



DEPUTAT ÎN PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

MD-2073, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 105

www.parlament.md

02 decembrie 2016

MT nr. 7

Biroului Permanent al Parlamentului Republicii Moldova

În temeiul art.73 din Constituția Republicii Moldova și prevederilor art.47 din Regulamentul Parlamentului, se înaintează cu titlu de inițiativă legislativă, proiectul de hotărâre cu privire la Raportul de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora.

Anexă:

- 1) Proiectul de hotărâre – 2 file;

Deputați în Parlament

Gaf Merie V. Saff
Bolea Vosile V. Bolea
Oleg Lipskii
An. Agache

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA	
D.D.P. Nr. <u>455</u>	
<u>02</u>	<u>12</u> 20 <u>16</u>
Ora	

H O T Ă R Î R E

cu privire la Raportul Comisiei de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora

Parlamentul adoptă prezenta hotărâre.

Art.1. – Se ia act de Raportul Comisiei de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora.

Art.2. – Guvernul Republicii Moldova va asigura:

I) renegocierea contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora nr.4/03 din 30 august 2013:

- în vederea asigurării calității concesionarului „componentei asociaților acestuia” în conformitate cu Criteriile generale de selectare a concesionarului formulate la etapa organizării și desfășurării concursului de selectare, în special privind:

a) mărimea capitalului social – minimum 30 mln. euro;

b) criteriul experienței de cel puțin 2 ani în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile;

- anularea taxei de modernizare;

- aducerea clauzelor contractului de concesiune în conformitate cu prevederile Legii cu privire la concesiuni nr.534-XIII din 13.07.1995 (în special cu prevederile art.13 alin.(1) lit.p)) și cu Recomandările expuse în Raportul Grupului de lucru creat la indicația Guvernului Republicii Moldova;

II) - reexaminarea Regulamentului și componentei nominale a Comisiei de monitorizare a concesiunii, în vederea definirii clare și coerente a obiectivelor Comisiei, dar și calității acesteia;

- controlul asupra activității Comisiei de monitorizare;

III) revizuirea Legii cu privire la concesiuni nr.534-XIII din 13.07.1995 și a legislației aferente domeniului concesiunii, întru înlăturarea neconformităților evidențiate în rapoartele Comisiei de anchetă și a Grupului de lucru creat la indicația Guvernului Republicii Moldova.

Art.3. – Procuratura Generală și Centrul Național Anticorupție vor examina responsabilitatea conducătorilor autorităților publice centrale, funcționarilor publici implicați în procesul concesiunii Î.S “Aeroportul Internațional Chișinău” și, după caz, vor întreprinde măsurile de rigoare.

Art.4. – Raportul Comisiei de anchetă se remite Guvernului, Procuraturii Generale, Serviciului de Informații și Securitate și Centrului Național Anticorupție.

Art.5. – Prezenta hotărâre intră în vigoare la data adoptării.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

R A P O R T ***de alternativă***

*privind evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în
procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă
din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea
Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău”
și a terenului aferent acestora (contract nr.4/03 din 30 august
2013), precum și privind respectarea interesului statului la
semnarea contractului de concesiune*

I. Aspecte introductive/Contextul general

1.1. Temeiul legal

Comisia de anchetă pentru evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, a fost constituită prin Hotărârea Parlamentului nr.221 din 03 decembrie 2015, în temeiul art.34 din Regulamentul Parlamentului.

1.2. Componența Comisiei de anchetă:

ȚAP Iurie	- Președinte;
LIPSKII Oleg	- Vicepreședinte;
CASIAN Ion	- Secretar;
BOLEA Vasile	- Membru;
AGACHE Angel	- Membru;
BALMOȘ Galina	- Membru;
ZAGORODNÎI Anatolie	- Membru;
ANDRONACHI Vladimir	- Membru;
SÎRBU Serghei	- Membru.

1.3. Obiectivele Comisiei de anchetă:

a) evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora (contract nr.4/03 din 30 august 2013);

b) respectarea interesului statului la semnarea contractului de concesiune.

1.4. Legislația pertinentă

- Constituția Republicii Moldova;
- Regulamentul Parlamentului, adoptat prin Legea nr.797/1996;
- Legea cu privire la Guvern, nr.64/1990;
- Legea privind administrarea și deținutarea proprietății publice nr.121/2007;
- Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr.179/2008;
- Legea aviației civile nr.1237/1997;
- Legea cu privire la concesiuni nr.534/1995;
- acte normative relevante ale Guvernului:

✓ Hotărârea Guvernului cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesiunea Î.S “Aeroportul Internațional Chișinău”, nr.438 din 19.06.2012;

✓ Hotărârea Guvernului nr.476 din 4 iulie 2012 “Pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat”;

✓ Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, nr.321 din 30.05.2013;

✓ Hotărîrea Guvernului pentru aprobarea Raportului privind derularea și rezultatele concursului închis de selectare a concesiionarului activelor Î.S “Aeroportul Internațional Chișinău”, nr.715 din 12.09.2013;

✓ Hotărîrea Guvernului cu privire la reconfirmarea aprobării concesiunii activelor Î.S “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, nr.780 din 04.10.2013.

1.5 Activitatea Comisiei de anchetă

Pe durată mandatului său de activitate Comisia de anchetă s-a întrunit în 13 ședințe de lucru, dintre care în 3 ședințe de audieri, cu întocmirea proceselor-verbale și stenogramelor.

Totodată, pentru realizarea mandatului său de activitate, Comisia de anchetă a înaintat demersuri și a solicitat informația necesară de la Guvernul Republicii Moldova, Ministerul Economiei, Ministerul Finanțelor, Ministerul Justiției, Centrului Național Anticorupție, Serviciul de Informații și Securitate, Agenției Relații Funciare și Cadastru, Agenției Proprietăți Publice.

Comisia de anchetă a audiat următoarele persoane:

- dl. Tudor Copaci, Secretar general al Guvernului; ex-vice ministrul economiei;
 - dna Sabina Cerbu, ex-vice ministrul justiției;
 - dl Valeriu Lazăr, ex-vice prim-ministru, ministrul Economiei;
 - dl Iurie Leancă, ex-Prim-ministru;
- reprezentantul Ministerului Economiei:
- dl Marian Mamei, șef al Direcției politice de administrare și deetizare a proprietății publice;
- reprezentanții Agenției Proprietăți Publice:
- dna Angela Susanu, director adjunct;
 - dna Maria Șendilă, șef Direcția parteneriat public-privat;
 - dna Natalia Chilaru, șef-adjunct al Direcției juridice.

II. Cronologia evenimentelor

2.1.1. Prin *Hotărîrea Guvernului nr.438 din 19.06.2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"*, în temeiul art.11 lit.a) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, precum și în scopul atragerii investițiilor capitale la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău", Guvernul a hotărît propunerea Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesionarea acestuia, avînd ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate.

Potrivit pct.2. din *Hotărîrea Guvernului nr.438/2013*, autoritatea administrativă centrală care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" este responsabilă de elaborarea studiului de fezabilitate în vederea elucidării viabilității proiectului.

Este de remarcat că, Agenția Proprietăți Publice, exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" (conform pct.7 lit.b) și pct.8 lit.g) din Regulamentul Agenției Proprietății Publice subordonată Ministerului Economiei și anexe nr.3, *Hotărîrea Guvernului nr.1008/10.09.2007* pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea Agenției Proprietăți Publice din subordinea Ministerului Economiei și a efectivului-limită al acesteia).

Conform pct.4 din *Hotărîrea Guvernului nr.438/2013*, controlul asupra executării hotărîrii este pus în sarcina Ministerului Economiei.

Constatările cu referire la Hotărîrea Guvernului nr.438 din 19.06.2012:

1. Potrivit clauzei de emitere, *Hotărîrea Guvernului nr.438/2012*, a fost emisă „în temeiul art.11 lit.a) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.165-166, art.605), cu modificările și completările ulterioare, precum și în scopul atragerii investițiilor capitale la Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău"”.

Potrivit art.11 lit.a) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, de competența Guvernului țin: aprobarea listei bunurilor proprietate a statului și a listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse parteneriatului public-privat.

În acest sens, art.6 alin.(1) lit.d) din Legea privind administrarea și deținutizarea proprietății publice nr.121/2007, precum și art.7 alin.(1) lit.a) din Legea cu privire la concesiuni, prevăd că *în domeniul administrării proprietății publice, de competența Guvernului este aprobarea listei bunurilor proprietate publică a statului, listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse pentru concesionare sau pentru alte forme de parteneriat public-privat, precum și aprobarea condițiilor parteneriatului public-privat de interes național.*

În scopul realizării prevederilor art.11 lit.a), b) și e) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, Guvernul a adoptat *Hotărîrea Guvernului nr.419 din 18.06.2012 cu privire la aprobarea listei bunurilor proprietate a*

statului și a listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse parteneriatului public-privat.

În acest context, este de menționat că Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” nu este prevăzută/inclusă în lista aprobată de Guvern ca bunuri propuse parteneriatului public-privat prin Hotărârea Guvernului nr.419/2012.

Relevante în acest sens sunt și concluziile Centrului Național Anticorupție expuse în Raportul de expertiză anticorupție asupra nivelului coruptibilității proiectului de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, anexat la demersul nr.06/1846 din 28.05.2013. Conform dispozițiilor raportului „*un obiect poate fi propus parteneriatului public-privat numai în cazul în care acesta este inclus în lista aprobată de către Guvern. Analizând cadrul normativ existent vom menționa că acesta nu este inclus în lista lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse parteneriatului public-privat, inclusiv a obiectivelor acestora și a partenerilor publici desemnați, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.419 din 18.06.2012.*”.

Astfel, **s-a constatat** că Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” nu este prevăzută/inclusă în lista aprobată de Guvern ca bunuri propuse parteneriatului public-privat prin Hotărârea Guvernului nr.419/2012 cu privire la aprobarea listei bunurilor proprietate a statului și a listei lucrărilor și serviciilor de interes public național propuse parteneriatului public-privat, cerință obligatorie potrivit art.11 lit.a) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, art.6 alin.(1) lit.d) din Legea privind administrarea și deținerea proprietății publice nr.121/2007, precum și art.7 alin.(1) lit.a) din Legea cu privire la concesiuni nr.534/1995.

2. Potrivit clauzei de emitere, Hotărârea Guvernului nr.438/2012, a fost emisă „în scopul **atragerii investițiilor capitale** la Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău””.

O astfel de condiție „**atragerii investițiilor capitale**” nu este regăsită nici la pct.1 din Hotărârea Guvernului nr.438/2012, care prevede că: „Se propune Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesiunea acestuia, **având ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate**”, și nu se regăsește nici ulterior, în Hotărârea Guvernului nr.321 din 30.05.2013. În acest sens, și Centrul Național Anticorupție, în demersul nr.02/03-1970 din 22.06.2015 adresat dlui Vladimir Grosu, ministrul Justiției, a atras atenția asupra inexistenței condiției „atragerii de investiții capitale” în Hotărârea Guvernului nr.321 din 30.05.2013, cât și în contractul de concesiune.

Prin urmare, **s-a constatat** că, condiția „**atragerii investițiilor capitale**” în scopul căreia a fost emisă Hotărârea Guvernului nr.438/2012, nu este regăsită nici la pct.1 din Hotărârea Guvernului nr.438/2012 și nu se regăsește nici ulterior, în Hotărârea Guvernului nr.321 din 30.05.2013 și nici în contractul de concesiune.

3. Conform pct.1 din Hotărârea Guvernului nr.438/2012, se propune Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” drept obiect pentru proiectul de parteneriat

public-privat, **prin concesionarea acestuia**, avînd ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate.

Prin indicarea expresă în textul Hotărîrii Guvernului nr.438/2012, a modalității de realizare a proiectului de parteneriat public-privat - **prin concesionarea acestuia**, de fapt s-au dat indicații autorității responsabile de elaborarea studiului de fezabilitate cu referire la modalitatea acesteia, fără a lăsa alternativă de a examina și alte forme de realizare a parteneriatului public-privat.

Este de remarcat că, potrivit art.25 lit.b) din Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr.179/2008, procedura de inițiere a parteneriatului public-privat va include ca etape și *elaborarea, de către partenerul public, grupul de experți sau de către persoana desemnată de aceștia, a unui studiu de fezabilitate care să demonstreze oportunitatea inițierii parteneriatului public-privat – justificarea tehnică și economică a proiectului de parteneriat public-privat, caracteristicile principale, indicatorii tehnico-economici ai parteneriatului public-privat, identificarea și analiza riscurilor (riscul politic, legislativ, financiar și economic, riscul de executare, de mediu).*

Iar, reieșind din prevederile pct.21-27 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.476/2012, rezultatele studiului de fezabilitate trebuie să justifice necesitatea și oportunitatea inițierii proiectului de parteneriat public-privat, inclusiv să demonstreze că forma prevăzută de realizare a proiectului prin atribuirea unui contract de parteneriat public-privat este mai avantajoasă în raport cu alte forme.

S-a **constatat** că prin indicarea expresă în textul Hotărîrii Guvernului nr.438/2012, a modalității de realizare a proiectului de parteneriat public-privat - **prin concesionarea acestuia**, de fapt s-au dat indicații autorității responsabile de elaborarea studiului de fezabilitate cu referire la modalitatea acesteia, fără a lăsa alternativă de a examina și alte forme de realizare a parteneriatului public-privat, ceea ce nu corespunde art.25 lit.b) din Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr.179/2008, precum și pct.21-27 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.476/2012.

- Studiul de fezabilitate -

Agenția Proprietății Publice, ca fondator al Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, a fost desemnată responsabilă de elaborarea studiului de fezabilitate în vederea elucidării viabilității proiectului în cauză. Ca urmare, Agenția, prin Ordinul nr.33/1 din 28 iunie 2012, a instituit un grup de lucru, în componența căruia au fost incluși reprezentanții Agenției și ai Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”, care au elaborat studiul de fezabilitate pentru concesiunea activelor Aeroportului Internațional Chișinău și operarea serviciilor aeroportuare corespunzătoare.

Studiul a fost aprobat de Agenție în modul stabilit, la 8 februarie 2013.

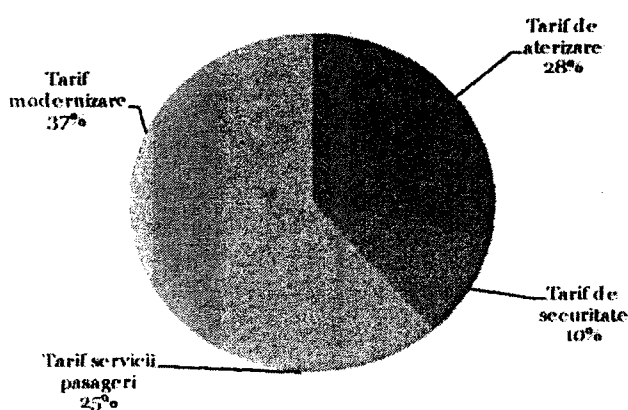
Potrivit concluziilor Studiului de fezabilitate, „studiul a analizat aspectele tehnico-economice legate de concesionarea AIC, ținând cont de un plan de investiții (Master Plan Hochtief) de 230,5 mil. Euro (valori reale la nivelul anului 2012)

desfășurat în perioada 2012-2040. Prin îndeplinirea planului de investiții, aeroportul va avea în 2030 un trafic de 3,2 mil. pasageri, peste 41.000 mișcări aeronave, o suprafață a terminalului de 46,5 mii mp. și un număr de locuri de parcare de peste 1.900.

Totodată, ținând cont de faptul că obiectul concesiunii, și anume desfășurarea activității în sectorul aviației civile necesită posedarea unor **capacități profesionale** și a unei **încrederi deosebite**, în scopul asigurării siguranței zborurilor la un grad sporit, ca elemente care ar garanta buna executare a concesiunii, concesionarul urmează să asigure o **credibilitate** sporită. Din acest motiv, având în vedere că, pe parcursul desfășurării licitației, informațiile puse la dispoziția participanților la licitație pot fi folosite ulterior cauzând anumite consecințe de diferite riscuri pentru Aeroport, atât financiare cât și de producție, **se propune selectarea concesionarului prin concurs închis.** Această modalitate se impune și din considerentele unei **necesități stringente de efectuare a investițiilor precum și luând în calcul faptul că Aeroportul Internațional Chișinău este un obiect strategic important la nivel național, fiind, de facto, unicul aeroport care satisface cerințele unui aeroport de talie internațională și care poate presta servicii aferente transportărilor aeriene.**” (pag.138-140 din Studiu).

De asemenea, în studiul de fezabilitate au examinat **tariful de modernizare** la **Capitolul Tarifele aferente veniturilor din prestarea serviciilor pentru pasageri**, specificându-se că „**Tariful de modernizare** se aplică doar pasagerilor care decolează, dar fără a lua în considerare pasagerii de transfer. Nivelul actual al tarifului de modernizare este de 9 Euro / pasager decolare și conform planului de afaceri al companiei, el este păstrat la același nivel pentru perioada 2012 - 2015. Pentru restul perioadei de previziune explicită, tariful a fost ajustat cu inflația.

Sintetizând, tarifele ce se aplică pasagerilor au structura prezentată în graficul de mai jos. Ele totalizează 25 Euro / pasager și sunt estimate pentru perioada de previziune 2012 - 2015 la același nivel cu cel din 2011:



Sursa: AIC – Situații Financiare 2008 – 2011, Planul de afaceri 2012 - 2015

(pag.90-91 din Studiu).

De asemenea, potrivit Studiului de fezabilitate „pe parcursul ultimilor ani, din motive de **insuficiență a surselor financiare proprii**, infrastructura aeroportuară

este menținută cu greu la nivel funcțional normal, de fapt limitând menținerea nivelului existent, fără careva performanțe în acest sens. Acest fapt cauzează o scădere considerabilă a nivelului de asigurare a zborurilor.”(pag. 140 din Studiu).

Constatările cu referire la studiul de fezabilitate

Ținând cont de conținutul Studiului de fezabilitate, s-a constatat următoarele.

1. Cu referire la structura și conținutul Studiului de fezabilitate.

Potrivit art.25 lit.b) din Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr.179/2008, procedura de inițiere a parteneriatului public-privat va include ca etapă elaborarea a unui studiu de fezabilitate care să demonstreze oportunitatea inițierii parteneriatului public-privat – justificarea tehnică și economică a proiectului de parteneriat public-privat, caracteristicile principale, indicatorii tehnico-economici ai parteneriatului public-privat, identificarea și analiza riscurilor (riscul politic, legislativ, financiar și economic, riscul de executare, de mediu).

Iar, reieșind din prevederile pct.21-27 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale a partenerului privat, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.476/2012, rezultatele studiului de fezabilitate trebuie să justifice necesitatea și oportunitatea inițierii proiectului de parteneriat public-privat, inclusiv să demonstreze că forma prevăzută de realizare a proiectului prin atribuirea unui contract de parteneriat public-privat este mai avantajoasă în raport cu alte forme.

În acest context, relevante sunt și concluziile Centrului Național Anticorupție expuse în Raportul de expertiză anticorupție asupra nivelului coruptibilității proiectului de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, anexat la demersul nr.06/1846 din 28.05.2013, care menționează:

„ Atragem atenția la faptul că în conformitate cu Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale a partenerului privat, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.476 din 04.07.2012, pentru fiecare proiect de parteneriat public-privat se elaborează un studiu de fezabilitate separat (punctul 21). Studiul de fezabilitate va fi supus obligatoriu avizării din partea Agenției Proprietății Publice, care se va expune asupra faptului dacă proiectul este unul fezabil și realizabil, dacă au fost luate în considerare diverse alternative de realizare a proiectului și dacă forma prevăzută de realizare a proiectului prin atribuirea unui contract de parteneriat public-privat este mai avantajoasă în raport cu alte forme. Totodată, studiul de fezabilitate va identifica și va analiza riscurile inerente contractului de parteneriat public-privat (riscul legislativ, politic, economico-financiar, de executare), precum și indicatorii tehnico-economici ai parteneriatului public-privat (art.25 și art.26 din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat). Doar în cazul în care studiul de fezabilitate elaborat în acest sens demonstrează viabilitatea proiectului, partenerul public desemnat va elabora și înainta spre aprobare Guvernului cerințele generale privind selectarea partenerului privat, obiectivele specifice, procedura de atribuire a concursului de selectare a partenerului privat, precum și condițiile parteneriatului public-privat (punctul 29 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale a partenerului privat,

aprobat prin Hotărîrea de Guvern nr.476 din 04.07.2012). Toate acestea denotă faptul că elaborarea studiului de fezabilitate și avizarea acestuia constituie o etapă incipientă a procedurii de inițiere a elaborării proiectului prenotat.

În final vom reitera ideea că Centrul nu se opune creării unor condiții propice legale de atragere a investițiilor în acest domeniu, însă toată procedura de inițiere, desfășurare și executare a contractului de parteneriat public-privat urmează să se desfășoare într-un mod transparent, iar organul emitent (Guvernul) *urmează să atragă o atenție deosebită asupra conținutului studiului de fezabilitate și asupra viabilității, per ansamblu, a proiectului de parteneriat public-privat.*”.

Astfel, ținând cont și de aprecierile Centrului Național Anticorupție amconstatat că structura și conținutul Studiului de fezabilitate nu corespunde cerințelor imperative ale legislației naționale, și anume art.25 din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, precum și Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea de Guvern nr.476 din 04.07.2012 (pct.21-33).

2. Cu referire la propunerea de selectare a concesionarului prin concurs închis.

În acest context, relevante sunt prevederile legislației în vigoare, și anume:

- **art.15 alin.(3) din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deetățizarea proprietății publice**, care prevede că: „Selectarea partenerilor privați pentruconcesiune se efectuează prin concurs public, desfășurat de autoritatea administrației publice centrale sau locale, în condițiile legislației privind concesiunile.”;

- **art.3 lit.b) și art. 5 din Legea nr.179/2008 cu privire la parteneriatul public-privat**, care statuează:

Articolul 3. Principiile aplicate în relațiile de parteneriat public-privat

În sensul prezentei legi se aplică principiile:

b) transparentei;

Articolul 5. *Principiul transparentei*

(1) În procesul de stabilire a unui parteneriat public-privat, partenerul public asigură selectarea obiectivă a partenerului privat și totodată cel mai înalt nivel posibil de informare a publicului, ținând cont de obiectivul, de natura și de valoarea obiectului parteneriatului public-privat.

(2) Partenerul public este obligat să asigure publicarea comunicatelor informative în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Cuprinsul unor alte documente și informații ce țin de procedura de selectare a partenerului privat se publică pe pagina web a Agenției Proprietății Publice de pe lângă Ministerul Economiei (denumită în continuare Agenție), precum și pe alte pagini web, la decizia partenerului public.

(3) În procedura de selectare a partenerului privat, partenerul public asigură accesul tuturor ofertanților la aceeași informație, indiferent dacă o consideră ca pertinentă sau nu pentru procesul de pregătire a ofertelor sau de participare la procedura de selectare, precum și accesul la informația despre condițiile și criteriile de selectare a partenerului privat.

(4) Ședințele comisiei de selectare a partenerului privat sînt publice, iar rezultatele finale ale procesului de selectare se fac publice prin publicare în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și pe pagina web a Agenției.

- **art.12 din Legea nr.534/1995 cu privire la concesiuni**, care stabilește:

Articolul 12. Concursul de selectare a concesionarului

(1) Concesiunea se acordă în baza rezultatelor concursului de selectare a concesionarului, cu încheierea ulterioară a contractului de concesiune.

(2) În cazul în care obiectul concesiunii este solicitat de un singur ofertant, a cărui ofertă corespunde condițiilor stabilite de către concedent, încheierea contractului de concesiune se negociază cu acesta.

(3) Concursul de selectare a concesionarului se organizează de către concedent în modul stabilit de Guvern.

Prin urmare, **constatăm** că propunerea formulată în Studiul de fezabilitate, de selectare a concesionarului prin **concurs închis** nu corespunde prevederilor exprese ale legislației în vigoare cu referire la stabilirea modalității - **concurs public** - pentru selectarea concesionarului. Deoarece, modalitatea de organizare a concursului de selectare a concesionarului este expres reglementată de **art.15 alin.(3) din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deetatăzarea proprietății publice**, care prevede că „selectarea partenerilor privați pentruconcesiune se efectuează **prin concurs public**” și nu ține de Studiul de fezabilitate. Or, Studiul de fezabilitate trebuie să fie elaborat în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

3. Cu referire la tariful de modernizareexaminat la Capitolul Tarifele aferente veniturilor din prestarea serviciilor pentru pasageri din Studiul de fezabilitate.

Este de remarcă, că **taxa de modernizare** a fost impusă prin Acordul direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău între Republica Moldova, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană de Investiții și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, semnat la 18 decembrie 2008, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.164 din 26.02.2009. Potrivit pct.5.4 a Acordului direct, Republica Moldova va întreprinde toate măsurile necesare pentru a asigura că Împrumutul va impune (și va percepe) Taxa de Modernizare de la companiile aeriene care utilizează Aeroportul în mărimea și în maniera prevăzută de Contractele de Împrumut pentru Aeroport și va dispune de toate drepturile de a constrînge achitarea Taxei de Modernizare de la companiile aeriene. Republica Moldova se va asigura ca Împrumutul să întreprindă, în conformitate cu legislația Republicii Moldova și cu tratatele și convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, toate măsurile necesare pentru a constrînge companiile aeriene care utilizează Aeroportul să achite **Taxa de modernizare în beneficiul Împrumutului**, inclusiv să exercite dreptul de a aresta sau reține navele aeriene.

Totodată, potrivit **Actului privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”** din 26 iunie 2015, efectuată către Inspekția Financiară din subordinea Ministerului Finanțelor:

„La data de 5 decembrie 2008 și la data de 18 decembrie 2008 au fost semnate Contractul de credit cu Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și respectiv, Banca Europeană de Investiții (BEI), prin care Aeroportul a

contractat 47,25 mil. euro pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare. Din aceasta sumă 45,5 mil.euro constituie finanțarea directă a Băncilor, inclusiv 25,5 mil.euro – BERD, iar 1,75 mln.euro – asistență tehnică în cadrul Programului de vecinătate a Uniunii Europene (grant). Printre clauzele cu caracter financiar ale acestor contracte sunt: deschiderea unui cont de deservire a datoriei într-o bancă moldovenească, coordonată cu băncile finanțatoare și unde se va acumula Taxa pentru modernizare percepută din data semnării Acordurilor. (pag. 13-14 din Actul privind rezultatele inspectării financiare). [...]

Reieșind din faptul că obligațiile contractuale ale Aeroportului nu au fost garantate prin gajarea bunurilor sale, la data de 18 decembrie 2008 a fost semnat între Guvern, Băncile finanțatoare și Aeroport un Acord direct, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.164 din 26.02.2009, care conține un șir de mecanisme de garantare indirectă de către Guvern a rambursării creditului respectiv. (pag. 14 din Actul privind rezultatele inspectării financiare).

La data de 29.10.2013 și 31.10.2013 de la BERD și BEI au fost primite scrisorile-confirmările privind rambursarea integrală a împrumutului și lipsa reclamațiilor față de întreprindere.” (pag. 15 din Actul privind rezultatele inspectării financiare).

Astfel, **constatăm** că examinarea în cadrul Studiului de fezabilitate, a taxei de modernizare nu are temei juridic, or **taxa de modernizare** a fost impusă prin Acordul direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău între Republica Moldova, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană de Investiții și Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, pentru garantarea rambursării Împrumuturilor obținute de la BERD și BEI.

4.Conform concluziilor Studiului de fezabilitate, „pe parcursul ultimilor ani, din motive de **insuficiență a surselor financiare proprii**, infrastructura aeroportuară este menținută cu greu la nivel funcțional normal, de fapt limitând menținerea nivelului existent, fără careva performanțe în acest sens. ”.

În acest context, potrivit Actului privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău” efectuată de către Inspekția Financiară din subordinea Ministerului Finanțelor:

„De la toate tipurile de activitate în anul 2012 a fost obținut profit. **Întreprinderea este profitabilă și rentabilă.** Indicatorii de lichiditate demonstrează o situație financiară stabilă. ... Întreprinderea a înnoit și reconstruit mijloacele fixe uzate, în vederea corespunderii acestora standardelor europene și normelor securității aeronautice. Plățile pentru procurarea activelor pe termen lung s-au cifrat la 47 061 mii lei. ... Autonomia financiară și stabilitatea întreprinderii sunt conservate, întreprinderea fiind solvabilă și viabilă.

Reieșind din rezultatele activității Întreprinderii de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”, pentru anul financiar 2013:

Veniturile calculate au fost de	- 376 977 mii lei.
Cheltuielile au constituit	- 340 695 mii lei.
Rezultatul financiar pînă la impozitare	- 36 282 mii lei.
Profit net	- 28 273 mii lei.”.

(a se vedea pag.11-12 din Actul privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”).

Prin urmare, **constatăm** că în Studiul de fezabilitate au fost prezentate informații eronate cu referire la situația economico-financiară a Întreprinderii de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”, pentru a determina concesionarea acestuia și implicit viabilitatea proiectului de parteneriat public-privat. Or, la etapa efectuării Studiului de fezabilitate, potrivit **Actului privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”** efectuată de către Inspekția Financiară din subordinea Ministerului Finanțelor: „De la toate tipurile de activitate în anul 2012 a fost obținut profit. Întreprinderea este profitabilă și rentabilă. Autonomia financiară și stabilitatea întreprinderii sunt conservate, întreprinderea fiind solvabilă și viabilă. Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, pentru anul financiar 2013 a obținut un profit net de 28 273 mii lei.”. Iar, conform datelor evidenței contabile la data de 01.01.2013, la conturile de depozit au fost înregistrate mijloace bănești în sumă totală de 195 227,9 mii lei (echivalent 12 092,6 mii euro și 2,4 mii dolari SUA), resurse obținute din colectarea taxei de modernizare (a se vedea pag.15 din Actul privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”).

2.1.2. Prin Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora nr.321 din 30 mai 2013, conform pct.1, s-a aprobat:

- concesionarea activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și terenul aferent acestora;
- condițiile concesionării activelor aflate în gestiunea economică a Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”;
- condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului.

Prin aceeași hotărîre, Guvernul a hotărît:

- Ministerul Economiei va asigura buna desfășurare a procedurii de selectare a concesionarului prin concurs închis în conformitate cu Condițiile de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului aprobate, precum și în corespundere cu prevederile Hotărîrii Guvernului nr.476 din 4 iulie 2012 “Pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat” (pct.2).

- Autoritatea administrativă centrală, care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău”, va încheia contractul de concesiune și va monitoriza executarea prevederilor acestuia (pct.3).

-Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decât cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract (pct.4).

- Agenția Relații Funciare și Cadastru va asigura modificarea documentației cadastrale, în conformitate cu cerințele legislației cadastrului bunurilor imobile, și va asigura înregistrarea modernizărilor aduse obiectului concesiunii (bunuri imobile) în Registrul bunurilor imobile, ca proprietate publică a statului (pct.5).

Constatările cu referire la Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, nr.321 din 30.05.2013;

1. Prin Hotărîrea Guvernului nr.438/2012, Guvernul a propus Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesiunea acestuia, avînd ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate și elaborarea studiului de fezabilitate în vederea elucidării viabilității proiectului.

Urmare a Hotărîrii Guvernului nr.438/2012, Ministerul Economiei a elaborat proiectul Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora.

Potrivit art.38 alin.(1) din Legea nr.317/2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale, *înainte de a fi prezentat spre aprobare organului competent, proiectul de act normativ se avizează în mod obligatoriu de autoritățile și instituțiile implicate direct în soluționarea problemelor incluse în proiect, de alte autorități și instituții interesate, de autoritățile în a căror sarcină este pusă avizarea obligatorie, precum și se consultă public.*

Astfel, cu referire la Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, nr.321/2013, în baza materialelor prezentate de către Guvern (la demersul Comisiei de anchetă C.A. nr.2 din 9 decembrie 2015) menționăm că proiectul acestei hotărîri a fost avizat doar de Ministerul Finanțelor, Ministerul Justiției, Serviciul Vamal și Centrul Național Anticorupție.

În acest context, Centru Național Anticorupție, prin demersul către Prim-ministrul Republicii Moldova nr.02/03-2663 din 24.08.2015, și demersul către Comisia de anchetă nr.02/03-3792 din 22.12.2015, a atras atenția că „analizînd documentele care au stat la baza emiterii Hotărîrii Guvernului nr.321, ridicate de la Cancelaria de Stat, în cadrul cauzei penale aflate în gestiunea organului de urmărire penală a Centrului, **s-a constatat lipsa avizelor de la mai multe autorități interesate**, precum Ministerul Transportului și Infrastructurii Drumurilor, MAI, SIS etc.”.

Prin urmare, cu referire la netransmiterea spre avizare a proiectului de hotărîre către autoritățile implicate direct sau interesate în soluționarea problemelor incluse în proiect, **am constatat încălcarea prevederilor art.38 alin.(1) din Legea nr.317/2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale, care statuează că înainte de a fi prezentat spre aprobare organului competent, proiectul de act normativ se avizează în mod obligatoriu de autoritățile și instituțiile implicate direct în soluționarea problemelor incluse în**

proiect, de alte autorități și instituții interesate, de autoritățile în a căror sarcină este pusă avizarea obligatorie, precum și se consultă public.

2. Potrivit Notei informative la proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, semnată de către Viceprim-ministru, ministrul Economiei, dl Valeriu Lazăr, *„pe parcursul ultimilor ani, din motive de **insuficiență a surselor financiare proprii**, infrastructura aeroportuară este menținută la nivel funcțional normal, de fapt limitând atingerea anumitor performanțe în acest sens.”*

În acest context, relevante sunt aprecierile Centrului Național Anticorupție, expuse în demersul CNA nr.02/03-1524 din 15.05.2015, adresat Prim-ministrului RM, dlui Chiril Gaburici, și anume:

„La fel, în gestiunea organului de urmărire penală a Centrului se află cauza penală în cadrul căreia s-a constatat că, în luna mai 2013, persoanele ce gestionau Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, au prezentat Ministerului Economiei și Guvernului informații eronate în raportul financiar și în bilanțul contabil privind situația financiară a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, urmărind scopul concesiunii activelor acesteia.

În așa mod, au fost tănuite datele despre disponibilul de mijloace financiare în valută acumulate din taxa de modernizare în sumă totală de 14,9 mln. euro, dintre care 13,6 mln. euro în contul de depozit, deschis la BC „Eximbank – Gruppo Veneto Banka” și 1,3 mln. euro la contul de depozit deschis la BC „Unibank” S.A..”

Totodată, prin demersul CNA nr.02/03-2663 din 24.08.2015, adresat Prim-ministrului RM, dlui Valeriu Streleț, Centrul Național Anticorupție, a informat că:

*„Prin ordonanța din 12.05.2015 a fost dispusă efectuare de către Inspekția Financiară a Ministerului Finanțelor a reviziilor la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și SRL „Avia Invest” care au fost finisate la 26 iunie 2015. La AIC revizorii au constatat că întreprinderea, **contrar notei informative prezentate de către ex-ministrul economiei Valeriu Lazăr, se dezvoltă dinamic** și urmare a unui management eficient **dispune de resurse proprii financiare** sau atrase de la partenerii de dezvoltare externi, pentru a extinde serviciile prestate și modernizarea aeroportului. [...] De asemenea, revizorii au constatat că în perioada verificată n-au fost efectuate investiții în dezvoltarea aeroportului din partea companiilor investitoare, dar s-au utilizat mijloace financiare proprii obținute din activitatea serviciilor aeroportuare (430 mln lei în perioada 2013-2015).”*

În acest context, potrivit **Actului privind rezultatele inspekției financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”** efectuată de către Inspekția Financiară din subordinea Ministerului Finanțelor:

„De la toate tipurile de activitate în anul 2012 a fost obținut profit. Întreprinderea este profitabilă și rentabilă. Indicatorii de lichiditate demonstrează o situație financiară stabilă. ... Întreprinderea a înnoit și reconstruit mijloacele fixe uzate, în vederea corespunderii acestora standardelor europene și normelor securității aeronautice. Plățile pentru procurarea activelor pe termen lung s-au cifrat la 47 061 mii lei. ... Autonomia financiară și stabilitatea întreprinderii sunt conservate, întreprinderea fiind solvabilă și viabilă.

Reieșind din rezultatele activității Întreprinderii de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”, pentru anul financiar 2013:

Veniturile calculate au fost de - 376 977 mii lei.

Cheltuielile au constituit - 340 695 mii lei.

Rezultatul financiar pînă la impozitare - 36 282 mii lei.

Profit net - 28 273 mii lei.”.

(a se vedea pag.11-12 din Actul privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”).

„În perioada din data semnării Acordului de Împrumut 05.12.2008 și pînă la 01.01.2013 în Aeroportul Internațional Chișinău au fost deserviți 2 474 117 pasageri la plecare, pentru care a fost calculată Taxa pentru modernizare în sumă totală de 22 267, 1 mii euro. Tot în această perioadă au fost colectate de la companiile aeriene 19 588,4 mii euro sau cu 2 678,7 mii euro mai puțin, constituind 12% din suma calculată. [...].

La data de 01.01.2013 disponibilul de mijloace financiare în valută acumulate din taxa de modernizare au fost reflectate în modul următor:

Conform datelor evidenței contabile la data de 01.01.2013 la conturile de depozit au fost înregistrate mijloace bănești în sumă totală de 195 227,9 mii lei, (echivalent 12 092,6 mii euro și 2,4 mii dolari SUA).

(a se vedea pag.15 din Actul privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”).

Prin urmare, reieșind din conținutul Actului privind rezultatele inspectării financiare, pe lângă faptul că Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău” avea un profit net de 28 273 mii lei, mai avea disponibilul de mijloace financiare în valută acumulate din taxa de modernizare în sumă totală de 195 227,9 mii lei, (echivalent 12 092,6 mii euro și 2,4 mii dolari SUA).

Astfel, ținînd cont de cele menționate, **am constatat**că atît Studiul de fezabilitate, cît și nota informativă la anexată la proiectul Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, conțin date neveridice cu referire la situația economico-financiară a Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”. Acest fapt, implicit a dus la o falsă prezentare asupra situației reale cu referire la activitatea economico-financiară a Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și respectiv la determinarea membrilor Guvernului de a susține acest proiect de hotărîre.

3. Prin Hotărîrea Guvernului nr.321/2013, pct.1. – s-a decis ca selectarea concesiionarului să se desfășoare prin **concurs închis**.

În acest sens, relevante sunt prevederile legislației în vigoare, și anume:

- art.15 alin.(3) din *Legea nr.121/2007 privind administrarea și deetățizarea proprietății publice*, care prevede că: „**Selectareapartnerilor privați pentru concesiune** se efectuează prin **concurs public**, desfășurat de autoritatea administrației publice centrale sau locale, în condițiile legislației privind concesiunile.”;

- art.3 lit.b) și art. 5 din *Legea nr.179/2008 cu privire la parteneriatul public-privat*, care statuează:

Articolul 3. Principiile aplicate în relațiile de parteneriat public-privat

În sensul prezentei legi se aplică principiile:

b) **transparenței;**

Articolul 5. Principiul transparenței

(1) În procesul de stabilire a unui parteneriat public-privat, partenerul public asigură selectarea obiectivă a partenerului privat și totodată cel mai înalt nivel posibil de informare a publicului, ținând cont de obiectivul, de natura și de valoarea obiectului parteneriatului public-privat.

(2) Partenerul public este obligat să asigure publicarea comunicatelor informative în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Cuprinsul unor alte documente și informații ce țin de procedura de selectare a partenerului privat se publică pe pagina web a Agenției Proprietății Publice de pe lângă Ministerul Economiei (denumită în continuare *Agenție*), precum și pe alte pagini web, la decizia partenerului public.

(3) În procedura de selectare a partenerului privat, partenerul public asigură accesul tuturor ofertanților la aceeași informație, indiferent dacă o consideră ca pertinentă sau nu pentru procesul de pregătire a ofertelor sau de participare la procedura de selectare, precum și accesul la informația despre condițiile și criteriile de selectare a partenerului privat.

(4) Ședințele comisiei de selectare a partenerului privat sînt publice, iar rezultatele finale ale procesului de selectare se fac publice prin publicare în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și pe pagina web a Agenției.

- art.12 din *Legea nr.534/1995 cu privire la concesiuni*, care stabilește:

Articolul 12. Concursul de selectare a concesionarului

(1) Concesiunea se acordă în baza rezultatelor concursului de selectare a concesionarului, cu încheierea ulterioară a contractului de concesiune.

(2) În cazul în care obiectul concesiunii este solicitat de un singur ofertant, a cărui ofertă corespunde condițiilor stabilite de către concedent, încheierea contractului de concesiune se negociază cu acesta.

(3) Concursul de selectare a concesionarului se organizează de către concedent în modul stabilit de Guvern.

În acest context, relevante sunt și aprecierile expuse în avizul Ministerului Finanțelor nr.16-04/389 din 29.05.2013 asupra proiectului Hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, și anume:

„Totodată, reieșind din condițiile de organizare și desfășurare a concursului de selectare a concesionarului expuse în anexa nr.2, precum și faptul că la concurs se vor înregistra cel puțin doi participanți dinre cei invitați, concursul pare a fi unul deschis și nu închis. În acest urmează a face claritate la aspectul selectării concesionarului și întru asigurarea transparentizării acțiunilor ce se impun se propune organizarea concursului deschis de selectare a acestuia.”

De asemenea, Centrul Național Anticorupție, în Raportul de expertiză anticorupție asupra nivelului coruptibilității proiectului de hotărîre a Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. "Aeroportul Internațional Chișinău" și a condițiilor concesiunii acestora, anexat la demersul nr.06/1846 din 28.05.2013,

a relevat asupra faptului că: „ În final vom reitera ideea că Centrul nu se opune creării unor condiții propice legale de atragere a investițiilor în acest domeniu, însă toată procedura de inițiere, desfășurare și executare a contractului de parteneriat public-privat urmează să se desfășoare într-un mod transparent, iar organul emitent (Guvernul) urmează să atragă o atenție deosebită asupra conținutului studiului de fezabilitate și asupra viabilității, per ansamblu, a proiectului de parteneriat public-privat.”.

Prin urmare, **constatăm** încălcarea expresă a prevederilor legislației în vigoare cu referire la stabilirea în modalității - **concurs închis** – pentru selectarea concesionarului. Or, legislația în vigoare, cu referire la modalitatea de selectare a concesionarului prevede – **concurs public**.

4. Potrivit Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, pct.4. - Guvernul, **la propunerea Ministerului Economiei**, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decît cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract.

Însă, conform art.4 alin.(1) din Legea aviației civile nr.1237/1997, misiunea **Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor** constă în elaborarea și promovarea politicii Guvernului în domeniul aviației civile în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă. Iar, potrivit lit.b) alin.(3) art.4, în scopul realizării funcțiilor sale de bază, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor propune Guvernului spre aprobare, cu avizul pozitiv al Autorității Aeronautice Civile, metodologia de calcul și aprobare a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană și pentru serviciile aeroportuare.

Totodată, potrivit art.13 din Legea aviației civile nr.1237/1997, operatorii aeronavelor au obligația de a achita operatorului aerodromului (aeroportului) taxele pentru utilizarea aerodromului (aeroportului). **Mărimea acestor taxe se aprobă de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor**, la propunerea Autorității Aeronautice Civile, și asigură recuperarea completă a cheltuielilor legate de furnizarea serviciilor aeroportuare.

Astfel, potrivit art.25 alin.(2) din Legea privind administrația publică centrală de specialitate nr.98/2012, în scopul realizării misiunii sale, ministerul în domeniile de activitate de care este responsabil, îndeplinește următoarele funcții de bază, și anume: realizează politica de stat în domeniile încredințate; reglementarea normativ-juridică, supravegherea și controlul de stat; prestarea serviciilor publice; gestionarea sferei de competență.

În acest context, relevante sunt aprecierile expuse în avizul Ministerului Justiției nr.03/4553 din 28.05.2013 asupra proiectului hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, și anume: „ 6. *Textul pct.10.1 din proiect în partea ce ține de aprobarea cuantumului taxelor aeronautice de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei se va revedea prin optica dispozițiilor Legii aviației civile nr.1237-XIII din 9 iulie 1997. În conformitate cu art.13 din legea*

menționată, mărimea taxelor pentru utilizarea aerodromului (aeroportului) se aprobă de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.”

Astfel, se constată necorespunderea prevederilor pct.4 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013 care prevede că: „ Guvernul, **la propunerea Ministerului Economiei**, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decît cel valabil la data semnării contractului de concesiune” cu reglementările art.13 a Legii aviației civile nr.1237/1997, care prevede că **Mărimea acestor taxe se aprobă de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor**, la propunerea Autorității Aeronautice Civile, și asigură recuperarea completă a cheltuielilor legate de furnizarea serviciilor aeroportuare.

5. La pct. 4 al Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, prevede că Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura **menținerea nivelului taxelor aeronautice** pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decît cel valabil la data semnării contractului de concesiune, iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract.

Însă, la pct.10.1 din anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013, este prevăzut că: „ Concedentul garantează concesionarului: aprobarea cuantumului taxelor aeronautice, *inclusiv a taxei de modernizare*, de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei, la nivelul ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute de contract.”

Astfel, atestăm o neconcordanță între prevederile Hotărîrii Guvernului nr.321/2013 și anexa nr.1 la această hotărîre.

Or, Hotărîrea Guvernului nr.321/2013 (pct.4) prevede doar „**menținerea nivelului taxelor aeronautice**” pe cînd în anexa nr.1 a Hotărîrea Guvernului nr.321/2013 prevede „ *inclusiv a taxei demodernizare*”.

Este de remarcat că, **taxa de modernizare** a fost impusă prin Acordul direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău între Republica Moldova, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană de Investiții și Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, semnat la 18 decembrie 2008, aprobat prin HG nr.164 din 26.02.2009. Potrivit pct.5.4 a Acordului direct, Republica Moldova va întreprinde toate măsurile necesare pentru a asigura că Împrumutatul va impune (și va percepe) Taxa de Modernizare de la companiile aeriene care utilizează Aeroportul în mărimea și în maniera prevăzută de Contractele de Împrumut pentru Aeroport și va dispune de toate drepturile de a constrînge achitarea Taxei de Modernizare de la companiile aeriene. Republica Moldova se va asigura ca Împrumutatul să întreprindă, în conformitate cu legislația Republicii Moldova și cu tratatele și convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, toate măsurile necesare pentru a constrînge companiile aeriene care utilizează Aeroportul să achite Taxa de modernizare în beneficiul Împrumutatului, inclusiv să exercite dreptul de a aresta sau reține navele aeriene.

În acest sens, Centru Național Anticorupție, prin demersul către Comisia de anchetă nr.02/03-3792 din 22.12.2015; demersurile către: Prim-ministrul Republicii Moldova Valeriu Streleț nr.02/03-2663 din 24.08.2015, nr.02/03-2601 din

17.08.2015, a propus Guvernului inițierea procedurii legale de anulare a taxei de modernizare care în viziunea Centrului, este încasată în mod ilegal.

Totodată, Centru Național Anticorupție, prin demersul nr.02/03-2549 din 11.08.2015, a solicitat opinia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor cu referire la temeiul legal de percepere a taxei de modernizare.

Prin răspunsul nr.07/03/664 din 30.09.2015, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, a informat că la momentul semnării contractului de concesiune a activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, mărimea taxelor aeroportuare nu s-a aprobat de minister, în ordine stabilită de Legea aviației civile nr.1237-XIII din 9 iulie 1997, iar potrivit răspunsului Agenției Proprietăți Publice nr.09-1003 din 17.09.2015, ***taxa de modernizare – 9 euro (per pasager la plecare) a fost stabilită în calitate de sursă de finanțare pentru rambursarea împrumuturilor conform Acordului direct privind finanțarea Aeroportului Internațional Chișinău între Republica Moldova, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană de Investiții și Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”.*** Prin acordul părților, contractele de împrumut au încetat, și prin urmare, ***taxa de modernizare, în mărime de 9 euro pasager la plecare, nu are fundament juridic.***

Relevante sunt concluziile CNA, expuse în demersul nr.02/03-2601 din 17.08.2015, adresat Prim-ministrului RM dl Valeriu Streleț: „ ... taxa de modernizare în mărime de 9 euro/pasager la plecare este ilegal (*inclusă în contractul de concesiune nr.4/03 din 30.08.2013 în mod abuziv de către semnatori*) fără nici un suport juridic și ca rezultat aceste sume sunt acumulate de concesionarul aeroportului fiind reflectate ca venituri, iar ulterior după achitarea impozitelor sunt utilizate ca aport investițional propriu (circa 16 mln. Euro anual x 49 de ani = 784 mln euro, pe cînd volumul investițiilor în această perioadă este prevăzută în sumă de 244 mln. Euro, adică numai din taxa de modernizare concesionarul va obține profit ce depășește suma de 540 mln.euro).

Totodată, potrivit **Actului privind rezultatele inspectării financiare tematice la Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”** din 26 iunie 2015, efectuată către Inspecția Financiară din subordinea Ministerului Finanțelor:

„La data de 5 decembrie 2008 și la data de 18 decembrie 2008 au fost semnate Contractul de credit cu Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și respectiv, Banca Europeană de Investiții (BEI), prin care Aeroportul a contractat 47,25 mil. euro pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare. Din aceasta sumă 45,5 mil.euro constituie finanțarea directă a Băncilor, inclusiv 25,5 mil.euro – BERD, iar 1,75 mln.euro – asistență tehnică în cadrul Programului de vecinătate a Uniunii Europene (grant). Printre clauzele cu caracter financiar ale acestor contracte sunt: deschiderea unui cont de deservire a datoriei într-o bancă moldovenească, coordonată cu băncile finanțatoare și unde se va acumula Taxa pentru modernizare percepută din data semnării Acordurilor. (pag. 13-14 din Actul privind rezultatele inspectării financiare). [...]

La data de 29.10.2013 și 31.10.2013 de la BERD și BEI au fost primite scrisorile-confirmările privind rambursarea integrală a împrumutului și lipsa

reclamațiilor față de întreprindere.” (pag. 15 din Actul privind rezultatele inspectării financiare).

Prin urmare, după data de 31.10.2013, când au fost primite *scrisorile-confirmațiile de la BERD și BEI privind rambursarea integrală a împrumutului și lipsa reclamațiilor față de întreprindere*, taxa de modernizare nu mai trebuia percepută.

Astfel, **constatăm** ilegalitatea perceperii și stabilirii taxei de modernizare în cadrul Hotărîrii Guvernului nr.321/2013 și ulterior în contractul de concesiune a activelor aflate în gestiune Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora.

6.Pct. 4 al Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, prevede că Guvernul, la propunerea Ministerului Economiei, va asigura menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune nu mai mic decît cel valabil la data semnării contractului de concesiune, **iar mărimea acestora va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract.**

La pct.10.1 din anexa nr.1 la Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, este prevăzut că:„ Concedentul garantează concesionarului: aprobarea cuantumului taxelor aeronautice, inclusiv a taxei de modernizare, de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei, **la nivelul ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute de contract.**

Însă, pct.4.3 din anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013, prevede că: „ 4.3. **Rambursarea investițiilor se va efectua din contul veniturilor obținute din activitatea întreprinderii concesionale.**”

Astfel, **constatăm** o neconcordanță între prevederile pct.4 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, pct.10.1 din anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013 și prevederile pct.4.3 din anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013, cu referire la sursele de rambursare a investițiilor prevăzute în contract.

7. Conform pct.5, anexa nr.2 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, *Comisia de concurs va desemna cel puțin cinci candidaturi și le va expedia invitațiile pentru participare la concurs, conform următoarelor criterii:*

- a) *siguranță financiară;*
- b) *spectrul larg al capacităților tehnice;*
- c) *competență lor profesională.”.*

În acest sens, relevante sunt concluziile Centrului Național Anticorupție expuse în Raportul de expertiză anticorupție asupra nivelului coruptibilității proiectului de hotărîre a Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, anexat la demersul nr.06/1846 din 28.05.2013. Conform dispozițiilor raportului: „*Una din funcțiile de bază ale comisiei este definirea criteriilor de selectare a concesionarului și asigurarea expedierii prin poștă a invitațiilor în scris fiecărui investitor desemnat.*

Analizînd punctul 5 deducem că comisia desemnează cel puțin 5 candidați cărora le va expedia invitațiile pentru participare la concurs.În opinia noastră, considerăm că autorul a omis includerea și a criteriilor de stabilire a candidaților,

care au fost desemnați ca eventuali participanți la concurs. Pct.6, în acest sens, prevede că candidaturile desemnate trebuie să se decidă asupra participării sau neparticipării la concurs. Astfel, nestabilirea condițiilor și a criteriilor clare de selectare va duce, inevitabil, la o procedură administrativă discreționară din partea comisiei de selectare a candidaților.

În general, proiectul nu reglementează clar procedura de desfășurare a „concursului închis”. După cum se poate observa, nici etapa incipientă a concursului nu este una transparentă.

Recomandarea: Reieșind din cele expuse recomandăm autorului a completa proiectul cu norme care ar stabili condițiile/criteriile de selectare a candidaților, pentru a asigura o transparență tuturor solicitanților la desemnarea în calitate de candidat, care să poată participa la concurs ulterior.”.

Ținând cont de aprecierile Centrului Național Anticorupție, **constatăm** că prevederile Hotărârii Guvernului nr.321/2013, nu au fost completate cu norme care ar stabili condițiile/criteriile de stabilire a candidaților care au fost desemnați ca eventuali participanți la concurs, ceea ce ulterior a permis Comisiei de concurs pentru selectarea concesionarului, ca în *mod discreționar* să organizeze și să selecteze potențialii candidanți participanți la concurs, în adresa cărora au fost expediate invitațiile de participare la concursul închis de selectare a concesionarului.

8. Conform pct.6, anexa nr.2 a Hotărârii Guvernului nr.321/2013, candidaturile, desemnate de către comisia de concurs, trebuie să-și decidă participarea la concurs în termen de 35 de zile din data transmiterii invitațiilor pentru participare și să prezinte comisiei de concurs datele necesare pentru a fi înregistrați ca participanți și pentru depunerea ofertelor.

În acest context, art.10 alin.(1) din Legea cu privire la concesiuni nr.534/1995, prevede că, concedentul asigură publicarea comunicatelor informative în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Termenul de depunere a ofertelor de către solicitanții concesiunii va fi indicat în comunicatul informativ și nu va fi mai mic de 60 de zile de la data publicării acestuia.

De asemenea, pct.44 din Hotărârea Guvernului nr.476 din 4 iulie 2012 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, prevede expres că, partenerul public va asigura publicarea în Monitorul Oficial al Republicii Moldova a comunicatului informativ de inițiere a concursului de selectare a partenerului privat, în conformitate cu forma și conținutul stabilite în documentația standard pentru realizarea parteneriatului public-privat. Comunicatul informativ este valabil 60 de zile din momentul publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Se **constată** necorespunderea pct.6 anexa nr.2 a Hotărârii Guvernului nr.321/2013, care stabilește „termenul de 35 de zile pentru a decide participarea la concurs ” cu prevederile art.10 alin.(1) din Legea cu privire la concesiuni nr.534/1995, inclusiv și pct.44 din Hotărârea Guvernului nr.476 din 4 iulie 2012, care statuează că „Termenul de depunere a ofertelor de către solicitanții concesiunii va fi indicat în comunicatul informativ și nu va fi mai mic de 60 de zile de la data publicării acestuia.”.

- Comisia de concurs-

În scopul executării prevederilor Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, Ministerul Economiei, prin Ordinul nr.103 din 14 iunie 2013, a instituit Comisia de concurs în cadrul concesiunii activelor aflate în gestiunea Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”, responsabilă de organizarea și desfășurarea procedurii de selectare a concesiionarului prin concurs închis în cadrul concesiunii activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”. Din componența Comisiei de concurs au făcut parte:

Președintele Comisiei de concurs

- **Tudor Copaci** – viceministru al economiei;

Membrii Comisiei de concurs

- **Angela Susanu** - director adjunct al Agenției Proprietăți Publice;
- **Sabina Cerbu** - viceministru al justiției;
- **Victor Barbăneagră** - viceministru al finanțelor;
- **Anatolie Zolotcov** - viceministru al dezvoltării regionale și construcțiilor;
- **Vladimir Cebotari** - viceministru al transporturilor și infrastructurii drumurilor;
- **Petru Jardan** - director general interimar al Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”

Secretar al Comisiei de concurs

- **Maria Șendilă** - șef adjunct al Direcției administrarea proprietății publice, Agenției Proprietăți Publice.

Potrivit procesului –verbal nr.1 al ședinței Comisiei de concurs, pe data de 19 iunie 2013 a avut loc prima ședință a Comisiei de concurs, în cadrul căreia a fost pus în discuție proiectul caietului de sarcini (elaborat de Agenția Proprietăți Publice), care conține, printre altele, cerințele față de componentele obligatorii ale ofertei, modul de completare și prezentare a acestora de către participanții la concurs. De asemenea, (Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”) ținând cont de situația geopolitică în țară și amplasamentul geografic al Aeroportului Internațional Chișinău, cât și riscul de redirectionare a fluxului de pasageri în aeroportul potențialilor concesiionari, a prezentat o listă a participanților pieței internaționale a serviciilor aeronautice și aeroportuare, care au o experiență vastă în activitatea investițională, exploatarea aeroporturilor, inclusiv dezvoltarea, construcția, exploatarea și întreținerea infrastructurii, în domeniul serviciilor non-aeroportuare, îmbinarea eficientă a deservirii companiilor aeriene clasice și low-cost etc., menționându-se atât avantajele, cât și dezavantajele fiecăruia.

Din lista prezentată, ținându-se cont de criteriile de selectare a concesiionarului stabilite de Guvern, Comisia a selectat, conform procesului-verbal nr.2, în ședința din 26 iunie 2013, șapte candidaturi – potențiali participanți la concurs, expediind în

adresa lor invitațiile de participare la concursul închis de selectare a concesionarului, și anume:

1. AENA Internacional – Madrid, Spania;
2. Aeroports de Paris – Paris, Franța;
3. Compania “Vnukovo-Invest” – Moscova, Federația Rusă;
4. Compania S.A. “UK KOMAKS” – Habarovsk, Federația Rusă;
5. Flughafen Wien AG – Viena, Austria;
6. Heathrow Airport Holdings – Londra, Marea Britanie;
7. Houston System Aeroportuar – Houston, SUA.

Data-limită de depunere a ofertelor a fost stabilită pentru 5 august 2013, ora 17.00.

La aceeași ședință a fost aprobat caietul de sarcini și mărimea plății pentru documentele de aplicare la concurs, a taxei de participare, a garanției de participare la concurs și a garanției de bună execuție a contractului.

Până la data-limită de depunere a ofertelor, dintre operatorii economici invitați doar două companii au depus oferte de participare la concurs (procesul – verbal nr.3 al Comisiei de concurs):

1. “Vnukovo-Invest” S.A., împreună cu “Mejdunarodnii Aeroport Vnukovo” S.A.;
2. S.R.L. “UK KOMAKS”, în asocierie cu S.A. “Aeroportul Habarovsk”, S.A. “Kolomensky Zavod” și S.R.L. “Avia Invest” (Asociația Persoanelor Juridice “Avia Invest”).

În ședința din 7 august 2013, Comisia de concurs a deschis ofertele și a inițiat procedura de evaluare a acestora, fiind prezentată Grila de punctaj pentru evaluarea ofertelor.

Astfel, la 15 august 2013, potrivit procesului – verbal nr.4, s-a constatat că oferta depusă de S.A. “Mejdunarodnii Aeroport Vnukovo”/Compania “Vnukovo-Invest” nu a fost întocmită conform rigorilor stabilite în caietul de sarcini, nu au fost prezentate multe dintre formularele-standard, iar cele prezentate au fost completate doar în limba engleză. Reieșind din prevederile legale, oferta în cauză a fost declarată ca fiind necorespunzătoare și a fost respinsă de Comisia de concurs.

Oferta depusă de Asociația Persoanelor Juridice “Avia Invest”, întrunind toate condițiile stabilite în caietul de sarcini, a fost evaluată și, în cadrul aceleiași ședințe din 15 august 2013, a fost declarată câștigătoare.

Conform procesului –verbal nr.5 din 29 august 2013 al Comisiei de concurs, pe data de 16 august 2013, Agenția Proprietăți Publice prin scrisoarea nr.03-938 din 16.08.2013 a informat participanții la concurs despre rezultatele acestuia și a invitat Asociația Persoanelor Juridice “Avia Invest”, a cărei ofertă a fost declarată câștigătoare, să negocieze contractul de concesiune.

Ulterior, Asociația Persoanelor Juridice “Avia Invest” a prezentat Agenției decizia nr.01-VIII/2013, prin care a împuternicit S.R.L. “Avia Invest”, ai cărei fondatori sînt S.A. “Aeroportul Habarovsk”, reprezentată de S.R.L. “UK KOMAKS”, și S.A. “Kolomensky Zavod”, cu dreptul de a semna contractul de concesiune. La dat

de 21.08.2013, proiectul contractului de concesiune, elaborat de Comisie, a fost transmis S.R.L. „Avia Invest” spre negociere.

După finalizarea negocierilor cu Asociația Persoanelor Juridice „Avia Invest”, contractul de concesiune, în forma negociată, a fost aprobat de Comisia de concurs (procesul-verbal nr.5 din 29 august 2013).

La 30 august 2013, Agenția Proprietăți Publice în subordinea Ministerului Economiei și SRL „Avia Invest” au semnat contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora nr.4/03.

Constatările cu referire la Comisia de concurs în cadrul concesiunii activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”

1. Potrivit art.27 alin.(1) din Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr.179/2008, pentru desfășurarea procedurii de selectare a partenerului privat, partenerul public creează o comisie de selectare a partenerului privat pentru fiecare bun propus ca obiect al parteneriatului public-privat. Comisia va fi formată dintr-un număr impar de membri persoane fizice, nu mai mic de 5, care trebuie să includă cel puțin un specialist în economie, un specialist în jurisprudență, un reprezentant al Agenției și un specialist în domeniul în care se inițiază parteneriatul public-privat. Comisia este condusă de un președinte, desemnat de partenerul public.

Potrivit pct.2, anexa nr.2 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, pentru desfășurarea procedurii de concurs Ministerul Economiei va crea comisia de concurs (în continuare – comisia). Comisia va fi formată dintr-un număr impar de membri persoane fizice, nu mai mic de 7, care trebuie să includă *reprezentanți ai Ministerului Economiei, Ministerului Finanțelor, Ministerului Justiției, reprezentanți ai concedentului, un specialist în economie, un specialist în jurisprudență, precum și specialiști în activitatea aeronautică.*

Ministerul Economiei, prin Ordinul nr.103 din 14 iunie 2013, a instituit Comisia de concurs cu următoarea componență:

Președintele Comisiei de concurs

- Tudor Copaci – viceministru al economiei;

Membrii Comisiei de concurs

- | | |
|----------------------|---|
| - Angela Susanu | - director adjunct al Agenției Proprietăți Publice; |
| - Sabina Cerbu | - viceministru al justiției; |
| - Victor Barbăneagră | - viceministru al finanțelor; |
| - Anatolie Zolotcov | - viceministru al dezvoltării regionale și construcțiilor; |
| - Vladimir Cebotari | - viceministru al transporturilor și infrastructurii drumurilor; |
| - Petru Jardan | - director general interimar al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”. |

Astfel, cu referire la componența Comisiei de concurs, aprobată prin Ordinul Ministerului Economiei nr.103 din 14 iunie 2013, **a constatat** necorespunderea acestui Ordin cu cerințele pct.2, anexa nr.2 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, care expres statuează asupra includerii în componența acesteia pe lângă reprezentanții

autorităților statului, includerea *aunui specialist în economie, un specialist în jurisprudență, precum și specialiști în activitatea aeronautică.*

2. Conform pct.5. din Anexa nr.2 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, Comisia de concurs va desemna cel puțin cinci candidaturi și le va expedia invitațiile pentru participare la concurs, conform următoarelor criterii: siguranță financiară; spectrul larg al capacităților tehnice; competență lor profesională.

Potrivit procesului – verbal nr.1 din 19 iunie 2013 al ședinței Comisiei de concurs: „În acest scop, Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, ținînd cont de situația geopolitică în țară și amplasamentul geografic al Aeroportului Internațional Chișinău, cît și riscul de redirectionare a fluxului de pasageri în aeroportul potențialilor concesionari, a examinat multiaspectual participanții pieței internaționale a serviciilor aeronautice și aeroportuare. În rezultat au fost distinși operatorii economici din domeniul dat, care au o experiență vastă în activitatea investițională, exploatarea aeroporturilor, inclusiv dezvoltarea, construcția, exploatarea și întreținerea infrastructurii, domeniul serviciilor nonaeroportuare, îmbinarea eficientă a deservirii companiilor aeriene clasice și low-cost; ș.a., fiind întocmită Lista potențialilor participanți la concursul închis. Din lista prezentată, ținîndu-se cont de criteriile de selectare a concesionarului stabilite de Guvern, Comisia urmează să selecteze operatorii la care se vor expedia invitații.”.

Astfel, în cadrul audierilor membrilor Comisiei de concurs, din data de 23 martie 2016, **s-a constatat** că *Lista celor 7 potențiali participanți la concursul închis (prevăzuți în anexa la procesul verbal nr.1 din 19.06.2013)* – a fost prezentată de către Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, iar membrii Comisiei de concurs au desemnat aceste candidaturi fără a examina și alți potențiali participanți la concurs.

3. Conform procesului – verbal nr.2 din 26 iunie 2013 al ședinței Comisiei de **obiecții**, *s-a aprobat candidaturile, în adresa cărora urmează a fi expediate invitațiile de participare la concursul închis de selectare a concesionarului, și anume:*

1. *AENA Internacional – Madrid, Spania;*
2. *Aeroports de Paris – Paris, Franța;*
3. *Compania “Vnukovo-Invest” – Moscova, Rusia;*
4. *Compania S.A. “UK KOMAKS” – Habarovsk, Rusia;*
5. *Flughafen Wien AG – Viena, Austria;*
6. *Heathrow Airport Holdings – Londra, Anglia;*
7. *Houston System Aeroportuar – Houston, SUA.”.*

Din informația expusă în anexa la procesul – verbal nr.1 din 19 iunie 2013 al ședinței Comisiei de concurs, cu referire la Lista potențialilor participanți la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, menționăm următoarele:

- **AENA Internacional – Madrid, Spania** – unul din cei mai mari operatori aeroportuari din lume. Are în gestiunea sa 47 de aeroporturi și 2 heliporturi în Spania și este implicat în gestiunea directă sau indirectă a încă 23 de aeroporturi din toată lumea;

- **Aeroports de Paris – Paris, Franța** – este proprietar absolut al terenurilor și facilităților aeroportuare și gestionează în mod legal și pe un termen nelimitat aeroporturile **Charles de Gaulle, Paris Orly, Paris – Le Bourget**, 10 aeroporturi pentru aeronave de mici dimensiuni și un aerodrom pentru elicoptere.

- **Heathrow Airport Holdings – Londra, Anglia** – deține și operează cu următoarele aeroporturi: London Heathrow Airport, London Stansted Airport; Glasgow Airport, Edinburgh Airport, Aberdeen Airport, Southampton Airport.

- **Houston System Aeroportuar – Houston, SUA** - deține trei aeroporturi în Statele Unite ale Americii – Aeroportul Internațional George Bush, Aeroportul William P. Hobby și Aeroportul Ellington, care împreună, după dimensiune este situat pe locul patru în sistemele aeroporturilor din SUA.

- **Flughafen Wien AG – Viena, Austria** – operator aeroportuar european, care a fost privatizat în 1992. Flughafen Wien AG este proiectantul, constructorul și operatorul Aeroportului Viena.

- **Compania “Vnukovo-Invest” – Moscova, Rusia** – deține ~ 25% acțiuni la Aeroportului Vnukovo. Acționarul de bază a Aeroportului Vnukovo este administrația orașului Moscova, al cărui pachet de acțiuni constituie 74,73 %.

- **Compania S.R.L “UK KOMAKS” – Habarovsk, Rusia** – proprietarul Aeroportului Habarovsk. Conform rezultatelor anului 2012, Aeroportul Habarovsk a deservit 1,8 mln pasageri și mai mult de 26 mii tone de marfa – capacitatea operării de către Aeroport a traficului de calatori fiind apropiată de cea a Aeroportului Chișinău.

Prin urmare, analiza comparativă a Listei potențialilor participanți la concursul închis de selectare a concesionarului reieșind din informația prezentată membrilor activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”, scoate în evidență necorespunderea **S.R.L “UK KOMAKS”** criteriilor generale de selectare a concesionarului (pct.6, Anexa nr.1 și pct.5, Anexa nr.2 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013).

Astfel, **s-a constatat** că potrivit pct.2.2. din Actul de Constituire ale S.R.L “UK KOMAKS”: „Societatea desfășoară următoarele genuri de activități:

- Activități de management ale grupurilor financiare și industriale și companiilor – holding;
- Consultanță pe probleme de activitate comercială și management;
- Investiții în bunuri (proprietate);
- Cercetarea conjuncturii de piață;
- Activitățile companiei de holding în domeniul intermedierei financiare;
- Prestare de alte servicii;
- Cumpărarea și vânzarea de bunuri imobiliare proprii;
- Managementul proprietății imobiliare;
- Alte activități în concordanță cu obiectivele Societății și care nu contravin legislației Federației Ruse.”.

Iar, conform pct.5.1. din Actul de constituire: „**Capitalul social al Societății constituie 10000 (zece mii) ruble.**”. (a se vedea în acest sens: Oferta depusă de Asociația persoanelor Juridice „Avia Invest” în cadrul concursului de selectare a concesionarului activelor

Aeroportului Internațional Chișinău (copia – varianta română) Volumul 4, pag. 71 – 72, prezentată la demersul Comisiei de anchetă CA nr.17 din 02.03.2016).

Prin urmare, **se constată** necorespunderea S.R.L “UK KOMAKS” criteriilor generale de selectare a concesionarului, expuse la pct.6 din anexa nr.1 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, capitalul social – minimum 30 mln. euro, experiență în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile – minimum 2 ani și experiență în concesiunea serviciilor aeroportuare.

Totodată, **s-a constatat** că Comisia de concurs, neîntemeiat și eludînd cerințele obligatorii ale Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, a transmis invitația de participare la concurs către S.R.L “UK KOMAKS”, or, ținînd cont de genurile de activitate indicate în Actul de constituire a acesteia, se poate lesne de constatat că aceasta nu are experiența în prestarea serviciilor aeroportuare și nici capitalul social pe care îl are (10000 de ruble) nu este corespunzător cerințelor pct.6 din anexa nr.1 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013 (minimum 30 mln.euro).

În acest sens, potrivit concluziilor Centrului Național Anticorupție expuse în Raportul de expertiză anticorupție asupra nivelului coruptibilității proiectului de hotărîre a Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, anexat la demersul nr.06/1846 din 28.05.2013:

„Deși proiectul este unul de interes public avînd scopul de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare și a calității serviciilor prestate de Aeroportul Internațional Chișinău, totuși, nu poate fi exclus riscul ca elaborarea și promovarea proiectului să fie dictate de anumite interese de grup, manifestate prin desfășurarea unei proceduri netransparente se selecție bazate pe criterii și condiții care nu sunt obiectiv justificate în raport cu unii din ofertanți care să nu asigure o egalitate deplină și efectivă în drepturi ale acestora.”.

Astfel, **constatăm că**, aprecierile Centrului Național Anticorupție expuse la momentul expertizării proiectului de hotărîre a Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora, s-au adeverit, deoarece Comisia de concurs pentru selectarea concesionarului, în mod discreționar și prin desfășurarea unei proceduri netransparente se selecție a participanților la concurs, a selectat și expediat în adresa S.R.L “UK KOMAKS” invitația de participare la concurs.

4. Din informația expusă în anexa la procesul – verbal nr.1 din 19 iunie 2013 al ședinței Comisiei de concurs, cu referire la Lista potențialilor participanți la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”, este indicat că **Compania S.R.L “UK KOMAKS” – Habarovsk, Rusia – proprietarul Aeroportului Habarovsk.**

Însă, din materialele prezentate Comisiei de anchetă, la demersul CA nr.17 din 02.03.2016, (a se vedea în acest sens: Oferta depusă de Asociația persoanelor Juridice „Avia Invest” în cadrul concursului de selectare a concesionarului activelor Aeroportului Internațional Chișinău (copia – varianta română) Volumul 1, pag. 294 – 302), este anexat un *Contract de transmitere a împuternicirilor organului executiv unic (directorului general) al societății pe acțiuni „Habarovskii Aeroport (Aeroportul din Habarovsk)”*

organizației de administrare – SRL „Societatea de Administrare KOMAKS” din 14 februarie 2012. Conform pct.2.3 din Contract, competențele organului executiv unic al Societății (directorului general) se consideră a fi transferate către Societatea de administrare odată cu semnarea prezentului contract. Iar, potrivit pct.6.1 din Contract, prezentul contract este valabil pînă la 14 februarie 2015.

Prin urmare, **se constată** că informația expusă în anexa la procesul – verbal nr.1 din 19 iunie 2013 al ședinței Comisiei de concurs, cu referire la **Compania S.R.L. “UK KOMAKS” – Habarovsk, Rusia – „proprietarul” Aeroportului Habarovsk**, este eronată, or acestei companii doar i-au fost transmise competențele organului executiv unic al societății pe acțiuni „Habarovskii Aeroport”, ceea ce nu presupune că S.R.L. “UK KOMAKS” este **proprietarul Aeroportului Habarovsk**. (a se vedea în acest sens: Oferta depusă de Asociația persoanelor Juridice „Avia Invest” în cadrul concursului de selectare a concesionarului activelor Aeroportului Internațional Chișinău (copia – varianta română) Volumul I, pag. 266 – 267, pct.15 *Organul unic executiv al societății*, din Statutul Societății pe acțiuni de tip deschis „Хабаровский Аэропорт”). Totodată, **se constată** că membrii Comisiei de concurs, nici nu au examinat actele incluse în Oferta depusă de Asociația persoanelor Juridice „Avia Invest” în cadrul concursului de selectare a concesionarului activelor Aeroportului Internațional Chișinău, iar persoanele ce gestionau Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, au prezentat membrilor Comisie de concurs informații eronate cu referire la Compania S.R.L. “UK KOMAKS”.

5. Potrivit procesului – verbal nr.2 din 26 iunie 2013 al ședinței Comisiei de concurs: „ *În scopul unei bune organizări și desfășurări a procedurii de selectare a concesionarului în cadrul concesionării activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” aprobată prin Hotărîrea Guvernului nr.321 din 30 mai 2013, Comisia delegă atribuțiile de secretariat a concursului Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”. Împuternicirile respective vor fi transmise întreprinderii prin ordinul Agenției Proprietăți Publice.*”.

Astfel, **s-a constatat** că „delegarea atribuțiilor de secretariat de către Comisia de concurs către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” încalcă expres prevederile art.27 din Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr.179/2008 și pct.4 – 5 din anexa nr.2 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013. Or, potrivit pct.4, Comisia de concurs: asigură expedierea prin poștă a invitațiilor în scris fiecărui investitor desemnat; asigură primirea cererilor de participare la concurs; primește ofertele înaintate de ofertanți în limba de stat în mod obligatoriu și în altă limbă, după caz, și verifică în ședință publică integritatea, precum și componența coletelor. Iar, conform pct.5, comisia va desemna cel puțin cinci candidaturi și le va expedia invitațiile pentru participare la concurs.

6. Conform procesului – verbal nr.3 din 7 august 2013 al ședinței Comisiei de concurs: „ ... potrivit deciziei Comisiei de concurs din 26.06.2013, în adresa potențialilor participanți la concurs selectați, la dat de 01 iulie 2013 au fost expediate Invitațiile de participare la concursul închis de selectare a concesionarului activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”. Termenul-limită pentru depunere a ofertelor a expirat la 05 august 2013, ora 17.00. Invitațiile au fost recepționate de

toate companiile (confirmările de recepționare sunt la Î.S., Aeroportul Internațional Chișinău”).

Prin demersul CA nr.13 din 26.02.2016, Comisia de anchetă a solicitat Agenției Proprietăți Publice prezentarea actelor confirmative de expediere/recepționare a invitațiilor de participare la concursul închis de selectare a concesionarului (celor șapte candidaturi-potențiali participanți la concurs).

La 01.03.2016, prin demersul nr.09-214, Agenția Proprietăți Publice a remis în adresa Comisiei de anchetă setul de acte solicitat.

Urmare a analizei acestor acte, **s-a constatat** că nu a fost utilizată cea mai bună modalitate de expediere/recepționare a invitațiilor de participare la concursul închis de selectare a concesionarului, care să poată demonstra cu certitudine dacă au fost sau nu recepționate invitațiile de participare la concurs de către companiile selectate în acest sens.

7. Potrivit pct.2, 3 și 4 al Procesului – verbal nr.4 din 15 august 2013 al ședinței Comisiei de concurs, Comisia hotărăște: *„2.Oferta Asociației persoanelor juridice „Avia Invest” este corespunzătoare și se declară câștigătoare.*

3. Concedentul, în termene de trei zile de la semnarea prezentului proces verbal, urmează să notifice ofertanții despre rezultatele concursului și să invite Asociația persoanelor juridice „Avia Invest” a cărei ofertă a fost declarată câștigătoare la negocierea contractului de concesiune.

4. Proiectul contractului de concesiune a activelor aflate în gestiune Î.S., Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, urmează a fi elaborat și negociat cu Asociația persoanelor juridice „Avia Invest” în termen de cel mult 30 de zile calendaristice.”.

Potrivit ordinii de zi consemnate în Procesul – verbal nr.5 din 29 august 2013 al ședinței Comisiei de concurs, se menționează asupra: „1.Aprobarea proiectului contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S., Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, ***negociat cu S.R.L „Avia Invest”.***”

Ulterior, se menționează că: „La dat de 21.08.2013 proiectul contractului de concesiune, elaborat de Comisie, **a fost transmis S.R.L. „Avia Invest” spre negociere.**”.

Iar, conform pct.1 al Procesului – verbal nr.5 din 29 august 2013 al ședinței Comisiei de concurs, Comisia a hotărât: „1. Proiectul contractului de concesiune a activelor aflate în gestiune Î.S., Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, se aprobă în forma **negociată cu Asociația persoanelor juridice „Avia Invest”.**

Astfel, **s-a constatat** existența contradicțiilor între prevederile Procesului – verbal nr.5 din 29 august 2013 al ședinței Comisiei de concurs cu referire la subiecții cu care a fost negociat contractul de concesiune, și prin urmare acest fapt denotă calitatea îndoielnică a actelor întocmite. Totodată, și în cadrul audierilor membrilor Comisiei de concurs în ședința Comisie de anchetă din data de 23 martie 2016, cu referire la acest subiect s-au prezentat informații contradictorii cu referire la subiecții cu care a fost negociat contractul de concesiune.

8.Conform pct.2 al Procesului – verbal nr.5 din 29 august 2013 al ședinței Comisiei de concurs, Comisia a hotărât: „ 2. *Se împuternicește Agenția Proprietăți Publice, în calitate de concedent, să semneze contractul de concesiune cu S.R.L „Avia Invest”.*”.

În acest context, relevante sunt prevederile legislației în vigoare expuse la art.12 alin.(1) din Legea cu privire la concesiuni nr.534/1995, care statuează că, *concesiunea se acordă în baza rezultatelor concursului de selectare a concesionarului, cu încheierea ulterioară a contractului de concesiune.*

Art.15 alin.(3) din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice, prevede că *selectarea partenerilor privați pentru concesiune se efectuează prin concurs public, desfășurat de autoritatea administrației publice centrale sau locale, în condițiile legislației privind concesiunile.* Iar, conform art.18 alin.(9) din Legea nr.179/2008 cu privire la parteneriatul public-privat, *relația de parteneriat public-privat se stabilește doar în bază de concurs, indiferent de forma lui contractuală de realizare.*

În acest sens, și pct.11 al anexei nr.2 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013, statuează că, **concedentul are obligația de a încheia contractul de parteneriat public-privat cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare de către comisie.**

De asemenea, potrivit pct.51 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.476/2012, *mai mulți operatori economici au dreptul de a se asocia cu scopul de a depune o ofertă comună, fără a fi obligați să își legalizeze din punct de vedere formal asocierea. Angajamentul privind asocierea trebuie prezentat în formă scrisă la momentul depunerii ofertei.*

Iar, potrivit pct.52 din Regulament, *partenerul public are dreptul de a solicita ca asocierea să fie legalizată numai în cazul în care oferta comună, depusă de ofertantul precalificat, este declarată câștigătoare și numai dacă o astfel de măsură reprezintă o condiție necesară pentru buna îndeplinire a contractului ce urmează a fi atribuit.*

Prin urmare, Comisia de concurs, reieșind din cerințele pct.52 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.476/2012, precum și ținînd cont că S.R.L „Avia Invest” parte a contractului de concesiune, nu corespunde cerințelor formulate față de concesionar la etapa organizării și desfășurării concursului de selectare a concesionarului (expuse la pct.6 din anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321 din 30 mai 2013), era obligată să insiste asupra legalizării asocierii ofertanților câștigători (Asociația persoanelor juridice „Avia Invest”), implicit prin încheierea contractului de concesiune cu această Asociație – pentru a asigura buna îndeplinire a contractului de concesiune.

Or, potrivit art.12 pct.2.2. din Acordul Operațional Comun din 12 august 2013, prezentat de către Asociația persoanelor juridice „Avia Invest”, „ Acordul încetează la data semnării contractului de concesiune de către întreprindere (S.R.L „Avia Invest”). (a se vedea în acest sens: Oferta depusă de Asociația persoanelor Juridice „Avia Invest”

în cadrul concursului de selectare a concesionarului activelor Aeroportului Internațional Chișinău (copia – varianta română) Volumul 1, pag. 22, Acordul Operațional Comun din 12 august 2013”).

Astfel, s-aconstatat:

- încălcarea expresă a prevederilor legislației în vigoare, cu referire la propunerea din procesul - verbal nr.5 din 29 august 2013 al ședinței Comisiei de concurs, care a dispus că *se împuternicește Agenția Proprietăți Publice, în calitate de concedent, să semneze contractul de concesiune cu S.R.L „Avia Invest”*. Or, prin această prevedere, Comisia de concurs și-a arogat atribuții care depășesc cadrul legal și competențele atribuite, deoarece oferta Asociației persoanelor juridice „Avia Invest” a fost declarată câștigătoare, dar nu S.R.L „Avia Invest”.

- S.R.L „Avia Invest” parte a contractului de concesiune, nu corespunde cerințelor formulate față de concesionar la etapa organizării și desfășurării concursului de selectare a concesionarului (expuse la pct.6 din anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321 din 30 mai 2013), și anume:

➤ nu este respectată condiția privind mărimea capitalului social de 30 mln.euro a concesionarului;

➤ nu a fost întrunit criteriul experienței de cel puțin 2 ani în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile.”.

- depășirea atribuțiilor de către Comisia de concurs, deoarece, aceasta nu are nici competența și nici statutul necesar de *aiîmputernici* Agenția Proprietăți Publice (care este autoritate administrativă centrală) să încheie contractul de concesiune. Prin urmare, se constată că persoanele cu funcții de răspundere care au admis acest fapt, și-au exercitat necorespunzător atribuțiile de serviciu.

- neexecutarea de către Comisia de concurs a cerințelor legislației pentru asigurarea bunei îndepliniri a contractului de concesiune, în conformitate cu prevederile pct.52 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.476/2012, care statuează asupra *legalizării asocierii ofertanților câștigători – pentru a asigura buna îndeplinire a contractului de concesiune*, în situația în care art.12 pct.2.2. din Acordul Operațional Comun din 12 august 2013, prezentat de către Asociația persoanelor juridice „Avia Invest” prevede că „ Acordul încetează la data semnării contractului de concesiune de către întreprindere (S.R.L „Avia Invest”).

- Agenția Proprietăți Publice, în calitate de concedent, prin încheierea contractului de concesiune cu S.R.L „Avia Invest” a încălcat flagrant prevederile pct.11 al anexei nr.2 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013, care statuează că: „concedentulare obligațiade a încheia contractul de parteneriat public-privat cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare de către comisie.”.

**Informații relevante cu referire la fondatorii/asociații
S.R.L „Avia Invest” – parte a contractului de concesiune**

Prin demersul CA nr.16 din 02 martie 2016, Comisia de anchetă a solicitat suportul Serviciului de Informații și Securitate în vederea identificării fondatorilor/asociaților S.R.L „Avia Invest”.

Făcînd o analiză a tuturor materialelor solicitate și obținute de la autoritățile publice, de către Comisia de anchetă, cu referire la fondatorii/asociații S.R.L. „Avia Invest”, se constată următoarele.

1. La 02 august 2013, a fost înregistrată la Camera Înregistrării de Stat, S.R.L. „Avia Invest”, avînd capitalul social: 5400 lei. Fondatori:

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Habarovschii Aeroport”, partea socială în valoare de 2700 MDL (50,00%);

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis, Compania Holding „Kolomenskii Zavod”, partea socială în valoare de 2700 MDL (50,00%).

2. La 28 august 2013, de către Camera Înregistrării de Stat, au fost înregistrate modificări în actele de constituire a S.R.L. „Avia Invest”, capitalul social: 85107400 (optzeci și cinci milioane o sută șapte mii patru sute) lei. Asociați:

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Habarovschii Aeroport”, partea socială în valoare de 42553700 MDL (50,00%);

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis, Compania Holding „Kolomenskii Zavod”, partea socială în valoare de 42553700 MDL (50,00%).

3. La 30 august 2013, Compania Holding „Kolomenskii Zavod” vinde Companiei TB TEAM MANAGEMENT LLP, partea socială deplină în capitalul social al S.R.L. „Avia Invest”.

4. La 17 februarie 2014:

- Compania TB TEAM MANAGEMENT LLP vinde S.R.L. „Komaksavia” partea socială deplină în capitalul social al S.R.L. „Avia Invest”.

- S.A. „Habarovschii Aeroport”, reprezentată de SRL „UK Komaks” vinde către S.R.L. „Komaksavia” partea socială de 45 % din capitalul social al S.R.L. „Avia Invest”.

5. La 19 februarie 2014, de către Camera Înregistrării de Stat, au fost înregistrate modificări în actele de constituire a S.R.L. „Avia Invest”. Asociații:

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Habarovschii Aeroport”, partea socială în valoare de 4255370 MDL (5,00%);

- S.R.L. „Komaksavia”, partea socială în valoare de 80852030 MDL (95,00%).

Potrivit răspunsului SIS nr.5/494 din 21.03.2016 și nr.5/801 din 14.04.2016 pînă în anul 2014, asociați ai S.R.L. „Komaksavia” au fost companiile „Habarovschii Aeroport” S.A (cu o cotă de 1%) și SRL „UK Komaks” (cu o cotă de 99%). Mai tîrziu, au avut loc modificări în lista proprietarilor S.R.L. „Komaksavia”. În prezent fondator al acesteia este TB TEAM MANAGEMENT LLP (cu sediul în Londra), gestionată prin firmele off-shore „Dylox United” LDP (din insulele Virgine Britanice) și „Valtara A.V.V” (din Aruba, insulă a Regatului Olandei), ambele fondate la 07.09.2012. S.R.L. „Komaksavia” a fost fondată la 10.01.2014, cu un capital social de 100 mii ruble rusești.

În acest context, relevante sunt concluziile Centrului Național Anticorupție, expuse în demersul nr.02/03-2788 din 11.09.2015, adresat Dlui Vladimir Cebotari, Ministrul Justiției, și anume:

„În prezent, structura asociațiilor în S.R.L. „Avia Invest” este reprezentată în felul următor: 95% din capitalul social aparține SRL „Komaksavia și 5% sunt deținute de unicul participant rămas al concursului S.A „Habarovschii Aeroport”.

Astfel, uniunea persoanelor juridice participantă și câștigătoare a concursului pentru concesionarea activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, care s-au angajat prin oferta sa să efectueze investiții de peste 244 mln. de euro, de-facto nu mai există.

Luând în considerație cele menționate, putem deduce că, **scopul acestui PPP de atragere a investițiilor private în realizarea proiectului de interes public nu a fost atins.** Menționăm că Aeroportul Internațional Chișinău a fost propus drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesionarea acestuia, avînd ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate, precum și **în scopul atragerii investițiilor capitale.** Din datele de care dispunem (actul inspecției financiare din 26.06.2015) **mijloacele bănești achitate în calitate de investiții de către S.R.L. „Avia Invest”, parvin în exclusivitate din activitatea operațională, iar de către Societate n-au fost utilizate careva mijloace bănești din alte activități.**

În cazul în care, „pionierii în domeniul managementului aeroportuar” – câștigătorii concursului, nu se mai regăsesc în structura concesionarului, nu este clar cine va gestiona și va atinge scopurile propuse în acest proiect de PPP (oferta tehnică prezentată la concurs).

În prezent, Aeroportul este gestionat de președintele Consiliului de administrare, Ilan Șor, care a fost numit în această funcție în baza procesului-verbal nr.14 al asociațiilor „Avia Invest”, din 17.07.2014, modificările fiind operate la Camera Înregistrării de Stat la 06.08.2014, și de către administratorul societății, Petru Jardan, ex-director general al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”.”.

Astfel, ținînd cont de conținutul materialelor solicitate și obținute de la autoritățile publice, aprecierile făcute de către Centrul Național Anticorupție, precum schimbările survenite în cadrul structurii fondatorilor/asociațiilor S.R.L „Avia Invest” de la momentul încheierii contractului de concesiune și pînă în prezent, **se constată** că:

- Asociația Persoanelor Juridice „Avia Invest” participantă și declarată câștigătoare a concursului pentru concesionarea activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, care s-a angajat prin oferta sa să efectueze investiții de peste 244 mln. de euro, nu mai există.

- **Scopul parteneriatului public-privat de atragere a investițiilor private în realizarea proiectului de interes public prin concesionarea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” nu a fost atins,** deoarece mijloacele bănești achitate în calitate de investiții de către S.R.L. „Avia Invest”, parvin în exclusivitate din activitatea operațională.

- Contractul de concesiune -

La 30 august 2013, Agenția Proprietăți Publice, în calitate de *concedent* și în continuare *Concesionar(Întreprinderea Concesională)*, au încheiat Contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, nr.4/03.

Este de remarcat că, la 24 august 2015, în cadrul ședinței operative a Guvernului Republicii Moldova a fost dispusă formarea unui grup de lucru la nivelul Ministerului Justiției în componența reprezentanților Ministerului Justiției, Ministerului Economiei, Ministerului Finanțelor, Centrului Național Anticorupție, Agenția Proprietăți Publice, cu atragerea specialiștilor din cadrul Serviciului de Informații și Securitate, Inspecției de Stat în Construcții, Inspecția Financiară și Comisia de monitorizare a concesiunii. Acest grup de lucru a avut drept misiune examinarea și evaluarea contractului nr.4/03 din 30 august 2013 de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportului Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora. Rezultatele activității grupului de lucru au fost expuse în ***Raportul privind evaluarea temeiurilor și motivelor de reziliere a contractului de concesiune a activelor Î.S. „Aeroportului Internațional Chișinău” din 30 august 2013.***

În contextul misiunii Comisiei de anchetă, prezintă interes concluziile și constatările expuse în Raportul grupului de lucru (pag.50-52 din Raport), și anume:

✓ „2. Concesionarul nu s-a încadrat în termenul de 2 ani (până la 30 august 2015) pentru realizarea investițiilor și construcțiilor conform obligațiilor asumate. Totodată, concesionarul dispune de dreptul de remediere a necorespunderilor în termen de 36 de luni (30 august 2018).”;

✓ „6. La momentul de față, concesionarul S.R.L. Avia Invest nu corespunde cerințelor formulate față de concesionar la etapa organizării și desfășurării concursului de selectare a concesionarului (expuse la pct.6 din anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321 din 30 mai 2013), și anume:

- nu este respectată condiția privind mărimea capitalului social de 30 mln.euro a concesionarului;

- nu a fost întrunit criteriul experienței de cel puțin 2 ani în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile.”.

✓ „7. Referitor la aplicabilitatea unuia din temeiurile de declarare a nulității contractului, grupul de lucru a elucidat următoarele:

- b) luînd în considerație faptul, că contractul de concesiune a fost încheiat cu S.R.L. „Avia Invest” – persoană juridică care nu a participat în calitate de subiect distinct la concursul de selectare a concesionarului– și, nu este clar dacă acesta a fost expresia formei juridice de asociere a persoanelor juridice participante la concurs, și dacă a fost evaluată și acceptată de către comisia de concurs la etapa atribuirii contractului de concesiune. În lipsa unor astfel de evaluări și acceptării s-ar constata încălcarea dispozițiilor art.18 alin.(9) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, art.15 alin.(3) din Legea nr.121-XVI din 4 mai 2007 privind administrarea și deținutarea proprietății publice și art.12 alin.(1) din Legea

nr.534-XIII din 13 iulie 1995 cu privire la concesiuni (care impun acordarea concesiunii doar partenerului privat ales în baza concursului de selectare a concesionarului), este relevantă aplicarea temeiului de nulitate prevăzut de art.220 alin.(1) din Codul civil al Republicii Moldova, care dispune, că actul juridic sau clauza care contravin normelor imperative sunt nule dacă legea nu prevede altfel.

Acest temei de nulitate este un temei de nulitate absolută și este imprescriptibil.[...].

b) Grupul de lucru a identificat drept relevante și aplicabile contractului de concesiune și temeiurile de nulitate prevăzute de art.227 (nulitatea actului juridic afectat de eroare) și art.228 (nulitatea actului juridic încheiat prin dol) din Codul civil al Republicii Moldova, însă se constată expirarea termenului de prescripție extinctivă pentru intentarea acțiunii civile în baza acestor temeiuri de nulitate.”;

✓ „9. Grupul de lucru a constatat că, prin stabilirea în contractul de concesiune a nivelului taxelor aeroportuare și asumarea de către Guvern a angajamentului de a menține acest nivel pe durata executării contractului de concesiune, se încalcă dispozițiile Legii aviației civile nr.1237-XIII din 9 iulie 1997, care stabilește expres competența Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor de a aproba mărimea taxelor aeroportuare.”;

✓ „12. Există un șir de alte riscuri care pot fi preîntîmpinate prin renegocierea anumitor clauze contractuale.”.

Cu referire la încheierea contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora nr.4/03, concludente sunt și concluziile expuse în Raportul Grupului de lucru (pag.33), și anume:

„În acest sens relevăm că contractul de concesiune a fost încheiat cu S.R.L. „Avia Invest”, ținînd cont de faptul că asociați ai aceste persoane juridice sunt S.A. „Habarovschii Aeroport” (50%) și S.A. „Kolomenskii Zavod” (50%), care împreună au participat la concursul de selectare a concesionarului și împreună au întrunit condițiile prestabilite privind activele ce urmează a fi deținute de concesionar și experiența acestuia în domeniul prestării serviciilor aeroportuare.

Potrivit informațiilor oferite de Centrul Național Anticorupție, se constată, că la data de 17 februarie 2014, prin Decizia Î.S. „Camera Înregistrării de Stat” privind înregistrarea modificărilor a fost înregistrată în Registrul de stat al persoanelor juridice modificare actelor de constituire ale S.R.L. „Avia Invest” în partea ce ține de lista asociaților: modificarea constă în cedarea calității de asociat și vînzarea integrală de către S.A. „Kolomenskii Zavod” a părții sociale de 50 % către compania TB TEAM MANAGEMENT LLP. Contractul de vînzare-cumpărare a părții sociale a S.A. „Kolomenskii Zavod” a fost încheiat la data de 30 august 2013, în aceeași zi cînd a fost încheiat contractul de concesiune.

Respectiv, S.A. „Kolomenskii Zavod” a avut doar intenția de a determina concedentul să selecteze Asociația „Avia Invest” în calitate de concesionar și să încheie contractul de concesiune cu S.R.L. „Avia Invest”, după cum s-a convenit în

acordul prin care s-a constituit Asociația „Avia Invest”, dar nu a intenționat de a se angaja în raporturi contractuale de concesiune.

Un asemenea comportament ar putea fi interpretat drept un comportament dolosiv din partea S.A. „Kolomenskii Zavod”- persoană juridică terță care a contribuit la încheierea contractului de concesiune cu S.R.L. „Avia Invest”. S.R.L. „Avia Invest”, cel puțin trebuia să cunoască despre vânzarea părții sociale a S.A. „Kolomenskii Zavod” care a avut loc la data de 30 august 2013 – în ziua semnării contractului de concesiune.

Din partea S.R.L. „Avia Invest” se atestă un dol prin reticență, care a tălmăcit faptul cedării calității de asociat de către S.A. „Kolomenskii Zavod”(care împreună cu S.A „Habarovschii Aeroport” (50%) asigurau întrunirea condiției deținerii capitalului social de 30 mln. euro), cu toate că știa sau trebuia să știe , că una din condițiile prestabilite de concesionare a activelor ÎS. “Aeroportul Internațional Chișinău”era implicarea unor persoane juridice care să dețină un capital social de cel puțin 30 mln.euro și, în virtutea bunei – credințe, S.R.L. „Avia Invest” trebuia să comunice concedentului această modificare esențială în rândurile asociaților săi.”.

Totodată, relevante sunt și aprecierile expuse de către Ministerul Justiției în demersul nr.03/9350 din 25.08.2015 adresat Guvernului Republicii Moldova, și anume: „ În contextul propunerii de renegociere și de modificare a contractului de concesiune nr.4/03 din 30.08.2015 a activelor ÎS. “Aeroportul Internațional Chișinău” (în continuare – contractul de concesiune), relevăm acesta *nu cuprinde careva prevederi cu privire la procedura sa de modificare*, deși conform prevederilor art.13 alin.(1) lit.p) din Legea nr.534 din 13.07.1995 cu privire la concesiuni, contractul de concesiune trebuie să conțină lista faptelor juridice a căror apariție poate conduce la modificarea clauzelor contractului de concesiune sau la rezilierea lui la cererea uneia dintre părți.”.

Prin urmare, ținând cont de conținutul Raportului grupului de lucru privind evaluarea temeiurilor și motivelor de reziliere a contractului de concesiune a activelor Î.S. „Aeroportului Internațional Chișinău”, **constatăm** următoarele:

-contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportului Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora nu conține lista faptelor juridice a căror apariție poate conduce la modificarea clauzelor contractului de concesiune sau la rezilierea lui la cererea uneia dintre părți, cerință obligatorie potrivit art.13 lit.p) din Legea nr.534-XII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni;

- contractul de concesiune a fost încheiat cu S.R.L. „Avia Invest” – persoană juridică care nu a participat în calitate de subiect distinct la concursul de selectare a concesionarului, astfel încălcându-se prevederile art.12 alin.(1) din *Legea nr.534/1995 cu privire la concesiuni*, art.15 alin.(3) din *Legea nr.121/2007 privind administrarea și deținerea proprietății publice* și art.18 alin.(9) din *Legea nr.179/2008 cu privire la parteneriatul public-privat* (care statuează asupra acordării concesiunii partenerului privat selectat în baza concursului de selectare a concesionarului);

- necorespunderea concesionarului SRL „Avia Invest” cerințelor formulate față de concesionar la etapa organizării și desfășurării concursului de selectare a concesionarului (pct.6, anexa nr.1 și pct.5, anexa nr.2 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013);

- stabilirea în contractul de concesiune a nivelului taxelor aeroportuare, inclusiv a taxei de modernizare și asumarea de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei, a angajamentului de a menține acest nivel pe durata executării contractului de concesiune, se încalcă dispozițiile Legii aviației civile nr.1237-XIII din 9 iulie 1997, care stabilește expres competența Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor de a aproba mărimea taxelor aeroportuare;

- includerea și stabilirea cuantumului taxei de modernizare în mărime de 9 euro/pasager la plecare, este ilegal și în mod abuziv inclusă în contractul de concesiune, fără nici un suport juridic și ca rezultat aceste sume sunt acumulate de concesionarul aeroportului fiind reflectate ca venituri, iar ulterior după achitarea impozitelor sunt utilizate ca aport investițional propriu.

Prin urmare, se constată încălcarea flagrantă a legislației în vigoare la încheierea contractului de concesiune și prejudicierea intereselor statului în acest sens.

2.2. Evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune

Potrivit pct.3 din Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora nr.321 din 30 mai 2013, *Agencia Proprietăți Publice* ca autoritate administrativă centrală, care exercită în numele Guvernului funcțiile de fondator al Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău”, va încheia contractul de concesiune și *va monitoriza executarea prevederilor acestuia*.

Astfel, conform art.10 din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora nr.4/03 din 30 august 2013, Concedentul printr-un ordin oficial, în termen de 120 zile de la semnarea contractului va institui o *Comisie de monitorizare a concesiunii* alcătuită din reprezentanți ai Concedentului, Î.S. “ Aeroportul Internațional Chișinău”, alte entități guvernamentale. Comisia de monitorizare va fi înființată și menținută pe întreaga durată a contractului. Comisia de monitorizare a concesiunii va activa în conformitate cu Regulamentul său de activitate, aprobat de către Concedent.

Din dispozițiile anterior menționate, conchidem că în procesul de monitorizare a executării angajamentelor ce derivă din contractul de concesiune sunt implicate:

- Agenția Proprietăți Publice în subordinea Ministerului Economiei (Concedentul);

- Comisia de monitorizare a concesiunii.

Prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 04 noiembrie 2013 a fost instituită Comisia de monitorizare a Concesiunii și aprobat Regulamentul Comisiei de monitorizare a concesiunii.

Potrivit pct.1 al Ordinului Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 04 noiembrie 2013, se instituie Comisia de monitorizare a concesiunii în următoarea componență:

Valeriu Triboi - director al Agenției Proprietăți Publice *Președintele Comisiei*;

Angela Susanu - director-adjunct Agenția Proprietăți Publice; *vicepreședinte al Comisiei*;

Vladimir Cebotari – *viceministru, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor*;

Radu Bezniuc - director adjunct Autoritatea Aeronautică Civilă;

Veaceslav Potop – șef adjunct, Inspekția de Stat în Construcții;

Sorin Mihail – șef direcție, Cancelaria de Stat;

Natalia Levițchi – șef adjunct direcție, Ministerul Finanțelor;

Tatiana Demidenco – consultant principal, Ministerul Economiei;

Alexandru Ciutac – reprezentant Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”;

Nelly Ermurachi – șef direcție, Agenția Proprietăți Publice;

Denis Bunduchi – specialist, Agenția Proprietăți Publice;

Viorica Beșliu – specialis, Agenția Proprietăți Publice

Maria Șendilă - șef adjunct direcție, Agenția Proprietăți Publice, secretar al Comisiei.

Potrivit pct.2 și 3 lit.a)-d) din Regulamentului Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune a activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, aprobat prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 4 noiembrie 2013, rolul și competențele Comisiei de monitorizare sunt:

- de a supraveghea și monitoriza executarea contractului de concesiune;
- de a verifica (cel puțin o dată în an) executarea programului de construcții, etapelor de implementare și a volumului de executare a lucrărilor asumate de către concesionar, cu ieșirea la fața locului;
- de a verifica periodic executarea obligațiilor investiționale asumate de către concesionar, inclusiv de a documenta investițiile efectuate și confirmate prin documente contabile și expertizate de auditorul independent;
- de a determina nivelul de executare a concesiunii, inclusiv corespunderea acesteia cu prevederile contractului de concesiune;
- de a verifica periodic activitatea economico-financiară a întreprinderii concesionale.

Totodată, potrivit pct.4 din Regulament, ***Comisia de monitorizare este obligată cel puțin o dată pe an să întocmească și să prezinte concedentului raportul de monitorizare a contractului de concesiune*** și analiza activității economico-financiare a întreprinderii concesionale.

Conform pct.16 din Regulament, cel puțin o dată pe an Comisia de monitorizare va verifica executarea programului de construcții, etapelor de implementare și a volumului de executare a lucrărilor asumate de către concesionar și

stabilite în contractul de concesiune, cu ieșirea la fața locului, iar constatările vor fi consemnate în **Raportul de monitorizare a contractului de concesiune**.

Pct.17 din Regulament, statuează că, anticipat fiecărui control, Comisia de monitorizare va examina documentele privind situațiile financiare ale întreprinderii concesionale pentru perioada care urmează a fi verificată, inclusiv **Raportul de audit** care trebuie să conțină: copia auditată a Raportului financiar pentru anul respectiv, scrisoarea de însoțire de la auditori, comentariile auditorilor despre caracterul adecvat al procedurilor de control financiar și sistemele de contabilitate ale întreprinderii concesionale, precum și copia corespondenței transmise de auditori întreprinderii concesionale referitor la administrarea, conturile, sistemele financiare, contabile și altele ale întreprinderii concesionale.

Iar, potrivit pct.18 din Regulament, în termen de 10 zile din data efectuării fiecărui control Comisia de monitorizare va perfectă **Raportul de monitorizare al concesiunii** și-l va prezenta concedentului spre aprobare.

Prin demersul CA nr.7 din 09.02.2016, Comisia de Anchetă, a solicitat Directorului adjunct al Agenției Proprietăți Publice, prezentarea copiei **Raportului de monitorizare a contractului de concesiune și analiza activității economico-financiare a întreprinderii concesionale**, întocmit în conformitate cu prevederile pct.4, 16 și 17 din Regulamentul Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune.

Prin scrisoarea nr.09-104 din 11.02.2016, Agenția remis copia Analizei situației patrimoniale și financiare al SRL „Avia Invest” pentru anul financiar 2014, iar în calitate de **Rapoarte de monitorizare**, a remis:

Copia procesului-verbal nr.1 din 25 noiembrie 2014 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii;

Copia procesului-verbal nr.2 din 03septembrie 2015 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii.

Prin demersul CA nr.10 din 16 februarie 2016, Comisia de anchetă, a solicitat repetat Directorului adjunct al Agenției Proprietăți Publice, prezentarea copiei:

- **Raportului de monitorizare a contractului de concesiune**, întocmit în conformitate cu prevederile pct.4, 16 și 17 din Regulamentul Comisiei de monitorizare a contractului de concesiune a activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, aprobat prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 4 noiembrie 2013;

- **Raportului de audit**, inclusiv a copiilor actelor expres prevăzute a fi anexate la raport potrivit pct.17 din Regulamentul Comisiei de monitorizare.

Prin scrisoarea primită de la Agenția Proprietăți Publice nr.09-131 din 17.02.2016, a fost expediat anexat copia raportului cu privire la situațiile financiare auditate ale S.R.L. „Avia Invest” pentru anul 2014, perfectat de către Î.C.S. „Baker Tilly Klitou and Partners” S.R.L.

Cu referire la Raportul Comisiei de monitorizare a concesiunii, Agenția a informat că **Rapoartele Comisiei de monitorizare a concesiunii (procese verbale**

nr.1 și nr.2), aprobate de Agenția Proprietăți Publice, au fost expediate Comisiei de anchetă prin scrisoarea nr.09-104 din 11.02.2016.

Constatările privind activitatea Comisiei de monitorizare

Comisia de anchetă, în ședința din 17.02.2016, examinând conținutul proceselor-verbale nr.1 din 25 noiembrie 2014 și nr.2 din 03 septembrie 2015 ale ședințelor Comisiei de monitorizare a concesiunii, remise în calitate de Rapoarte de monitorizare a concesiunii, **a constatat** că acestea **nu corespund formei și conținutului** necesar prescris potrivit condițiilor pct.4, 16 și 17 din Regulamentul Comisiei de monitorizare a concesiunii, aprobat prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 4 noiembrie 2013, deoarece Comisia de monitorizare nu a întocmit nici un Raport de monitorizare a concesiunii.

Or, potrivit pct.18 din Regulamentul Comisiei de monitorizare a concesiunii, în termen de 10 zile din data efectuării fiecărui control *Comisia de monitorizare va perfectă Raportul de monitorizare al concesiunii și-l va prezenta concedentului spre aprobare.*

Astfel, **s-a constatat** că nici **Agenția Proprietăți Publice** în calitate de concedent nu a executat prevederile exprese ale Regulamentului Comisiei de monitorizare a concesiunii, limitându-se doar la aprobarea proceselor verbale.

Suplimentar, menționăm că potrivit pct.9 din Regulamentul Comisiei de monitorizare a concesiunii, aprobat prin Ordinul Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 4 noiembrie 2013, activitatea Comisiei de monitorizare este coordonată de Agenția Proprietăți Publice. Conform pct.10 din Regulament, *ședințele Comisiei de monitorizare sunt convocate cel puțin o dată în semestru* la solicitarea concedentului sau concesionarului. Iar, pct.19 din Regulament, statuează că informația privind activitatea Comisiei de monitorizare se prezintă *semestrial* Agenției Proprietăți Publice.

Întru-cît, Comisiei de anchetă i-au fost transmise doar procesele-verbale nr.1 din 25 noiembrie 2014 și nr.2 din 03 septembrie 2015 ale ședințelor Comisiei de monitorizare a concesiunii, **se constată** neexecutarea prevederilor cu referire la periodicitatea convocărilor ședințelor Comisiei de monitorizare. Totodată, se constată și nerealizarea atribuțiilor de către Agenție prin nesolicitarea informației privind activitatea Comisiei de monitorizare.

De asemenea, **s-a constatat** existența conflictului de interese între conducerea Comisiei de monitorizare a concesiunii, care are obligația de a monitoriza contractul de concesiune și de a prezenta concedentului raportul de monitorizare spre aprobare, și conducerea concedentului - Agenția Proprietăți Publice.

Or, potrivit pct.1 al Ordinului Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 4 noiembrie 2013, în componența Comisiei de monitorizare a concesiunii, funcțiile de președinte, vicepreședinte și secretar al Comisiei sunt atribuite Agenției Proprietăți Publice, și anume:

Președinte al Comisiei – dl Valeriu Triboi, director al Agenției Proprietăți Publice;

Vicepreședinte al Comisiei – dna Angela Susanu, director-adjunct al Agenția Proprietăți Publice;
Secretar al Comisiei – dna Maria Șendilă, șef direcție, Agenția Proprietăți Publice

Prin urmare, unele și aceleași persoane exercită atât funcțiile de monitorizare și raportare, cât și funcția de aprobare a rapoartelor de monitorizare.

Ulterior, prin Ordinul nr.71 din 18.11.2014, a fost modificat Ordinul Agenției Proprietăți Publice nr.54 din 4 noiembrie 2013, și anume:

Președinte al Comisiei – dl Valeriu Triboi, viceministru, Ministerul Economiei.

Astfel, se constată o situație de conflict de interese, când Președinte al Comisiei de monitorizare, deținând funcția de viceministru, Ministerul Economiei, în subordinea căruia se află Agenția Proprietăți Publice, trebuie să raporteze Agenției asupra monitorizării executării contractului de concesiune.

Potrivit procesului – verbal nr.2 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii din 3 septembrie 2015: „Conform prevederilor pct.17.1 din contractul de concesiune, Concesionarul în termenul stabilit (termenul limită de prezentare a documentelor pentru anul 2014 – cel târziu 30.06.2015) a transmis copia situațiilor financiare ale activității întreprinderii concesionale pentru anul 2014 prezentate Biroului Național de Statistică și situațiile financiare ale activității întreprinderii concesionale pentru anul 2014, audiate de către o companie independentă de audit, precum și o notă informativă privind executarea contractului de concesiune de către S.R.L. „Avia Invest”. Aceste documente au fost prezentate și membrilor Comisiei spre examinare și expunere pe marginea lor.

Totodată s-a menționat că, investițiile efectuate în anul 2015, conform prevederilor aceluiași punct din contract, urmează a fi verificate de către Comisie în anul 2016, după prezentarea documentelor ce confirmă efectuarea investițiilor în perioada de raportare și audiate de către o companie independentă de audit (termenul limită de prezentare a documentelor pentru anul 2015 – cel târziu 30.06.2016). Respectiv, asupra executării investițiilor efectuate de concesionar în totalmente pentru prima etapă investițională Comisia de monitorizare se va expune în a doua jumătate a anului 2016. [...]

În continuare, la propunerea concesionarului, membrii Comisiei s-au deplasat la Aeroportul Internațional Chișinău, pentru a vizualiza lucrările descrise de reprezentantul concesionarului și examinarea acestora de facto în teren.

După examinarea documentelor prezentate și vizita în teren, membrii Comisiei au constatat și acceptat volumul total al investițiilor, după cum este confirmat în situațiile financiare ale activității întreprinderii concesionale pentru anul 2014, audiate de către Î.C.S „Baker Tilly Klitou and Partners” S.R.L. și efectuate de către companie pe parcursul anului 2014, constituie suma de 16780617 € (320207613 lei), dintre care:

- Aerodrom (modernizarea pistei, iluminării aerodromului, etc) – 13082947 € (250531687 lei);

- *Terminal (îmbunătățirea și extinderea terminalului) – 583745 € (11139488 lei);*
- *Parcare (construcția clădirii noi pentru autoparcare) – 3094786 € (58175968 lei);*
- *Investiții în alte lucrări – 19137 € (36470 lei).”.*

Ținând cont de conținutul procesului – verbal nr.2 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii din 3 septembrie 2015, facem următoarele **constatări** cu referire exercitarea atribuțiilor de Comisia de monitorizare a concesiunii ce sunt expres prevăzute în Regulamentul Comisiei de monitorizare.

1. Cu referire la atribuțiile Comisiei de monitorizare: *verificarea (cel puțin o dată în an) a executării programului de construcții, etapelor de implementare și a volumului de executare a lucrărilor asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune*

Din conținutul procesului – verbal nr.2 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii din 3 septembrie 2015, se poate **constata** neexecutarea de către Comisia de monitorizare a obligației prevăzute în Regulamentul Comisiei de monitorizare cu referire la verificarea executării programului de construcții, etapelor de implementare și a volumului de executare a lucrărilor asumate de către concesionar. Acest fapt denotă implicit și neexecutarea de către Agenția Proprietăți Publice (în calitate de concedent) a obligațiilor privind monitorizarea executării de către concedent a obligațiilor asumate prin contractul de concesiune.

Or, conform scrisorii Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor nr.01/08-1778 din 11.09.2015, adresată Guvernului Republicii Moldova:

„Lucrările de construcție la obiectivul vizat se execută în lipsa documentației complete de proiect și deviz verificate și expertizate conform prevederilor art.13 a Legii nr.721 din 02.02.1996 „Privind calitatea în construcții”, iar procesele-verbale de recepție a lucrărilor sunt întocmite într-o formă liberă, contrar cerințelor Hotărîrii Guvernului R.M. nr.1570 din 09.12.2002 „Cu privire la măsurile urgente de trecere la noua bază normativă în construcții”. Totodată, în procesele – verbale de recepție a lucrărilor executate nu sunt specificate detaliat tipurile de lucrări și volumele acestora, simbolurile normelor de resurse, materialele de construcție puse în operă, manopera, utilajul și normele de trecere la pierderi ale acestora, precum și indicii economici (asigurările sociale și medicale, cheltuielile de transport, cheltuielile de regie, beneficiul de deviz).

În scopul redresării situației descrise, precum și întru asigurarea unei transparențe obiective privind aprecierea valorii lucrărilor de construcție-montaj real executate la obiectiv, investitorul și antreprenorul general sunt atenționați să elaboreze documentația de deviz (cu ulterioara verificare și expertizare) și să întocmească procesele – verbale de recepție a lucrărilor în conformitate cu prevederile cadrului normativ din domeniul construcțiilor.

După prezentarea completă a documentelor solicitate, de organele de control va fi posibil de efectuat la obiectiv o verificare complexă, veridică și transparentă.”.

Prin urmare, ținând cont de constatările expuse în scrisoarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor nr.01/08-1778 din 11.09.2015, adresată Guvernului Republicii Moldova, **constatăm** neexecutarea atribuțiilor de către Comisia de monitorizare a concesiunii, în partea ce ține de verificarea (cel puțin odată în an) a executării programului de construcții, etapelor de implementare și a volumului de executare a lucrărilor asumate de către concesionar.

Totodată, relevante în acest sens sunt și concluziile Grupului de lucru creat la indicația Guvernului, din reprezentanți ai autorităților publice interesate, expuse în Raportul privind evaluarea temeiurilor și motivelor de reziliere a contractului de concesiune a activelor Î.S. „Aeroportului Internațional Chișinău” din 30 august 2013:

„Astfel, la moment, din lipsa devizelor de cheltuieli și a documentației complete de proiect și deviz, nu poate fi constatat volumul lucrărilor de construcții efectuate, calitatea lucrărilor și evaluarea volumului investițiilor destinate acestor lucrări, conform prețurilor normative.” (pag.12 din Raport).

Totodată, **constatăm** că aceasta se datorează inclusiv și faptului că Agenția Proprietăți Publice în calitate de concedent nu a executat prevederile exprese ale Regulamentului Comisiei de monitorizare a concesiunii, precum și nu își exercită atribuțiile expres prevăzute la pct.3 din Hotărârea Guvernului nr.321/2013 cu referire la monitorizarea executării prevederilor contractului de concesiune.

2.Cu referire la atribuțiile Comisiei de monitorizare: verificarea periodică de a executării obligațiilor investiționale asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune, inclusiv de a documenta investițiile efectuate și confirmate prin documente contabile și expertizate de auditorul independent

Din conținutul procesului – verbal nr.2 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii din 3 septembrie 2015, se poate **constata** neexecutarea de către Comisia de monitorizare a obligației prevăzute în Regulamentul Comisiei de monitorizare cu referire la documentarea investițiilor efectuate și asumate de către concesionar.

Totodată, potrivit scrisorii Ministerului Finanțelor nr.27-06-01/1283 din 18.09.2015, adresată Prim-ministrului Republicii Moldova:

„I. Evaluarea volumului și termenilor de realizare a angajamentelor investiționale în cadrul contractului de concesiune, prevăzute pînă la data de 29.08.2015.

Conform Contractului de concesiune nr.4/03 din 30.08.2013, SRL „Avia Invest”, la etapa I urma să efectueze pînă la 29.08.2015 investiții privind extinderea terminalului, construcția parcării auto, modernizarea pistei de decolare, peronului, sistemului de iluminare și sistemului de drenaj în sumă totală de 45.1 mil.euro.

De către SRL „Avia Invest” la situația din 29.08.2015 au fost incluse ca investiții pentru lucrări prevăzute la etapa I, mijloace bănești în sumă totală de 743 793,1 mii lei (37 051,1 mii euro), inclusiv:

- perioada 01.01.2014 - 31.12.2014 – 328 624,7 mii lei (17 239,5 mii euro), provenite integral din veniturile obținute din activitatea economică;

- perioada 01.01.2015 - 29.08.2015 – 415 168,4 mii lei (19 811,6 mii euro), dintre care 245 439,8 mii lei (1 415, 1 mii euro) provin din veniturile activității economice și 169 728,6 mii lei (7 875,6 mii euro) din împrumut.

Ulterior, în perioada 30.08.2015 - 11.09.2015, au mai fost incluse la investiții mijloace financiare în sumă de 202 110,2 mii lei (9 290,7 mii euro), dintre care 17 794,2 mii lei (8 21,6 mii euro) provin din veniturile activității economice și 184 316,0 mii lei (8 469,1 mii euro) din împrumut.

Astfel, la momentul efectuării inspecției (11.09.2015) sumele raportate la investiții pentru **etapa I**, constituiau 945 903,3 mii lei sau 46 341,8 mii euro, inclusiv pe obiecte:

<i>Denumirea</i>	<i>Suma, lei</i>	<i>Suma, euro</i>
<i>Pistă</i>	390 388 793,99	19 612 599,73
<i>Dezvoltarea infrastructurii aerodromului</i>	155 344 303,09	7 245 458,72
<i>Parcare auto</i>	129 971 149,10	6 583 932,83
<i>Alimentarea cu energie</i>	139 574 620,90	6 502 957,84
<i>Terminal</i>	125 599 510,77	6 134 506,33
<i>Alte investiții în infrastructură</i>	3 665 386,99	193 863,10
<i>Complexul de alimentare cu produse petroliere</i>	1 359 497,60	68 496,81
Total	945 903 262, 44	46 341 815,36

II. Proveniența resurselor utilizate în scopuri investiționale.

La situația din 11.09.2015 suma mijloacelor bănești utilizate și raportate la investiții de către SRL „Avia Invest” pentru etapa I constituie 945 903,3 mii lei sau 46 341, 8 mii euro , inclusiv, din surse proprii – 591 858,7 mii lei, echivalentul a 29 997,2 mii euro și din surse împrumutate – 354 044,6 mii lei, echivalentul a 16 344,6 mii euro.

Mijloacele împrumutate provin de la OOO „Арсеналь-Канумал” din Federația Rusă, ca urmare a încheierii contractului de împrumut f/n din 18.07.2015 în sumă de 27 000,0 mii euro, pe un termen de zece ani, cu o dobândă de 3% anual și cu termenul de rambursare începând cu 31.07.2024.

Astfel, SRL „Avia Invest” în perioada 12 august -11 septembrie 2015, a încasat mijloace financiare ca împrumut în sumă de 16 344,6 mii euro (354 044,6 mii lei).”.

VIII. Descifrarea încasărilor mijloacelor bănești de către SRL „Avia Invest”.

[...] Efectuînd o analiză separată a taxei de modernizare de 9 euro, vă informăm că, mărimea și modul de percepere este prevăzut de art.15.8 a Contractului de concesiune și Hotărîrea Guvernului cu privire la reconfirmare aprobării concesiunii activelor Î.S. „Аеропортul Internațional Chișinău” nr.780 din 04.10.2013.

În perioada de concesiune au fost încasate mijloace financiare ca taxă de modernizare în sumă totală de 285 703,3 mii lei, inclusiv:

- în anul 2013 (noiembrie-decembrie) în sumă de 13 910,8 mii lei;
- în anul 2014 în sumă de 140 378,0 mii lei;
- în anul 2015 ianuarie-august în sumă de 131 414,5 mii lei.”.

Prin prisma celor expuse în scrisoarea Ministerului Finanțelor nr.27-06-01/1283 din 18.09.2015, adresată Prim-ministrului Republicii Moldova, se consideră relevante și constările Centrului Național Anticorupție, expuse în demersul nr.02/03-2788 din 11.09.2015, adresat dlui Vladimir Cebotari, Ministrul Justiției, care atenționează asupra faptului că mijloacele bănești achitate în calitate de investiții de către S.R.L. „Avia Invest”, parvin în exclusivitate din activitatea operațională, adică din prestarea serviciilor aeroportuare. În acest context cităm:

„ În prezent, structura asociaților în S.R.L. „Avia Invest” este reprezentată în felul următor: 95% din capitalul social aparține SRL „Komaksavia și 5% sunt deținute de unicul participant rămas al concursului S.A „Habarovschii Aeroport”.

Astfel, uniunea persoanelor juridice participantă și câștigătoare a concursului pentru concesionarea activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, care s-au angajat prin oferta sa să efectueze investiții de peste 244 mln. de euro, de-facto nu mai există.

Luînd în considerație cele menționate, putem deduce că, **scopul acestui PPP de atragere a investițiilor private în realizarea proiectului de interes public nu a fost atins.** Menționăm că Aeroportul Internațional Chișinău a fost propus drept obiect pentru proiectul de parteneriat public-privat, prin concesionarea acestuia, avînd ca obiectiv general dezvoltarea continuă a infrastructurii și a calității serviciilor prestate, precum și **în scopul atragerii investițiilor capitale.** Din datele de care dispunem (actul inspecției financiare din 26.06.2015) **mijloacele bănești achitate în calitate de investiții de către S.R.L. „Avia Invest”, parvin în exclusivitate din activitatea operațională, iar de către Societate n-au fost utilizate careva mijloace bănești din alte activități.**

În cazul în care, „pionerii în domeniul managementului aeroportuar” – câștigătorii concursului, nu se mai regăsesc în structura concesionarului, nu este clar cine va gestiona și va atinge scopurile propuse în acest proiect de PPP (oferta tehnică prezentată la concurs).”.

Totodată, prin demersul CNA nr.02/03-2663 din 24.08.2015, adresat Prim-ministrului RM, dlui Valeriu Streleț, Centrul Național Anticorupție, a informat că: „ Prin ordonanța din 12.05.2015 a fost dispusă efectuare de către Inspecția Financiară a Ministerului Finanțelor a reviziilor la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și SRL „Avia Invest” care au fost finisate la 26 iunie 2015. [...] *revizorii au constatat că în perioada verificată n-au fost efectuate investiții în dezvoltarea aeroportului din partea companiilor investitoare, dar s-au utilizat mijloace financiare proprii obținute din activitatea serviciilor aeroportuare (430 mln lei în perioada 2013-2015).*”.

Astfel, ținînd cont de informația expusă în scrisoarea Ministerului Finanțelor și demersurile CNA, **constatăm îndeplinirea neconformă de către Comisia de monitorizare a obligațiilor privind supravegherea și monitorizarea executării contractului de concesiune conform prevederilor Regulamentului Comisiei de monitorizare (pct.3 lit.b), c), d), e) și i), respectiv pct.4), or procesul-verbal nr.2 al Comisiei de monitorizare a concesiunii din 3 septembrie 2015 nu reflectă problemele menționate.**

Urmare a atitudinii formale din partea Comisiei de monitorizare a concesiunii, situația din anul 2014 a perpetuat în anul 2015, fapt documentat de către Ministerul Finanțelor la solicitarea Centrului Național Anticorupție. Astfel, în scrisoarea nr.02/03-2663 din 24.08.2015, adresat Prim-ministrului RM, Centrul Național Anticorupție, menționează că: „... revizorii au constatat că în perioada verificată n-au fost efectuate investiții în dezvoltarea aeroportului din partea companiilor investitoare, dar s-au utilizat mijloace financiare proprii obținute din activitatea serviciilor aeroportuare (430 mln lei în perioada 2013-2015).”.

Prin scrisoarea Ministerului Finanțelor nr.27-06-01/1283 din 18.09.2015, adresată Prim-ministrului Republicii Moldova, **s-aconstatat** că la data de 29.08.2015, SRL „Avia Invest” în calitate de concesionar nu a realizat investițiile în sumă totală de **45.1 mil.euro** prevăzute conform **etapei I** a Contractului de concesiune nr.4/03 din 30.08.2013. Or, potrivit scrisorii Ministerului Finanțelor nr.27-06-01/1283 din 18.09.2015:

„De către SRL „Avia Invest” la situația din 29.08.2015 au fost incluse ca investiții pentru lucrări prevăzute la etapa I, mijloace bănești în sumă totală de 743 793,1 mii lei (37 051,1 mii euro), inclusiv:

- perioada 01.01.2014 - 31.12.2014 – 328 624,7 mii lei (17 239,5 mii euro), provenite integral din veniturile obținute din activitatea economică;

- perioada 01.01.2015 - 29.08.2015 – 415 168,4 mii lei (19 811,6 mii euro), dintre care 245 439,8 mii lei (1 415, 1 mii euro) provin din veniturile activității economice și 169 728,6 mii lei (7 875,6 mii euro) din împrumut.

Ulterior, în perioada 30.08.2015-11.09.2015, au mai fost incluse la investiții mijloace financiare în sumă de 202 110,2 mii lei (9 290,7 mii euro), din care 17 794,2 mii lei (8 21,6 mii euro) provin din veniturile activității economice și 184 316,0 mii lei (8 469,1 mii euro) din împrumut. ”.

Prin urmare, **constatăm** repetat că, Comisia de monitorizare nu își exercită atribuțiile de monitorizare a concesiunii, or aceasta nu a sesizat și nu a informat despre faptul că la data de 29.08.2015, de către concesionar nu erau incluse ca investiții pentru lucrări conform contractului de concesiune (etapa I) – în sumă totală de **45.1 mil.euro**. Acest fapt demonstrează că și Agenția Proprietăți Publice în calitate de *concedent* nu a executat atribuțiile imperative cu referire la monitorizarea executării prevederilor contractului de concesiune.

Totodată, se constată că după perioada 29.08.2015, și numai după efectuarea inspectărilor financiare la SRL „Avia Invest”, au fost incluse la investiții mijloace financiare, în scopul realizării volumului necesar de investiții pentru lucrări conform contractului de concesiune (etapa I) – în sumă totală de **45.1 mil.euro**. Acest fapt denotă că Comisia de monitorizare a concesiunii nu își realizează atribuțiile cu care a fost abilitată.

3. Cu referire la atribuțiile Comisiei de monitorizare: verificarea periodică a executării obligațiilor investiționale asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune; determinarea nivelului de executare a concesiunii, inclusiv corespunderea acestuia cu prevederile contractului de concesiune

Din conținutul procesului – verbal nr.2 al ședinței Comisiei de monitorizare a concesiunii din 3 septembrie 2015, se poate **constata neexecutarea** de către Comisia de monitorizare a obligației prevăzute în Regulamentul acesteia de verificare periodică a executării obligațiilor investiționale asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune, precum și determinarea nivelului de executare a concesiunii.

În acest sens, relevante sunt constatările expuse în scrisoarea Ministerului Finanțelor nr.27-06-01/1283 din 18.09.2015, adresată Prim-ministrului Republicii Moldova, și anume:

„ VI. Volumul de lucrări efectiv recepționate și date în exploatare pînă la data de 29.08.2015.

Conform datelor evidenței contabile la situația din 11.09.2015, din volumul total raportat ca investiții de 945 903,3 mii lei (46 341,8 mii euro) **au fost efectiv facturate (recepționate) lucrări în sumă de 207 528,7 mii lei (10 234,7 mii euro)**, din care date în exploatare în sumă de 24 149,3 mii lei (1 213,3 mii euro), după cum urmează:

<i>Denumirea</i>	<i>Volumul de lucrări efectiv facturat (lei)</i>	<i>Volumul de lucrări efectiv facturat (euro)</i>
<i>Pistă</i>	<i>1 463 653,99</i>	<i>70 122,37</i>
<i>Terminal</i>	<i>65 188 791</i>	<i>3 029 124,37</i>
<i>Dezvoltarea infrastructurii aerodromului</i>	<i>4 107 920,25</i>	<i>212 053,51</i>
<i>Parcare auto</i>	<i>131 718 929,56</i>	<i>6 679 438,27</i>
<i>Alimentarea cu energie</i>	<i>5 049 412,45</i>	<i>243 925,52</i>
<i>Total investiții pentru prima etapă</i>	<i>207 528 707,62</i>	<i>10 234 664,07</i>

Diferența dintre suma mijloacelor financiare raportate ca investiții și volumul de lucrări facturate constituie **738 374,6 mii lei (36 107,1 mii euro)** și reprezintă suma mijloacelor **financiare transferate în avans**. [...]

VIII. Descifrarea încasărilor mijloacelor bănești de către SRL „Avia Invest”.

[...] *Efectuînd o analiză separată a taxei de modernizare de 9 euro, vă informăm că, mărimea și modul de percepere este prevăzut de art.15.8 a Contractului de concesiune și Hotărîrea Guvernului cu privire la reconfirmare aprobării concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” nr.780 din 04.10.2013.*

În perioada de concesiune au fost încasate mijloace financiare ca taxă de modernizare în sumă totală de 285 703,3 mii lei, inclusiv:

- în anul 2013 (noiembrie-decembrie) în sumă de 13 910,8 mii lei;*
- în anul 2014 în sumă de 140 378,0 mii lei;*
- în anul 2015 ianuarie-august în sumă de 131 414,5 mii lei.”.*

Suplimentar, informăm că la demersul Comisiei de anchetă CA nr.35 din 29 martie 2015, adresat Agenției Relații Funciare și Cadastru prin care s-a solicitat prezentarea informației ce ține de înregistrarea obiectivelor executate conform Etapei I a contractului de concesiune, prin răspunsul nr.36/01-05/644 din 31 martie 2016, Agenția Relații Funciare și Cadastru a informat:

„Conform Etapei I a Contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenurilor aferente, a fost efectuată înregistrarea construcției – parcare supraetajată cu nr. cadastral 0100120.676.03 la 17.11.2015, a dreptului de proprietate publică asupra acesteia al Republicii Moldova și grevării-concesiune în favoarea S.R.L. „Avia Invest.”.

Astfel, ținând cont de informația sus-expusă, **se constată** că:

➤ la data de 29.08.2015, *volumul de lucrări efectiv recepționate și date în exploatare de către SRL „Avia Invest”* a fost realizat în sumă de 207 528,7 mii lei (10 234,7 mii euro), ceea ce constituie aproximativ 25% din necesarul volumului de lucrări necesare a fi realizate conform Etapei I a contractului de concesiune 945 903,3 mii lei (46 341,8 mii euro). Or, diferența dintre suma mijloacelor financiare raportate ca investiții și volumul de lucrări facturate în mărime de 738 374,6 mii lei (36 107,1 mii euro) reprezintă mijloace financiare transferate în avans, ceea ce presupune că lucrări de modernizare și construcție a obiectelor concesiunii încă nu au fost realizate;

➤ că SRL „Avia Invest”, a încasat mijloace financiare numai din taxa de modernizare în sumă totală de 285 703,3 mii lei, pe când *volumul de lucrări efectiv recepționate și date în exploatare* a fost realizat în sumă de 207 528,7 mii lei (10 234,7 mii euro). Astfel, încă odată se confirmă concluziile CNA, expuse în demersul nr.02/03-2788 din 11.09.2015, conform căruia „mijloacele bănești achitate în calitate de investiții decătore S.R.L. „Avia Invest”, parvin în exclusivitate din activitatea operațională, iar de către Societate n-au fost utilizate careva mijloace bănești din alte activități”;

➤ Comisia de monitorizare nu își exercită atribuțiile de monitorizare a concesiunii, or aceasta nu a documentat, nu a sesizat și nu a informat despre faptul că la data de 29.08.2015, de către concesionar au fost realizate lucrări de modernizare și construcție a obiectelor concesiunii în mărime de doar aproximativ 25 % din necesarul lucrărilor ce urmează a fi realizate conform Etapei I a contractului de concesiune. Acest fapt, denotă că și Agenția Proprietăți Publice în *calitate de concedent* nu își execută atribuțiile imperative cu referire la monitorizarea executării prevederilor contractului de concesiune.

4. Cu referire la atribuțiile Comisiei de monitorizare: *notificare a concedentului în cazul identificării unui risc de neexecutare sau nerespectare a obligațiilor contractuale de orice gen de către concesionar*

Din toate materialele solicitate și obținute de la autoritățile publice de către Comisia de anchetă, cu referire la fondatorii/asociații S.R.L. „Avia Invest”, se constată următoarele.

1. La 02 august 2013, a fost înregistrată la Camera Înregistrării de Stat, S.R.L. „Avia Invest”, având capitalul social: 5400 lei. Fondatori:

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Habarovschii Aeroport”, partea socială în valoare de 2700 MDL (50,00%);

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis, Compania Holding „Kolomenskii Zavod”, partea socială în valoare de 2700 MDL (50,00%).

2. La 28 august 2013, de către Camera Înregistrării de Stat, au fost înregistrate modificări în actele de constituire a S.R.L. „Avia Invest”, capitalul social: 85107400 (optzeci și cinci milioane o sută șapte mii patru sute) lei. Asociați:

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Habarovschii Aeroport”, partea socială în valoare de 42553700 MDL (50,00%);

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis, Compania Holding „Kolomenskii Zavod”, partea socială în valoare de 42553700 MDL (50,00%).

3. La 30 august 2013, Compania Holding „Kolomenskii Zavod” vinde Companiei TB TEAM MANAGEMENT LLP, partea socială deplină în capitalul social al S.R.L. „Avia Invest”.

4. La 17 februarie 2014:

- Compania TB TEAM MANAGEMENT LLP vinde S.R.L. „Komaksavia” partea socială deplină în capitalul social al S.R.L. „Avia Invest”.

- S.A. „Habarovschii Aeroport”, reprezentată de SRL „UK Komaks” vinde către S.R.L. „Komaksavia” partea socială de 45 % din capitalul social al S.R.L. „Avia Invest”.

5. La 19 februarie 2014, de către Camera Înregistrării de Stat, au fost înregistrate modificări în actele de constituire a S.R.L. „Avia Invest”. Asociații:

- Societatea pe Acțiuni de tip deschis „Habarovschii Aeroport”, partea socială în valoare de 4255370 MDL (5,00%);

- S.R.L. „Komaksavia”, partea socială în valoare de 80852030 MDL (95,00%).

În acest context, relevante sunt concluziile Centrului Național Anticorupție, expuse în demersul nr.02/03-2788 din 11.09.2015, și anume:

„În prezent, structura asociațiilor în S.R.L. „Avia Invest” este reprezentată în felul următor: 95% din capitalul social aparține SRL „Komaksavia” și 5% sunt deținute de unicul participant rămas al concursului S.A. „Habarovschii Aeroport”.

Astfel, uniunea persoanelor juridice participantă și câștigătoare a concursului pentru concesiunea activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, care s-au angajat prin oferta sa să efectueze investiții de peste 244 mln. de euro, de-facto nu mai există.”.

Prin urmare, ținând cont că uniunea persoanelor juridice participantă la concursul de selectare a concesionarului „Avia Invest” (Habarovschii Aeroport S.A și Kolomenskii Zavod S.A.) doar împreună au putut corespunde *Criteriilor generale de selectare a concesionarului*: capital social - 30 mil.euro și experiența în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile – minimum 2 ani și care au demonstrat accesul la active lichide, negrevate, linii de credit și alte mijloace financiare suficiente pentru a asigura investițiile și fluxul de numerar operațional (conform pct.6 din H.G nr.321/2013), **prin schimbările survenite în rîndul asociațiloarexistă riscul de neexecutare sau nerespectare a condițiilor contractuale de către concesionar.**

Or, la momentstructura asociațiilor în S.R.L. „Avia Invest” este reprezentată în felul următor: **95% din capitalul social aparține - SRL „Komaksavia”, și**

5% - S.A „Habarovschii Aeroport”.

Potrivit demersului Ministerului Justiției nr.03/8347 din 28.07.2015, adresat Guvernului Republicii Moldova:„*O.O.O. „Komaksavia”, cu partea socială de 95%,*

este o persoană juridică recent înregistrată în Rusia cu un capital social de 2 mii euro". În acest sens, potrivit demersului Serviciului de Informații și Securitate nr.5/801 din 14 aprilie 2016, SRL „*Komaksavia*” a fost fondată la 10.01.2014, cu un capital social de 100 mii ruble rusești.

Prin urmare, **constatăm** că, Comisia de monitorizare nu își exercită atribuțiile de monitorizare a concesiunii, or aceasta nu a sesizat riscul și nu a informat despre existența riscului de neexecutare sau nerespectare a obligațiilor contractuale de către concesionar, ținând cont de schimbările survenite în structura asociațiilor în S.R.L. „Avia Invest”, deoarece SRL „*Komaksavia*” este o persoană juridică recent înregistrată în Rusia cu un capital social de 2 mii euro (100 mii ruble rusești)⁶. Astfel, există riscul insuficienței mijloacelor financiare pentru a asigura investițiile și fluxul de numerar operațional.

Totodată, acest fapt demonstrează că și Agenția Proprietăți Publice în calitate de *concedent* nu a executat atribuțiile imperative cu referire la monitorizarea executării prevederilor contractului de concesiune.

III. Concluzii și recomandări

3.1. Concluzii

În temeiul analizei legislației pertinente, informațiilor prezentate de către autoritățile competente ale statului, formulăm următoarele concluzii.

I. Obiectivul privind respectarea intereselor statului la semnarea contractului de concesiune

În procesul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, Guvernul Republicii Moldova (Ministerul Economiei, Agenția Proprietăți Publice) nu a asigurat îndeplinirea întocmai și în volum deplin a cadrului legal în vigoare:

- Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” nu a fost inclusă în lista bunurilor propuse parteneriatului public privat, cerință obligatorie potrivit art.11 lit.a) din Legea nr.179-XVI din 10 iulie 2008 cu privire la parteneriatul public-privat, art.6 alin.(1) lit.d) din Legea privind administrarea și deținerea proprietății publice nr.121/2007, precum și art.7 alin.(1) lit.a) din Legea cu privire la concesiuni nr.534/1995);

- inițierea parteneriatului public-privat prin stabilirea expresă a modalității de realizare a acestuia (concesiune), contravine art.25 lit.b) din Legea cu privire la parteneriatul public-privat nr.179/2008, precum și pct.21-27 din Regulamentul privind procedurile standard și condițiile generale a partenerului privat, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.476/2012;

- Studiul de fezabilitate elaborat de către Agenția Proprietăți Publice:

- a interpretat eronat situația economico-financiară a Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, în vederea determinării Guvernului privind concesiunea acesteia;

- prin formularea propunerii de selectare a concesionarului prin **concurs închis**, Agenția Proprietăți publice și-a depășit atribuțiile încălcând flagrant prevederile art.15 alin.(3) din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice, care prevede că „selectarea partenerilor privați pentruconcesiune se efectuează prin concurs public”;
 - prin propunerea Agenției Proprietăți Publice de a include și examinataxa de modernizare în calitate de sursă „ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute în contract” este lipsită de temei legal și poate fi calificată drept una premeditată (potrivit scrisorii Agenției Proprietăți Publice nr.09-1003 din 17.09.2015 – taxa de modernizare a fost stabilită în calitate de sursă de finanțare pentru rambursarea Împrumuturilor acordate Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” de către Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Banca Europeană de Investiții);
- Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea concesionării activelor Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesionării acestora, nr.321 din 30.05.2013, a fost adoptată cu grave încălcări ale legislației în vigoare:
- stabilirea procedurii de selectare a concesionarului prin concurs închis (pct.2) contravine prevederilor art.15 alin.(3) din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice. În acest sens, au fost neglijate propunerile Ministerului Finanțelor și Centrului Național Anticorupție, care la etapa avizării proiectului de hotărîre propuneau procedura concursului public;
 - prin aprobarea condițiilor de organizare și desfășurare a concursului închis de selectare a concesionarului (pct.1) au fost încălcate flagrant prevederile Legii nr.534/1995 cu privire la concesiuni, referitor clauza de transparență (publicarea în Monitorul Oficial a comunicatelor informative privind organizarea concursului), dar și la termenul de depunere a ofertelor;
 - prin pct.10.1 din Anexa nr.1, fără temei legal, Hotărîrea prevede includerea taxei de modernizare, de rînd cu taxele aeronautice drept sursă ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute în contract, acesta fiind, de fapt un element abuziv și care contravine pct.4 din Hotărîre, care prevede doar „menținerea nivelului taxelor aeronautice pentru perioada contractului de concesiune”, pct.4 din Anexa nr.1 „Elemente de preț” care potrivit subpct.4.3, statuează că „rambursarea investițiilor se va efectua din contul veniturilor obținute din activitatea întreprinderii concesionale”, dar și Legii cu privire la concesiuni nr.534/1995;
 - Ministerul Economiei, la formarea Comisiei de concurs, nu a respectat prevederile Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, pct.2 din Anexa nr.2, privind includerea în componența acesteia a „unui specialist în

economie, un specialist în jurisprudență, precum și specialiști în activitatea aeronautică.”;

- neîntemeiat a fost inclus în componența Comisiei de concurs –directorul general interimar al Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” (dl Petru Jardan). În acest sens, se constată și un conflict de interese, alimentat de mai multe circumstanțe: astfel lista celor 7 potențiali participanți la concursul închis a fost prezentată de către Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” (directorul general interimar), care a prezentat și candidatura S.A.,UK Komaks” (în realitate S.R.L. „UK Komaks”), companie cu indicatori foarte modești față de celelalte companii și care de sinestătător nu corespundea criteriilor generale de selectare a concesionarului, expuse la pct.6 din Anexa nr.1 a Hotărîrii Guvernului nr.321/2013 (capitalul social – minimum 30 mil.euro).Totodată, încălcînd flagrant dispozițiile Anexei nr.2 la Hotărîrii Guvernului nr.321/2013, prin procesul – verbal nr.2 al ședinței Comisiei de concurs (în fapt fără o decizie legalizată) lucrările de secretariat au fost încredințate Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău”, care a fost responsabilă de transmiterea invitațiilor de participare la concurs. Ulterior, Comisia de concurs nu a putut demonstra cu certitudine că invitațiile au fost recepționate de destinatari. În acest sens, selectarea S.R.L. „UK Komaks” poate fi calificată drept premeditată, iar desemnarea ulterioară a dlui Petru Jardan în calitate de director al S.R.L. „Avia Invest” vine să confirme conflictul de interese.

- Comisia de concurs a acționat abuziv, depășindu-și competențele stabilite și anume:

- prin decizia din 29 august 2013 (procesul – verbal nr.5 al ședinței Comisiei de concurs), Comisia a dispus Agenției Proprietăți Publice, în calitate de concedent, semnarea contractului de concesiune cu S.R.L. „Avia Invest”, entitate care nu a participat la concurs de subiect distinct și care nu întrunea cerințele formulate față de concesionar (pct.6, anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013);
- prin neglijență, Comisia de concurs nu a respectat prevederile Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.476/2012, care statuează asupra legalizării asocierii ofertanților cîștigători pentru a asigura buna îndeplinire a contractului de concesiune (această condiție era impusă de mai multe circumstanțe, în special în condițiile Acordului Operațional Comun din 12 august 2013, prezentat de către Asociația persoanelor Juridice „Avia Invest” și care, la art.12 pct.2.2. prevede că „Acordul încetează la data semnării contractului de concesiune de către întreprindere (S.R.L. „Avia Invest”);

- în baza investigațiilor Centrului Național Anticorupție și Serviciului Informații și Securitate, constatăm schimbări esențiale survenite în structura fondatorilor/asociaților S.R.L. „Avia Invest” de la momentul semnării contractului și

până în prezent, dar și trecerea acestora în zone off-shore din Insulele Virgine Britanice și Aruba. Conform concluziilor Centrului Național Anticorupție: „înstrăinările produse poartă un caracter suspect, deoarece „asociatul cu potențial financiar solid a ieșit din structura întreprinderii concesionale, fiind înlocuit de un agent economic înregistrat în zona off-shore și care nu va genera capital investițional”, în consecință „uniunea persoanelor juridice participantă și câștigătoare a concursului pentru concesiunea activelor aflate în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, care s-au angajat prin ofertă să efectueze investiții de peste 244 mln.euro, de-facto nu mai există. [...] scopul acestui parteneriat public – privat de atragere a investițiilor private în realizarea proiectului de interes public nu a fost atins [...] mijloacele bănești achitate în calitate de investiții de către S.R.L. „Avia Invest”, parvin în exclusivitate din activitatea operațională.”. Întru confirmarea concluziilor Centrului Național Anticorupție, vin și concluziile Ministerului Finanțelor din 18.09.2015 privind proveniența resurselor utilizate în scopuri investiționale, potrivit cărora „la situația din 11.09.2015 suma mijloacelor bănești utilizate și raportate la investiții de către SRL „Avia Invest” pentru etapa I constituie 945 903,3 mii lei, inclusiv, din surse proprii – 591 858,7 mii lei, (dintre acestea – 285 703,3 mii lei provin din taxa de modernizare) și din surse împrumutate – 354 044,6 mii lei. Mijloacele împrumutate provin de la ООО „Арсеналь-Капитал” din Federația Rusă.”.

- privind contractul de concesiune, constatăm:

- contractul de concesiune nu corespunde cerințelor art.13 din Legea nr.534/1995 cu privire la concesiuni (lipsește lista faptelor juridice a căror apariție poate conduce la modificarea cauzelor contractului de concesiune sau la rezilierea la cererea uneia dintre părți);
- încheierea cu S.R.L. „Avia Invest” – entitate care nu a participat la concurs în calitate de subiect distinct contravine art.12 alin.(1) din Legea nr.534/1995 cu privire la concesiuni, art.15 alin.(3) din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deținutarea proprietății publice și art.18 alin.(9) din Legea nr.179/2008 cu privire la parteneriatul public-privat, care statuează asupra acordării concesiunii partenerului privat selectat în baza concursului.
- necorespunderea concesionarului S.R.L. „Avia Invest” cerințelor formulate față de concesionar la etapa organizării și desfășurării concursului de selectare a concesionarului (pct.6, Anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului nr.321/2013);
- caracterul abuziv și lipsit de temei legal privind includerea și stabilirea cuantumului taxei de modernizare în mărime de 9 euro/pasager la plecare, în rezultat aceste sume sunt acumulate de concesionarul aeroportului, fiind reflectate ca venituri, iar ulterior, după achitarea impozitelor sunt utilizate ca aport investițional propriu.

II. Obiectivul privind evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora

În acest context, constatăm îndeplinirea neconformă de către Comisia de monitorizare a atribuțiilor stabilite prin Regulamentul Comisiei, respectiv:

- formal a fost verificată executarea programului de construcții, etapele de implementare și volumele de executare a lucrărilor asumate de către concesionar și stabilite în contractul de concesiune (pct.3 lit.b)), fără a se întocmi Raportul de monitorizare a contractului de concesiune, conform cerințelor pct.16) din Regulamentul Comisiei; fără documentarea investițiilor efectuate în anul 2014 (328624,7 mii lei sau 17239,5 mii euro) care provin integral din veniturile obținute din activitatea economică, respectiv n-au fost formulate recomandări concedentului sau concesionarului (conform pct.2 din Regulament);

- necorespunzător a fost asigurată verificarea periodică a executării obligațiilor investiționale asumate de către concesionar, determinarea nivelului de executare a concesiunii, corespunderea acesteia cu prevederile contractului de concesiune (pct.3 lit.d) și e) din Regulament), ceea ce a condus la faptul că la situația din 11.09.2015, din volumul de investiții raportat (945 903,3 mii lei) au fost facturate lucrări în sumă de 207 528,7 mii lei (25 la sută din obiectivul Etapei I conform contractului de concesiune), iar restul 738 374,6 mii lei constituie suma mijloacelor financiare transferate în avans;

- nu au fost identificate riscurile de neexecutare sau nerespectare a obligațiilor contractuale ca urmare a modificării listei fondatorilor/asociaților întreprinderii concesionale S.R.L. „Avia Invest” și necorespunderea calității acestora condițiilor de selectare a concesionarului, dar și trecerea acestora în zone off-shore;

- nu au fost respectate prevederile ce țin de periodicitatea organizării ședințelor Comisiei de monitorizare (semestrial – pct.10 din Regulament), dar și informarea semestrială a Agenției Proprietăți Publice.

Generalizînd concluziile expuse, constatăm caracterul viciat al procedurilor de luare a deciziilor privind concesionarea activelor Î.S. „Aeroportului Internațional Chișinău”, neconformitatea clauzelor contractului de concesiune legislației în vigoare, dar și intereselor statului.

Starea de lucruri atestată este o consecință a îndeplinirii neconforme a obligațiilor de serviciu de către conducătorii autorităților publice centrale, dar și de către funcționarii publici implicați în procedurile de concesionare a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, precum și a lipsei de control din partea Guvernului.

3.2. Recomandări

Reieșind din aspectele examinate și concluziile formulate de către Comisia de anchetă cu referire la respectarea intereselor statului la semnarea contractului de concesiune, precum și evaluarea exercitării atribuțiilor autorităților statului în

procesul de monitorizare a executării angajamentelor care derivă din contractul de concesiune a activelor aflate în gestiunea Întreprinderii de Stat “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora, propunem următoarele recomandări.

Guvernul Republicii Moldova va asigura:

- I. Renegocierea contractului de concesiune a activelor aflate în gestiunea Î.S. “Aeroportul Internațional Chișinău” și a terenului aferent acestora nr.4/03 din 30 august 2013:
 - în vederea asigurării calității concesionarului (componentei asociațiilor acestuia) în conformitate cu Criteriile generale de selectare a concesionarului formulate la etapa organizării și desfășurării concursului de selectare, în special privind:
 - a) mărimea capitalului social – minimum 30 mil.euro;
 - b) criteriul experienței de cel puțin 2 ani în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile;
 - anularea taxei de modernizare;
 - aducerea clauzelor contractului de concesiune în conformitate cu prevederile Legii cu privire la concesiuni nr.534/13.07.1995 (în special cu prevederile art.13 lit.p) și cu Recomandările expuse în Raportul Grupului de lucru creat la indicația Guvernului Republicii Moldova;
- II.
 - Reexaminarea Regulamentului și componentei nominale a Comisiei de monitorizare a concesiunii, în vederea definirii clare și coerente a obiectivelor Comisiei, dar și calității acesteia;
 - controlul asupra activității Comisiei de monitorizare.
- III. Revizuirea Legii cu privire la concesiuni nr.534/13.07.1995 și a legislației aferente domeniului concesiunii, întru înlăturarea neconformităților evidențiate în rapoartele Comisiei de anchetă și a Grupului de lucru creat la indicația Guvernului Republicii Moldova.

Procuratura Generală, Centrul Național Anticorupție vor examina responsabilitatea conducătorilor autorităților publice centrale, funcționarilor publici implicați în procesul concesionării Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și după caz vor întreprinde măsurile de rigoare.

Gavril Herie
Hrach Hugel
Oleg Lipsii
V. Bodea

Dr. Roache