad Logistic cu 6,50 dolari. Pentru perioada 2018-2019 echipa de audit a analizat Comisia doar prin prisma recomandării anterioare și anume recomandarea de a elabora o politică sau metodologie sau proceduri de repartizarea costurilor sau formarea tarifelor de transport mărfuri a Calea Ferată din Moldova..., ...recomandarea adresată directorului CFM dat fiind că această persoană este responsabilă de managementul întreprinderii date și deține de informația economico-financiară necesară pentru elaborarea acestui document. Directorul CFM sa adresat Ministerului de Resort care este responsabil de elaborarea politicilor de acest domeniu, scrisoarea nr.H-42501 din 10.12.2018 adresată Domnului Chiril Gaburici Ministrului de Economie și Infrastructurii prin care s-a rugat respectuos acordarea suportului în elaborarea unei metodologii în formarea costurilor aferente transportului de mărfuri și călători în traficul local. La data de 20.12.2018 prin Scrisoarea 14/1-12920 a Ministerului Economiei și infrastructurii către CFM ministerul a comunicat că nu are acces la datele ce tine de cheltuielile CFM și a solicitat întreprinderii să creeze un grup de lucru format din specialistii întreprinderii în componenta căreia să fie inclus și reprezentatul ministerului domnul Vasile Codreanu, altă informație cu privire la crearea grupului și activitatea acestuia nu a obținut. Perioada lungă în care transportul intern de mărfuri a fost neprofitabil nu poate comunica dar informația dată este publică. La capitolul transportul mărfurilor local în anul 2018-2019 activitatea de transport al mărfurilor era unica activitate care era profitabilă la CFM inclusiv și anul 2018-2019. Comparativ cu perioadele anterioare sau ulterioare diferență nu poate comunica veniturile încasate la transporturile de mărfuri. Modul în care se calcula costul producerii și prin care se forma prețurile nu a avut și nu a identificat o astfel de metodologie, pentru

asta a formulat o recomandare în acest sens ca să fie elaborată acea metodologie de stabilirea a costurilor pentru a afla exact ce cheltuieli trebuie să intre la formarea tarifelor și care nu trebuie să intre. Cu titlu de reparare o practică de repartizare a acestor costuri și un prim proiect a fost elaborat ce către CFM dar acest document nu a obținut forma unui document finalizat și aprobat. Nu cunoaște pe ce se bazează metodologia calculului de costuri nu cunoaște probabil că este, dacă se referă la partea ce ține de activitatea comisiei acolo unde CFM putea interveni sau acordarea suportului informativ pentru luarea deciziilor. În urma efectuării auditului 2015-2016 careva adresări a Curții de Conturi nu a fost remisă Hotărârea în adresa instanțelor de drept. Recomandările Curții de Conturi sunt recomandări obligatorii..., ...la efectuarea controlului în perioada respectivă a invitat specialiștii CFM și anume pe Marina Cneazeva din motiv că doar ea a acordat informație cu privire la modul de repartizare a acestor costuri și modul de calculare a costurilor tarifelor, inclusiv și persoane din departamentul financiar. A fost asta în anul 2018 pentru perioada audiată pentru 2015-2016. În anul 2020 pentru perioada audiată 2018-2019 ei au observat că pe lângă acele metodologii care lipseau pentru transport de mărfuri CFM nu dispunea de astfel de procese și proceduri și pentru celelalte activități, aspect care a făcut ca să formulă. Constatarea pentru transport de mărfuri și pentru restul activităților. Au fost prezentate modul de efectuare a calculelor la transportul de mărfuri de către Cneazeva Marina însă acele metode nu se bazau pe o metodologie aprobată. Tot Cneazeva a dat un proiect de metodologie care ea singură a efectuat prin care a încercat să documenteze toată procedura de repartizarea a costurilor la care a făcut referire la raportul de audit ca aspect pozitiv că sa încercat să facă ceva însă acest act nu a căpătat o formă de document aprobat oficial pentru a fi pus în aplicare. CFM și Cneazeva a prezentat informație cu privire la rezultatul tuturor activităților și anume transport marfă și restul..., ...în general activitatea de transport a mărfurilor este activitatea profitabilă a mărfurilor. Tarifele pentru transportul de mărfuri pentru transport local se stabilesc de către Ministerul de resort. Urmează să verifice dar ceea ce ține minte că ultimii 10 ani doar un an sau doi ani întreprinderea de stat Calea Ferată a înregistrat profit la sfârșitul perioadelor de gestiune, dar oricum trebuie să verifice informația aferentă, iar restul anilor înregistra pierderi..., ...activitatea generală a Căii Ferate era în pierdere”.

133. Astfel, reieșind din declarațiile martorului Sîrbu Ion se demonstrează faptul că de prezentarea informațiilor cu privire la modul de repartizare a costurilor și modul de calculare a costurilor tarifelor mărfurilor se ocupa doar Cneazeva Marina, iar activitatea acesteia nu se baza pe o metodologie aprobată. La fel, reieșind din declarațiile martorului acuzării denotă faptul cu ne se pune problema însăși în oferirea reducerilor la serviciile acordate, însă problema a

fost pusă sub aspectul acordării reducerilor la prețuri fără careva justificare economică (or se atestă că această informație lipsea în procesele-verbale ale ședințelor Comisiei Tarifare), specificînd în acest sens că "...cadrul de reglementare stipulează faptul că CFM poate acorda reduceri în cazul existenței unor justificări economice sau obținerea unor beneficii economice din acestea circumstanțe care au fost neglijate de către persoana responsabilă în acest segment-inculpata Cneazeva Marina.

134. La fel, Colegiul reține că în pofida faptului că inculpata Cneazeva Marina cunoștea cu certitudine despre lipsa metodologiilor aprobate cu privire la procedura de repartizarea a costurilor mărfurilor, aceasta totuși continua să desfășoare activitatea încredințată acesteia, contrar intereselor întreprinderii.
135. Alt membru a Comisiei Tarifare-martorul Orîndas Alexandru, în susținerea învinuirilor formulate în privința Cneazeva Marina, a confirmat esența atribuțiilor Cneazeva Marina în cadrul Comisiei Tarifare, obligațiile acesteia, procedura de examinare a cererilor agenților economici, declarînd instanței următoarele: "...a activat la Calea Ferată în calitate de vice- director responsabil de activitatea financiară din august 2016- ianuarie 2021..., ...Cneazeva avea atribuții la Comisia Tarifară că ea pregătea informație la tarifele care sunt la moment, solicitările de la expeditori și calculele costurilor pentru comparație. Procedura de adresare a agentului economic pentru acordarea reducerii era că agenții scriau cererii către Calea Ferată, directorul întreprinderii îndrepta cererea la serviciul comercial și serviciul comercial solicita de la serviciul economic calcule pentru a vedea dacă este permis să acorde reducerile solicitate. În anul 2018-2019 Cneazeva la ședințele Comisiei Tarifare făcea niște tabele unde se indica tariful actual, tariful solicitat și costurile la cerere..., ...Tabelele date le prezenta doamna Cneazeva, i-a fost ei încredințat să facă tabelele date din motiv că era economist șef adjunct care cura domeniul transporturilor. Acordarea reducerilor date pentru Calea Ferată era profitabilă. În această perioadă rețineri de salarii nu erau mari era de ordinul zilelor, pur și simplu era datoria istorică din 2014-2015 care nu era achitată. Acordarea reducerilor mai mici de cât tariful de bază a fost la solicitarea agenților și necesitatea de a mări volumul de transportări, erau perioade când transportul auto era mai ieftin ca transportul feroviar și ei prezentau calcule, și serviciul comercial prezentau serviciile transporturilor auto de pe piață..., ...Procesele verbale a Comisiei Tarifare nr.2 din 30.05.2019 nu poate spune dacă au fost prezentate. Acordarea reducerilor către SRL NOUCONS pe itinerantul Girgiulești Port- Rogojăni nu ține minte dacă au fost arătate ceva procese la procuratură când a fost. Nu ține minte procedura asta că i-a fost prezentat un proces-verbal la procuratură. Îi este cunoscută denumirea companiei dar nu ține minte. Coeficientul pentru acest agent economic a fost ajustat pe un tarif mai mic de cât costul vânzărilor pentru

acest serviciu acordat, era profitabil micșorarea tarifului dat, el era mai jos de tariful local sau import, presupune că așa tip de transport până atunci nu a existat și s-a dat ca să meargă vagoanele înapoi pe ruta dată erau diferite cazuri. În 2018-2019 nu ține minte cine era, de obicei era director sau vice-director a Calea Ferată nu știe dacă a fost directorul poate doar vice-directorii. Când deja erau făcute procesele verbale a ședințelor a Comisiei Tarifare, era în felul că dacă cineva era contra se vota unanim, dar dacă toți erau pentru se vota și se acorda. De la Cneazeva argumentare de ce acordarea reducerilor este profitabil, nu se solicita doar de la doamna Cneazeva se solicita de la ea de la Serviciul economic și de la el putea fi solicitat de la Serviciul Transport marfă care de asemenea prezenta date statistice cu analize. Acordarea reducerilor de tarife pentru transport mărfuri era rentabil pentru CFM, ele duceau la mărirea volumului de marfă transportată. În 2019 cazuri când unui agent economic au fost acordate reduceri contrar intereselor CFM nu, nu cunoaște dacă au fost acordate din motiv că a fost în concediu de creștere a copilului, dar în 8 luni cât a lucrat nu au fost acordate. Declarațiile cu referire la divergențe le susține cele din sala de ședință..., ...atribuțiile sale generale în perioada 2018-2019 la CFM era că asigurau o colaborare dintre Serviciul financiar Serviciul Economic cu alte servicii, cu administrația cu Agenția Proprietății Publice APP, coordonau planurile de afaceri, bugetele, purtau discuții cu banca, Ministerul Economiei, cu BERD, participau la Comisie, coordonau lucrul contabilităților din filiale. Concluziile controlului Curții de Conturi din 2015-2016 cu referire la metodologia repartizării cheltuielilor operaționale pe servicii prestate, presupune dacă a fost semnat de ei și acceptat și nu a fost scris notă. Sunt metodologii elaborate de instituții de profil. Calculele tarifurilor a transporturilor de mărfuri ca bază aveau cheltuielile din evidența contabilă a întreprinderii nu necesită suporturi juridice sau altceva conform legii contabilității. Pe parcursul activității sale metodologia cu repartizarea cheltuielilor nu ține minte să fi fost aprobată. În cadrul Comisiei Tarifare calculele tarifelor acordate pentru transport de mărfuri 2018-2019 a fost unul justificat. Cneazeva deciziile finale ale Comisiei nu influența, fiecare lua decizia proprie. Transportul de mărfuri din anii 2018-2019 sau în comparație cu 2016-2017 și 2020-2021, pe perioada lui CFM a avut în total profit doar într-un an 2017-2018 dar pe transport mărfuri după cum ține minte în fiecare an a fost profitabil. Sumele de ordinul milioane erau nu poate să se expună, erau zeci de milioane. În anul 2018-2019 CFM careva prejudicii sau activitate financiară negativă la general, pe perioada activării 2016-2020 rezultat pozitiv CFM a obținut doar într-un an, 2019 deja nu cunoaște că în anul 2020 era în concediu de creștere a copilului. Cauzele stării financiare a CFM în perioada activității sale, nu cunoaște acum dar se vede în raportul anul care se face, au fost ani când de la transportul de pasageri era pierdere de circa 70-100

milioane lei pentru că tarifele la biletele de pasageri nu au fost modificate de la începutul anilor 2000..., ...cu metodologia cheltuielilor pe tipuri de servicii nu se ocupa cu asta și nu cunoaște. Metodologia cheltuielilor pe tipuri de servicii pe transport mărfuri și transport pasageri trebuia să o prezinte pentru aprobare la Instituții ierarhice era responsabil director general, toate actele din CFM iese cu semnătura directorului general către instituție. Dacă a fost în vedere cine trebuia să elaboreze atunci părerea lui că serviciul economic și cel financiar împreună”.

136. În contextul celor declarate de către martorul Orîndaș Alexandru, se reține că apreciază declarațiile martorului ca pertinente, depuse cu suficientă detaliere, care coroborează cu declarațiile altor martori acuzații cercetate în cadrul ședinței de judecată, care conțin careva divergențe esențiale între ele, considerente din care instanța le pune la baza Sentinței. În context, instanța notează că deși martorul Orîndaș Alexandru a declarat instanței că "...Cneazeva deciziile finale ale Comisiei nu influența, fiecare lua decizia proprie..", instanța atestă că prin conținutul său factologic a declarațiile depuse martorul Orîndaș Alexandru denotă faptul că deciziile Comisiei Tarifare cu privire la admiterea sau respingerea cererilor agenților economici se bazau pe informațiile/tabelele prezentate de către Cneazeva Marina.
137. Mai mult, Colegiul atestă că declarațiile martorului Orîndaș Alexandru se află în coroborare cu declarațiile martorului Igor Munteanu, care în cadrul ședinței de judecată a depuse declarațiile pertinente, care vin în susținerea învinuirilor formulate în privința inculpatului Cneazeva Marina, declarînd instanței următoarele: "...din 2017 până în prezent este membru a Comisie Tarifare. Doamna Cneazeva în Comisia tarifară în 2018-2019 era membru a Comisiei, avea atribuții ca și la restul, totul depindea de funcția care persoana o ocupa. Cneazeva dacă nu greșeste era sef a serviciului economic din motiv că ea a mai lucrat în alte domenii, nu tine minte precis. Comisia Tarifară se ocupa cu ceia că parveneau cereri de la agenții economici care anunțau volumul de mărfuri care doreau să îl transporte și cereau tarife si coeficienți diferite cereri. Costurile, cheltuielile la tarifele de mărfuri solicitate acordate se prezentau de secretarul Comisiei acesteia prin poșta electronică de serviciu pînă la ședința Comisiei, secretarul comisiei cine era nu ține minte. Calcule la tarifele care urmau a fi acordate nu poate spune o persoană concretă, presupune că erau prezentate de serviciul Economic. În Comisia Tarifară sunt vreo 7 persoane dacă nu greșeste fiindcă componența se mai schimbă, apar alte persoane. Componența^ de bază este președintele comisiei când apare vreo echipă nouă la CFM se mai schimbă. În anul 2018-2019 membrii Comisiei erau, Munteanu Igor Nicolae, erau din serviciul comercial să zicem marfă era Igor Pleșacov de obicei, numai decît era reprezentat de la serviciul comercial era o domnișoară

dar ei se schimbau mai des și nu tine minte, era domnul Condurachi probabil cu perioada greșește că componența se schimbă, era Cneazeva Marina parcă asta, poate nu este completă lista. Acordarea reducerilor la transport mărfuri se hotăra de către Comisie din cifrele prezentate, în comisie se discuta volumul care dorește agentul economic să transporte, distanța perioada și din toată informația prezentată la toți se discuta, el mai mult era pe întrebări tehnice dacă este posibil de dus așa volum din punctul A și B, dacă ne convine ruta adică distanța, dacă convine cifrele prezentate tarife, coeficienți și se pune la vot, hotărau toți împreună unanim. Dacă cineva din membri era împotriva acordarea reducerii atunci se refuza agentului economic. Din punct de vedere economic reduceri la tarife acordate în 2018-2019 la transport nu poate spune că nu are studii economice și nu cunoaște dacă era în profit sau nu, la fel cum alți membri ai comisiei nu cunoșteau părțile tehnice care mai mult le coordona el din funcția lui..., ...ca să răspundă dacă a influențat sau nu acordarea reducerilor la venitul final nu poate răspunde că trebuie de avut cunoștințe în economie..., ...la moment ultima perioadă practica acordarea reducerilor tarifelor la transportarea mărfurilor practic nu este din considerentul după cum își dă seama că Ucrainenii sunt vecinii lor că ei au mărit tariful în 2022 au mărit tariful cu 80 %, ei la rîndul lor nu tine minte să acordat reduceri fiindcă ei ar vrea să mărească ca și vecinii dar situația economică din țară nu permite asta. Dacă nu greșește în 2022 pentru mărfurile transite a fost mărit cu 15 % iar mărfurile pe interior cu 10 % mai mult nu a fost posibil. În anii 2020-2021 a fost membru a comisiei Tarifare au fost reduceri acordate cu cât volumul mai mare cu atît mai atractiv este transportarea”.

138. Analizînd declarațiile martorului Igor Munteanu care a fost membru Comisiei Tarifare, Colegiul reține că acesta a confirmat că inculpata Cneazeva Marina în perioada anilor 2018-2019 a fost membru Comisiei Tarifare, era șef serviciului economic, care prezenta informații cu privire la costurile, cheltuielile la tarifele de mărfuri solicitate de către agenți economici. De menționat, că reieșind din declarațiile martorului Igor Munteanu, denotă faptul că Comisia Tarifară era compusă din membri, care făceau parte din diferite domenii, fiecare fiind responsabil de domeniul său, oferind informații necesare și relevante pentru a adopta o decizie. Astfel, Cneazeva Marina fiind responsabilă de domeniul economic.
139. Relevante speței îi sunt și declarațiile martorului Doneț Olesea, care a comunicat instanței că: ”...pe Marina Cneazeva o cunoaște, au lucrat cu ea ca membru a comisiei tarifare la Calea Ferată, nu ține minte perioada..., ...A lucrat la Calea Ferată la secția tehnologică de calculare a tarifelor pentru transport marfă și a lucrat ca casier de marfă. În atribuțiile sale intra de facto să calculeze tariful conform politicii tarifare și conform proceselor verbale din comisia

tarifară direcția Calea Ferată. Activează la Calea Ferată din anul 1994 aceeași funcție, de la început a fost casier de marfă după care este casier superior de marfă. Perioada în care a fost membru a comisiei tarifare a fost perioada aproximativ 2017. Mai era membru a comisiei tarifare în 2016 când a venit era domnul Gagauz, domnul Condurachi, Arandaș, Ohlaciuc, Marina Cneazeva, Pișacov, Muntean care era șef serviciu mișcare. Comisia tarifară se ocupa cu ceia că când veneau solicitări de la expeditori și transportori, comisia tarifară urma să strângă toată informația la transport mărfii cutare care a fost solicitată și apoi să ia decizia dacă se poate de micșorat tariful sau dacă urma a fi majorat tariful pentru marfa care trebuia să fie transportată. Tarifele se acordau cu scopul ca să atragă volumul mai mare de marfă care urma a fi transportată. Urma să atragă volumul de marfă pe transport feroviar dar ca să nu aibă pierderi urmează să fie tarifele așa ca Calea Ferată să nu aibă pierderi. Secretarul comisiei tarifare strângea toată informația care venea de la Cneazeva Marina, Cneazeva prezenta un fel de sinecost transportării mărfii pentru acest itinerar. Dacă era convenabil și suficient comisia tarifară acorda tarif special sau coeficient la tariful de bază la politica tarifară. Documentele se strângeau de secretarul comisiei tarifare de unde luau ei informații nu cunoaște, dar știe că erau și calculele lui doamna Cneazeva. Comisia vota, dar dacă cineva era contra nu se lua decizie. Personal acces la calculele prezentate de serviciu economic nu avea. Cneazeva Marina posibil era șef adjunct al serviciului economic sau era inginer în serviciul economic. Președintele comisiei tarifare era Condurachi Gherghe. Ședința comisiei tarifare avea loc se strângeau totii membrii comisiei, se prezentau toate actele de către secretar, calculele lui Cneazeva, de facto era calculat un tarif și care este tariful se solicita în comparație. Tarifele sunt stabilite de către politica tarifară, unica ce putea să se schimbe erau coeficienții acordate la tariful de bază din politica tarifară. Solicitățile care veneau erau la micșorarea tarifelor, și Condurachi explica de ce Calea Ferată poate ori îi mai convenabil de a acorda un tarif micșorat pentru a atrage volumele pe Calea Ferată. Secretarul comisiei tarifare Renata Den făcea calculele care ar fi dacă se aplică coeficientul solicitat. Cazuri de aplicare a reducerilor de către membrii comisiei tarifare mai mic de cât costul serviciului de transport mărfuri nu au fost. Clauza 1.8 din politica tarifară valabilă pentru perioada 2016-2018 îi este cunoscută. Procesul verbal al comisiei tarifare din 12.01.2018 prin care a fost aprobat coeficienții costurilor. Nu ține minte așa proces verbal, nu ține minte să fie stabilit mai mic de cât informația prezentată de către Cneazeva a sinecostului, putea să fie stabilit ca sinecostul dar mai mic nu putea fi. Potrivit calculelor prezentate de Cneazeva erau costuri directe și poate costuri total, dar ce include total nu ține minte. În cadrul comisiei când a fost indicat 2 calcule nu ține minte, poate și a fost dar a trecut mult timp din 2018..., ...în 2017-2019

ocupa funcția de casier superior de marfă. Atribuțiile de funcții era să calcul tariful pentru transport marfă de facto pe document. În anul 2017-2019 comisia tarifară se convoca cât era ea membru a comisiei era convocată comisia odată în săptămână cam așa, se examinau vreo 2-3 solicitări se strângeau, nu fiecare solicitare care venea se strângea comisia tarifară, urma a fi strânsă toată informația și crede că asta dura un timp. Cererile examinate de comisia tarifară care se admiteau sau se respingeau nu poate spune precis, dar mai multe erau respinse din câte ține minte, dacă 30 % erau aprobate aproximativ nu poate spune cu precizie. În perioada activității în comisia tarifară careva cazuri de favorizare a unor agenți economici în comparație cu alții nu a observat. În perioada 2018-2019 în cazul aplicare acestor tarife consideră că au avut consecințe benefice pentru Calea Ferată a Moldovei. Calea ferată în acea perioadă a pierdut foarte mult din volum de transport din calea ferată majoritatea mării se transport prin transport rutier, sunt analize de la serviciul fiscal și coeficienții acordați au mai atras volumul pe Calea Ferată și dacă Calea Ferată are volum de marfă atunci ea are și venit. Ramura de transport intern a căii ferate în anii 2018-2019 nu cunoaște dacă a fost rentabilă, nu este din serviciul economic, ca omul care lucra cu actele poate spune că sa majorat volumul de marfă dar dacă a fost rentabil sau nu, nu poate să spună. După anul 2019 se mai acordă reducerii la tarife pentru agenți economici, nu este o reducere așa ea consideră, dar din iulie 2022 sa majorat tarifele. La tariful de bază până în 2022 la coeficientul tarifului de bază era mai mic, dar din iulie 2022 a fost ridicat coeficientul la tariful de bază. La moment nu activează în Calea Ferată din 15.07.2022..., ...dacă nu ar fi acordate coeficienți micșorate nu ar fi volumul de transport. După 2021 calcule sinecostului la transportarea mărfurilor, în așa mod cum a prezentat Cneazeva nu au fost făcute calculele sinecostului. Calea Ferată prezenta coeficientul micșorat, era decizia sefului Calea Ferată ca sinecostul să fie calculat din costul combustibilului care este cheltuit pentru transportarea mărfii cutare pe itinerarul cutare înmulțit la 5..., ...micșorarea tarifelor se coordona cu fondatorul întreprinderii nu cunoaște dacă se făcea. Micșorarea tarifelor nu cunoaște dacă a influențat la veniturile întreprinderii”.

140. La fel, urmează a fi considerate pertinente declarațiile martorului Alexandru Vieru, care în susținerea învinuirilor formulate în privința inculpatului Cneazeva Marina privind comiterea infracțiunii prevăzută de art.30, 329, alin.(1) Cod penal a declarat instanței că: "...pe doamna Cneazeva o cunoaște, au activat împreună la Calea Ferată, a fost angajat în 2015 până în 2021 și atunci a cunoscut-o. Cu Cneazeva sunt în relație de foști colegi. La Calea Ferată a fost angajat în 2015 decembrie în calitate de economist coordonator serviciu transport marfă, aprilie 2017 a fost acceptat pentru o perioadă de probă în

calitate de șef adjunct serviciu comercial, după jumate de an a devenit șef serviciu comercial. A fost membru comisiei tarifare dacă nu greșește anii 2017-2019. Președintele comisiei era Condurachi, membri Pleșscacov, el, Oradaș, jurist Igor Briceac, Miron Gagauz, domnul Igor Munteanu, doamna Cneazeva și parcă a numit toți. Comisia tarifară avea atribuții: ea analiza și decidea posibilitatea oferirii unor reduceri pentru transportul de mărfuri pe calea ferată pe un anumit itinerar și pentru anumită marfă pentru toți agenții economici. Erau mai mulți factori de decizie dacă urmăresc membrii comisiei erau din fiecare departament câte o persoană care se poate să se expună referitor la activitatea lui în primul rând se făceau anumite analize economice care spuneau dacă se încadrau în anumite tarife de exemplu serviciu mișcare spunea opinia loc de deplasarea vagoanelor cum va fi mai convenabil și el în calitate de șef serviciu comercial împreună cu departamentul lui făceau anumite analize de piață și studii ca exemplu cereau oferte comerciale de la companiile de transport auto pentru a face comparație cu cea ce este pe piață, accesau datele de la biroul Național de Statistică pentru a înțelege despre ce cantitate de marfă este vorba anual și încercau să dea un preț competitiv pentru a mări volumul mărfurilor transportate pe Calea Ferată. La acordarea reducerilor se lua în calcul ca prețul să nu fie mai mic ca cheltuielile. Doamna Cneazeva în perioada dată era șef adjunct serviciu economic. Doamna Cneazeva în cadrul comisiei tarifare se expunea cu părerea referitor la solicitarea agentului economic și prezenta calcule economice care urmau a fi prezentate comisiei. Era vorba despre costul mărfurilor transportate. Nu cunoaște cum se stabilea serviciul economic nu are așa competență. Nu cunoaște dacă exista o metodologie de stabilire a costurilor. A auzit despre auditul Curții de Conturi dar nu a văzut. Referitor la faptul că exista o metodologie aprobată de Ministerul Transportului privind optimizarea cheltuielilor nu cunoaște. Vice director responsabil de activitatea comercială Grigore Condurache. Nu își aduce aminte ca să existe unele companii cu preferinței la prețul acordat ei au scop ca întreprinderea mereu să aibă venit. Despre faptul că în perioada dată de către Curtea de Conturi că Calea Ferată a activat cu pierderi enorme nu a cunoscut. Referitor la procesul-verbal nr.2 din 2019 care a fost prezentat la urmărirea penală presupune că știe despre ce este vorba dar nici de cum nu era, dacă se spune despre pietrișul de la Giurgiulești ei au acordat extinderea reducerii care era pietriș și în perioada dată a parvenit o solicitare de la companie de reabilitare a drumurilor NonConst, reducerea anterioară a fost extinsă și pentru piatra de granit luând în considerare că ei garantau un volum mare de mărfuri că era o perioadă că drumurile se reabilitau mai pronunțat. O altă cauză de ce a fost acceptată extinderea de reduceri este faptul că vagoanele universale de după descărcare în stația Giurgiulești neavând mărfuri ca să transporte și trebuie să meargă goale înapoi pentru a fi încărcate și

una din soluție era ca ei să descarce nava cu pietriș din port și să aducă. În cadrul comisiei tarifare toți membrii comisiei votau și dacă cineva nu era de acord nu se accepta, inițial agentul economic venea cu solicitarea lui și scris tariful lui convenabil și în cadrul comisiei se analiza dacă este posibil de acordat așa reducere dacă nu se putea se propunea un preț un pic mai mare. Serviciul economic prezentat de către Cneazeva nu cunoaște dacă făcea careva calcule cu referire la debit credit și dacă să nu fie careva pierderi. Soția lui lucra la Calea Ferată ea nu era membru a comisiei tarifare..., ...Comisia tarifară nu avea un termen de convocare aproximativ 2 ori în lună sau o dată în dependență de materialele acumulate. Acordarea reducerilor la tarife a fost una benefică deoarece dacă se va analiza se poate spune din serviciul lui în 2015 Calea Ferată a transportat aproximativ 2 milioane de mii de tone și se afla în situație deloc nu bună din câte cunoaște, dar în 2018-2019 Calea Ferată transporta 4,5-5 milioane de tone ceea ce a sporit considerabil activitatea economică a întreprinderii. Respingerea solicitării de acordare a reducerii existau cu siguranță erau 50-40 % refuzuri dar nu crede că este o cifră exactă. Domeniul de transport intern de mărfuri în 2017-2018 nu cunoaște raportul financiar ca să cunoască. Cel puțin cunoaște că în unul de ani compania a ieșit în profit, datorită faptului că a fost transportate un volum mare de mărfuri a fost acoperite și alte cheltuieli a întreprinderii. Perioada 2018-2019 situația economică a Calea Ferată stie că sau achitat multe datorii față de agenții economici și salariile au venit la achitarea lunară că înainte erau reținerii. Când a venit în 2015-2016 datoriile erau 800 milioane la diferiți agenții economici și rețineri de salariu de 2 luni. În 2019 erau 370-350 milioane datorii și salariu a revenit aproape lunar poate diferența de câteva zile”.

141. Colegiul reține și declarațiile martorului Ohladciuc Valeriu, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Cneazeva Marina o cunoaște din perioada 2015-2020 și care a activat din 2015-2020 în funcție de vice-director general la Calea Ferată. Astfel, în contextul învinuirilor formulate în privința inculpatului Cneazeva Marina, martorul Ohladciuc Valeriu a declarat instanței următoarele: ”...O perioadă din 2015-2020, 4 ani de zile precis a fost membru a comisiei tarifare din cadrul întreprinderii Calea Ferată. Agentul economic așa se numeau expeditori care aveau licență în domeniul transportării mărfurilor pe calea Ferată depunea solicitare către Calea Ferată Moldova și urma să aducă o marfă oarecare pe Calea Ferată de a transporta dintru-n punct în altul. Solicitarea dată se distribuia la serviciul comercial ulterior ajungea la comisia tarifară. Comisia tarifară se aduna când erau acumulate mai multe solicitări și se examinau toate solicitările. În solicitarea era indicat marfa care trebuia transportată și destinația și se solicita un tarif, tariful se atribuia conform politici tarifare. Politica tarifară este o formulă cum se calculează tariful acordat la tona

kilometri. Se examina de către comisie dacă era așa marfă deja transportată. În comisia dată intra șef departament mișcare, economic, mișcare adică toate serviciile de bază care activau. Dacă să se refere la doamna Cneazeva ea analiza și conform politicii tarifare indica procedurile, prețurile, ea făcea calcule și prezenta la comisie o notă care motiva tariful acordat la solicitarea care a fost depusă de către agentul economic la transportarea mărfii. Cneazeva era un colaborator experimentat și nu toți la Calea Ferată puteau calcula tarifele date din motiv că sunt mulți factori sunt la formarea tarifului începând cu electricitate, motorină, mașinist și alte sisteme implicate la Calea Ferată. Se expuneau membrii comisiei date referitor la solicitare din punctul lor de vedere, după care se punea la vot, se vota de către membrii comisiei decizia primită unde se întocmea un proces verbal și toți membri îl semnau. Președintele comisiei tarifare era Condurachi Grigore vice director general responsabil de activitatea comercială. Secretara comisie nu poate spune cine era. Ordinea de zi a sesiunii comisiei tarifare după părerea lui o pregătea serviciul comercial, pentru că se stocau solicitările la secția comercială și ei planificau ordinea de zi și când vor fi sesiunile, era o fată, dar nu ține minte numele secretarei. A fost o domnișoară pe numele Renata, dar nu ține minte familia. Agentul solicita tariful ca să ducă din Ocnița la ***** cărbune acest cărbune, dacă să atribuit o reducere la agentul economic după acesta alt agent economic a depus solicitare să aducă marfa pe același tronson și aceiași marfă doar că era alt agent se atribuia tot tariful dat și nu era altul. Se făceau reduceri la tarife pentru că prețurile care erau stabilite la politica tarifară nu se putea să concureze cu alți transportatori erau foarte mari. În politica tarifară era un punct unde întreprinderea avea dreptul să dea reducere dar nu mai jos de semi-cost. Practic toți agenții economici care depuneau solicitări la comisia tarifară cereau reduceri. Ce ține de serviciu economic din care parte făcea Cneazeva și înafara de Cneazeva se expunea și serviciul financiar referitor la tarife, adică nu ea unuia lua decizia de bază ce tariful va fi. Pe blocul economic venea Cneazeva pe blocul financiar era altă doamnă dar nu ține minte era șefa serviciului financiar care prezenta alte calcule și se suprapuneau toate calculele, se ridica întrebarea dacă este mai jos de semi cost sau nu și se propuneau pentru vot. Cazuri când să fie acordat tariful mai jos de semi cost din câte cunoaste nu a fost acordat, poate să menționeze că nu prea au fost că de la agenți economici să scrie plângeri că nu sunt de acord sau să vină de la centru de monopol să vină cu pretenții, și nimeni nu să plânsă că la unul să dea reduceri dar la altul nu, agenții aveau dreptul să depună contestații dar cât a activat el nu ține minte să fi fost examinată o contestație al agentului economic. Comisia tarifară nu era creată superficial, activau vreo 3 vice directori generali, toți șefii de serviciu, fiecare șef de serviciu se expunea pe domeniul lui, de exemplu serviciu de tracțiune

spunea că poate să asigure transportarea mărfii, serviciul miscare, serviciu transportare marfă, era de la serviciu TEHPD un serviciu care monitoriza toate tarifele unde agenții economici care transportau marfă vedeau ce se transportă și respectiv se examina dacă a fost transportată așa marfă sau nu vreo dată. Asta se făcea din motiv că Calea Ferată era la autofinanțare și trebuia singură să se întrețină. Dorește să menționeze că majoritate din membrii comisiei erau decorați cu ordinul feroviar, adică erau oameni cu practică. Cu rezultatele auditului Curții de Conturi finalizate auditului din 2018 nu a făcut cunostință. Toate care veneau inspecția financiară și Curtea de Conturi când finaliza un control respectiv actul se aduce la cunostință nu doar comisiei tarifare dar se aducea la cunostință la adunarea selectă unde participau toți șefii serviciilor de Calea Ferată unde dacă erau niste prescripții era și indicat că cât termen trebuie de efectuat o notă cu explicații. Se repartizau prescripțiile la domeniile date și fiecare făcea nota și se expedia instituției care a efectuat controlul dat inspecția financiară sau Curtea de Conturi. Cât a activat el nu ține minte că pe un act de la inspecția financiară sau Curtea de Conturi să fie începută o cauză penală. Cât a fost membru a comisiei tarifare nu a observat ca să fie acordat o reducere la același agent economic, erau vreo 13 agenții și alți agenți economici nu aveau licență și dreptul de a transporta marfa. Dacă cineva dorește să transporte marfa se adresa la acești 13 agenții care aveau licențe și deja cineva din acești 13 se adresa la ei cu oferta de transportare. Calea Ferată nu selecta agenții economici și nu elibera licențele date. Domnul Orandas Alexandru conducea blocul financiar și era vice director financiar responsabil de activitatea financiară. Întreprinderea de stat nu a fost falimentată, la ziua de astăzi activează fix așa cum activa și 10 ani în urmă și 10 ani până la ei. Calea Ferată din Moldova este la autofinanțare. S-a ajuns la situația dată din motiv că era lipsă de transport de marfă, Calea Ferată există din transportarea mărfii care este de bază și când nu este ce să se transporte și prețurile sunt mari și nu se poate concura cu alți concurenți pe piață, atunci nu este venitul care trebuie pentru că trebuie să se concureze cu piața și să vezi cum lucrează alți operatori ca să se poată oferi oferte. Toate serviciile de pasageri merg în minus, toate cheltuielile de transportarea pasagerilor cad tot în blocul financiar și mănâncă din transportul de marfă, mai mult Calea Ferată are un domeniu larg de activitate unde participă multe servicii și contribuie la transportarea mărfii dar ei numai cheltuielile nu produc nimic de exemplu electricienii, serviciu telecomunicație, dispecerat DEPO de reparație toți trebuie de întreținut, erau 14 000 de oameni, erau locomotive vechi cu un consum mare de motorină și când se calculează toate acestea practic se rămâne cu nimic. Mai mult ca atât, au început în Dombas conflictul și din Federația Rusă nu se transporta marfa este un factor care la fel a acționat. De la serviciu comercial se prezenta comisiei tarifare

solicitările. Calculele le făcea blocul economic căreia reprezentant era Cneazeva și ea prezenta niște calcule și șeful serviciului financiar tot prezenta poziția lui. El se baza pe datele prezentate de către Cneazeva..., ...la stabilirea tarifelor se luau în calcul pierderile financiare a întreprinderi..., ...tot în perioada de 2015-2020 a fost membru a comisiei tarifare. Perioada 2015-2018 și 2019-2020 existau cereri acceptate cu privire la reduceri la transportarea mărfurilor. Acordarea reducerilor în perioada 2018-2019 au avut efect că veneau bani la Calea Ferată și se achitau toate cheltuielile pentru ca întreprinderea să poată activa. Acestea reduceri la cauzarea căroră prejudicii materiale nu a dus la prejudiciu din motiv că ei nu dau reduceri mai mici de semi cost, legea tarifară presupunea acordarea reducerilor acordate de către comisie. În perioada de 2018-2019 au existat cazuri când au fost respinse solicitările de acordarea reducerilor, se făceau calcule și dacă era mai mic de semi cost nu se accepta solicitarea. Numărul de voturi necesar pentru acordarea reducerilor, nu ține minte câți membrii trebuia să fie pentru ca să se acorde reducerea dar ține minte că cei care erau contra trebuia să scrie o notă de ce au o opinie separată. Nu ține minte câte persoane trebuia să voteze pentru a fi acceptată reducerea tarifară din cadrul comisiei tarifare”

142. Astfel, instanța de apel apreciază declarațiile martorului Ohladciuc Valeriu ca pertinente, concludente și utile, care coroborează cu declarațiile martorilor acuzării supuși analizei supra, și nu conțin careva divergențe esențiale ca să influențeze esențial fondul cauzei, fiind depuse sub jurământ, considerente din care instanța le va pune la baza Sentinței.
143. Totodată, vinovăția inculpatei rezultă și din declarațiile specialistului Sîrghi Ionel, care oferă instanței explicații importante pentru justa soluționare a cauzei, iar prin conținutul declarațiilor se confirmă comiterea infracțiunii de neglijență în serviciu de către Cneazeva Marina. Astfel, în sensul învinuirilor formulate, specialistul Sîrghi Ionel a declarat instanței următoarele: "...activa în cadrul inspecției financiare din 2017 luna decembrie, dar are studii superioare economice. El a efectuat unele aspecte la raportul de constatare. În cadrul raportului de constatare la solicitarea PCCOCS a fost verificată expertiza tehnico-stiințifică pentru perioada 2015-2021, dar din motivul lipsei actelor ce ar putea face claritate și expunerea unor concluzii la întrebările procuraturii perioada pe care au fost concluzii a fost anul 2018-2021 pe cealaltă perioadă nu a fost din lipsa surselor de informație. Constatarea tehnico-stiințifică a fost în baza celor expuse de procuratură, contractele, actele contabile, procesele verbale al sedințelor comisiei tarifare și accesul la sistemul informațional a Căii Ferate și analiza contabilă a registrelor contabile a întreprinderii de stat. O metodologie ar presupune stabilirea unor principii generale bazate pe reglementările aprobate de către unele acte normative interne și legislative. Ceia

ce de facto sa constatat lipsă la Calea Ferată Moldovei deci această metodologie nu există. Tarifele care au fost utilizate sau implementate presupune 2 direcții a serviciilor acordate de către întreprinderile servicii de transport internațional si cel local. Cel internațional este aprobat si anual în cadrul conferințelor a membrilor Calei Ferate CSI inclusiv Calea Ferată Moldovei este la fel membru si anual este aprobată politica tarifară obligatoriu pentru toți membrii. În partea tarifelor ce ține de transport local Calea Ferată s-a ghidat de culegerea tarifelor la transportarea mărfurilor în RM pe trafic local aprobată în 2015 până în prezent care nu a fost ajustată si propriu-zis este ajustată la o culegere anterioară din 2002 si reprezintă o ajustare tarifelor din perioada sovietică. Nu exista și nu există nici până în prezent o metodologie de calcularea tarifelor, este o decizie unilaterală a comisiei tarifare care activează în baza unui ordin emis de către întreprinderea de stat. Nu a văzut propriu zis ca să fie delegate unele persoane din cadrul Calea Ferată dar în urma examinărilor proceselor verbale a ședințelor comisiei tarifare sa constatat că au fost prezentate careva calcule estimative elaborate în urma cererilor a expeditorilor sau a clienților pentru reducerea tarifelor calculul estimativ efectuat si semnat de către Cneazeva în perioada de până la 2021 pentru toate calculele efectuate si expuse în cadrul acestor ședințe a comisiei tarifare. Costurile de transport presupun cumularea tuturor cheltuielilor ce țin de un anumit serviciu acordat pentru un anumit itinerarii si anume retribuirea muncii, cumularea uzurii imobilizărilor corporale utilizate pentru efectuarea acestor servicii, aceste costuri de producere potrivit politicii de contabilitate a întreprinderii ține de permanenta metodelor aplicate în evidența contabilă a entității ceia ce a fost ignorat sau prezentat superficial în aceste calcule pentru estimarea si posibilitatea câtorva reducerii la tarifele aprobate. Calculul costurilor de producere pentru stabilirea căror va calcule adăugătoare sau rentabilități a costurilor dar prioritar este important ca orice ajustare a tarifelor aprobate pentru fiecare an în special pentru serviciile internaționale și cel local presupune de aprobarea de către organul ierarhic superior. Nu cunoaște despre existența careva metodologii pentru stabilirea costurilor de producere și aprecierea tarifelor preferințiale, constatarea fiind făcută doar în baza calculelor anexate la procesele verbale a comisiei tarifare. Calculele erau semnate de către Cneazeva Marina până în iulie 2021, din iulie 2021- decembrie 2021 de către comisia tarifară a fost aplicată o altă metodologie sau mai bine zis termen la calcularea costurilor de producere pentru aprobarea căror va tarife preferințiale. Cazuri de acordarea tarifelor preferințiale mai jos de costurile transportării au fost constatate asa cazuri la prezentarea calculelor de serviciu economic pentru examinarea cererilor de reducere a coeficienților aplicați la tarifele de bază indicatorii economic prezentați nu explicau raționalitatea aprobării si aplicării acestor coeficienți

veniturile din vânzări fiind mai mici de cât costurile acestor vânzări ceea ce inevitabil a condus la un rezultat financiar negativ generând pierderi și lipsă de eficiență economică. Așa deci în cazul procesului verbal nr.1 din 05.01.2018 comisia decide pentru perioada 05.01.2018-30.06.2018 la transportul în tranzit a minereului NHM 2614 aplicarea coeficientului 0.42, examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului 0.42 la tariful de bază generează tarife din vânzări în mărime de 5.98 franci elvețieni la o tonă transportată pe când costul vânzărilor constituie 6 franci elvețieni la o tonă transportată, deci mai jos de sine cost. Mai mult ca atât, cererea expeditorului TransTerminal-S SRL indicat în procesul verbal nu s-a regăsit și asemenea cazuri sunt 4. Cazurile în care au fost prezentat calculațiile de către Serviciul economic cu aplicarea coeficienților de reducere care generează venituri din vânzări mai jos de cât costul de producere. Toate cazurile sunt expuse în raportul tehnico-stiințific cu anexarea tuturor documentelor primare. Consecințele sunt inevitabile, ele presupun pierderile financiare și lipsa eficienței economice al acestor operațiuni economice efectuate de către Calea Ferată. Tarifele preferențiale erau acordate la aceleași expeditori, el s-a bazat la constatări doar pe materialele dispuse de către procuratură și a datelor evidenței contabile a întreprinderii, identificare beneficiarilor finali nu a fost pus în sarcină prin ordonanță. S-a constatat un sistem propriu spus prin care unii și aceiași agenți economici au primit aceste tarife preferențiale aprobate de către comisia tarifară și care au generat până în final venituri ratate Căleai Ferate Moldova. Această diferență a fost calculată de către reprezentanții serviciului expediție a Întreprinderii de Stat Calea Ferată Moldova reieșind din tarifele aprobate pentru trafic internațional și cel local și tarifele aplicate de facto de către Calea Ferată în detaliu pentru fiecare itinerar, fiecare agent economic, fiecare tip de marfă, cantitate și perioadă..., ...el nu s-a referit expres la faptul că culegerea de tarife a Călii Ferate, ea de fapt a fost aprobată de Ministerul Transportului prin scrisoarea de aprobare 02/9-6-48 la 09.06.2015 care de fapt nu este aprobată printr-un ordin, care nu poate fi prezentat de către Ministerul de Resort acest fapt a fost constatat inclusiv de către auditul de Curții de Conturi din 2018. Expres culegerea de tarife aprobat din 2015 a fost aprobat în baza unei culegeri, aprobat și elaborate în 2002 iar o metodologie de formare a metodologiei lipsește. Erau în drept reprezentanții Călii Ferate să se conducă de această culegere dar și trebuia să înainteze organului administrativ ajustările respective pentru aprobarea modificărilor ce se referă la tarifele transportului feroviar în transport local ceea ce este indicat în Legea 246 privind la întreprinderile de stat. La demersul administratorului întreprinderii de stat către fondator la etapa actuală cât și inclusiv și începând cu 2017 întreprinderea de stat subsemnat este aSp a fost obligată prin acțiuni

comune de a întreprinde măsuri în ajustarea tarifelor nominalizate. Asemenea obligație este prevăzută în lege a administratorului întreprinderii de stat Calea Ferată și la inițiativa lui se aprobă modificarea acestor tarife. În obligațiunea lui ca inspector financiar nu a intrat investigarea acestor cauze dar examinarea sub aspect economico-financiar și constatarea faptelor expuse în raportul tehnico-stiințific, este doar expunerea pe baza materialelor prezentate pentru examinare. Ordonanța procurorului a presupus examinarea perioadei 2015-2021 dar din motivul lipsei unor acte determinate pentru această constatare pentru perioada 2015-2017 s-a decis expunerea doar pentru expunerea perioadei 2015-2021 ceea ce se referă la subiectul tarifelor. În speță pentru perioada 2015-2017 a fost lipsă prezentarea anexelor a proceselor verbale a comisiei tarifare a Calea Ferată ceea ce a determinat expunerea doar pentru perioada 2018-2021 pentru care s-a prezentat informația deplină. Referindu-se la pct. 8.1 din raport constatarea care a fost expusă la grupul de operatori economici care au beneficiat prioritare de avantajele economice rezultate din obținerea acestor tarife acest subiect a fost posibil de constatat prin examinarea evidenței analitice dispusă de către întreprindere. În perioada 2018-2021 acest subiect examinat și constatat în raportul tehnico- stiințific a predominat la stabilirea tarifelor preferențiale în urma examinării comisiei tarifare Calea Ferată. Deci sistematic aceste tarife preferențiale au fost supuse examinării și aprobării de către această comisie. Nu examina și nici nu aproba ajustarea tarifelor pentru fiecare an de, mai mult ca atât, nici operatorul de transport feroviar întreprinderea de stat Calea Ferată nu s-a adresat cu această cerere de ajustare către ministerul de resort. Obligativitatea acestor aprobări a ajustărilor de tarife aprobate pentru fiecare an de frag în cadrul conferinței tarifare vorbim despre tarifele aprobate pentru traficul feroviar internațional. Care expres prevede obligativitatea acestor ajustări de către organul administrativ stabilit de către Guvernul fiecărui stat participant la acest acord internațional. Art.3 alin. (7) al Acordului Tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor membri ale CSI din 17.02.1993 obligă ca fiecare membru este în drept să micșoreze tarifele stabilite pentru anul de fapt respectiv în partea ce ține de segmentul Calea Ferată a statului respectiv cu condiția informării părții responsabile de administrare și a tuturor părților cointeresate în realizarea politicii tarifare, prevedere care pînă în prezent nu a fost modificată din redacția anului 2001. De asemenea suplimentar la acest subiect există un precedent judecătoresc expus în Hotărârea Judecătoriei Economice a comunității statelor independente 01-1/5-05 din 04.02.2003 despre interpretarea aplicării prevederilor acordului tarifar și politici tarifare statelor membrii a CSI, prin care inclusiv utilizarea dreptului de fiecare stat membru a CSI potrivit prevederilor acordului tarifar în limitele și ordinea stabilită de către acesta dreptul la modificarea tarifelor aprobate de către politica

tarifară face obligatorie stabilirea de către stat a organului administrativ concretizează că aceste prevederi fac parte la raportul pct.1.2. ..., ...el nu s-a referit că inculpata are direct obligațiunea de ajustarea tarifelor aprobate, în raport s-a expus doar ca constatare la faptele ce au avut loc în urma examinării proceselor-verbale a comisiei tarifare. Răspunsul se regăsește la pct.1.2 din raportul de expertiză. Comisia tarifară nu avea dreptul de a acorda coeficienți reduși agenților economici. Nu intră în obligativitatea competențelor inspecțiilor financiare să stabilească ce ar fi dacă ar fi acordate sau nu coeficienți reduși. Constatările în raport au fost făcute doar în baza acțiunilor efectuate de către comisia tarifară examinat sub aspect legal. Aceste concluzii au fost făcute în baza prevederilor politicii de contabilitate aprobate anual de către întreprinderea de stat și calculele prezentate de facto pentru examinarea și aprobarea tarifelor preferențiale în cadrul sesiunilor comisiei tarifare care nu redau informație ce derivă din costurile suportate de către întreprindere pentru fiecare serviciu acordat. La momentul efectuării acestor constatări au fost solicitate prezentarea argumentărilor costurilor de producere înainte pentru examinarea în cadrul sesiunilor tarifare la care ca răspuns de către reprezentanții întreprinderii de stat nu au fost confirmate nici sub o formă aceste calcule motivând că aceste calcule au fost făcute de către Cneazeva care la moment nu activa la Calea Ferată. Concluziile au fost făcute în baza calculelor prezentate de către Cneazeva și se găsesc ca anexă la procesele verbale a comisiei tarifare prin care au fost constatate devierile respective. Suma totală a diferenței veniturilor ratate din aplicarea tarifelor preferențiale au fost prezentate și estimate de către Calea Ferată în special de către reprezentanții serviciilor de expediție. Tarifele, fiind aprobate în cadrul conferinței tarifare anuale, sunt obligatorii pentru toți membrii acordului internațional cu dreptul la micșorarea acestor tarife pe segmentul feroviar a fiecărui stat independent doar în condițiile anunțate ajustate și aprobate de către organul administrativ și Guvern în cazul RM ministerul de resort ceea ce nu a avut loc de facto în perioadele menționate. Constatările ce țin de acordarea și aprobarea de către comisie a tarifelor preferențiale au fost expuse în baza calculelor prezentate de către serviciul economic al întreprinderii de stat și anexat la procesele verbale a comisiei date. Comisia nu a avut dreptul să acorde coeficienții preferențiali, așa definiție ca coeficient preferențial nu există. El doar a constatat faptul existenței examinării a auditului intern al Calea Ferată a RM al acestui subiect și stabilirea incoerențelor analogice constatate în raport. Veridicitatea cifrelor expuse în raportul auditului intern ține doar de responsabilitatea persoanei care a întocmit acest raport. A examinat raportul auditului intern și a expus cifra care este indicat în raportul de auditul intern. Cifrele au fost verificate personal de el, iar întocmirea acestor tabele care sunt anexate la raportul constării tehnico-științific

și prezentarea acestor date a avut loc direct de către serviciul de expediție a Calea Ferată care dispune de datele respective pentru a prezenta această informație și care a sumat responsabilitatea sub semnătură pentru veridicitatea acestor date. Competența acestor persoane care au prezentat astfel de cifre, persoana care este angajată la întreprinderea de stat și care astfel de informație și care a prezentat informația își asumă la orice nivel veridicitatea acestor informații, dar competența acestor persoane nu ține de el, urmează a fi verificat de cei care au angajat persoanele. șefa serviciul expediție a Calea Ferată care în viziunea lui este o persoană destul de competentă. Nu este în competența lui să facă a evidenței economice a întreprinderii pe faptele care nu au avut loc dar presupune că au fost pierderi în urma venitului neîncasat. Această definiție a regăsit în decizia comisiei tarifare care au fost aprobate în urma ședințelor cu întocmirea proceselor verbale și actelor anexate la acestea. Această definiție nu se regăsește în nici un act normativ ce ține de reglementarea evidenței contabile inclusiv a tarifelor întreprinderilor de stat aprobate pentru activitate. În anexele proceselor tarifare a comisie tarifare se regăsesc anume aceste tarife preferențiale aprobate de comisie se regăsesc la procesele- verbale care au fost anexate la raportul tehnico științific. În special toate propunerile pentru examinarea și aprobarea acestor tarife preferențiale în majoritatea cazurilor se regăsesc sub semnătura lui doamna Cneazeva. Toate calculele prezentate de către Cneazeva pentru examinare în comisia tarifară în sine prevedeau indicatoarele ce țin de tarifele de bază aprobate pentru fiecare an de frag separat în trafic feroviar internațional și local ca coeficientul 1 și propunerilor de micșorarea acestor tarife respectiv cu stabilirea coeficienților de micșorare mai jos de 1. Tarifele au fost indicate analogic tarifelor aprobate pentru fiecare an de frag doar cu propunerea de aplicare a tarifelor preferențiali ce în sine constau coeficientul micșorat a tarifelor de bază. Toate aceste aspecte sunt indicate în raport. În calculele prezentate de către Cneazeva pentru examinare de către comisia tarifară a fost constituite în cazurile respective nu sau aprobat coeficienți ca rezultat fiind determinați ca mai jos de sine cost prin care aceste constatări erau indicate direct pentru calculele prezentate serviciului economic. Unde au fost indicați clasificatorii ca tariful de bază, valoarea sumară a tarifului de bază aplicat costurile de producere la aceste segmentate cu aplicarea acestui tarif și propunerile de aplicare a tarifelor preferențiale, prin care expres se regăsește constatarea aplicării tarifelor ca rezultat de sine cost. Nu a fost pus sarcina în ordonanța procurorului pentru a examina și a constatat care a fost venitul Calea Ferată pe anul 2015-2020”.

144. De asemenea, relevante speței îi sunt și stările de fapt comunicate de către specialistul Sîrghîi Ionel, care coroborează cu circumstanțele de fapt constatate prin alte mijloace de probă scrise, cercetate în cadrul ședinței de judecată. În

acest context, se face trimitere la conținutul constatării tehnico-științifice din 14.03.2022 executate de Inspekția Financiară, din cadrul Ministerului Finanțelor, în baza ordonanței dispuse din 17.11.2021, se constată că, potrivit art.12 alin.1 din Codul transportului feroviar nr.309-XV din 17.07.2003, tarifele pentru transportul de călători, mărfuri, bagaje și mesagerii pe calea ferată se stabilesc de către organul de specialitate al administrației publice centrale în baza politicii de stat a prețurilor și tarifelor, care constituie prerogativa Guvernului. Tarifele pentru transportul în trafic internațional se stabilesc în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte. (v.I, f.d.230-243); prin conținutul culegerii de tarife în trafic local din 29.10.2018, prin care se stabilește că referindu-se la transportul de mărfuri în trafic local, urmare a demersului Curții de Conturi nr.10-112-18 din 01.02.2018, de către Ministerul Economiei și Infrastructurii prin răspunsul nr.14/1-1388 din 09.02.2018 s-a comunicat că, Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, a fost aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr. 02/9-6-48 la 09.06.2015, prin urmare un ordin de aprobare a acestei culegeri lipsește și nu poate fi prezentat. Culegerea de tarife aprobată în 2015 a fost elaborată în baza unei culegeri elaborate și aprobate în 2002, iar o metodologie de formare a tarifelor prevăzute în culegerea respectivă lipsește. Prin urmare, potrivit pct.3 din Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, CFM stabilește de sine stătător tarifele preferențiale pentru transportul de mărfuri în trafic local, în dependentă de eficiența economică și de prețul de cost al transporturilor, iar potrivit pct.2 tariful pentru transportul de mărfuri și taxele suplimentare legate de acestea sunt aprobate de Ministrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (ulterior de către ministerul de resort prin succesiunea competențelor). De menționat, că în perioada vizată a constatării tehnico-științifice, de către CFM, la stabilirea prin intermediul Comisiei tarifare a tarifelor preferențiale (ajustarea tarifelor) la transportarea mărfurilor în trafic local, nu s-a ținut cont de prevederile actului legislativ și Culegerii, asumându-și aplicarea acestora în lipsa aprobării organului ierarhic superior stabilit de către Guvern. (Anexa nr. 4, v.III, f.d.1-78); La fel, se reține că ultima indexare a tarifelor și taxelor suplimentare privind transportul de mărfuri pe Calea Ferată din Moldova a avut loc la 09.06.2015, prin aprobarea "Culegerii de tarife la transportarea mărfurilor pe Calea Ferată din Moldova în trafic local", elaborată în baza unei culegeri anterioare (din 2002), care reprezintă o ajustare a tarifelor din perioada sovietică. Astfel, prin derogare de la prevederile art.7 alin.(2) lit.j) din Legea cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală nr.246 din****.11.2017, fondatorul nu a întreprins măsuri de modificare a tarifelor de

acces local la transportul feroviar de mărfuri și nu a oferit suport suficient pentru a spori competitivitatea și eficiența economică a întreprinderii, ținând cont de faptul că aceasta este generatoare de pierderi majore. Reiterăm, tarifele pentru transportul de mărfuri în trafic internațional se stabilesc în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte. În context, Politica Tarifară a CFM reprezintă un acord internațional cu caracter interdepartamental și acționează în cadrul Acordului tarifar al administrațiilor feroviare (căile ferate) ale statelor participante la Comunitatea Statelor Independente (CSI) din 17.02.1993. Urmare a propunerilor parvenite de la administrațiile feroviare a statelor - participante la CSI, textul Politicii Tarifare a CSI se actualizează la Conferința Tarifară, care se desfășoară cel puțin o dată în an. Politica tarifară se aprobă la finele anului de fraht, în urma recepționării solicitării din partea CFM, care la rândul său, prezintă la adresa Ministerului proiectul Politicii Tarifare în limbile română și rusă, care după finalizarea procesului de verificare de către responsabili, se emite ordinul cu privire la aprobarea Politicii Tarifare pentru perioada anului respectiv, care se publică pe pagina web a CFM. Potrivit prevederilor pct. 1.2 din Politica Tarifară anuală sunt stabilite modalitățile de ajustarea a tarifelor atât în majorare cât și în micșorare, pentru perioada anului de fraht respectiv. Precizare, conform prevederilor art. 3 alin. (1) din Acordul tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, Politica Tarifară se aprobă de administrațiile feroviare (căile ferate) în cadrul Conferinței tarifare anuale. Excepțiile de la Politica Tarifară, propuse de către administrațiile feroviare ale statelor-membre ale CSI, se aprobă de asemenea la Conferința Tarifară, respectiv prevederile pct.1.2 al Politicii Tarifare sunt stabilite la Conferința Tarifară. Relevant este faptul că, în redacția din 01.01.2001 al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor-membre ale CSI din 17.02.1993, art.3 alin.7, fiecare membru este în drept să micșoreze tarifele stabilite pentru anul de fraht respectiv, în partea ce ține de segmentul căilor ferate a statului respectiv, cu condiția informării părții responsabilă de Administrare și a tuturor părților cointerestate în realizarea Politicii Tarifare. Aceste prevederi au fost menținute și în modificările și completările ulterioare al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor-membre ale CSI din 17.02.1993, care sunt valabile până în prezent. De asemenea, la 04.03.2003 prin hotărârea nr.01-1/5-02 al Judecătoriei Economice Comunității Statelor Independente, despre interpretarea aplicării prevederilor Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993 și Politicii Tarifare a căilor ferate ale statelor - membre ale CSI, la solicitarea Comitetului Executiv ale CSI, se comunică după cum urmează: -Acordul tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor -membre ale CSI din 17.02.1993 și aprobarea potrivit acestuia a

Politicii Tarifare a căilor ferate al statelor CSI, pentru perioada anului de fraht respectiv, se consideră echivalente în drept ca și contracte internaționale cu caracter interdepartamental, cu executarea obligatorie de către părțile semnate; Ordinea de executare al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993 și Politicii Tarifare ca și în contractele internaționale cu caracter interdepartamental este stabilită de către legislația fiecărui stat și altor acte normative ce se referă la contracte internaționale, cu executarea obligatorie de către administrațiile feroviare (căile ferate); Utilizarea dreptului de către fiecare stat - membru ale CSI, potrivit prevederilor Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, în limitele și ordinea stabilită de către acesta, dreptul la modificarea tarifelor, aprobate de către Politica Tarifară, face obligatorie stabilirea de către stat al organului administrativ, cu atribuirea competenței pentru aprobarea tarifelor la transportul feroviar al mărfurilor în trafic internațional și editarea de către acest organ al actului respectiv. Reieșind din cele relatate se constată, că pentru orice modificare (ajustare) a tarifelor aprobate în Politica Tarifară pentru fiecare an de fraht, atât spre majorare cât și spre micșorare, CFM în calitate de administrație feroviară stabilește ajustarea, iar Ministerul de resort în calitate de organ administrativ, stabilit de către Guvern, urmează să aprobe ajustările tarifelor cu publicarea acestora ca modificări al Politicii Tarifare pentru anul de fraht respectiv. Prin răspunsul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (succesor în drepturi și competențe al precedentelor Ministere de resort) nr. 414/20 din 11.02.2022, la solicitarea PCCOCS nr. 414/20-387 din 13.01.2022, se comunică că, pe parcursul perioadei octombrie 2017-ianuarie 2022 Ministerul nu a fost informat de către CFM cu privire la operarea modificărilor la coeficienții tarifiari, aplicați de CFM la stabilirea tarifelor. (Anexa nr.5, v.III, f.d.79-154). În cadrul examinării cauzei s-a constatat că CFM a fost instituită Comisia Tarifară (în continuare - Comisie) cu atribuirea competențelor de a examina cererile solicitanților/expeditorilor de mărfuri privind oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum. La 08.02.2017 prin Ordinul nr. 44/H semnat de către directorul general a CFM, dl Iurii Topală, din motive de securitate economică, întru stabilirea corectă și eficientă a tarifelor speciale cu respectarea prevederilor legislației Republicii Moldova, dar și în scopul eficientizării activității comerciale a fost abrogat Ordinul nr.453 din 05.10.2015, cu privire la componența Comisiei tarifare cu modificările și completările acestuia și instituirea Comisiei în următoarea componență: Grigore Condurache- președinte al Comisiei, vice-director general al CFM, responsabil d activitatea comercială; Membrii Comisiei: Miron Gagauz-vice-director general CFM, deservirea tehnică și reparații; Valeriu Ohlanciuc-vice-director

general CFM, responsabil de securitate; Alexandru Orîndaş - vice-director general CFM, activitatea financiară; Ion Briceag-director Direcția juridică; Vasile Chitoroagă-consilier pe probleme economice al directorului general; Valentina Protasevici- șef-adjunct serviciul financiar; Svetlana Torpan - șef-adjunct serviciul economic; Igor pleșacov-șef serviciul transport marfă. Prin Ordinul nr.328/H din 14.09.2017, s-a decis de a suplini componența Comisiei cu Marina Kneazeva-șef-adjunct al Serviciului Economic. De menționat, că Regulamentul cu privire la activitatea Comisiei Tarifare (în continuare - Regulament) a fost elaborat și aprobat la 06.02.2019, ceea ce denotă faptul că activitatea Comisiei până la data vizată nu a fost reglementată de nici un act instituțional intern. În activitatea s-a Comisia urma să se conducă de legislația Republicii Moldova în vigoare, Codul transportului feroviar, Politica Tarifară a CFM pentru transportul de mărfuri în trafic internațional pe anul de fraht, prevederile Culegerii de tarife pentru transporturile de mărfuri în trafic local, reglementările internaționale la care CFM este parte, actele normative din cadrul întreprinderii și Regulamentului propriu zis, cu respectarea principiilor de transparență, obiectivitate și imparțialitate. Precizare, ca urmare a examinării activității Comisiei (ulterior fiind descrise), se constată inclusiv faptul că în principiile de bază descrise atât în Regulament cât și în acțiunile de facto a Comisiei nu se regăsește obligativitatea consultării și aprobării de către organul ierarhic superior (Ministerul de resort) a tuturor ajustărilor tarifelor în toate tipurile de transport feroviar, ceea ce se descrie en detail în pct. 1.1 și pct. 1.2 al prezentei constatări. Comisia pentru probleme tarifare este responsabilă inclusiv de examinarea cererilor solicitațiilor/expeditorilor de mărfuri privind oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum, ținând cont de costurile de producție a serviciilor respective. Politicile contabile anuale aprobate la CFM, care potrivit prevederilor art. 18 alin. (3) lit. b) din Legea contabilității și raportării financiare nr. 287 din 15.12.2017 sunt obligatorii pentru aplicare prevăd că, consumurile de producere se recunosc în baza contabilității de angajamente în perioada în care acesta au fost suportate. Acestea se evaluează la valoarea contabilă a stocurilor consumate, a sumei retribuițiilor efective calculate, prestări servicii, sumele contribuțiilor de asigurări sociale de stat obligatorii și prime de asigurare obligatorie se asistență medicală, sumele amortizării activelor imobilizate cu destinație de producere, valoarea serviciilor procurate de la terțe etc. Metodele de evidență contabilă, elaborate pentru producția în curs de execuție și pentru produsele finite se evaluează la costul efectiv. Consumurile indirecte de producție se repartizează între tipuri de activitate proporțional cu salariul din costurile directe aferente tipurilor de activitate. Contabilitatea costurilor se delimitează pe perioade de calculație și se ține separat pe activități de bază și

auxiliare. Conform politicilor contabile, în cadrul activității de bază și auxiliară contabilitatea consumurilor se ține pe subdiviziuni. Costul produselor finite și serviciilor prestate se delimitează de costul produselor și serviciilor în curs de execuție. Evidența contabilă a acestora se ține conform conturilor de consumuri, stipulate în Nomenclatorul costurilor de bază a tuturor tipurilor de activități a căii ferate. În evidența consumurilor se aplică conturile de gestiune. Conturile de consumuri se închid lunar la contul costului vânzărilor (Anexa nr. 7, v.III, f.d.182-247).

145. Colegiul reține că în perioada vizată constatării tehnico-științifice Comisia s-a convocat în ședințe după cum urmează: În perioada anului 2018 s-au convocat în 19 (nouăsprezece) ședințe. Se anexează procesele-verbale.(Anexa nr. 8, v.IV, v.V, f.d.1-8); În perioada anului 2019 s-au convocat în 13 (treisprezece) ședințe. Se anexează procesele- verbale. (Anexa nr. 9, v.V, f.d.9-224);În perioada anului 2020 s-au convocat în 7 (șapte) ședințe. Se anexează procesele verbale. (Anexa nr. 10, vol.VI); În perioada anului 2021 s-au convocat în 12 (douăsprezece) ședințe. Se anexează procesele-verbale. (Anexa nr. 11, vol.VII).
146. Una din particularitățile esențiale constatate în urma examinării proceselor-verbale a ședințelor convocate de către Comisie este modalitate examinării cererilor solicitanților, prin care ultimii solicită acordarea de către CFM a serviciilor de transport atât în trafic local cât și internațional, pe anumite segmente de cale ferată, pentru diferite tipuri de marfă, cu delimitarea proprietății a inventarului rulant (vagoane), cu aplicarea coeficienților diminuați la tarifele de bază (aprobate în Politica Tarifară și Culegere), care în esență micșorează tarifele de bază aprobate. La examinarea cererilor în cadrul ședințelor Comisiei, acestea sunt examinate prin prisma motivării eficienței economice argumentată prin calculațiile dispuse de către serviciul economic a CFM (responsabil dna Marina Kneazeva), în care se conțin date ce indică itinerarul, distanța, tipul de marfă, cantitatea mărfii într-un vagon, costul serviciilor pentru o tonă (echivalent în valută națională sau franci elvețieni), tariful de bază aprobat, tariful solicitat, coeficientul rentabilității la valoarea costului indicat și posibilul coeficient aplicat la tariful de bază aprobat.
147. Reieșind din indicatorii dispuși examinării Comisia acceptă sau respinge cererile solicitanților. Efectiv, argumentările dispuse în calculațiile prezentate pentru examinare, în partea ce ține de costurile de producție/serviciilor sunt superficiale, în lipsa motivațiilor bazate pe principiile permanenței metodelor aplicate în evidența contabilă a entității aprobate în politicile contabile. De facto, în unele cazuri, la prezentarea calculelor de către serviciul economic, pentru examinarea cererilor de reducere a coeficienților aplicați la tarifele de bază, indicatorii economici prezentați nu explicau raționalitatea aprobării și aplicării

acestor coeficienți, veniturile din vânzări fiind mai mici decât costurile acestor vânzări, ceea ce inevitabil conduce la un rezultat financiar negativ, generând pierderi și lipsă de eficiență economică, ca exemplu: Procesul-verbal nr.1 din 05.01.2018, Comisia decide, pentru perioada 05.01.2018-30.06.2018, la transportul în tranzit pe itinerarul Novosavițcaia fr.-Etulia fr, minereu NHM 2614, aplicarea coeficientului-0,42. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de 0,42 la tariful de bază aprobat generează venitul din vânzări în mărime de 5,98 franci elvețieni/ 1 tonă transportată, pe când costul vânzărilor constituie 6,0 franci elvețieni/ 1 tonă transportată. Relevant este faptul că în cererile SRL „Transterminal-S”, indicate în procesul-verbal, asemenea solicitarea nu se regăsește; (Anexa nr. 8); Procesul-verbal nr.12 din 05.07.2018, la solicitarea nr. 3114 din 27.06.2018 depusă de către SRL „Transterminal-S”, Comisia decide, pentru perioada 05.07.2018 - 31.12.2018, la transportul în regim de export pe itinerarul Răuțel - Vălcineț fr, la transportul gips-carton în saci, vagon de inventar, aplicarea coeficientului - 0,6. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de 0,6 la tariful de bază aprobat generează venitul din vânzări în mărime de 5,3 franci elvețieni/ 1 tonă transportată, pe când costul vânzărilor constituie 5,37 franci elvețieni/ 1 tonă transportată; (Anexa nr. 8); Procesul-verbal nr. 2 din 30.05.2019, SRL „NouConst” prin scrisoarea din 03.2019 (lipsă la procesul-verbal!) solicită pentru anul 2019 acordarea coeficientului de reducere la transportul în trafic local a savurei de granit ETSNG*****2253, pe itinerarul Giurgiulești Port - Rogojeni, similar cu coeficientul pentru pietriș ETSNG*****2431. Întrucât pietrișul și savura de granit fac parte din aceeași categorie de marfă, Comisia decide, pentru perioada 01.06.2019 - 31.12.2019, se raplică coeficienții similari - 0,84. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de 0,84 la tariful de bază aprobat în Catalog generează, atât la transportarea pietrișului cât și la savurei de granit, venitul din vânzări în mărime de 12 058,2 lei / vagonul, pe când costul vânzărilor constituie 13 387,57lei/vagonul; (Anexa nr. 9); Procesul-verbal nr.2 din 30.05.2019, SRL „Transfer Impex” prin scrisoarea nr. 4 din 01.01.2019 (lipsă la procesul-verbal!) solicită stabilirea condițiilor tarifare pentru importul lemnului și fabricate din acestea NHM 44 în mărimea coeficientului $K=0,4$ la stațiile CFM. Motivând prin faptul că o parte semnificativă a importului de lemn și fabricatelor din acestea NHM 44 este realizat prin intermediul transportului auto, pentru atragerea volumelor s-a stabilit, pentru perioada 01.06.2019 - 31.08.2019, coeficientul $K=0,4$ pentru distanța mai mare de 21 km. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului $K=0,4$ la tariful de

bază aprobat în Catalog generează venitul din vânzări, în dependență de distanță, în variația 3,0 - 7,68 fr.el/1 tonă, pe când costul vânzărilor constituie variația 3,34 -9,9 fr.el/1 tonă. Remarcă până la aprobarea și aplicarea coeficientului $K=0,4$ la tipul dat de mărfuri transportate se aplica coeficientul $K=0,6$, ca rezultat fiind obținută o rentabilitate mai mare de 20%. (Anexa nr. 9); Procesul-verbal nr.4 din 01.08.2019, SRL „Trinex”, prin scrisoarea nr.0719/TP-02 din 27.07.2019 solicită răsfrângerea condițiilor tarifare valabile pentru exportul de ciment NHM 2523 pe itinerarul Râbnița - Ungheni fr., Mateuți - Ungheni fr. Motivând prin faptul că acest tip de transport nu a fost realizat anterior de CFM, dar și în scopul stabilirii condițiilor tarifare echitabile, Comisia decide, pentru perioada 01.08.2019 - 31.12.2019, stabilirea coeficientului $k=0,58$. Examinând indicatorii prezentați în calculația serviciului economic s-a constatat că aplicarea coeficientului de $K=0,58$, pentru itinerarul Mateuț - Ungheni fr. la tariful de bază aprobat în Politica Tarifară generează venitul din vânzări în mărime de 7,76 fr.el/tona, pe când costul vânzărilor constituie 8,1 fr.el/tona. (Anexa nr. 9). Un alt factor important ce ține de plenitudinea și corectitudinea reflectării în tabelele de calculație, argumentarea economică, a indicatorului ce se referă la costurile serviciilor de transportare solicitate, prezentate pentru examinare Comisiei și care au servit drept reper pentru stabilirea condițiilor presupus avantajoase pentru CFM este: Începând cu ședința Comisiei din 17.09.2021 (procesul-verbal nr. 8-2021), formula de calcul aplicată pentru reflectarea costurilor serviciilor solicitate este formată din valoarea normei de consum al motorinei, pentru itinerarul solicitat, cu aplicarea coeficientului $K=5$. De menționat, că asemenea metodologie abordată de către serviciile de resort a CFM pentru stabilirea costurilor serviciilor acordate, nu se regăsesc în Politicile contabile aprobate pentru anul 2021 de către CFM și nici în metodele descrise în pct. 55 din Indicațiile metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118 din 06.08.2013, privind aprobarea Standardelor Naționale de Contabilitate, ca urmare, prin manifestarea constrângerii permanenței metodelor și corectitudinea aplicării acestora, fiind încălcate prevederilor art. 6 lit. c), art. 18 alin. (3) lit. b) din Legea contabilității și raportării financiare nr. 287 din 15.12.2017.

148. Ca urmare, Comisia nu și-a exercitat corespunzător funcțiile atribuite, prin lipsa de transparență în ceea ce privește performanța transportului feroviar de marfă, inclusiv argumentarea deciziilor adoptate, ținând cont de eficiența economică și costul de producție, tarifele speciale la transportul de mărfuri în trafic local, ceea ce afectează competitivitatea acestui tip de transport în raport cu cel rutier. (Anexa nr. 12);

149. În mod concomitent, aprecierea activității Comisiei se regăsește și în constatările Inspecției Financiare (Raportul privind rezultatele inspecției financiare la Întreprinderea de stat „Calea Ferată din Moldova” din 8 noiembrie 2019) care sunt expuse prin descrierea procedurii urmată de concluzii și anume: „La solicitarea agenților economici, Comisia din cadrul CFM acordă reduceri la tarifele în vigoare, fiind anexate la calculele tarifului planificat. De menționat că, în majoritatea cazurilor se acordă micșorarea tarifului pentru a atrage noi transportatori sau noi tipuri de mărfuri transportate, însă ulterior nu se examinează dacă au fost atinși indicii planificați și care au fost beneficiile obținute de către CFM în urma aplicării acestor reduceri. Astfel, fondatorul nu a întreprins măsuri de modificare a tarifelor la transportul de mărfuri de acces local, cât și de călători, și nu a oferit suport suficient pentru a spori competitivitatea și eficiența economică a entității, ținând cont de faptul că aceasta este generatoare de pierderi majore”(Anexa nr. 13);
150. Ca efect a intervenției controlului intern a CFM referitor la activitatea Comisiei și rezultatele constatate servește Raportul din 24 iunie 2020 întocmit de către auditorii Serviciului Audit Intern a CFM, Bujoreanu S. și Stratulat M., în baza ordinului nr. 15/H din 22.01.2020, fiind verificată corectitudinea formării tarifelor și buna gestionare a acestora. Ca rezultat, concluziile fiind formate pe constatarea aprobării de către Comisie a coeficienților speciali sau condițiilor tarifare speciale, aplicarea cărora doar în perioada anului 2019 au generat venituri ratate semnificative în valoare de 113 072,8 mii lei, aceasta fiind determinată din diferența tarifelor de bază și condițiilor tarifare speciale acordate la importul și exportul de metale feroase și cereale (Anexa nr.14); În mod constant, de către Comisia tarifară, la finele fiecărei perioade de gestiune (an de fraht) sunt aprobate cotele așa numitor coeficienți de reduceri la distanță pentru transportul de mărfuri atât în trafic de mărfuri intenționat cât și în trafic local. (vezi anexele nr. 8, nr. 9, nr. 10 și nr. 11); De menționat că metodologia de formare, aprobare și aplicare a coeficienților de reduceri la distanță nu este prevăzută de nici un act legislativ, normativ și instituțional. Aplicarea de către CFM a coeficienților de reducere la distanță, aprobate de către Comisie, generează în sine venituri ratate de către entitate și obținerea pierderilor financiare la efectuarea transportului marfar feroviar. Urmare a incertitudinilor și faptelor constatate în activitatea Comisiei sau generalizat datele prezentate de către CFM, prin care se reflectă totalitatea diferențelor obținute în urma aplicării tarifelor preferențiali, derivate din aprobarea coeficienților reduși aplicați la tarifele de bază, dispersați separat pe perioade, tipul de marfă, expeditori/operatori economici, tipul traficului transportului marfar.(Anexa nr.15);

151. Așa dar, totalul diferențelor obținute prin aplicarea tarifelor preferențiali, pentru perioada supusă constatării tehnico-științifice 2018-2021, constituie suma de 1 173 478 000 lei și se redau după cum urmează: În perioada anului 2018 diferența totală constituie suma de 407 003 000 mii lei, din care: în trafic internațional : - import - 62 871,94 mii lei; - export-89 916,8 mii lei;- tranzit - *****6 431,0 mii lei; - în trafic local-17 784,23 mii lei. În perioada anului 2019 diferența totală constituie suma de 370 684 700 lei, din care: - în trafic internațional: - import- 58 331,7 mii lei; - export-104 884,2 mii lei; - tranzit - 187 537,32 mii lei; - în trafic local - 19 931,5 mii lei.
152. În urma efectuării analizei datelor ce se referă la calculul diferențelor obținute dintre-e tarifele de bază și tarifele preferențiale aplicate de CFM, în perioada de referință 2015 - 2021, s-a stabilit un grup de operatori economici (expeditori) care au beneficiat prioritar de avantajele economice rezultate din obținerea acestor tarife, cu ponderea medie a tarifului preferențial față de tariful de bază, în perioada de referință 2015 - 2021, se înregistrează după cum urmează: SC BRUCVUD-PLUS SRL - 'de la 2,2% la 19,9 %; - GRADALOGISTIC SA-de la 14,9% la 42,5%; TRANSLINE EXIM SRL-de la 11,9% la 37,1 %; CONDALINE SRL-de la 4,8% la 25,9 %; TRANSFER SV SRL-de la 0,8 % la 32,8%; TRANSLOGISTIC SISTEM SRL - de la 2,4% la 26,9%; UNION EXPEDIȚIE SRL-de la 18,8% la 44,9%; EURORAIL COMPANY SRL - de la 0,9% la 27,6%; TRANSCANCOR SRL - de la 16,3% la 61,5%; NAVIBUL-US SRL - de la 3,7% la 50,3%; TRANSALIANCE GROUP SRL - de la 27,7% la 49,0%. (Anexa nr.16) Traducerea raportului privind constatarea tehnico- științifică din 14.03.2022 din limba română în limba rusă (v. IX, f.d.235-249); Anexele 1-16 (v.II - v.IX) la raportul constatării tehnico-științifice din 14.03.2022 executate de Inspekția Financiară, din cadrul Ministerului Finanțelor, în baza ordonanței dispuse din 15.03.2022 au fost examinate și anexate în calitate de mijloace materiale de probă (v.IX, f.d.190-234).
153. În aceeași ordine de idei, Colegiul reține că circumstanțele de fapt din rechizitoriul întocmit în privința inculpatului Cneazeva Marina cu privire la "...Î.S. „CFM”este un agent economic independent cu drepturi de persoană juridică, cu sediul administrativ în municipiul *****, str. Vlaicu Pârcălab, 48, și desfășoară activitate de întreprinzător pe baza proprietății de stat ce i-a fost transmisă în gestiune, având unul din genuri de activitate acordarea serviciilor de transport de mărfuri pe calea ferată, fiind un monopol natural al statului, și acționează în numele său, pe riscul propriu sub răspunderea patrimoniului său, cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, sub formă de creșteri ale beneficiilor economice înregistrate în cursul perioadei de gestiune, prin intrări de active sau majorări a valorii acestora, sau a diminuării datoriilor care

au drept rezultat creșteri ale capitalului propriu, iar profitul net înregistrat din activitatea economic-financiară a întreprinderii formează patrimoniul său....”, în cadrul examinării cauzei au fost demonstrate de către acuzarea de stat prin conținutul Statutului aprobat prin ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova din 27.02.2014, anexat la materialele cauzei, care a fost ridicat la 17.03.2022 în baza ordonanței din 28.01.2022 de la Agenția Serviciilor Publice, în copii confirmate, în total pe 44 file. La pct.pct.4; 5; 12 lit.b) din Statutul Î.S. „CFM” se stabilește că „....întreprinderea în calitate de agent economic desfășoară activitate de întreprinzător pe baza proprietății de stat ce i-a fost transmisă în gestiune, având unul din genuri de activitate acordarea serviciilor de transport de mărfuri pe calea ferată, fiind un monopol natural al statului, și acționează în numele său, pe riscul propriu sub răspunderea patrimoniului său, cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri, sub formă de creșteri ale beneficiilor economice înregistrate în cursul perioadei de gestiune, prin intrări de active sau majorări a valorii acestora, sau a diminuării datoriilor care au drept rezultat creșteri ale capitalului propriu, iar profitul net înregistrat din activitatea economic-financiară a întreprinderii formează patrimoniul său...”. (v.X, f.d.48-97) coroborat cu conținutul Hotărârii de Guvern nr.582 din 17.08.1995 ”Cu privire la reglementarea monopolurilor”, sectorul feroviar se consideră un monopol natural, o unitate totalmente deținută de stat și este principala întreprindere de transport feroviar din țară, dispune de o infrastructură multiramurală și bine dezvoltată, ce asigură în volum deplin necesitățile statului în transporturile de călători și mărfuri în trafic local, interstat și internațional.

154. Totodată, vina inculpatei, aferent declarațiilor analizate mai sus rezultă și din actele în copii confirmate ridicate la*****.03.2022 de la Curtea de Conturi a Republicii Moldova în baza ordonanței de ridicare din 21.03.2022: Potrivit Hotărârii Curții de Conturi nr.8 din 26 martie 2018 prin care a fost aprobat raportul auditului performanței pentru perioada anilor 2015-2016 „Performanța sectorului feroviar este dependentă de implementarea coerentă a guvernantei corporative și de investițiile efectuate în acest domeniu’ fiind stabilit că „...atât tarifele de transport al mărfurilor în trafic local, cât și tarifele la serviciile din alte activități operaționale ale Î.S. „CFM” nu se bazează pe o metodologie aferentă (de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate) și nu sunt ajustate la costurile actuale de producție, ceea ce limitează atât procesele de actualizare continuă a acestora, precum și performanța financiară și operațională a întreprinderii...” (pag.17 din raport). Pct.3.3.5 „Deciziile adoptate de Comisia pentru probleme tarifare poartă un caracter neregulat și/sau neechitabil și nu au sporit veniturile din transportul de mărfuri. Promovarea transportului feroviar de marfa ca fiind unul mai eficient și competitiv,

constituie o componentă esențială a dezvoltării profitabile a întreprinderii. Comisia pentru probleme tarifare (în continuare - comisia) are responsabilitatea de a examina cererile solicitărilor/expeditorilor de mărfuri privind oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum, ținând cont de costurile de producție a serviciilor respective. Examinările efectuate asupra activității comisiei au remarcat că aceasta nu și-a realizat pe deplin sarcinile privind: -formarea Politicii tarifare pentru sporirea veniturilor din traficul de mărfuri; -examinarea proiectelor contractelor-tip privind asigurarea financiară a transporturilor de mărfuri pe Calea Ferată din Moldova; -nerespectarea termenelor potrivit normei legale aferente 47 înainte de punerea în aplicare a tarifelor modificate de către Comisie, de 10 și, respectiv, 15 zile; -caracterul neregulat și/sau neechitabil al deciziilor adoptate de către comisie, prin oferirea reducerilor doar unor expeditori de mărfuri, în raport cu alți solicitanți. Astfel de decizii condiționează neacumularea pasibilelor venituri în contul întreprinderii. Spre exemplu, un calcul estimativ efectuat de audit, pentru un singur caz, din anul 2015, la transportarea aceluiași tip de marfă și pe aceeași distanță, a condiționat ratarea a circa 39,0 mii dolari SUA. Totodată, analiza proceselor-verbale aferente ședințelor Comisiei constată lipsa de argumentare a criteriilor aplicate la oferirea unor astfel de reduceri. Ca urmare, Comisia nu și-a exercitat corespunzător funcțiile atribuite, prin lipsa de transparență în ceea ce privește performanța transportului feroviar de marfa, inclusiv argumentarea deciziilor adoptate, ținând cont de eficiența economică și costul de producție, tarifele speciale la transportul de mărfuri în trafic local, ceea ce afectează competitivitatea acestui tip de transport în raport cu cel rutier...”. La pagina 42 din raport sunt expuse „Recomandările auditului”: „...Recomandările directorului general al Î.S. „CFM”: 2. Să asigure elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova (pct.3.1.3); 14. să asigure transparența și argumentarea deciziilor luate de către comisia pentru problemele tarifare (pct.3.3.5)...”. La pagina 106 indicele D/L:B-4 din raport, este expuse proiectul raportului auditului de performanță, care conține informațiile analizate în cadrul auditului, recomandările și 5 anexe. Pct.3.1.3 din proiectul raportului de audit reflectă concluziile expuse în Hotărârea Curții de Conturi de Conturi nr.8 din 26 martie 2018 prin care a fost aprobat raportul auditului performanței pentru perioada anilor 2015-2016, și anume: „ 3.1.3. Nu au fost depuse suficiente eforturi în vederea revizuirii și actualizării tarifelor și taxelor suplimentare în transportul feroviar local. Un rol important în obținerea performanței financiare și operaționale se atribuie stabilirii adecvate a tarifelor în baza costurilor de producție, fapt ce contribuie nemijlocit la dezvoltarea întreprinderii. Tarifele și

taxele suplimentare privind transportul de mărfuri și pasageri pe calea ferată din Moldova în trafic internațional (import, export și tranzit) sunt stabilite prin acordurile internaționale la care RM este parte, iar local, aprobate de către ministerul de specialitate, care însă, nu se bazează pe niște reguli sau metodologii clare de formare și actualizare a acestora. Se denotă că, ultima indexare a tarifelor și taxelor suplimentare privind transportul de mărfuri pe calea ferată din Moldova, a avut loc la data de 09.06.2015 prin aprobarea Culegerii de tarife la transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, care a fost elaborată în baza unei culegeri anterioare aprobată în anul 2002, și reprezintă o ajustare a tarifelor aprobate în perioada Sovietică. Similar, și metodologia de formare și ajustare a tarifelor pentru transportul de călători pe calea ferată din Moldova a fost aprobată în anul 2015, care de asemenea reprezintă o ajustare a tarifelor aprobate în anul 1999. Deși au fost lansate unele solicitări în anul 2014 din partea întreprinderii către fondator privind modificarea Regulamentului transportului de călători, bagaje și mesagerii pe calea ferată¹³, fiind propusă o nouă metodă de determinare a valorii taxei pentru serviciul suplimentar de vânzare a biletelor de călătorie în trenurile suburbane și locale, într-un final, acestea nu au fost examinate. Astfel, tarifele aplicate care n-au fost aprobate în condiții legale și transparente, în lipsa fundamentării costurilor incluse în plățile percepute pentru serviciile prestate, care au un impact social. Ca urmare, fondatorul nu a întreprins măsuri pentru a asigura modificarea tarifelor de acces local la calea ferată atât pentru marfa cât și pentru pasageri, și nu a servit un suport suficient pentru a spori competitivitatea și eficiența economică a întreprinderii. În acest sens, este important să se asigure un proces continuu de formare și revizuire a tarifelor și taxelor suplimentare bazat pe o evidență reală a costurilor de producție pentru serviciile prestate, ținând cont de faptul că activitatea în trafic local de marfă și călători este generatoare de pierderi majore...”. Potrivit ”..pct.3.3.6. Activitatea transportului de marfă în trafic local și transport călători este generatoare de pierderi uriașe și necesită adaptări noilor cerințe.. Transportul de călători, mărfuri, bagaje și mesagerii pe calea ferată în trafic local și internațional reprezintă activitatea de bază a Î.S. „CFM” și se efectuează în baza tratatelor internaționale la care RM este parte și a Regulamentului transportului de călători, bagaje și mesagerii pe calea ferată, aprobat din prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii drumurilor din anul 2005. Deși, Curtea de Conturi anterior a recomandat spre aprobare un nou Regulament de transport al mărfurilor pe calea ferată, această recomandare nu a fost implementată, în consecință întreprinderea continuă să se ghideze în baza manualelor elaborate încă din perioada sovietică, care nu corespund în totalmente regulilor și acquis-ul comunitar în domeniul feroviar. Transportul de marfa pe calea ferată (import,

export și tranzit) presupune participarea, în special a expeditorilor de mărfuri și a întreprinderii feroviare, prin încheierea unor contracte anuale. Cu toate că unul dintre elementele cheie a contractului constituie acordarea avansului stabilit pentru anul de gestiune, în vederea obținerii codului numeric pentru expedierea mărfurilor pe calea ferată, auditul a constatat că întreprinderea, la situația din 31.01.2018, a permis deschiderea codului și a asigurat transportul de mărfuri pentru 2 expeditori în lipsa achitării integrale a avansului. Totodată, persoanele responsabile din cadrul întreprinderii nu au putut prezenta auditului bazele/modul de calcul a acestui avans, având în vedere că transportul de mărfuri în trafic internațional este principala sursă de acumulare a veniturilor în cadrul întreprinderii, acesta nu acoperă integral pierderile obținute din transportul de mărfuri în trafic local și din transportul de pasageri și reprezintă o provocare pentru întreprindere. Astfel, rezultatele activității totale de transport al mărfurilor și pasagerilor în perioada 2014-2016 au înregistrat pierderi în sumă totală de 192,1 mil.lei și, respectiv 142,6 mil.lei., ...In aceste condiții, Î.S. „CFM” își planifică în diminua veniturile din transport de mai mulți ani, însă nici diminuate, veniturile nu sunt acumulate....”. Potrivit documentului de lucru nr.17 a fost evaluat procesul de formare a tarifelor, calculare a costurilor pentru serviciile de transport marfă în trafic național și internațional (file 174 din raport), fiind analizată activitatea comisiei tarifare a Î.S. ”Cfm,, pentru perioada anilor 20152016. Potrivit capitolului „Activitatea comisiei pe probleme tarifare”: Cu toate că unele din sarcini ale acestei Comisii constă în formarea Politicilor tarifare pentru sporirea veniturilor din traficul de mărfuri, examinarea proiectelor contractelor - tip privind asigurarea financiară a transporturilor de mărfuri pe calea ferată din Moldova, acestea nu sunt îndeplinite practic de loc. Activitatea Comisiei pentru probleme tarifare este preponderent axată pe examinarea Cererilor proprietarilor și expeditorilor de mărfuri cu privire la oferirea reducerilor de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum, ținând cont de costurile de producție a serviciilor respective. Astfel, pe parcursul anilor 2015-2016, Comisia s-a întrunit în 46 de ședințe examinând*****8 cereri ale expeditorilor de mărfuri pe Calea Ferată din Moldova în trafic local și internațional. În același timp, urmare analizei proceselor-verbale se constată caracterul neregulat și/sau neechitabil al deciziilor Comisiei pentru probleme tarifare, adică în majoritatea cazurilor comisia decide asupra oferirii reducerilor tuturor expeditorilor de mărfuri, iar în alte cazuri îi favorizează doar pe unii. Spre exemplu, pe parcursul anului 2015, pentru transportul clorurii de potasiu, pe tronsonul „Novosavițcaia - Etulia”, Î.S. „CFM” a oferit pentru „Union Expediție” SRL o reducere la tarif, de 0,50 dolari cenți, la fiecare tonă transportată, avantajând astfel agentul economic în raport cu alți expeditori. Această decizie a dus la neîncasarea de către Î.S. „CFM” a 39

mii dolari din serviciile de transport oferite acestui agent economic. De asemenea, nu se respectă nici termenele înainte de punerea în aplicare a tarifelor modificate, de 10 și respectiv 15 zile, așa cum prevede art.12 din Codul transportului feroviar. Mai mult, s-a identificat un caz ieșit din comun când Comisia pentru probleme tarifare a decis oferirea reducerilor cu date anterioare zilei desfășurării ședinței. Astfel, la ședința din 14 iulie 2015, Comisia pentru probleme tarifare a aprobat oferirea tarifelor speciale pentru S.A. „Tezeu Lux”, S.C. „Sablex-Plus” SRL, SRL „Gradalogistic” și SRL „Agrofloris” cu data de 10 iulie 2015, adică cu patru zile anterioare zilei ședinței. Cu toate că în conformitate cu prevederile Culegerii de tarife la transportarea mărfurilor pe Calea Ferată din Moldova în trafic local, Î.S. „CFM” este în drept de sine stătător să stabilească, ținând cont de eficiența economică și costul de producere, tarife speciale la transportul de mărfuri în trafic local, analiza de ansamblu a Proceselor-verbale ale ședințelor Comisiei tarifare pentru probleme tarifare, constată lipsa argumentărilor criteriilor menționate... . La capitolul „Contabilizarea costurilor de producție”, se constată relevant la circumstanțele cauzei: „...în conformitate cu Indicațiile metodice privind contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor și serviciilor (Ordinul ministrului finanțelor nr.1 18 din 06.08.2013 „Privind aprobarea Standardelor Naționale de Contabilitate”), Î.S. „Calea Ferată din Moldova” are obligația să țină contabilitatea costurilor de producție și calculația costului produselor fabricate/serviciilor prestate. Totuși, în cadrul Î.S. „CFM” cerința calculării costurilor serviciilor de transport apare la momentul solicitării acestor informații de către managementul întreprinderii și/sau Comisia pentru probleme tarifare în procesul decizional. Acest sistem constă din efectuarea calculelor costurilor de producție la momentul respectiv și numai pentru acele servicii de transport pentru care se solicită informații manageriale sau pentru care proprietarii și expeditorii de mărfuri solicită reduceri de tarife pentru transportul anumitor categorii de mărfuri pe anumite secțiuni de drum. De asemenea, sistemul actual din cadrul întreprinderii nu presupune identificarea și documentarea detaliată a tuturor serviciilor de transport, pe toate tipurile de mărfuri, pe toate secțiunile de drum, repartizarea cheltuielilor directe și indirecte, asigurarea legăturii cu politicile tarifare, precum și gruparea veniturilor din serviciile de transport prestate... .

155. Potrivit hotărârii Curții de Conturi nr.68 din 17 decembrie 2020 a fost aprobat raportul de audit privind conformitatea gestionării resurselor financiare publice și a patrimoniului public de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în anii 2018 - 2019, s-a constatat ”...pct. 4.1.2 - contrar cadrului normativ în vigoare, Î.S. „CFM” nu a elaborat, coordonat și aprobat corespunzător nomenclatorul și tarifele la serviciile din alte activități

operaționale prestate... atât tarifele de transport al mărfurilor în trafic local, cât și tarifele la serviciile din alte activități operaționale ale CFM nu se bazează pe o metodologie aferentă și nu sunt ajustate la costurile actuale de producție... de remarcată, deși anterior Curtea de Conturi a înaintat o recomandare privind elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale suportate în transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, aceasta nu a fost dezvoltată și implementată până în prezent. De remarcat, că anumite încercări de descriere a metodelor de repartizare a cheltuielilor au fost întreprinse, însă acestea s-au limitat doar la serviciile de transport pe calea ferată și au rămas până în prezent neaprobate”. Potrivit pct.4.4.1 din raportul de audit....” Ca urmare a evaluării gradului de implementare a recomandărilor înaintate anterior, s-a constatat că, deși CFM a elaborat și a aprobat un Plan de acțiuni aferent, doar două recomandări au fost implementate totalmente, altele 17 nefiind implementate până la momentul actual. Nivelul de executare a recomandărilor anterioare ale Curții de Conturi sunt prezentate în Anexa nr.8 la prezentul Raport de audit. Prin urmare, lipsa acțiunilor sau întreprinderea unor măsuri limitate cu privire la implementarea recomandărilor înaintate anterior de Curtea de Conturi a determina menținerea unui management care nu asigură în totalitate i) economicitatea, eficacitatea și eficiența operațiunilor, ii) conformitatea cu cadrul normativ și reglementările interne, iii) siguranța și optimizarea activelor și a pasivelor, și iv) fiabilitatea și integritatea informației financiare și operaționale. Notă: Dat fiind reiterarea constatărilor și recomandărilor anterioare ale Curții de Conturi, nu se va emite o recomandare separată și specifică pentru această constatare de audit....”. La raportul de audit privind conformitatea gestionării resurselor financiare publice și a patrimoniului public de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în anii 2018 - 2019 sunt 10 anexe. Relevant la circumstanțele cauzei este anexa nr.4 care reflectă parcurs tarifar de mărfuri (mln. tone - km), după cum urmează: În anexe se regăsește copia ordinului nr.139/M din 07.05.2018 emis de directorul general al Î.S.„CFM”, dl. Iurii Topala „Cu privire la implementarea cerințelor și recomandărilor Curții de Conturi expuse în scrisoarea nr.06/01-354-18”. Potrivit conținutului ordinului nr.139/M din 07.05.2018, actul este emis: „...în temeiul Legii Nr. 246 din****.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală și în conformitate cu Statutul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, în scopul executării cerinței din pct.2.1. al Hotărârii nr.8 din 26 martie 2018 adoptată de Curtea de Conturi și a recomandărilor din Raportul de audit pe anul 20152016, cu tematica „Performanța sectorului feroviar este dependentă de implementarea coerentă a guvernanței corporative și de investițiile efectuate în acest domeniu” întocmit de Curtea de Conturi, în baza

scrisorii nr.532 din 10.04.2018...”; Potrivit pct.1 din ordinul menționat „...Vice-Directorul General responsabil de Activitatea Comercială, Vice-Directorul General responsabil de Activitatea Financiară, Serviciul Economic, Serviciul Financiar să asigure elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova. Termen de implementare 6 luni. Persoană responsabilă, Vice-Directorul General responsabil de Activitatea Comercială - Grigore Condurache”. Astfel, potrivit cercetării, a fost constatat că documentele menționate supra, conțin informații importante pe caz, cu elemente probatorii, și anume cu privire constatarea de către autoritatea de stat cu atribuții în domeniul auditului (Hotărârea Curții de Conturi nr.8 din 26 martie 2018) a neajunsurilor la capitolul lipsei unei metodologii aferente (de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate) ajustate la costurile actuale de producție, precum și concluziile că lipsa unei metodologii determină limitarea atât proceselor de actualizare continuă a acestora, precum și performanța financiară și operațională a întreprinderii, ce în consecință nu acoperă integral pierderile obținute din transportul de mărfuri în trafic local și din transportul de pasageri, precum și faptul că persoana responsabilă să asigure elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, potrivit ordinului directorului general al Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nr.139/M din 07.05.2018, a fost desemnat vicedirectorul General responsabil de Activitatea Comercială - Grigore Condurache. La fel, potrivit actelor examinate, a fost stabilit, că raportul de audit privind conformitatea gestionării resurselor financiare publice și a patrimoniului public de către Întreprinderea de Stat „Calea Ferată din Moldova” în anii 2018 - 2019 a stabilit neexecutarea recomandărilor anterioare la acest capitol. (v.X, f.d.98-220; v.XI, f.d.1-74).

156. De asemenea, relevante speței îi sunt și actele ridicate prin proces- verbal de ridicare din 25.03.2022: ordinul nr.139/M din 07.05.2018 emis de directorul general al Î.S.„CFM”, dl. Iurii Topala „Cu privire la implementarea cerințelor și recomandărilor Curții de Conturi expuse în scrisoarea nr.06/01-354-18”, în conformitate la pct.1) responsabil de elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova cu termen de implementare 6 luni, a fost desemnat viceirectorul general responsabil de Activitatea Comercială - Grigore Condurache. Numitul a luat cunoștință cu ordinul dat conform semnăturii aplicate pe act; Scrisoarea administrației Î.S. „CFM” către ministrul Economiei și Infrastructurii cu nr.H-4/2501 din 10.12.2018 cu următorul conținut:„ în scopul executării cerinței din pct.2.1. al

Hotărâri nr.8 din 26 martie 2018 adoptată de Curtea de Conturi și a recomandărilor din Raportul de audit pe anul 2015-2016, cu tematica „Performanța sectorului feroviar este dependentă de implementarea coerentă a guvernantei corporative și de investițiile efectuate în acest domeniu”, rog respectuos acordarea suportului în elaborarea unei metodologii de formare a costurilor aferente transportului de mărfuri și călători în trafic local, în scopul sporirii competitivității și eficienței economice a Î.S. „Calea Ferată din Moldova”; Scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr.14/1-12920 din 20.12.2018 către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, cu data de intrare 26.12.2018 nr.1946. Potrivit scrisorii date Ministerului Economiei și Infrastructurii informează administrația Î.S. „CFM” cu privire la:,... Urmare a demersului Î.S. ”Calea Ferată din Moldova” nr. H-4/2501 prin care se solicită acordarea suportului pentru elaborarea metodologiei de formare a costurilor aferente transportului feroviar de mărfuri și călători în trafic local, Ministerul Economiei și Infrastructurii comunică următoarele. Întrucât, Ministerul nu are acces la datele ce țin de cheltuielile Î.S. ”Calea Ferată din Moldova” privind organizarea și transportul național de călători, solicităm întreprinderii să creeze un grup de lucru format din specialiști ai întreprinderii, în componența căruia va fi inclus reprezentantul Ministerului - dl Vasile Codreanu. Pentru buna desfășurare a procesului de lucru al grupului în cauză este necesar asigurarea acestuia cu informațiile corespunzătoare privind cheltuielile și veniturile înregistrate în rezultatul activității de transport (de pasageri/mărfuri), resursele utilizate, procesele tehnologice și informaționale aplicate la desfășurarea acestor activități de transport..”. Totodată, în cadrul ridicării actelor menționate la pct.1)-pct.2) din prezentul proces-verbal, reprezentantul administrației Î.S.„CFM”, dl.Vitalie Bujor, vicedirector pentru securitate, a menționat, că potrivit corespondenței de ieșire a documentelor din cancelaria Î.S. „CFM”, nu a fost dat un răspuns la scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr.14/1-12920 din 20.12.2018 către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, cu data de intrare 26.12.2018 nr.1946. Astfel, potrivit cercetării, a fost stabilit, că documentele menționate supra, conțin informații importante pe caz, cu elemente probatorii, cu privire la desemnarea persoanei responsabile de asigurarea elaborării unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, potrivit ordinului directorului general al Î.S. „Calea Ferată din Moldova” nr.139/M din 07.05.2018, a fost vicedirectorul General responsabil de Activitatea Comercială - Grigore Condurache. La fel, potrivit actelor examinate, se constată, că acesta nu a întreprins măsuri concrete privind elaborarea unor reglementări cu privire la modul de formare și ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale privind transportul de mărfuri și călători

pe Calea Ferată din Moldova, iar scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr.14/1-12920 din 20.12.2018 către Î.S. „Calea Ferată din Moldova”, cu data de intrare 26.12.2018 nr.1946, în care organul central de specialitate își expune intenția de a iniția un grup de lucru în scopul elaborării metodologiei de formare a costurilor aferente transportului feroviar de mărfuri și călători în trafic local, motiv pentru care actele examinate/cercetate au fost recunoscute și atașate în calitate de documente la cauza penală nr.2020978002. Actele expuse au fost recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței organului de urmărire penală din 25.03.2022. (v.XI, f.d.75-88); la conținutul Politicii Tarifare a Î.S. „CFM”, care reprezintă un acord internațional cu caracter interdepartamental și acționează în cadrul Acordului tarifar al administrațiilor feroviare (căile ferate) ale statelor participante la Comunitatea Statelor Independente (CSI) din 17.02.1993. (v.III, f.d.79-101,*****3-238 în limba română); la conținutul Propunerilor parvenite de la administrațiile feroviare a statelor - participante la CSI, textul Politicii Tarifare a CSI se actualizează la Conferința Tarifară, care se desfășoară cel puțin o dată în an. Politica tarifară se aprobă la finele anului de fraht, în urma recepționării solicitării din partea CFM, care la rândul său, prezintă la adresa Ministerului proiectul Politicii Tarifare în limbile română și rusă, care după finalizarea procesului de verificare de către responsabili, se emite ordinul cu privire la aprobarea Politicii Tarifare pentru perioada anului respectiv, care se publică pe pagina web a Î.S.„CFM”. Potrivit prevederilor pct.1.2 și pct.1.8 din Politica Tarifară anuală sunt stabilite modalitățile de ajustarea a tarifelor atât în majorare cât și în micșorare, pentru perioada anului de fraht respectiv, reieșind din interesul economic. (v.III, f.d.128-136,*****9-247 traducere în limba română); conținutul Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor-membre ale CSI din 17.02.1993, potrivit art.3 alin.(1) căruia din Politica Tarifară se aprobă de administrațiile feroviare (căile ferate) în cadrul Conferinței tarifare anuale. Excepțiile de la Politica Tarifară, propuse de către administrațiile feroviare ale statelor - membre ale CSI, se aprobă de asemenea la Conferința Tarifară, respectiv prevederile pct.1.2 al Politicii Tarifare sunt stabilite la Conferința Tarifară. Relevant este faptul că, în redacția din 01.01.2001 al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, art.3 alin.7: ”fiecare membru este în drept să micșoreze tarifele stabilite pentru anul de fraht respectiv, în partea ce ține de segmentul căilor ferate a statului respectiv, cu condiția informării părții responsabile de Administrare și a tuturor părților cointeresate în realizarea Politicii Tarifare”. Aceste prevederi au fost menținute și în modificările și completările ulterioare al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor-membre ale CSI din 17.02.1993, care sunt valabile până în prezent

(v.III, f.d.79-101); Reieșind din conținutul art.3 alin.7 al Acordului tarifar al administrațiilor feroviare ale statelor - membre ale CSI din 17.02.1993, în redacția din 01.01.2001, pentru orice modificare (ajustare) a tarifelor aprobate în Politica Tarifară pentru fiecare an de fraht, atât spre majorare cât și spre micșorare, CFM în calitate de administrație feroviară stabilește ajustarea, iar Ministerul de resort în calitate de organ administrativ, stabilit de către Guvern, urmează să aprobe ajustările tarifelor cu publicarea acestora ca modificări al Politicii Tarifare pentru anul de fraht respectiv. (v.III, f.d.79-101,*****3-238 traducere în limba de stat din limba rusă); Informația Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 414/20-387 din 13.01.2022 a fost examinată și anexată în calitate de mijloc material de probă prin ordonanța din 30.03.2022. Potrivit informației Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (succesor în drepturi și competențe al precedentelor Ministere de resort) nr.414/20 din 11.02.2022, la solicitarea PCCOCS nr.414/20-387 din 13.01.2022, se comunică că, pe parcursul perioadei octombrie 2017-ianuarie 2022 Ministerul nu a fost informat de către CFM cu privire la operarea modificărilor la coeficienții tarifari, aplicați de CFM la stabilirea tarifelor. (v.I, f.d.222, 228-229); Răspunsul nr.14/1-1388 din 09.02.2018 a Ministerului Economiei și Infrastructurii prin care urmare a demersului Curții de Conturi nr.10-112-18 din 01.02.2018, s-a comunicat că, Culegerea de tarife pentru transportarea mărfurilor pe calea ferată din Moldova în trafic local, a fost aprobată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin scrisoarea de aprobare nr.02/9-6-48 la 09.06.2015, prin urmare un ordin de aprobare a acestei culegeri lipsește și nu poate fi prezentat. Culegerea de tarife aprobată în 2015 a fost elaborată în baza unei culegeri elaborate și aprobate în 2002, iar o metodologie de formare a tarifelor prevăzute în culegerea respectivă lipsește. (v.XI, f.d.65); Proces-verbal de ridicare din 30.09.2021 a proceselor-verbale ale ședințelor comisiei tarifare a Î.S. „CFM” pentru anul 2018: Procesele-verbale a comisiei tarifare pentru perioada anilor 2018-2019: nr.1 din 05.01.2018; nr.2 din 12.01.2018; nr.3 din 06.02.2018; nr.4 din 01.03.2018; nr.5 din 15.03.2018; nr.6 din*****.03.2018; nr.7 din 06.04.2018; nr.8 din 10.05.2018; nr.9 din 24.05.2018; nr.10 din 07.06.2018; nr.11 din 22.06.2018; nr.12 din 05.07.2018; nr.13 din 19.07.2018; nr.14 din 13.09.2018; nr.15 din 04.10.2018; nr.16 din 15.10.2018; nr.17 din 21.11.2018; nr.18 din 20.12.2018; nr.19 din 27.12.2018; nr.1 din 15.03.2019; nr.2 din 30.05.2019; nr.3 din 12.07.2019; nr.4 din 01.08.2019 , nr.5 din 22.08.2019; nr.6 din 08.10.2019; nr.7 din 18.10.2019 și nr.8 din 22.10.2019. Fiind analizat conținutul proceselor-verbale a ședințelor comisiei tarifare a Î.S. „CFM”, nu se stabilesc schimbări referitor la neajunsurile reflectate de Curtea de Conturi în raportul auditului performanței pentru perioada anilor 2015-2016 la capitolul argumentării

deciziilor luate în cadrul examinării cererilor persoanelor juridice privind acordarea tarifelor și coeficienților preferențiali (cu reduceri) sub aspectul interesului economic al întreprinderii. Actele (procesele verbale ale ședințelor comisiei tarifare a Î.S. „CFM”) expuse au fost recunoscute în calitate de mijloc material de probă în baza ordonanței organului de urmărire penală din 01.02.2022. În conformitate cu conținutul proceselor-verbale ale ședințelor comisiei tarifare pentru perioada anilor 2018-2019, se evidențiază o argumentare ca „pentru a mări volumul transportului de mărfuri pe calea ferată”. Organul de urmărire penală a ridicat de la Întreprinderea de Stat „CFM” ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.44/H din 08.02.2017 ”Cu privire la componența nominală a Comisiei tarifare”, potrivit căruia a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM”, Cneazeva Marina; ordinele ulterioare privind modificarea componenței comisiilor: ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.57/N din 08.02.2017 ”Pentru modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.309/H din 28.08.2017 ”Cu privire la modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017 și Ordinului nr.57/N din 08.02.2017 referitor la componența Comisiei tarifare”; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.328/H din 14.09.2017 ”Cu privire la completarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.15/H din 17.05.2019 ”Cu privire la componența și modul de activitate a Comisiei tarifare”; Ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.Iurii Topala nr.174/H din 11.07.2019 ”Cu privire la modificarea ordinului nr.115/H din 17.05.2019 privind componența și modul de activitate a Comisiei tarifare”. (vol.XII, f.d.16-*****8; v.XIII, f.d.1-238); Informația prezentată de serviciul marfă a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” cu nr.H3-4/42 din 30.03.2022 volumul de marfă transportată pe calea ferată pentru perioada anilor 2017-2019 este relativ constant (v.I, f.d.223-225); pecum și Situațiile financiare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” pentru perioada anilor 2017-2019: Potrivit situației financiare pentru anul 2017 se rețin următoarele informații relevante reflectate la Anexa 1 ACTIV (resurse economice identificabile și controlabile de către entitate ce provin din fapte economice trecute din a căror utilizare se așteaptă obținerea unor beneficii economice;) și PASIV fiind repartizat în capital propriu (relevant pentru cauză sunt: profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (cod rd 350) este reflectată pierderea neacoperită pentru perioada precedentă (anul 2016) în sumă de (99 766 782) lei; și profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (cod rd 360) fiind reflectat profitul perioadei de gestiune în sumă de 7 142 982 lei; datoriile: pe termen lung; datorii curente, relevant pentru circumstanțele cauzei este „datorii față de personal” (cod rd 500) fiind reflectat datorii față de personal la sfârșitul

perioadei de gestiune în sumă de 104 504 945 lei. Potrivit situației financiare pentru anul 2018 se rețin următoarele informații relevante reflectate: Anexa 1 ACTIV (resurse economice identificabile și controlabile de către entitate ce provin din fapte economice trecute din a căror utilizare se așteaptă obținerea unor beneficii economice;) și PASIV fiind repartizat în capital propriu (relevant pentru cauză sunt: profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (cod rd 350) este reflectată pierderea neacoperită pentru perioada precedentă (anul 2017) în sumă de (109 147 376) lei; și profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (cod rd 360) fiind reflectat profitul perioadei de gestiune în sumă de (73 136 806) lei; datoriile: pe termen lung; datorii curente, relevant pentru circumstanțele cauzei este „datorii față de personal” (cod rd 500) fiind reflectat datorii față de personal la sfârșitul perioadei de gestiune în sumă de 54784342 lei. Potrivit situației financiare pentru anul 2019 se rețin următoarele informații relevante reflectate: Anexa 1 ACTIV (resurse economice identificabile și controlabile de către entitate ce provin din fapte economice trecute din a căror utilizare se așteaptă obținerea unor beneficii economice;) și PASIV fiind repartizat în capital propriu (relevant pentru cauză sunt: profit nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți (cod rd 350) este reflectată pierderea neacoperită pentru perioada precedentă în sumă de (211 858 629) lei; și profit net (pierdere netă) al perioadei de gestiune (cod rd 360) fiind reflectat pierderea netă a perioadei de gestiune în sumă de 26 518 107 lei; datoriile: pe termen lung; datorii curente, relevant pentru circumstanțele cauzei este „datorii față de personal” (cod rd 500) fiind reflectat datorii față de personal la sfârșitul perioadei de gestiune în sumă de 14 886 657 lei. Prin urmare, potrivit situației financiare a ÎS „CFM” reflectate supra, se constată că pentru perioada anului 2018 Î.S. „CFM” a înregistrat pierderi neacoperite pentru perioada precedentă în sumă de 109 147 376 lei și pierdere netă pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806 lei, iar pentru perioada anului 2019 pierderea neacoperită a întreprinderii de stat pentru perioada precedentă a constituit sumă 211 858 629 lei iar pierdere netă pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei. Urmare a analizei datelor reflectate în situațiile financiare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” pentru perioada anilor 2017-2019, în corelație cu concluziile Curții de Conturi expuse în Hotărârea Curții de Conturi nr.8 din 26 martie 2018 și Hotărârea Curții de Conturi nr.68 din 17 decembrie 2020, în conformitate cu care „...lipsa unei metodologii aferente (de repartizare a cheltuielilor operaționale pe tipuri de servicii prestate) ajustate la costurile actuale de producție determină limitarea atât proceselor de actualizare continuă a acestora, precum și performanța financiară și operațională a întreprinderii...”, ce în consecință nu acoperă integral pierderile obținute din transportul de mărfuri în trafic local și din transportul de pasageri...”, se

constată că acțiunile intenționate a lui Grigore Condurache, în exercitarea atribuțiilor de vicedirector general, responsabil de activitatea comercială, în perioada anilor 2018-2019, manifestate prin utilizarea unor metode de calcul a costurilor serviciilor de transport de marfă pe calea ferată din Moldova lipsite de ajustare a tarifelor în corelare cu costurile reale suportate în transportul de mărfuri și călători pe Calea Ferată din Moldova, au generat înca*****tatea financiară a Î.S. „CFM” de a-și acoperi cheltuielile din alte activități pentru perioadele precedente perioade reflectate în situațiile financiare, ce în consecință a determinat în anul 2018 pierderi neacoperite a Î.S.„CFM” din perioadele precedente în sumă de 109 147 376 lei, generând pierdere netă pentru perioada anului 2018 în sumă de 73 136 806 lei, iar pentru perioada anului 2019 pierderea neacoperită a întreprinderii de stat din perioada precedentă a constituit sumă 211 858 629 lei, iar pierderea netă pentru anul 2019 în sumă de 26 518 107 lei. Situațiile financiare a Î.S. „CFM” au fost anexate în calitate de mijloc material de probă prin ordonanța din 30.04.2021 (v.XI, f.d.89-150).

157. Astfel, apreciind fiecare probă din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu, din punct de vedere al coroborării lor, Colegiul reiterează că acestea sunt admisibile, pertinente, concludente și utile, administrate în conformitate cu Codul de procedură penală, și confirmă integral vinovăția inculpatei Cneazeva Marina privind comiterea infracțiunii neglijență în serviciu.
158. În același context, nu pot fi reținute alegațiile inculpatei și a apărătorului precum că inculpata nu este vinovată de comiterea infracțiunii incriminate, precum și faptul că nu a încălcat obligațiile de serviciu, legislația în vigoare, or poziția apărării a fost combătută prin probele cercetate în cadrul ședinței de judecată, și anume prin declarațiile reprezentantului părții vătămate, declarațiile martorilor, precum și conținutul mijloacelor de probe scrise, supuse analizei supra, și asupra veridicității cărora partea apărării nu a obiectat.
159. Totodată, nu pot fi reținute nici argumentele apărării precum că deciziile Comisiei Tarifare sunt colegiale, nu au aparținut în unanimitate inculpatului Cneazeva Marina, or în cadrul examinării cauzei instanța a stabilit că deși în mod direct, în sensul nemijlocit a cuvântului inculpatei Cneazeva Marina nu era factorul de decizie decisiv, totuși, s-a stabilit cu certitudine că Comisia Tarifară, fiind compusă din membri a diferitor domenii, fiecare fiind responsabil de domeniu său, aceasta adopta decizii în mod exclusiv în baza informațiilor prezentate de către Cneazeva Marina (șef-adjunct serviciului economic), prin urmare responsabilitatea și influența indirectă a acesteia asupra deciziile Comisiei Tarifare a Căii Ferate din Moldova este incontestabilă.

160. În concluzie, Colegiul indică că prin acțiunile sale Marina Cneazeva a comis neîntrerupt neglijența în serviciu, infracțiune prevăzută de art.30, art.329 alin.(1) din Codul penal, adică neîndeplinirea sau îndeplinirea necorespunzătoare de către o persoană publică a obligațiilor de serviciu ca rezultat al unei atitudini neglijente sau neconștiincioase față de ele, dacă aceasta a cauzat daune în proporții mari drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor fizice sau juridice, circumstanțe ce condiționează respingerea solicitării cu privire la achitarea inculpatei ca fiind neîntemeiată și contrară lucrărilor dosarului.
161. Deși inculpata a comis o faptă prejudiciabilă prevăzută de Legea penală, pasibilă de răspundere penală, Colegiul menționează că instanța de fond întemeiat a considerat că Cneazeva Marina urmează a fi liberată de răspundere penală pe motivul expirării termenului de prescripție.
162. Prevederile art.60 din Codul penal reglementează instituția liberării de răspundere penală în legătură cu expirarea termenului de prescripție de tragere la răspundere penală. Astfel, expirarea termenului de prescripție de tragere la răspundere penală constituie temei de încetare a procesului penal, în sensul art.332 din Cod de procedură penală.
163. Or, în corespundere cu art.60 alin.(1) lit.a) din Codul penal, persoana se liberează de răspundere penală dacă din ziua săvârșirii infracțiunii au expirat următoarele termene: a) 2 ani de la săvârșirea unei infracțiuni ușoare. Iar, în acord cu alin.(2) al aceluiași articol, prescripția curge din ziua săvârșirii infracțiunii și până la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată.
164. Sancțiunea prevăzută de art.329 alin.(1) din Cod penal, în redacția din anul 2019, la data comiterii infracțiunii, reprezintă pedeapsa sub formă de amendă în mărime de până la 850 unități convenționale sau cu închisoare de până la 2 ani, în ambele cazuri cu (sau fără) privarea de dreptul de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate pe un termen de la 2 la 5 ani.
165. Din interpretarea sistemică a prevederilor art.329 alin.(1) și art.16 alin.(2) din Cod penal rezultă că inculpata Cneazeva Marina a comis o infracțiune ce se atribuie la categoria infracțiunilor celor ușoare.
166. Totodată, instanța reține că pe parcursul examinării prezentei cauze penale, s-a stabilit că inculpatul Cneazeva Marina a comis fapta prevăzută de art.30, 329 alin.(1) din Codul penal, în perioada anilor 2018-2019.
167. Astfel, luând în considerare prevederile art.60 alin.(1) lit. a) din Cod penal, instanța de fond întemeiat a constatat că a expirat termenul de 2 ani pentru tragere la răspundere penală a inculpatului Cneazeva Marina.
168. În altă ordine de idei Colegiul va respinge și solicitarea apărătorului cu privire la declararea acțiunii civile înaintate în speță ca fiind inadmisibilă din motive expuse infra.

169. În conformitate cu prevederile art.385 alin.(1) pct.10), 11), 13), 14) și 15) din Codul de procedură penală, la adoptarea sentinței, instanța de judecată soluționează următoarele chestiuni în următoarea consecutivitate: dacă trebuie admisă acțiunea civilă, în folosul cui și în ce sumă; dacă trebuie reparată paguba materială atunci când nu a fost intentată acțiunea civilă; ce trebuie să se facă cu corpurile delictive; cine și în ce proporție trebuie obligat să plătească cheltuielile judiciare, dacă urmează să fie revocată, înlocuită sau aplicată o măsură preventivă în privința inculpatului.
170. Potrivit materialelor cauzei penale, și anume ordonanței de recunoaștere în calitate de parte civilă din 18.05.2021, în calitate de parte civilă în prezenta cauza penală a fost recunoscută Î.S. „Calea Ferată din Moldova”.
171. Ulterior, la 08 februarie 2023, la etapa examinării cauzei Î.S. „Calea Ferată din Moldova, depus o acțiune civilă, prin care a solicitat admiterea acțiunii civile, încasarea din contul inculpatului Cneazeva Marina în beneficiul Î.S. „Calea Ferată din Moldova, prejudiciului material în mărime de 99 654 913 lei cu titlu de prejudiciu material-pierderi netă (anul 2018-73 136 806, anul 2019-26 518 107 lei), ca rezultat al reducerilor nejustificate la tarife pentru anul 2018 în suma de 407 003 000 lei și pentru anul 2019 reduceri nejustificate la tarife în suma de 370 684 700 lei.
172. În drept, drept motivare a pretențiilor formulate a făcut trimitere la prevederile art.1998, alin.(1), art.2025 alin.(1) din Codul civil.
173. Art.219 alin.(1) din Codul de procedură penală, pledează că acțiunea civilă în procesul penal se intentează prin depunerea unei cereri, adresate procurorului sau instanței de judecată, de către persoanele fizice sau juridice cărora le-au fost cauzate prejudicii materiale sau morale nemijlocit prin fapta (acțiunea sau inacțiunea) interzisă de legea penală sau în legătură cu săvârșirea acesteia.
174. În temeiul art.219 alin.(2) din Codul de procedură penală, persoanele fizice și juridice cărora le-a fost cauzat prejudiciu nemijlocit prin acțiunile interzise de legea penală pot intenta o acțiune civilă privitor la despăgubire prin: 1) restituirea în natură a obiectelor sau a contravalorii bunurilor pierdute ori nimicite în urma săvârșirii faptei interzise de legea penală; 2) compensarea cheltuielilor pentru procurarea bunurilor pierdute ori nimicite sau restabilirea calității, aspectului comercial, precum și repararea bunurilor deteriorate; 3) compensarea venitului ratat în urma acțiunilor interzise de legea penală; 4) repararea prejudiciului moral sau, după caz, a daunei aduse reputației profesionale.
175. Potrivit prevederilor art.225 alin.(2) din Codul de procedură penală, la adoptarea sentinței de acuzare sau de aplicare a măsurilor de constrângere cu caracter medical, instanța soluționează și acțiunea civilă prin admiterea ei, totală sau parțială, ori prin respingere. În conformitate cu art.387 alin.(1) Cod

de procedură penală, o dată cu sentința de condamnare, instanța de judecată, apreciind dacă sunt dovedite temeiurile și mărimea pagubei cerute de partea civilă, admite acțiunea civilă, în tot sau în parte, ori o respinge.

176. Conform art.1998 alin.(1) din Codul civil (conform versiunii în vigoare la dat comiterii infracțiunii) Cel care acționează față de altul în mod ilicit, cu vinovăție este obligat să repare prejudiciul patrimonial, iar în cazurile prevăzute de lege, și prejudiciul moral cauzat prin acțiune sau omisiune.
177. Din conținutul normei citate supra, se deduce că pentru apariția răspunderii delictuale este necesar un fapt juridic.
178. Acest rol îl îndeplinește temeiul răspunderii delictuale, care este componenta delictului civil. Componenta delictului civil constituie o totalitate de elemente esențiale formulate de legiuitor ca necesare și suficiente pentru angajarea răspunderii delictuale. Astfel, răspunderea delictuală poate fi angajată în temeiul componentei delictului civil, care include următoarele elemente: prejudiciul, fapta ilicită, raportul causal dintre faptă și prejudiciu și vinovăția, iar lipsa unei condiții, potrivit regulii generale, exclude răspunderea delictuală, cu excepția cazurilor expres prevăzute de lege când răspunderea delictuală se poate angaja și în lipsa unor condiții.
179. La caz, Colegiul constată prezența tuturor elementelor componentei răspunderii delictuale și anume faptei ilicite, cauzarea prejudiciului, raportul causal dintre faptă și prejudiciu și vinovăția. Or, reieșind din circumstanțele faptice ale cauzei penale și în contextul normelor enunțate, instanța de judecată consideră că în mod indubitabil prejudiciul cauzat în urma infracțiunii urmează a fi recuperat de către persoana vinovată, iar aceste circumstanțe contravin poziției apărării prin care s-a solicitat declararea acțiunii civile ca inadmisibilă.
180. Colegiul penal constată că careva abateri sau încălcări de ordin procedural, de către instanța de judecată, pe parcursul examinării cauzei în instanța de fond, nu au fost stabilite, motiv pentru care, apelul depus împotriva sentinței Judecătorei *****, sediul Buiucani din 14 februarie 2024, urmează a fi respins ca nefondat.
181. În baza art. art. 415 alin.(1), pct. 1, lit. c), 417, 418 din Codul de procedură penală, Colegiul penal, -

D E C I D E:

Se respinge ca nefondat apelul apărătorului Gheorghe Ionaș în interesele inculpatei Cneazeva Marina declarat împotriva sentinței Judecătorei *****, sediul Buiucani din 14 februarie 2024.

Se menține această sentință fără modificări.

Decizia este executorie din momentul pronunțării, însă poate fi atacată cu recurs în Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova, în termen de două luni de la data comunicării deciziei integrale.

Președintele ședinței, judecătorul

Silvia Cekan

Judecătorii

Denis Băbălău

Vladislav Schibin