

Dosarul nr. 1-2007/2022
1-22110266-12-1-01082022

S E N T I N Ţ A
În Numele Legii

14 februarie 2024

mun. Chişinău

Judecătoria Chişinău sediu Buiucani
Instanţa de judecată compusă din:
Preşedintele şedinţei, judecător
Grefier
Interpret

Ana Cucerescu
Cristian Vinogradov
Tamara Criniţcaia, Nina Burujiu,
Valeriu Ciobanu, Liliana Vieru

Cu participarea:

Auczatorului de Stat
r/părţii vătămate
Î.S. „Calea Ferată din Moldova,,
Apărătorului
Inculpatului:

Natalia Andronic, Valeriu Sîrbu
Victor Casian
Gheorghe Ionaş
***** Cneazeva

a judecat în şedinţa de judecată publică, în procedură generală, cauza penală privind învinuirea lui

Cneazeva *****, născută la *****, IDNP: *****, cetăţean al Republicii Moldova, originară din *****, domiciliată în *****, studii superioare, căsătorită, neangajată în câmpul muncii-pensionară, nu are persoane la întreţinere, nu are grad de invaliditate, nu dispune de careva titluri speciale, grade de calificare şi distincţii de stat, fără antecedente penale

în comiterea infracţiunii prevăzute de art.art.30, 329 alin.(1) din Cod penal.

Datele referitoare la termenul de examinare a cauzei:

Cauza penală s-a aflat în examinare în instanţa de judecată de la data de 01 august 2022 – 14 februarie 2024.

Procedura de citare legal executată.

Cu referire la materialele cauzei penale şi a probelor administrate şi cercetate în şedinţă de judecată, instanţa de judecată,

a c o n s t a t a t :

1. Fapta prejudiciabilă săvârşită de inculpat, considerată ca fiind dovedită:

Cneazeva *****, a fost angajată în cadrul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (Î.S. „CFM”) în baza contractului individual de muncă nr.***** din 12.08.2013, ulterior, în baza contractului individual de muncă nr.***** din 21.11.2017 şi ordinului directorului general al Î.S.„CFM” nr.***** a fost desemnată în funcţia de şef adjunct al serviciului economic. În continuare, în baza acordului suplimentar nr.*****-01 din 15.11.2018 la contractul de muncă din 21.11.2017 şi ordinului directorului general al Î.S. „CFM” nr.***** a fost transferată în funcţia de şef serviciu engineering şi eficienţă energetică, fiind persoană publică în sensul dispoziţiei art.123 alin.(2) din Codul penal, având, potrivit fişei postului pct.2.1.13-2.1.14 atribuţii de participare la elaborarea şi perfecţionarea politicii tarifare, a măsurilor şi metodologiilor de micşoare a cheltuielilor, proiectelor pentru formarea preţurilor pe tipuri de servicii livrate a Î.S.„CFM”. În baza ordinului directorului general nr.***** din

08.02.2017, ***** 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. Chișinău, 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 Chișinău, 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, ***** 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 23.03.2018; 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 ***** 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 ***** 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 incapacitatea 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.

2. Procedura examinării cauzei penale.

În ședința de judecată inculpatul Cneazeva *****, vina în comiterea infracțiunii imputate nu a recunoscut și a pledat pentru examinarea cauzei în procedura generală. În acest sens, în conformitate cu art.art.351, 352 din Cod de procedură penală, instanța de judecată a dispus examinarea cauzei penale în procedură generală.

3. Argumentele participanților la proces.

1. Poziția inculpatului.

Astfel, fiind audiat în cadrul ședinței de judecată pe marginea învinuirilor aduse, *inculpatul Cneazeva ****** a declarat că:

Consideră 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 Chișinău 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 șefului 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 idea asta nu s-a putut duce la inspector.

La întrebările apărătorului Gheorghe Ionaș, inculpatul 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 calcul 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 ședință, la ședință a comisiei tarifare se examina fiecare cerere luând în calcul dacă au mai fost transportate așa mărfuri, ce volum de transportare și 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 micșorat transportul de mărfuri pe Calea Ferată din motive care nu ține de Calea Ferată multe mărfuri au trecut pe transport auto și pentru ca Calea Ferată să poată concura cu transportul auto se solicitau coeficienții micșorați ce ține de marfă pe teritoriul țării, ce ține de marfă prin tranzit ei erau nevoiți să dea coeficienți micșorați pentru ca să meargă pe Calea Ferată. Marfa mergea cel mai des la Odessa Cuciurgan până la portul Reni sau Portul Giurgiulești. Marfa trecea pe teritoriul Transnistriei care la fel lua plățile sale și pentru ca marfa să nu plece de pe teritoriul lor spre Ismail ei erau nevoiți să dea coeficienții micșorați și ei să poată primi venit. În perioada 2018-2019 transportarea mărfurilor erau cu venit, toți anii erau cu venit transportarea mărfurilor, în 2018 venitul a fost 23 500 000 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 veniturii de transport marfă, acesta este motivul principal a problemelor financiare. Calea Ferată multe ori se adresa la guvernare la acordarea compensațiilor la transportarea pasagerilor în localități dar nouă ne-a fost refuzat dar în restul țărilor din Europa asta există. Doar ea făcea calcule cu privire la acordarea coeficientului micșorat 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 relații de muncă. Era membru a comisiei tarifare în 2018-2019. În perioada cât era membru comisiei tarifare în 2018 era adjunct a șefului secției economice până în decembrie 2018, dar din decembrie a fost șef secției inginerie, dar Topală a obligat-o ca să facă calculele și să calculeze și să stabilească sini-costurile pentru că altcineva nu putea face asta. Aceste obligații nu ține minte dacă acestea obligații erau conform fișei de post. În perioada când făcea calculele ea se ghida pe nomenclatorul de cheltuieli pe repartizarea de transport pasageri și marfă care lucra din 1985 și era actualizată Ministerului Transportului a RM prin ordinul 149 din 22.08.2001 și este în vigoare acest ordin până în prezent, este unul voluminos cu multe instrucțiuni a Calea Ferată. Despre existența ordinului 139 a lui Topală prin care Condurachi trebuia să facă metodică 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 lua 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 lua 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 23 000 000 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 alcătui să explice că aparține nu se poate să facă 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.

3.2. Argumentele acuzării de stat.

Conform art.26 alin.(3) din Cod de procedură penală, sarcina prezentării probelor învinuirii îi revine procurorului. Astfel, în ședința de judecată acuzatorul de stat, procuror în Procuratura pentru Combaterea Criminalității Organizate și Cauze Speciale, ***** Sîrbu, în pofida faptului că inculpatul nu a recunoscut vina în cele incriminate, în susținerea învinuirii formulate față de inculpatul Cneazeva *****, învinuită în comiterea infracțiunii prevăzute de art.art.30, 329 alin.(1) din Cod penal a prezentat următoarele probe administrate la urmărirea penală și examinate nemijlocit în ședința de judecată:

- Declarațiile reprezentatului părții vătămate, ***** 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 căii, mărfurilor. Comisia tarifară examinează inclusiv și cererile expeditorilor privind micșorarea tarifelor, doamna Cneazeva ***** deținând funcția de șef 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 ***** 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 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.

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 Orendăș 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 convoacă 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 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 Calei 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 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 capacitățile profesionale a membrilor comisiei tarifare inclusiv și a doamnei Cneazeva ***** 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.

- *Declarațiile martorului Torpan ******, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că o cunoaște pe Cneazeva ***** , 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 tine 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 ***** să facă calcul la costul transportului mărfurilor la care agenții economici solicitau reducere. Alte acțiuni nu făcea din câte știe 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 Calei 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 Calei Ferate. A anunțat șeful despre acțiunile care le face, atunci era reprezentatul procuraturii în secția lor și lucra și acum posibil că este.

- *Declarațiile martorului Pîrlog ******, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că nu cunoaște în ce Cneazeva a fost învinuită. Pe Cneazeva ***** 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 calitatea 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 subalterna lui. După 2017 nu tine 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 Călii 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 tine 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.

- *Declarațiile martorului Bujoreanu ******, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe ***** 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.

La întrebările acuzatorului de stat, martorul a declarat că ***** 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.

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 ***** 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 și au fost alăturate la raport documentele necesare prin calcul și 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.

- Declarațiile martorului Protasevici *****, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Cneazeva ***** o cunoaște, din motiv că lucrau la Calea Ferată din anul 1998 până 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 și anul -2018. Cneazeva ***** 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 punea că administrația Calei 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 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. 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 cheltuielile 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.

- Declarațiile martorului *****Sîrbu, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe ***** 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 Calei Ferate în anii 2018-2019. Au fost depistate o serie de neconcordante 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. 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 înscriau justificările economice cu privire la 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 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 țin de cheltuielile CFM și a solicitat întreprinderii să creeze un grup de lucru format din specialiștii întreprinderii în componenta căreia să fie inclus și reprezentatul ministerului domnul ***** 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 întrebările inculpatului, martorul a declarat instanței că la efectuarea controlului în perioada respectivă a invitat specialiștii CFM și anume pe ***** 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 ***** 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.

- *Declarațiile martorului Orîndaș ******, 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 ***** o cunoaște din motiv că a activat

împreună la Calea Ferată din Moldova. A fost membru a Comisiei Tarifare, nu tine 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 ***** 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 cereri 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 agențiilor 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 urmării 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 tine 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 pînă 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 cînd 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 Ionaș, 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

Curtii 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.

- *Declarațiile martorului *****Munteanu*, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe ***** 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 a serviciului economic din motiv că ea a mai lucrat în alte domenii, nu tine minte precis. Comisia Tarifară se ocupa cu ceia că parvaneau cereri de la agenții economice 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 *****Nicolae, erau din serviciul comercial să zicem marfă era *****Pleșacov de obicei, numai decât 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 ***** 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 Ionaș, 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 atît mai atractiv este transportarea.

- *Declarațiile martorului Donet ******, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe ***** 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 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 cînd a venit era domnul Gagauz, domnul Condurachi, Arandaș, Ohlaciuc, ***** Cneazeva, Pișacov, Muntean care era șef serviciu mișcare. Comisia tarifară se ocupa cu ceia că cînd veneau solicitări de la expeditori și transportori, comisia tarifară urma să strîngă 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 strîngea toată informația care venea de la Cneazeva ******, 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 strîngeau 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 ***** 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 strîngeau toti 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.

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 calcul tariful pentru transport marfă de facto pe document. În anul 2017-2019 comisia tarifară se convoca cât era ea membru a comisie era convocată comisia odată în săptămână cam așa, se examinau vreo 2-3 solicitări se strâneau, nu fiecare solicitare care venea se strânea 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 alți 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 luca 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.

- *Declarațiile martorului ***** 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 *****Briceac, ***** Gagauz, domnul *****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 Giurgiuilești 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 Giurgiuilești 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.

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 ceia 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 si 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.

- *Declarațiile martorului Ohladciuc ******, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Cneazeva ***** o cunoaște din perioada 2015-2020 pe când activa la întreprinderea de stat Calea Ferata 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 pune 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 Chișinău 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 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 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, toti șefii de serviciu, fiecare șef de serviciu se expunea pe domeniul lui, de exemplu serviciu de tracțiune spunea că poate să asigure transportarea mărfii, serviciu 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. Când a activat el nu ține minte că pe un act de la inspecția financiară sau Curtea de Conturi să fie începută o cauză penală. Când 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 ***** 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 urma și 10 ani până la ei. Calea Ferată din Moldova este la autofinanțare. Sa 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. 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 cărora 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.

- *Declarațiile specialistului Sîrghi ******, 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 Calei 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 Calei 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 ține de permanenta metodelor aplicate în evidența contabilă a entității ceia 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 ***** 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 ceia 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 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 Călei 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.

Fiind continuată audierea specialistului Sîrghi *****, *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 ceia 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 a obligați 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 determinante pentru această constatare pentru perioada 2015-2017 s-a decis expunerea doar pentru expunerea perioadei 2015-2021 ceia 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 ceia 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. Obligatorietatea 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.

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 ceia 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 coeficienți 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 serviciului 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 comisiei 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 preferențiale 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.

Totodată, suplimentar, în cadrul examinării cauzei, partea acuzării a mai prezentat spre cercetare, în susținerea învinuirii formulate, următoarele mijloace de probă:

- Ordonanța din 29.04.2022 privind disjungerea cauzei penale nr.2020978002 în privința Cneazeva ***** 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);

- 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.***** din 12.08.2013** încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general interimar Serghei Tomșa, și persoana fizică Cneazeva ***** , Prim șef adjunct serviciu economic; **Contractul individual de muncă nr.***** din 21.11.2017** încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general ***** Topala, și persoana fizică Cneazeva ***** , șef adjunct al serviciu economic; **Ordinul nr.***** din 21.11.2017** din numele directorului general al ÎS „CFM”, ***** Topala, privind angajarea doamnei ***** 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. ***** 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.*****-01 din 15.11.2018**, la Contractul individual de muncă nr.***** din

21.11.2017, în conformitate cu care salariatul, dna, ***** Cneazeva a fost transferată în funcția de șef al serviciului de engineering și eficiență energetică; **Ordinul nr. ***** din 15.11.2018**, din numele directorului general interimar al ÎS „CFM”, ***** Topala privind transferul dnei ***** 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. ***** 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, ***** 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 ***** 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, investite 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 acesteia. Sediul Î.S."Calea Ferată din Moldova" este: Republica Moldova, MD-2012, mun. Chișinău, str. Vlaicu Pircălab, 48. Fondator al Î.S."Calea Ferată din Moldova" este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova. Sediul: MD-2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 134. Ordinul ministrului 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);

- *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, interstatal și internațional;

- *Actele în copii confirmate ridicate la 23.03.2022* 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 guvernății 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 expus 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 totalitate regulilor și acquis-ului 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 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 2015-2016. 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 238 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...*

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 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 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 reîterarea 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. ***** 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 23.11.2017 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 constat 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);

- 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. ***** 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 vicedirectorul 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 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 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 ***** 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);

- Ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** Topala nr.***** din 08.02.2017 „Cu privire la componența nominală a Comisiei tarifare”, prin care a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM” cu includerea în calitate de membru a învinuitei ***** 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);

- 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, 233-238 în limba română);

- 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 a 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 ajustare a tarifelor atât în majorare cât și în micșorare, pentru perioada anului de fraht respectiv, **rieșind din interesul economic**. (v.III, f.d.128-136, 239-247 traducere în limba română);

- 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 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, 233-238 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 23.03.2018; 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.***** Topala nr.***** din 08.02.2017 ”Cu privire la componența nominală a Comisiei tarifare”, potrivit căruia a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM”, Cneazeva *****; ordinele ulterioare privind modificarea componenței comisiilor: ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** Topala nr.***** din 08.02.2017 ”Pentru modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** Topala nr.309/H din 28.08.2017 ”Cu privire la modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017 și Ordinului nr.***** din 08.02.2017 referitor la componența Comisiei tarifare”; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** 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.***** 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.***** 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.16-238; 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: Anexa1 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 incapacitatea 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);

- Constatarea 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);

- 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);

- 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 23.11.2017, 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 ajustare 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 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. 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 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. (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 solicitațiilor/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. ***** semnat de către directorul general a CFM, dl ***** 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:

- ***** Gagauz – vice-director general CFM, deservirea tehnică și reparații;
- ***** Ohlanciuc – vice-director general CFM, responsabil de securitate;
- ***** Orîndaș - vice-director general CFM, activitatea financiară;
- *****Briceag – director Direcția juridică;
- ***** Chitoroagă – consilier pe probleme economice al directorului general ;
- ***** Protasevici - șef-adjunct serviciul financiar;
- ***** Torpan - șef-adjunct serviciul economic;
- *****pleșacov - șef serviciul transport marfă.

Modificările și completările ordinului menționat au evoluat după cum urmează: Ordinul ***** din 21.02.2017, prin care ***** Chitoroagă se substituie cu ***** Vieru – economist coordonator al Serviciului Transport Marfă; -Ordinul 309/H din 28.08.2017, prin care se substituie ***** Vieru cu Renata Dem – economist coordonator în secția tarife și marketing al Serviciului Comercial și ***** Torpan se substituie cu ***** Doneț - casier de marfă superior al Centrului de prelucrare a documentelor de transport; -Ordinul 328/H din 14.09.2017, prin care se suplonește componența Comisiei cu ***** 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 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. 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 ***** 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 232253, pe itinerarul Giurgiulești Port – Rogojeni, similar cu coeficientul pentru pietriș ETSNG 232431. 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 mărirea 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 vânzării 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 – 236 431,0 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-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%;
- 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).

- *Corp delict*: La 03.03.2022, în domiciliul lui ***** Cneazeva, amplasat în mun. Chișinău, bd. ***** 23, ap. 18, 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 ***** Cneazeva.(v.XV, f.d.20-41).

În continuare, instanța de judecată menționează că prin prisma art.24 alin.(3) din Cod de procedură penală, care prevede că „părțile participante la judecarea cauzei au drepturi egale, fiind investite de legea procesuală penală cu posibilități egale pentru susținerea pozițiilor lor, instanța de judecată notează că de către partea apărării nu au fost prezentate și cercetate alte mijloace de probă suplimentar celor menționate *supra*.

Astfel, respectând principiile generale ale judecării cauzei penale, drepturile tuturor participanților la proces, instanța a oferit posibilitate egală părților de a-și prezenta poziția și a-și apăra interesele.

4. Aprecierea instanței de judecată.

Potrivit prevederilor art.93 alin.(1) din Cod de procedură penală, probele sunt elemente de fapt dobândite în modul stabilit de prezentul cod, care servesc la constatarea existenței sau inexistenței infracțiunii, la identificarea făptuitorului, la constatarea vinovăției, precum și la stabilirea altor împrejurări importante pentru justa soluționare a cauzei.

În conformitate cu art.101 alin.(1) și (2) din Cod procedură penală, fiecare probă urmează să fie apreciată din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu – din punct de vedere al coroborării lor. Judecătorul apreciază probele conform propriei convingeri, formate în urma examinării lor în ansamblu, sub toate aspectele și în mod obiectiv, călăuzindu-se de lege.

Conform art. 384 alin.(3),(4) din Cod de procedură penală, sentința instanței de judecată trebuie să fie legală, întemeiată și motivată. Instanța își întemeiază sentința numai pe probele care au fost cercetate în ședința de judecată.

În conformitate cu prevederile art.14 alin.(1) din Cod penal, infracțiunea este o faptă (acțiune sau inacțiune) prejudiciabilă, prevăzută de legea penală, săvârșită cu vinovăție și pasibilă de pedeapsă penală.

Conform art.51 alin.(1) din Cod penal, temeiul real al răspunderii penale îl constituie fapta prejudiciabilă săvârșită, iar componența infracțiunii, stipulată în legea penală, reprezintă temeiul juridic al răspunderii penale. Potrivit art.52 alin.(1) din Cod penal, se consideră componență a infracțiunii totalitatea semnelor obiective și subiective, stabilite de legea penală, ce califică o faptă prejudiciabilă drept infracțiune concretă. Alin.(2) al aceluiași articol stabilește că componența infracțiunii reprezintă baza juridică pentru calificarea infracțiunii potrivit unui articol concret din prezentul cod.

Astfel, la adoptarea unei hotărâri de condamnare prin prisma jurisprudenței CtEDO, până la rămânerea definitivă, inculpatul are statutul de persoană nevinovată, la fel se reține că pronunțarea unei decizii judecătorești de condamnare, prezumția de nevinovăție este răsturnată cu efecte *erga omnes*, iar soluția magistraților trebuie să se bazeze pe probe certe de vinovăție, iar în caz de îndoială, ce nu poate fi înlăturată prin probe, trebuie să se pronunțe o soluție de achitare.

Subsecvent se reține că potrivit prevederilor art.325, alin.(1) Cod de procedură penală, judecarea cauzei în primă instanță se efectuează numai în privința persoanei puse sub învinuire și numai în limitele învinuirii formulate în rechizitoriu.

În acest context se reține că, conform prevederilor art.384 din Cod de procedură penală, instanța hotărăște asupra învinuirii înaintate inculpatului prin adoptarea sentinței de condamnare, de achitare sau de încetare a procesului penal. Sentința se adoptă în numele legii. Sentința instanței de judecată trebuie să fie legală, întemeiată și motivată. La fel, urmează ca instanța de judecată să își întemeieze sentința numai pe probele care au fost cercetate nemijlocit în ședința de judecată.

În concordanță cu conținutul art.389 alin.(1) și (2) din Cod de procedură penală, sentința de condamnare se adoptă numai în condiția în care, în urma cercetării judecătorești, vinovăția inculpatului în săvârșirea infracțiunii a fost confirmată prin ansamblul de probe cercetate de instanța de judecată și nu poate fi bazată pe presupuneri.

Astfel, sentința de condamnare trebuie să se bazeze pe probe exacte, când toate versiunile au fost verificate, iar divergențele apărute au fost lichidate și apreciate corespunzător. Ori toate îndoielile care nu pot fi înlăturate vor fi interpretate în favoarea inculpatului.

Suplimentar, instanța de judecată relevă că în conformitate cu prevederile art. 101 alin.(1)-(4) din Cod de procedură penală fiecare probă urmează să fie apreciată din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu – din punct de vedere al coroborării lor. Reprezentantul organului de urmărire penală sau judecătorul apreciază probele conform propriei convingeri, formate în urma examinării lor în ansamblu, sub toate aspectele și în mod obiectiv, călăuzindu-se de lege. Nici o probă nu are o valoare dinainte stabilită pentru organul de urmărire penală sau instanța de judecată. Instanța de judecată este obligată să pună la baza hotărârii sale numai acele probe la a căror cercetare au avut acces toate părțile în egală măsură și să motiveze în hotărâre admisibilitatea sau inadmisibilitatea tuturor probelor administrate.

În contextul prevederilor legale citate *supra* și în coraport cu circumstanțele de fapt ale cauzei constatate în cadrul cercetării judecătorești în prezenta cauză penală, instanța de judecată constată *dincolo de orice dubiu* că, în privința inculpatului Cneazeva *****, a fost pornită urmărirea penală și derulată cu respectarea legislației procesual penale în vigoare.

La fel, prin prisma art. 6 al Convenției pentru apărarea drepturilor omului și libertăților fundamentale, inculpatului i-a fost adus la cunoștință atât natura și cauza acuzației, cât și probele

pe care se fundamentează acuzația, precum și calificarea juridică care a fost dată faptelor săvârșite de acesta într-o manieră detaliată prin rechizitoriul întocmit.

În acest context instanța de judecată reține că, potrivit art.100 alin.(4) din Cod de procedură penală, toate probele administrate în cauza penală vor fi verificate sub toate aspectele, complet și obiectiv. Verificarea probelor constă în analiza probelor administrate, coroborarea lor cu alte probe, administrarea de noi probe și verificarea sursei din care provin probele, în conformitate cu prevederile prezentului cod, prin procedee probatorii respective.

Fiind apreciate în cumul probele administrate în cadrul urmăririi penale și cercetate în ședința de judecată se constată că acestea sunt pertinente și concludente, precum și coroborează între ele, dovedind *dincolo de orice dubiu rezonabil* vinovăția Cneazeva *****, în comiterea infracțiunii incriminate prevăzute de art.30, 329 alin.(1) din Cod penal.

Or, 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 de judecată constată că probele prezentate spre cercetare în cadrul ședinței de judecată de parte acuzării, confirmă vinovăția Cneazeva ***** în comiterea infracțiunii prevăzute de art.30, 329 alin.(1) din Cod penal.

Or, potrivit materialelor anexate la materialele cauzei, probelor cercetate în cadrul ședinței de judecată **s-a stabilit** Cneazeva *****, a fost angajată în cadrul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (Î.S. „CFM”) în baza contractului individual de muncă nr.***** din 12.08.2013, ulterior, în baza contractului individual de muncă nr.***** din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S.„CFM” nr.***** a fost desemnată în funcția de șef adjunct al serviciului economic. În continuare, în baza acordului suplimentar nr.*****-01 din 15.11.2018 la contractul de muncă din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S. „CFM” nr.***** 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.***** din 08.02.2017, ***** 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. Chișinău, 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 Chișinău, 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 risc 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**, ***** 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 23.03.2018; 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 ***** 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 ***** 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 incapacitatea 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.

Astfel, la baza soluției de condamnare a inculpatului Cneazeva ***** instanța va pune *declarațiile reprezentatului părții vătămate, Victor Casian*, care în susținerea învinuirilor formulate în privința inculpatului Cneazeva ***** 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 ***** 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 ***** 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 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 tarifară 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 Orendăș dacă nu greșește, șef 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 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..., ...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 Calei 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 tarifară. 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 politice tarifare conducerea se adresează fondatorului care aprobă, verifică politica tarifară și ei consideră că capacitățile profesionale a membrilor comisiei tarifare inclusiv și a doamnei Cneazeva ***** 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”.

Astfel, instanța 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 *****, responsabilitățile acesteia, influența concluziilor sale asupra deciziilor luate de către Comisia tarifară, precum și prejudiciul format.

Mai mult, instanța atestă că declarațiile reprezentantului părții vătămate se confirmă prin declarațiile martorului Pîrlog *****, care în sensul învinuirilor formulate, a declarat instanței că ”...Pe Cneazeva ***** 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 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 subalternă 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 Călii 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 barierei 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 tine 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 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..., ...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”.**

Suplimentar, instanța reține că ca pune la baza soluției de vinovăție a inculpatului Cneazeva ***** privind comiterea infracțiunii prevăzută de art.30, 329, alin.(1) Cod penal și declarațiile martorului Torpan *****, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că *”...o cunoaște pe Cneazeva ******, 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 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 scriu 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 ***** să facă calcul la costul transportului mărfurilor la care agenții economici solicitau reducere. Alte acțiuni nu făcea din câte știe 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 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 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...”.

De asemenea, instanța apreciazăca pertinente declarațiile martorului Bujoreanu *****, care princonținutul 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 ***** la acordarea acestor înlesniri, declarînd în acest sens următoarele: ”... pe ***** 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..., ...***** 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 ***** 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”.**

Astfel, instanța va pune la baza prezentei hotărâri declarațiile martorului acuzării Bujoreanu *****.

Suplimentar, alt martor al acuzării declarațiile căruia coroborează cu declarațiile martorilor anterior supuși analizei și pe care instanța le va pune la baza soluției de condamnare sunt **declarațiile martorului Protasevici *******, care cunoaște pe Cneazeva ***** din motiv că lucrau la Calea Ferată din anul 1998 pînă 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 ***** 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 calculele 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 pune că administrația Căii Ferate din orice țară care este membru a Politicii Tarifare poate de sine stătător de a stabili tariful 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 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 cheltuielile 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 tarifulor pentru transport local. Pentru calcularea tarifulor 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...”.**

În altă ordine de idei, instanța stabilește că declarațiile martorului ****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 **** privind comiterea infracțiunii prevăzută de art.30, 329, alin.(1) Cod penal. Astfel, în vederea confirmării învinuirii formulate, martorul ****Sîrbu a declarat instanței că *"...pe **** 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 Calei 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 detaliate 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 aceea 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 la 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 ține 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..., ...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 specialiștii întreprinderii în componenta căreia să fie inclus și reprezentatul ministerului domnul ***** 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 ***** 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 ***** 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..., **...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”.****

Astfel, reieșind din declarațiile martorului Sîrbu ***** 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 *******, iar activitatea acesteia nu se bazează 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), specificând 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-inciputa Cneazeva *****.*

La fel, instanța nu poate trece cu vederea nici faptul că în pofida faptului că inculpata Cneazeva 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.

Alt membru a Comisiei Tarifare-*martorul Orîndaș ******, în susținerea învinuirilor formulate în privința Cneazeva ***** , aconfirmat esnța atribuțiilor Cneazeva ***** în cadrul Comisiei Tarifare, obligațiile acesteia, procedura de eexaminare 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 si 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, si 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 tine 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 vânzării pentru acest serviciul acordat, era profitabil micșorarea tarifului dat, el era mai jos de tariful local sau import, presupune că așa tip de transport pînă atunci nu a existat si 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 stie 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 si 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 si 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 cînd 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 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 era 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”.

În contextul celor declarate de către martorul Orîndaș *****, instanța reține că apreciază declarațiile martorului ca pertinente, depuse cu suficientă detaliere, care coroborează cu declarațiile altor martori acuzării 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 ***** 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 ***** denotă faptul că deciziile Comisiei Tarifare cu privire la admiterea sau respingerea cererilor agenților economici se bazau pe informațiile/tabelele prezentate de către Cneazeva *****.

Suplimentar, instanța constată că declarațiile martorului Orîndaș ***** se află în coroborare cu declarațiile martorului *****Munteanu, care în cadrul ședinței de judecată a depuse declarațiile pertinente, care vin în susținerea învinuirilor formulate în privința inculpatului Cneazeva *****, 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 greșește era șef a serviciului economic din motiv că ea a mai lucrat în alte domenii, nu tine minte precis. Comisia Tarifară se ocupa cu ceia că parvneau 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 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 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 *****Nicolae, erau din serviciul comercial să**

zicem marfă era *****Pleșacov de obicei, numai decât 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 ******* 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 atât mai atractiv este transportarea”.

Analizînd declarațiile martorului *****Munteanu care a fost membru Comisiei Tarifare, instanța atestă că acesta a confirmat că inculpata Cneazeva ***** 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 *****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 ***** fiind responsabilă de domeniul economic.

Suplimentar, detalii cu privire la specificul activității Comisiei Tarifare oferă și martorul Doneț *****, care prin declarațiile sale a comunicat instanței că: ”...pe ***** 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 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 cînd a venit era domnul Gagauz, domnul Condurachi, Arandaș, Ohlaciuc, ***** Cneazeva, Pișacov, Muntean care era șef serviciu mișcare. **Comisia tarifară se ocupa cu ceia că cînd veneau solicitări de la expeditori și transportori, comisia tarifară urma să strîngă 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 strîngea toată informația care venea de la Cneazeva *****; **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 strâneau 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 ***** 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 strâneau toți 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. 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 comisie era convocată comisia odată în săptămână cam așa, se examinau vreo 2-3 solicitări se strâneau, 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 alți 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”.

La fel, instanța reține că va pune la baza Sentinței și declarațiile martorului ***** Vieru, care în susținerea învinuirilor formulate în privința inculpatului Cneazeva ***** 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 *****Briceac, ***** Gagauz, domnul *****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 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 comisie 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 ceia 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”.

Instanța apreciază ca pertinente și declarațiile martorului Ohladciuc *****, care în cadrul ședinței de judecată a declarat instanței că pe Cneazeva ***** 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 ***** , martorul Ohladciuc ***** 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. In 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 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 Ocnîța la Chișinău 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 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 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, toti 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 ***** 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 urma 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 si 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 rămîne 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 cărora 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”.

Astfel, instanța apreciază declarațiile martorului Ohladciuc ***** 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.

Nu în ultimul rând, instanța reține că va pune la baza soluției de condamnare a inculpatului Cneazeva ***** privind comiterea infracțiunii prevăzută de art.30, 329, alin.(1) Cod penal, declarațiile specialistului Sîrghi *****, 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 *****. Astfel, în sensul învinuirilor formulate, specialistul Sîrghi ***** 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-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 Calei 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 Calei 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 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 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 ține de permanenta metodelor aplicate în*

evidența contabilă a entității ceia 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. **Calculule erau semnate de către Cneazeva ***** 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 ceia 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 vânzării 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 constat un sistem propriu spus prin care unii și aceiași agenți economic au primit aceste tarife preferințiale 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 ceia 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 a obligați 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 determinante 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. ..., ...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 ceia 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 defnire a regăsit în decizia comisiei tarifare care au fost aprobate în urma ședințelor cu întocmirea proceselor verbale și actelor anexate la acestea. Această defnire 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 comisiei 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 sini 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”.

Analizând declarațiile specialistului instanța constată cu certitudine faptul încălcărilor admise de către Cneazeva ***** în procesul îndeplinirii atribuțiilor sale de serviciu, care au dus la pierderi semnificative a întreprinderii de stat.

Suplimentar, cercetînd materialele cauzei penale, instanța stabilește că circumstanțele de fapt declarate de către specialistul Sîrghîi ***** 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 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);

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 23.11.2017, 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 a

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 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. (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 solicitațiilor/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. ***** semnat de către directorul general a CFM, dl ***** 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: ***** Gagauz-vice-director general CFM, deservirea tehnică și reparații; ***** Ohlanciuc-vice-director general CFM, responsabil de securitate; ***** Orîndaș - vice-director general CFM, activitatea financiară; *****Briceag-director Direcția juridică; ***** Chitoroagă-consilier pe probleme economice al directorului general; ***** Protasevici-șef-adjunct serviciul financiar; ***** Torpan - șef-adjunct serviciul economic; *****pleșacov-șef serviciul transport marfă.

Prin Ordinul nr.328/H din 14.09.2017, s-a decis de a suplini componența Comisiei cu ***** **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 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. 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 retribuțiilor 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);

Instanța a stabilit 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).

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 (aprobat 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 ***** 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 232253, pe itinerarul Giurgiulești Port – Rogojeni, similar cu coeficientul pentru pietriș ETSNG 232431. 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 vânzării 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 mărirea 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 vânzării 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 vânzării 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 (proces-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.

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 intențional 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 – 236 431,0 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-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); 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).

Subsidiar instanța reține că circumstanțele de fapt din rechizitoriul întocmit în privința inculpatului Cneazeva ***** cu privire la ”...Î.S. „CFM” este un agent economic independent cu drepturi de persoană juridică, cu sediul administrativ în municipiul Chișinău, 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, interstatal și internațional.

Suplimentar, instanța reține că apreciază ca pertinente mijloace de probă scrise, cercetate în cadrul ședinței de judecată, și le pune la baza Sentinței următoarele acte: actele în copii confirmate ridicate la 23.03.2022 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

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. 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 totalitate 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 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 2015-2016. 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 238 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

după 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 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...*

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 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 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. ***** 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 23.11.2017 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 la 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).

De asemenea, instanța va pune la baza soluției de condamnare a inculpatului Cneazeva ***** privind comiterea infracțiunii prevăzută de art.30, 329 alin.(1) Cod penal următoarele mijloace de probă, care prin conținutul său demonstrează circumstanțele de fapt descrise în actul de învinuire. Astfel, în acest context se face trimitere la: 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. ***** 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 guvernanței 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 ***** 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, 233-238 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, 239-247 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, 233-238 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 23.03.2018; 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.***** Topala nr.***** din 08.02.2017 ”Cu privire la componența nominală a Comisiei tarifare”, potrivit căruia a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM”, Cneazeva *****; ordinele ulterioare privind modificarea componenței comisiilor: ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** Topala nr.***** din 08.02.2017 ”Pentru modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** Topala nr.309/H din 28.08.2017 ”Cu privire la modificarea Ordinului nr.44/4 din 08.02.2017 și Ordinului nr.***** din 08.02.2017 referitor la componența Comisiei tarifare”; ordinul directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** 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.***** 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.***** 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.16-238; 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 **pierdere 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 **pierdere 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: Anexa1 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 incapacitatea 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).

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, instanța de judecată ajunge la concluzia că acestea sunt admisibile, pertinente, concludente și utile, administrate în conformitate cu Codul de procedură penală, și confirmă integral vinovăția învinuitei ***** Cneazeva privind comiterea infracțiunii neglijență în serviciu.

În contextul celor analizate *supra*, instanța reține că **apreciază critic poziția inculpatului** Cneazeva ***** și anume faptul că nu este vinovată de comiterea infracțiunii incriminate, precum și faptul că nu a încălcat obligațiile de serviciu, legislația în vigoare, declarând în susținerea poziției sale următoarele: ”... *Consideră 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 telefonica 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 Chișinău 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 șefului drumurilor Turcan 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 luau 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..., ...toate cererile la oferirea coeficienților micșorați veneau la secția de tarife dar secția de tarife le îndreptate către ea cu cerere de a face calcul 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 ședință, la ședință a comisiei tarifare se examina fiecare cerere luând în calcul dacă au mai fost transportate așa mărfuri, ce volum de transportare și 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 micșorat transportul de mărfuri pe Calea Ferată din motive care nu ține de Calea Ferată multe mărfuri au trecut pe transport auto și pentru ca Calea Ferată să poată concura cu transportul auto se solicitau coeficienții micșorați ce ține de marfă pe teritoriul țării, ce ține de marfă prin tranzit ei erau nevoiți să dea coeficienți micșorați pentru ca să meargă pe Calea Ferată. Marfa mergea cel mai des la Odessa Cuciurgan până pa portul Reni sau Portul Giurgiulești. Marfa trecea pe teritoriul Transnistriei care la fel lua plățile sale și pentru ca marfa să nu plece de pe teritoriul lor spre Ismail ei erau nevoiți să dea coeficienții micșorați și ei să poată primi venit. În perioada 2018-2019 transportarea mărfurilor erau cu venit, toți anii erau cu venit transportarea mărfurilor, în 2018 venitul a fost 23 500 000 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 compensațiilor la transportarea pasagerilor în localități dar nouă ne-a fost refuzat dar în restul țărilor din Europa asta există. Doar ea făcea calcule cu privire la acordarea coeficientului micșorat din motiv că alte persoane așa calcule nu puteau face..., ...în anul 2018-2019 iulie sau august Topală era director, Condurachi era adjunct a directorului pe activitate comercială. Cu ei era în relații de muncă. **Era membru a comisiei tarifare în 2018-2019.** În perioada cât era membru comisiei tarifare în 2018 **era adjunct a șefului secției economice până în decembrie 2018**, dar din decembrie a fost șef secției inginerie, dar Topală a obligat-o ca să facă calculele și să calculeze și să stabilească sini-costurile pentru că **altcineva nu putea face asta.** Aceste obligații nu ține minte dacă acestea obligații erau conform fișei de post. În perioada când făcea calculele ea se ghida pe nomenclatorul de cheltuieli pe repartizarea de transport pasageri și marfă care lucra din 1985 și era actualizată Ministerului Transportului a RM prin ordinul 149 din 22.08.2001 și este în vigoare acest ordin până în prezent, este unul voluminos cu multe instrucțiuni a Calea Ferată. Despre existența 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 lua 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 filial întocmea forma 66 și 67 a tuturor cheltuielilor care se lua 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 inginerie 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 coeficienetele micșorate se publicau pe saitul 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 23 000 000 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 Coturi 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..., ...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”.

Astfel, analizând declarațiile/poziția inculpatului Cneazeva ***** precum că aceasta nu este vinovată de neglijență în serviciu, instanța stabilește că această poziție se combate 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.

Subsidiar, în contextul argumentelor invocate de către partea apărării în cadrul cercetării judecătorești, cu referire la faptul precum că deciziile Comisiei Tarifare sunt colegiale, nu au aparținut în unanimitate inculpatului Cneazeva ***** , instanța reține că le **apreciază critic**, or în cadrul examinării cauzei instanța a stabilit că deși în mod direct, în sensul nemijlocit a cuvântului inculpatul Cneazeva ***** nu era factorul de decizie decisiv, 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 ******* (șef-adjunct serviciului economic), prin urmare responsabilitatea și influența indirectă a acesteia asupra deciziile Comisiei Tarifare a Calei Ferate din Moldova este incontestabilă.

Instanța consideră necesar de a respinge solicitarea apărătorului inculpatului, cu privire la achitarea Cneazeva ***** pentru infracțiunea prevăzută de art.30, 329, alin.(1) din Cod penal, precum și va respinge argumentele apărătorului cu privire la nevinovăția Cneazeva ***** ca fiind neîntemeiate, și le apreciază drept o **metodă de apărare** întru evitarea pedepsei penale a

inculpatului or, reieșind din probele prezentate de către partea acuzării și administrate în cadrul cercetării judecătorești de către instanța de judecată și reieșind din declarațiile reprezentantului părții vătămate, a martorilor și altor mijloace materiale de probă supuse analizei *supra*, s-a confirmat în totalitate vinovăția inculpatului Cneazeva ***** de comiterea infracțiunii prevăzute de art.30, 329, alin.(1) din Codul penal, de către avocat nefiind prezentate careva probe pertinente și concludente, sau careva argumente verosimile, care să combată probele acuzării în acest sens, or probele cercetate nu au trezit careva dubii instanței referitor la veridicitatea acestora.

În concluzie, instanța stabilește că, ***prin acțiunile sale ***** Cneazeva a comis neîntrerupt neglijența în serviciu, infracțiune prevăzută de art.30, art.329 alin.(1) 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.***

5. Încadrarea juridică a faptei.

Potrivit prevederilor art.113 alin.(1) din Cod penal, se consideră calificare a infracțiunii determinarea și constatarea juridică a corespunderii exacte între semnele faptei prejudiciabile săvârșite și semnele componentei infracțiunii, prevăzute de norma penală. Alin.(2) al aceluiași articol stabilește că calificarea oficială a infracțiunii se efectuează la toate etapele procedurii penale de către persoanele care efectuează urmărirea penală și de către judecători.

Din conținutul 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.

În continuare instanța constată, că prin fapta comisă Cneazeva ***** 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.

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.”

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.

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.

- În contextul celor relatate, instanța stabilește că circumstanțele de fapt descrise în actul de învinuire că Cneazeva ***** ”...a fost angajată în cadrul Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” (Î.S. „CFM”) în baza contractului individual de muncă nr.***** din 12.08.2013, ulterior, în baza contractului individual de muncă nr.***** din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S.„CFM” nr.***** a fost desemnată în funcția de **șef adjunct al serviciului economic**. În continuare, în baza acordului suplimentar nr.*****-01 din 15.11.2018 la contractul de muncă din 21.11.2017 și ordinului directorului general al Î.S. „CFM” nr.***** 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.***** din 08.02.2017, ***** 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.***** din 12.08.2013** încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general interimar Serghei Tomșa, și persoana fizică Cneazeva ***** , Prim șef adjunct serviciu economic; **Contractul individual de muncă nr.***** din 21.11.2017** încheiat între ÎS „CFM”, în persoana directorului general ***** Topala, și persoana fizică Cneazeva ***** , șef adjunct al serviciu economic; **Ordinul nr.***** din 21.11.2017** din numele directorului general al ÎS „CFM”, ***** Topala, privind angajarea doamnei ***** Cneazeva în funcția de șef adjunct al serviciului economic, pe 01 filă (copie autentificată), și cererea numitei din 16.11.2017 pentru a fi angajat la Î.S. „CFM”; **Cererea** dnei. ***** 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.*****-01 din 15.11.2018**, la Contractul individual de muncă nr.***** din 21.11.2017, în conformitate cu care salariatul, dna, ***** Cneazeva a fost transferată în funcția de șef al serviciului de engineering și eficiență energetică; **Ordinul nr.***** din 15.11.2018**, din numele directorului general interimar al ÎS „CFM”, ***** Topala privind transferul dnei ***** 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 autentificată) 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. ***** 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. **TRIBUȚII ȘI DREPTURI OFICIALE: 2.1. TRIBUȚII: 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).

La fel, potrivii materialelor cauzei penale, se atestă că în perioada incriminată conform actului de învinuire, inculpatul Cneazeva ***** a fost membru Comisiei Tarifare. În acest sens se face trimitere la conținutul Ordinului directorului general al Î.S. „CFM” dl.***** Topala

*nr.***** din 08.02.2017 "Cu privire la componența nominală a Comisiei tarifare", prin care a fost instituită comisia tarifară a Î.S. „CFM” cu includerea în calitate de membru a învinuitei ***** 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).*

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, ***** 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 calculului neîntemeiate și metodologiilor elaborate personal.

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.

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 ***** 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.

Astfel, analizând și supunând probele acumulate prin prisma coroborării lor, se constată cu certitudine că, acțiunile Cneazeva ***** 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.

Prin urmare, instanța ajunge la concluzia că vina inculpatului în săvârșirea infracțiunii prevăzute de art.30, 329 alin.(1) din Cod Penal a fost demonstrată incontestabil, *potrivit principiului „in dubio pro reo”*.

5. Referitor la stabilirea categoriei și a termenului de pedeapsă.

De către acuzatorul de stat, Valeriu Sirbu, în dezbateri judiciare s-a solicitat de a recunoaște vinovată Cneazeva ***** de săvârșirea infracțiunii prevăzute de art.30, 329 alin.(1) din Cod penal, cu eliberarea acesteia de la răspundere penală în legătură cu expirarea termenului de prescripție. Corpurile delictive:-telefon mobil de model „Samsung,, ridicat în cadrul percheziției din 03.03.2022 la domiciliu inculpatului Cneazeva *****, care a fost restituit spre păstrare la aceasta din urmă, fapt ce se confirmă prin recipisa din 03.03.2022-de a restitui inculpatului după

ce sentința devine defenitivă. Admiterea integrală a acțiunii civile înaintată de "Calea Ferată din Moldova" Î.S.

Apărătorul inculpatului Cneazeva *****, avocatul Gheorghe Ionaș, în dezbaterile judiciare a solicitat instanței în privința ***** Cneazeva, unei sentințe de achitare, din motiv că fapta incriminată nu întrunește elementele constitutive a infracțiunii incriminate.

În contextul stabilirii pedepsei, instanța de judecată reține că necatînd la faptul că vinovăția inculpatului Cneazeva ***** a fost demonstrată incontestabil prin probe concludente, pertinente, utile, aceasta din urmă urmează a fi liberat de răspundere penală pe motivul expirării termenului de prescripție.

Instanța de judecată menționează că prevederile art.60 Cod 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.

Or, în corespundere cu art.60 alin.(1) lit.a) din Cod penal Persoana se liberează de răspundere penală dacă din ziua săvîrșirii infracțiunii au expirat următoarele termene: a) 2 ani de la săvîrșirea unei infracțiuni ușoare. Iar, în acord cu alin.(2) al aceluiași articol, prescripția curge din ziua săvîrșirii infracțiunii și pînă la data rămînerii definitive a hotărîrii instanței de judecată.

Sanțiunea 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 pînă la 850 unități convenționale sau cu închisoare de pînă 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.

Din interpretarea sistemică a prevederilor art.329 alin.(1) și art.16 alin.(2) din Cod penal rezultă că inculpatul Cneazeva ***** a comis o infracțiune ce se atribuie la categoria infracțiunilor celor *ușoare*.

Totodată, instanța reține că pe parcursul examinării prezentei cauze penale, s-a stabilit că inculpatul Cneazeva ***** a comis fapta prevăzută de art.30, 329 alin.(1) din Cod penal în perioada anilor 2018-2019. Astfel, luînd în considerare prevederile art.60 alin.(1) lit.a) din Cod penal, instanța constată că a expirat termenul de 2 ani pentru tragere la răspundere penală a inculpatului Cneazeva *****.

În acest sens, la pct.54 din Hotărîrea Curții Constituționale nr.14 din 27.05.2014 pentru controlul constituționalității Art. II al Legii nr. 56 din 4 aprilie 2014 pentru completarea articolului 60 din Codul penal al Republicii Moldova (prescripția tragerii la răspundere penală) (Sesizarea nr. 27a/2014) se stauiază că: ***"...necesitatea reglementării prescripției tragerii la răspundere penală reiese din chintesența acestei instituții, or, răspunderea penală, ca mijloc de realizare a ordinii de drept prin constrângere, trebuie să intervină cât mai curînd după săvîrșirea infracțiunii. Justificarea prescripției este strîns legată de rațiunea represiunii penale, care, după trecerea unui interval îndelungat de timp de la săvîrșirea infracțiunii, devine inefficientă în raport cu scopul pedepsei penale"***.

Iar la pct.55 din Hotărîrea Curții Constituționale nr.14 din 27.05.2014 se menționează că: ***"...rațiunea reglementării prescripției răspunderii penale o constituie garantarea securității juridice prin fixarea unor termene pentru intentarea acțiunilor penale și prevenirea unor atingeri dreptului la apărare***.

Avînd în vedere aceste alegații, instanța relevă că din punctul de vedere al rolului și efectelor pe care prescripția le are în cîmpul dreptului penal, ea constituie o situație de fapt care produce consecințe juridice referitoare la raportul juridic de drept penal, pe de o parte, sub aspectul activ al acestuia, adică al dreptului de a aplica pedeapsa și de a impune executarea acesteia, iar, pe de altă parte, sub aspectul pasiv al acestui raport, adică al obligației de a suporta și executa pedeapsa aplicată.

Subsidiar, urmează a fi indicat că natura juridică a prescripției răspunderii este aceea cauză a stingerii răspunderii penale și deci, a acțiunii de tragerea la răspundere penală justificată de inutilitatea recurgerii la constrângerea juridică penală după trecerea unei anumite perioade de timp de la data săvârșirii faptei prevăzute de legea penală. Pe de altă parte este de necontestat că această cauză de înlăturare a răspunderii penale operează ”ope legis” de plin drept.

Astfel, reieșind din faptul că de la data comiterii faptelor infracționale imputate inculpatului Cneazeva *****, a expirat termenul de 2 ani de tragere la răspundere penală, instanța ajunge la concluzia privind încetarea procesului penal pornit în privința lui Cneazeva ***** pe art.30, 329 alin.(1) din Cod penal în legătură cu expirarea prescripției tragerii la răspundere penală.

Or, potrivit art.391 alin.(1) pct.6) Cod de procedură penală *sentința de încetare a procesului penal se adoptă dacă există alte circumstanțe care exclud sau condiționează pornirea urmăririi penale și tragera la răspundere penală.*

În conformitate cu prevederile art.332 alin.(1) din Cod procedură penală, în cazul în care, pe parcursul judecării cauzei, se constată vreunul din temeiurile prevăzute în art.275 pct.5)-9), 285 alin.(1) pct.1), 2), 4), 5), precum și în cazurile prevăzute în art.53-60 din Codul penal, instanța, prin sentință motivată, încetează procesul penal în cauza respectivă.

6. Cu referire la acțiunea civilă, repararea prejudiciului.

Instanța de judecată notează că, 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.*

În contextul normelor enunțate, instanța stabilește că potrivit materialelor cauzei penale, și anume ordonanței de recunoaștere în calitate de parte a civilă din 18.05.2021, în calitate de parte civilă în prezenta cauza penală a fost recunoscută Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, (v.XIV, f.d.5-8).

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 ***** 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.

În drept, drept motivare a pretențiilor formulate a făcut trimitere la prevederile art.1998, alin.(1), art.2025 alin.(1) Cod civil.

În sensul acțiunii civile formulate și supuse examinării, instanța reține că în conformitate cu art.219 alin.(1) Cod de procedură penală, *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.*

În temeiul dispozițiilor art.219 alin.(2) Cod 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.

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.*

Potrivit prevederilor art.1998, alin.(1) Cod civil (conform versiunii în vigoare la data 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.*

Din conținutul normei citate *supra*, se deduce că pentru apariția răspunderii delictuale este necesar un fapt juridic. Acest rol îl îndeplinește temeiul răspunderii delictuale, care este componența delictului civil. Componența 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 componenței 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.

În speță, instanța de judecată constată prezența tuturor elementelor componenței 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.

Totuși, în cadrul examinării cauzei instanța a fost în imposibilitate să constate cuantumul prejudiciului generat nemijlocit din acțiunile inculpatului Cneazeva *****, fiind necesar de administrat probatoriul suplimentar în acest sens, sub formă de acte contabile, pentru anul de gestiune 2018-2019. Or, din declarațiile martorilor cât și a probelor scrise, cercetate în cadrul ședinței de judecată se constată cu certitudine că Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, a avut pierderi de venit nu doar în anii 2018-2019, perioada incriminată inculpatului Cneazeva *****, fiind înregistrate datorii, rețineri de salariu și în alte perioade de gestiune. Prin urmare, pentru determinarea prejudiciului pretins cauzat nemijlocit de către inculpatul Cneazeva *****, reclamantul urmează să prezinte probe certe, veridice și idubitabile în acest sens, or se invocă sume impunătoare de încasare-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.

În contextul celor stabilite, instanța reține că este relevant de face trimitere la mijlocul material de probă, anexat la materialele cauzei penale și cercetate în cadrul ședinței de judecată-Situațiile financiare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” pentru perioada anilor 2017-2019: în conformitate cu care: **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 unui vicedirector în exercitarea atribuțiilor, 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 încă*****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).

Astfel, din concluziile și constatările din *Situațiile financiare a Întreprinderii de Stat „Calea Ferată din Moldova” pentru perioada anilor 2017-2019* (v.XI, f.d.89-150) rezultă că prejudiciului material pe care îl solicită de a fi încasat din contul inculpatului Cneazeva *****, a fost generat și din acțiunile intenționate și ale altor persoane în exercitarea atribuțiilor se serviciu. Prin urmare, instanța nu poate să constate cu certitudine că prejudiciului invocat de către partea civilă-99 654 913 lei cu titlu de prejudiciu material-pierderi netă (anul 2018-73 136 806, anul 2019-26 518 107 lei) a fost generat în mod exclusiv doar din acțiunile ilegale a inculpatului Cneazeva *****.

În asemenea circumstanțe instanța reiterează că pentru constatarea prejudiciului cauzat nemijlocit și în mod direct doar de inculpatul Cneazeva ***** este necesar de a administra un probatoriu suplimentar, iar asupra acestor chestiuni să se expună instanța civilă, în ordinea unei proceduri civile separate.

Or, potrivit prevederilor art.387 alin.(3) Cod de procedura penală (3) *În cazuri excepționale când, pentru a stabili exact suma despăgubirilor convenite părții civile, ar trebui amânată judecarea cauzei, instanța poate să admită, în principiu, acțiunea civilă, urmînd ca asupra cuantumului despăgubirilor convenite să hotărască instanța civilă.*

Cu referire la corpurile delictive.

Astfel, conform prevederilor art.158 alin.(1) din Cod de procedură penală „corpuri delictive sînt recunoscute obiectele în cazul în care există temeiuri de a presupune că ele au servit la săvârșirea infracțiunii, au păstrat asupra lor urmele acțiunilor criminale sau au constituit obiectivul acestor acțiuni, precum și bani sau alte valori ori obiecte și documente care pot servi ca mijloace pentru descoperirea infracțiunii, constatarea circumstanțelor, identificarea persoanelor vinovate sau pentru respingerea învinuirii ori atenuarea răspunderii penale”.

Subsecvent, art.162 alin. (1) din Cod de procedură penală, în cazul în care procurorul dispune încetarea urmăririi penale sau în cazul soluționării cauzei în fond, se hotărăște chestiunea cu privire la corpurile delictive. În acest caz: 1) uneltele care au servit la săvârșirea infracțiunii vor fi confiscate și predate instituțiilor respective sau nimicite; 2) obiectele a căror circulație este interzisă vor fi predate instituțiilor respective sau nimicite; 3) lucrurile care nu prezintă nici o valoare și care nu pot fi utilizate vor fi distruse, iar în cazurile în care sînt cerute de persoane ori instituții interesate, ele pot fi remise acestora; 4) banii și alte valori dobîndite pe cale criminală sau asupra cărora au fost îndreptate acțiunile criminale se restituie proprietarului sau, după caz, se trec în venitul statului. Celelalte obiecte se predau

proprietarilor legali, iar dacă aceștia nu sînt identificați, se trec în proprietatea statului. În caz de conflict referitor la apartenența acestor obiecte, litigiul se soluționează în ordinea procedurii civile. Banii marcați, asupra cărora au fost îndreptate acțiunile criminale, se trec în venitul statului, iar echivalentul lor se restituie proprietarului de la bugetul de stat; 5) documentele care constituie corpuri delictive rămîn în dosar pe tot termenul de păstrare a lui sau, la solicitare, se remit persoanelor interesate; 6) obiectele ridicate de organul de urmărire penală, dar care nu au fost recunoscute corpuri delictive, se remit persoanelor de la care au fost ridicate.

Potrivit materialelor cauzei penale, instanța atestă că prin ordonanța din 03.03.2022 (v.XV, f.d.41) a fost recunoscut în calitate de corp delict-*telefon mobil de model „Samsung,,* ridicat în cadrul percheziției din 03.03.2022 la domiciliu inculpatului Cneazeva *****, care a fost restituit spre păstrare la aceasta din urmă, fapt ce se confirmă prin recipisa din 03.03.2022 (v.XV, f.d.40)-

în privința căruia instanța dispune a se lăsa spre păstrare la Cneazeva ***** până la intrarea Sentinței în vigoare.

Cu privire la cheltuieli judiciare- nu au fost solicitate.

În conformitate cu prevederile art.art.162, 219-221, 332, alin.(1), 382-385, art.391 alin.(1) pct.6), 391-394, 396, 397 din Cod de procedură penală, instanța de judecată,

H O T Ă R Ă Ș T E:

Se constată comiterea de **Cneazeva *******, născută la *****, a infracțiunii prevăzute de articolul 30, 329 alin.(1) din Codul penal și se liberează de răspundere penală în legătură cu prescripția tragerii la răspundere penală.

Se încetează procesul penal, pornit în privința Cneazeva *****, 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.

Se admite în principiu acțiunea civilă, depusă de Î.S. „Calea Ferată din Moldova,, împotriva Cneazeva ***** privind încasarea prejudiciului, urmînd ca asupra cuantumului despăgubirilor cuvenite să hotărască instanța civilă.

Corpul delict:

- *telefon mobil de model „Samsung,,* ridicat în cadrul percheziției din 03.03.2022 la domiciliu inculpatului Cneazeva *****, care a fost restituit spre păstrare la aceasta din urmă-a se lăsa spre păstrare la Cneazeva ***** până la intrarea Sentinței în vigoare.

Sentința poate fi atacată cu apel la Curtea de Apel Chișinău, în termen de 15 zile, prin intermediul Judecătoriei Chișinău (sediul Buiucani).

Președintele ședinței
Judecător

Ana CUCERESCU