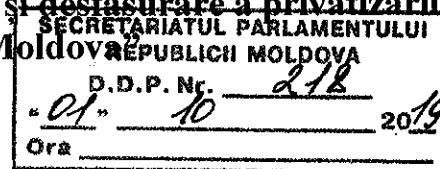


HOTĂRÎRE

privind raportul Comisiei de anchetă pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesionării proprietății publice începînd cu anul 2013 asupra evaluării modului de pregătire și desfășurare a privatizării Î.S. Companiei Aeriene "Air Moldova"



Parlamentul adoptă prezenta hotărîre.

Art.1. – Se ia act de raportul și concluziile Comisiei de anchetă pentru evaluarea modului de pregătire și desfășurare a privatizării Î.S. Companiei Aeriene "Air Moldova".

Art.2. – Guvernul:

a) va investiga cauzele ne-rambursării ajutorului de stat acordat Î.S. Companiei Aeriene Air-Moldova, conform Deciziei Consiliului Concurenței ASS-43 din 14.09.17, inclusiv rolul autorităților publice și măsurile întreprinse pentru ca ajutorul de stat sa fie rambursat sau reeșalonat.

b) va examina circumstanțele și faptele identificate în raportul prezentat de Comisia de anchetă parlamentară, solicitând îndeplinirea strictă de către cumpărător a obligațiilor contractuale, în termen de 30 de zile, luând în considerație declarațiile cumpărătorului de a achita toate datoriile comerciale în termen de 3-4 luni din momentul privatizării.

c) va constata existența unor obligații neîndeplinire și neconformarea în termenii rezonabili din partea cumpărătorului și va solicita anularea contractului de privatizare ca urmare a identificării dolului la semnarea acestuia, conform art.341 al Codului civil, ceea ce atrage nulitatea relativă a tranzacției de vânzare a Î.S. Companiei Aeriene Air-Moldova.

d) va înainta o cerere de recuperare a daunelor cauzate de neîndeplinirea corespunzătoare a obligațiilor contractuale de către Cumpărător și va solicita achitarea acestora în organele de urmărire penală.

e) va iniția revizuirea Legii nr.121/2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice în vederea eliminării situațiilor de ilegalitate, evidențiate în rapoartele Comisiei de anchetă prezentate Parlamentului RM.

g) va asigura reorganizarea și mobilizarea resurselor instituționale adecvate în procesul de administrare și deetatizare a proprietății publice, la nivel de personal și reglementări legale prin implicarea în procesul de monitorizare a administrării și deetatizării proprietății publice (inclusiv în monitorizarea post-privatizare) a

reprezentanților societății civile, a experților recunoscuți din domeniul respectiv de activitate, selectați urmare a unei proceduri transparente

h) va spori responsabilitatea agențiilor sale subordonate pentru menținerea standardelor de transparență și integritate în cadrul procesului de privatizare;

f) va asigura includerea în componența consiliilor de administrație a întreprinderilor de stat a unor persoane cu experiență corespunzătoare, demonstrată în domeniul de activitate al întreprinderii, selectați prin aplicarea unor proceduri transparente și uniforme;

Art.3. – Procuratura Generală și Centrul Național Anticorupție vor examina respectarea legislației de către conducătorii autorităților publice centrale, de către funcționarii publici implicați în procesul de pregătire și desfășurare a privatizării Î.S. Companiei Aeriene "Air Moldova" . și, după caz, vor întreprinde măsurile de rigoare.

Art.4. – În termen de 2 luni, Guvernul, Procuratura Generală și Centrul Național Anticorupție vor raporta Parlamentului despre executarea recomandărilor Comisiei de anchetă.

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

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI



Comisia de anchetă

pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesionării proprietății publice (2013-2019)

RAPORT DE EVALUARE

A MODULUI DE PREGĂTIRE ȘI DESFĂȘURARE A PRIVATIZĂRII Î.S. COMPANIA AERIANĂ „AIR MOLDOVA”

Comisia de anchetă parlamentară N.51 pentru analiza modului de organizare și desfășurare a privatizării și concesionării proprietății publice (2013-2019) a fost înființată prin Hotărârea Parlamentului RM nr.51 la 18 iunie, în temeiul art.34-36 Regulamentul Parlamentului RM. Comisia a avut sarcina de a evalua legalitatea procedurilor și deciziilor luate în procesul privatizărilor efectuate cu bunuri publice, a concesionărilor și altor forme de înstrăinare ori transmitere a proprietății statului.

Comisia de anchetă parlamentară N.51 a avut la dispoziție **120 zile** pentru a prezenta un raport detaliat pe marile privatizări și concesionări desfășurate în perioada anilor 2013-2019, având competența de a decide asupra criteriilor și obiectelor supuse anchetei în perioada stabilită prin hotărârea Parlamentului. În acest scop, Comisia a selectat 4 dosare de rezonanță publică, conformându-le prin votul consensual al deputaților săi. Adicional, Comisia a solicitat Secretariatului Parlamentului selectarea și angajarea unui grup de consultanți externi, care să asiste în procesul de evaluare și analiză a obiectivului anchetat. În temeiul unei proceduri de achiziții publice transparente, Secretariatul Parlamentului a selectat și angajat o echipă de consultanți independenți, stabilindu-le scopul printr-un Caiet de sarcini, anexat la Contractul de consultanță N.185, cod 79111000-5 din 30 iulie 2019, implementat sub supravegherea Comisiei de anchetă No.51.

La întocmirea acestui raport de anchetă parlamentară, Deputații din Comisia de anchetă parlamentară și consultanții angajați de Secretariatul Parlamentului RM au primit și prelucrat sute de acte, rapoarte, documente, procese verbale și alte acte esențiale pentru obiectul analizat, obținute din partea agențiilor de stat supuse Guvernului RM. Suplimentar, Comisia de anchetă a desfășurat audieri pe cauza și subiectul analizat cu foști oficiali,

presă, angajați ai statului și alte persoane relevante pentru ancheta parlamentară.

Între 3-17 septembrie, Comisa de anchetă a susținut audieri asupra raportului preliminar, asigurându-se de faptul că informațiile și datele conținute în acest raport sunt veridice, actuale la data întocmirii, obiective, relevante și exhaustive. Analiza autorizată de Comisia parlamentară de anchetă este întemeiată exclusiv în baza legislației în vigoare, a informațiilor prezentate la solicitarea deputaților Comisiei din partea agențiilor de stat responsabile de domeniul concesiunii și privatizării obiectelor aparținând sectorului public, conform legii. Orice eventuală eroare care ar putea să apară în conținutul acestui raport este neintenționată și incidentă.

Raportul reprezintă opinia comună a deputaților Comisiei de anchetă parlamentară N.51, în baza analizei de legalitate efectuată de către consultanții independenți și reflecțiile membrilor comisiei și este prezentat în anexă la prezentul Raport

Pe dosarul privatizării Î.S. Compania Aeriană "Air Moldova" Comisia de anchetă constată următoarele;

În anul 2018, autoritățile au decis privatizarea întreprinderii de stat Air Moldova, în condiții netransparente și cu o celeritate amețitoare, care au ridicat multe întrebări în societate referitor la modul de înstrăinare a transportatorului aerian național, care deținea o cotă de piață de 43% din transporturile aeriene în Republica Moldova.

În perioadă 2015-2018 Air Moldova a fost gestionată de un administrator interimar, care a admis în activitățile sale numeroase ilegalități, curențe și acțiuni total neconforme cu practicile de guvernare corporativă, inclusiv tăinirea deciziilor sale în achiziții, planificarea suboptimală a afacerilor, gestiunea defectuoasă a patrimoniului, împiedicarea practicilor de audit financiar și operațional în scopul administrării legale și conforme practicilor de guvernare transparentă a uneia dintre cele mai mari întreprinderi de stat la acea vreme.

Managementul prost și delapidările sistematice crea o situație paradoxală: compania își mărea an de an vânzările și serviciile oferite pe o piață în creștere, acmulând în mod galopant noi datorii curente. Astfel, deși cota de piață a scăzut nesemnificativ între 2014-2017 (de la 48% la 43%), numărul total de pasageri transportați a crescut de la 0.5 mln în 2012 la 1,13 mln în 2017. Valoarea de piață a companiei Air-Moldova, estimată din surse independente, reprezenta peste 3 mlrd lei. Deși această situație era bine cunoscută MEI, APP și MinFin, situația companiei rămânea să preocupe doar din perspectiva datoriilor acumulate, nu și a căutării de soluții sustenabile inclusiv prin scimbarea radicală a conducerii operatorului

național. La momentul privatizării, autoritățile au declarat că Air Moldova se afla în prag de faliment, în pofida tuturor eforturilor MEI și APP.

Înstrăinarea întreprinderii de stat în favoarea unei societăți cu răspundere limitată, 49 % din care erau deținute de compania aeriană Blue Air din România - a salvat operatorului aerian național, și îi va da un nou suflu de dezvoltare și un nou avânt investițional. Vladimir Baldovici, în calitatea sa de director APP, vânzătorul Î.S. Air Moldova, a comunicat publicului că cumpărătorul și-a asumat obligația de a restitui datoriile companiei în cel mai scurt timp și de a face investiții majore pentru înnoirea și majorarea flotei aeriene, majorarea numărului de destinații operate și instruirea suplimentară a 10 echipaje. Ceea ce nu a spus la acel moment Directorul APP ține de faptul că atât comisia de concurs (în procesul verbal), cât și APP, au omis intenționat sau din neglijență includerea în obligațiile contractuale a termenilor de achitare a datoriilor sau a efectuării investițiilor asumate în Strategia de dezvoltare prezentată la concurs.

Comisia de anchetă parlamentară constată că deciziile și atitudinea autorităților guvernului față de cele mai valoroase active corporative ale sale, Compania "Air Moldova" au fost iresponsabile și dăunătoare interesului public la toate etapele care au precedat, iar ulterior au condus la privaizarea acestei companii:

1. Confirmăm prin acest raport că până la decizia de privatizare, ÎS Air Moldova înregistrase datorii de cca 1.3 mld lei și capital propriu negativ de peste 100 mln lei la data vânzării. Datoriile respective au fost înregistrate pe fundalul creșterii numărului de pasageri transportați de la 529 mii în 2013 la 1,130 mii în 2017 și a creșterii cifrei de afaceri până la 3 mld. Lei (2017).

2. În perioada anilor 2015 - 2018 , compania a fost gestionată de un director general interimar (Iulian Scorpan), fără a-i fi stabilite obiective de performanță și fără a desfășura vreun concurs de angajare. La audierile Comisiei de anchetă, nici unul din oficialii audiați nu s-a arătat satisfăcut de performanța managementului, însă nimeni nu a oferit o explicație pertinentă de ce nu a fost lansat un concurs de angajare a unui director adecvat situației, în ciuda faptului că MEI și MF dețineau majoritatea voturilor în consiliul de administrație a oricărei întreprinderi de stat (Legea privind întreprinderea de stat nr. 146 din 16.06.1994, art. 7 (2), în vigoare la acel moment).

3. Din anul 2014 până în 2018 nu există nici un raport de audit independent a situațiilor financiare a companiei, chiar dacă aceste servicii au fost contractate și achitate. În 4 ani au fost lansate doar 5 oferte de prestare a unor servicii financiare și de alt ordin. Conform legislației în vigoare (Legea cu privire la întreprinderea de stat, nr. 146, art 13¹ (1)), auditul situațiilor financiare a Î.S. Air Moldova este obligatoriu. Totuși, niciunul dintre oficialii audiați de Comisia de anchetă nu-și amintește nimic despre regulile prin care se făceau achizițiile la Air Moldova, nici măcar

directorul interimar. Cu atât mai ciudată este situația în care MinFin și MEI nu au evaluat vreodată starea companiei, care cheltuia anual peste 2 mlrd lei achiziții de bunuri și servicii.

4. Rapoartele de audit sunt obligatorii pentru întreprinderile de stat, implicând obligația MEI, MF, APP, reprezentanților statului în consiliul de administrație de a se asigura de faptul că acestea audituri se fac cu regularitate (LP146/1994 cu privire la întreprinderea de stat: art. 7(8)e), 8e), 8f), 8l); LP246/2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală: art 7(2)i și n), 8(7)i și q), 9(1)e și h), art 11, art 18(3)). Absența rapoartelor de audit confirmă incompetența conducerii companiei în ceea ce privește managementul financiar al întreprinderii și neglijența consiliului de administrație, MTID, MEI, MF, APP începând cu 2015 până la data înstrăinării. Pentru a accentua caracterul grav al acestei neglijențe, vom reitera că de fapt, auditul pe anii 2014-2017 a fost contractat și achitat de către compania "Air Moldova", iar lucrul în teren al echipelor de audit a fost desfășurat, doar că nu există nici un raport (!). Faptul că rapoartele de audit au fost achitate între 2015 – 2017 a fost confirmată de Directorul interimar în cadrul audierilor din 3 septembrie și sunt reflectate în Bilanțul contabil, ceea ce vorbește despre nedorința conducerii companiei de a permite publicului să se documenteze asupra încălcărilor eventual depistate de către auditorii contractați sau formalismul cu care auditorii și-au făcut lucrul. Air-Moldova avea obligația să efectueze audituri financiare anuale, art.16 din Legea 146/1994 cu privire la întreprinderea de stat stabilea responsabilități clare cu privire la dezvălurirea informației, plasarea rapoartelor pe web-site-ul companiei și asigurarea accesului publicului la aceste rapoarte (financiare și de audit) pentru cel puțin 3 ani din momentul publicării.

5. Managementul defectuos al fostei companii Air-Moldova genera costuri suplimentare și datorii în evantai. Astfel, în ultimii 2 ani înaintea privatizării (2017-2018), conducerea companiei adoptase **practica nocivă de a apela la aeronave și echipaje închiriate din alte companii**, în timp ce propriile aeronave și echipaje rămâneau indisponibile la sol, din cauza planificării proaste a lucrărilor de întreținere, sau a lipsei de resurse financiare pentru procurarea pieselor și componentelor costisitoare. Planul de restructurare, prezentat de companie în adresa Consiliului Concurenței conține informația după care aeronava Embraer-190 ECB, din posesia Air Moldova, nu a fost relansată în operațiuni, aflându-se și astăzi la uzina de reparații. Cazuri similare sunt menționate în Strategia de dezvoltare a companiei Air Moldova, inclusă de Civil Aviation Group SRL în oferta prezentată la concursul comercial (p.114, secțiunea Întreținere), în care se menționează că "din cauza lipsei mijloacelor financiare, aeronava E190 ECB, operează cu motoare închiriate, ceea ce generează costuri lunare suplimentare de 300 mii dolari SUA". Am rămas surprinși să aflăm însă, în cadrul audierilor parlamentare, că nici unul dintre oficiali care au girat cu semnăturile lor privatizarea Air-Moldova nu susține că ar fi cunoscut personal această situație, ceea ce confirmă interesul foarte redus al

decidenților din acel guvern față de problemele operaționale ale Air Moldova.

6. După reforma din 2017 a structurii Guvernului și fuziunea MTID cu MEC, fondator al Companiei Air-Moldova devine MEI. În august 2017, Guvernul susține inițiativa MEI de a asigura operatorului aerian un ajutor de stat, autorizat la 14 septembrie 2017 de către Consiliul Concurenței, prin decizia sa Nr.ASS-43, prin care obligă MEI, de comun acord cu APP, Autoritatea Aeronautică Civilă și Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău” să prezinte în termen de 6 luni de la acordarea ajutorului de stat un plan de restructurare sau de lichidare a beneficiarului. Ajutorul de stat acordat Air-oldova cuprindea (a) cesiunea către Autoritatea Aeronautică Civilă a creanțelor SRL Aviainvest față de Air-Moldova și eşalonarea datoriilor Î.S. C.A. Air-Moldova către Autoritatea Aeronautică Civilă în valoare totală de 15,2 mln lei. Prin această cesiune, AAC a consimțit să preia datoriile istorice ale Air-Moldova față de SRL Aviainvest, în loc să încaseze aceste datorii direct de la Aviainvest, însemnând un abuz de putere sau depășire a atribuțiilor AAC. Notăm că Air-Moldova nu a prezentat un Plan de restructurare în termenii stabiliți de MEI și Consiliul Concurenței, iar ajutorul de stat nu este rambursat nici până astăzi. Valoarea totală a ajutorului de stat către Air-Moldova reprezintă la data de astăzi 90.253 mln lei. Nu există nici o corespondență pe acest subiect și nici acțiuni care ar fi arătat că cineva și-ar fi bătut capul de evidența ajutoarelor de stat, deși returnarea împrumutului reprezintă o funcție centrală a Consiliului Concurenței (art.19(3) și art.19(1) al LPM 139/2012. Acest lucru vorbește despre neglijență în executarea obligațiilor de serviciu și necesită atenția organelor de anchetă.

7. La 14 martie, 2018, MEI primește și transmite Consiliului Concurenței un Plan de restructurare al companiei Air-Moldova, care include unele măsuri de ameliorare a situației financiare a companiei, fără a pomeni nici măcar un singur cuvânt despre posibila sa privatizare. Potrivit acestui plan de restructurare, condiționat de returnarea ajutorului de stat, compania "Air Moldova" preconiza să implementeze o serie de acțiuni de restructurare în 2018, trasând și anumite orizonturi de revenire la profitabilitate. Fluxurile financiare estimate de conducerea companiei de stat "Air-Moldova" urmau a fi suficiente pentru a acoperi necesarul de rambursare a împrumutului către Î.S. Aeroportul Internațional Chișinău în valoare de 75 mln lei. La mai puțin de 2 luni după prezentarea Planului de restructurare, APP a semnat contractele de evaluare pentru privatizarea companiei "Air Moldova", ceea ce contrazicea Planul de restructurare prezentat de companie, contrazicea decizia Consiliului Concurenței cu privire la ajutorul de stat și întărește convingerea că planul de privatizare a companiei Air-Moldova a fost adoptat în pripă, fără o analiză întemeiată și pregătiri prealabile. Acest lucru mai sugerează că Planul de restructurare a fost prezentat doar formal, pentru a justifica obținerea ajutorului de stat, autorizat de Consiliul Concurenței, prin înșelăciune sau abuz de încredere. Această concluzie este alimentată și de declarațiile lui Octavian Calmîc, ex-ministru al economiei (2016-17), care neagă (în cadrul audierilor) orice

discuții despre privatizarea Air Moldova în anul 2017 și care nu este la curent cu planul de restructurare prezentat ulterior de companie. La audierile Comisiei speciale de anchetă din 03.09.2019, Secretarul de Stat al MEI, Președinte al Comisiei de privatizare, Vitalie IURCU, nu își aduce aminte că ar fi coordonat ajutorul de stat cu puțin timp până la expunerea la privatizare, iar ex-directorul APP, Vladimir BALDOVICI, care a preluat șefia agenției în mai 2018, nu cunoștea, despre ajutorul de stat acordat în septembrie 2017. La fel nici Viorica PRICOP, secretar de stat la Ministerul Finanțelor și membru al comisiei de privatizare. Comisia de anchetă constată astfel că nu există nici un fel de informații cu privire la acțiunile MEI, APP, AAC, AIC și Consiliul Concurenței, pentru a monitoriza restructurarea companiei Air Moldova în anul 2017-2018 și a returna ajutorul de stat de peste 90 mil lei acordat acesteia. Decizia Consiliului Concurenței din 14 septembrie 2017 nu a fost respectată și monitorizată eficient, iar un Raport de monitorizare nu a fost depistat.

8. Fără a evalua implementarea Planului de restructurare, urmare a ajutorului de stat, în mai 2018, APP contractează servicii de evaluare a Complexului patrimonial unic "I.S. Compania Aeriană" Air Moldova". Analiza acțiunilor întreprinse haotic și necoordonat a MEI, APP, MinFin, denotă faptul că decizia de privatizare din vara anului 2018 a fost luată ad-hoc. Peste exact două luni de la contractare, la 17 iulie, 2018, evaluatorul Rilici Compani SRL, a întocmit un Raport de evaluare al complexului patrimonial unic Air Moldova, în 10 volume masive, semnate de un singur expert-evaluator, fapt dubios, ținând cont de volumul uriaș de lucrări necesar la evaluarea unei companii aviatice. Astfel, valoarea de piață a companiei "Air Moldova", cu o cifră de afaceri de **3 miliarde de lei** a constituit, în opinia evaluatorului, **48.23 mil. lei**. Această discrepanță între cifra de afaceri și prețul scos la vânzare a companiei a trezit bănuiele rezonabile de superficialitate și fals, ceea ce ne-a determinat să evaluăm evaluatorul. Comisia a constatat astfel că evaluatorul nu a inclus în preț drepturile intelectuale ale companiei, rețeaua de operare și distribuție, acordurile interline actele permissive și certificatele deținute de operator, desenările pentru piețele neliberalizate, apartenența la organizații internaționale, manualele de operare, regulamente și alte instrucțiuni, analiza pieței pe care operează compania, mult mai importantă chiar decât suma valorii bunurilor fizice deținute.

9. Comisia a solicitat o opinie suplimentară la calitatea evaluării unor evaluatori profesioniști, care ne-au confirmat că, (a) *Raportul este îndeplinit cu încălcări grave ale legislației Republicii Moldova, care reglementează activitatea de evaluare. Evaluatorul a încălcat în întregime sau parțial câteva articole ale LP989/2001 "Privind activitatea de evaluare", art. 1, 6, 11, 22. (b) Raportul nu corespunde Standardelor Internaționale și Europene de Evaluare, iar evaluatorul contractat de APP a încălcat flagrant Standardele Internaționale de Evaluare IVS 101 și IVS 102, în corespundere cu care, dacă evaluatorul nu a efectuat inspectarea și nu poate identifica cu certitudine obiectul evaluării, raportul este neconform cerințelor IVS. De asemenea, au fost încălcate și*

Standardele Europene de Evaluare EVS1” Valoarea de piață”, precum și Codul Etic al evaluatorului. (c) Obiectul evaluării a fost determinat incorect. Aici se are în vedere nu numai aplicarea incorectă a metodologiei de evaluare, ci și determinarea parțială a activelor nemateriale (nu a fost determinată valoarea good-will-ului întreprinderii, licențele de activitate, alte componente importante ale afacerii pe care le deținea întreprinderea "Air Moldova", așa ca dreptul asupra terenului, investițiile, iar datoriile întreprinderii în general nu au fost reevaluate). (d) Luând în considerare cele relatate mai sus, datele prezentate în raportul de evaluare nu pot fi considerate veridice. În ciuda încălcărilor flagrante a standardelor de evaluare, Comisia de anchetă a aflat cu surprindere la audierile din 2 septembrie 2019, de la Vitalie Iurcu, ex-secretar de stat MEI și ex-Președinte a Comisiei de privatizare, că acesta "are deplină încredere în evaluatorii licențiați din RM, și că-i preferă celor externi". Domnia sa consideră că atragerea unui evaluator specializat în evaluarea afacerilor de transport aerian, nu o consideră necesară". La rândul său, Comisia consideră această abordare a fostului președinte al Comisiei de privatizare superficială și falsă, care contrazice experiența sa bogată în gestionarea de afaceri și administrării unor bunuri publice valoroase. Dacă interesul real al APP și MEI ar fi fost cel de a evalua un cost onest de piață pentru cel mai important operator aviatic al RM, atunci cu siguranță s-ar fi apelat la companii internaționale specializate, conform practicilor și standardelor internaționale, cu asumarea răspunderii materiale pentru evaluarea executată care ar fi reprezentat o valoare adăugată și mai mult încredere din partea potențialilor investitori internaționali.

10. *Cumulativ, aceste fapte trezesc Comisiei de anchetă suspiciuni rezonabile cu privire la lipsa de bună credință a persoanelor responsabile în cadrul procesului de privatizare și de diligență cu care această privatizare a fost organizată în vederea protejării intereselor legitime ale statului.*

11. *Evaluarea companiei aeriene a fost efectuată cu derogări de la cadrul legal al Republicii Moldova. Expertiza procesului de evaluare, punctează că evaluarea a fost efectuată după o metodă inadecvată – complex patrimonial unic, pe când trebuia evaluată afacerea Air Moldova (i), că evaluatorul selectat nu are competențe în a evalua afaceri și că în același timp era implicat în evaluarea mai multor proiecte de privatizare (ii), modul și rezultatele evaluării nu corespund cerințelor internaționale de evaluare și au fost efectuate cu devieri grave de la cadrul legal național (iii) Rapoartele de evaluare au fost prezentate exclusiv în limba română. Comisia de anchetă consideră că Raportul de evaluare prezentat APP nu corespunde cerințelor legislației RM, care reglementează activitatea de evaluare, precum și Standardelor Internaționale și Europene de Evaluare. Valoarea finală determinată de evaluator în raport nu prezintă o valoare de piață sau un alt tip de valoare, care ar servi ca bază pentru consultarea Beneficiarului sau unui alt utilizator al raportului, în scopul obținerii unui venit maximal de la realizarea obiectului evaluat. Valoarea*

obiectului, determinata in raportul de evaluare este considerabil distorsionata. Raportul de evaluare, dupa forma si în special dupa conținut, nu corepunde asteptărilor unui potential investitor internațional, pentru ca acesta să manifeste interes la procesul de privatizare.

12. La 23 iulie 2018, la 6 zile după prezentarea Raportului de evaluare în 10 volume, are loc ședința Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice în cadrul căreia s-a luat hotărârea de a expune la concurs comercial Î.S. Compania Aeriană” Air Moldova, pe lângă alte 11 întreprinderi de stat. În fapt, privatizarea unei întreprinderi cu o cifră de afaceri de 3 mlrd lei, cu 40% din toate vânzările întreprinderilor de stat în 2018 a fost o decizie spontană, fără expertiza necesară. Dosarul pregătit de APP pentru procesul de privatizare nu conține nici o referință la starea financiară a companiei. Nu este clar cum au evaluat Membrii Comisiei de privatizare obligațiile restante ale companiei Air-Moldova față de stat (datoriile) și în ce măsură decizia lor era conformă cu Planul de Restructurare a companiei, care a stat la baza autorizării ajutorului de stat din 2017 către Air-Moldova? Valoarea estimată aleatorie stabilită de un evaluator inadecvat devine un element esențial pentru stabilirea prețului de vânzare a companiei, iar membrii comisiei de concurs a lecturat cele 10 volume ale evaluării într-un singur exemplar și în mai puțin de două ore. Și Caietul de sarcini elaborat de către APP ofertantului selectat pentru un concurs comercial închis nu conținea informații de bază despre avantajele și perspectivele companiei privatizate, ceea ce a rezultat într-un interes redus pentru potențialii cumpărători. Nu au fost menționat nimic despre rețeaua de vânzări, parteneriatele operatorului aerian, resursele umane și flota. Caietul de sarcini a fost prezentat exclusiv în limba română. În condițiile unei transparențe reduse și a unei perioade scurte de desfășurare a concursului, unde a participat un singur ofertant, prețul stabilit de evaluator devine un element esențial pentru stabilirea prețului de vânzare a companiei.

13. Modul de privatizare prin concurs comercial a fost ales cu grave abateri de la legislația în vigoare și este ilegal. Privatizarea bunurilor proprietate publică de o importanță deosebită pentru economia națională se efectuează prin proiecte individuale cu atragerea unui consultant financiar independent (Legea privind administrarea și deetatizarea prprietății publice, nr. 121 art 44). Modul de privatizare legal aplicabil pentru privatizare Î. S. Air Moldova, presupune mai multe etape de consultări publice, aprobarea de către Guvern a actelor de privatizare, implicarea unui consultant finnciar independent. Aceste elemente au scopul de a aduce garanții necesare pentru privatizarea activelor importante ale statului, cu riscuri majore de delapidare.

14. De fapt, cadrul legal (LP 121/2007) indică responsabilitatea MEI, în calitate de fondator al companie AIR-Moldova să elaboreze proiectul individual de privatizare (art. 8.(2).b); a APP – să examineze proiectul de privatizare și să-l înainteze către Guvern (art 7.(4).b); a Guvernului – să dispună privatizarea prin proiect individual, sau să constate lipsa calității

de importanță deosebită (art.6.(2)). Oficialii guvernamentali care au fost implicați în procesul privatizării acestei companii erau la curent cu prevederile legislației în vigoare cu privire la privatizarea bunurilor publice de importanță deosebită pentru economia națională prin proiect individual, lucru care reiese din corespondența stabilită între Guvern, MEI și MTID. În anul 2016, Ministerul Economiei, iar mai târziu și Guvernul au cerut MTID să asigure accesul evaluatorilor (Rilici Compani SRL), iar MTID a refuzat accesul, invocând necesitatea privatizării prin proiect individual conform art 44, LPM121/2007, cu atragerea unui consultant internațional. În acest context, persoanele responsabile din cadrul Guvernului, APP și MEI ar putea fi suspectați de acțiuni coordonate și concertate.

15. Modalitatea de privatizare prin concurs comercial a fost menționată în Caietul de Sarcini, de către MEI și a fost inclusă în deciziile Comisiei de privatizare în procesul verbal din 23 iulie 2018. Cadrul legal însă, prevede (art. 38, LPM121/2007) **competența exclusivă a vânzătorului** (APP) cu privire la decizia de a expune bunul la privatizare, care include și modul de privatizare (alineatul 2, idem). În speța de față, Comisia de anchetă constată că a avut loc o imixtiune în atribuțiile APP și o depășire de atribuții din partea MEI și a Comisiei de privatizare. Comisia remarcă faptul că, chiar dacă AIR-Moldova a fost privatizată printr-un concurs comercial (preț fix, selectare aleatorie a cumpărătorului), secțiunea 2 și 4 a Caietului de sarcini prevede suplimentar pe lângă prețul oferit de cumpărător și onorarea unor angajamente suplimentare care ar asigura dezvoltarea companiei, i.e. Strategia de dezvoltare. Ofertantul avea obligația de a prezenta dovezi că este capabil să dezvolte compania aviatică după achiziționare, să-i păstreze profilul și să dezvolte piața aviatică, ceea ce reprezintă elemente ale unui concurs investițional. Aceste observații au fost corelate de Comisie cu declarațiile făcute în cadrul audierilor din 3 septembrie de către Iurcu, Baldovici și Pricop, care au susținut că "scopul de bază al privatizării companiei a fost exclusiv legat de identificarea unui partener privat, capabil să acopere datoriile comerciale ale Air-Moldova. Și pentru că starea precară a companiei nu putea genera soluții rapide pe termen scurt, datoriile urma să fie acoperite numai prin capital permanent – fie prin resurse bănești proprii, fie prin împrumuturi pe termen lung. Prin urmare, obligațiile cu privire la achitarea datoriilor, dar și cele de dezvoltare a companiei necesitau a fi asigurate printr-un document de garanții bancare, care ar fi validat capacitatea ofertantului de a efectua cel puțin 25% din investițiile asumate, conform p.21 (f) al HGM919/2008. Sfidând prevederile normative, dar și logica elementară a investițiilor, atare document bancar nu a fost solicitat de către organizatorii privatizării și nici prezentat de ofertant, care deținea și continuă să dețină un capital social de 0.5 milioane lei însă își asuma obligații de 1.3 miliarde lei.

16. Un alt aspect curios al Caietului de sarcini ține de faptul că în acest act juridic, care conține 10 pagini de text rarefiat cu tot cu foaia de titlu, nu sunt menționate termene clare de executare a obligațiilor, nu sunt definite

garanțiile de onorare a obligațiilor și nici capacitatea financiară a cumpărătorului, care ar fi oferit garanții cu privire la dezvoltarea companiei. Lipsesc și alte date esențiale cu privire la activele deținute de companie, piețele pe care operează compania aeriană, certificatele de siguranță, flota companiei, resursele umane, activele nemateriale, drepturi de proprietate intelectuală, despre rețeaua de parteneriate ale Air Moldova. Informațiile prezentate sunt sumare și nu prezintă desfășurat datoriile companiei, inclusiv lista creditorilor principali. Putem afirma cu toată certitudinea, că modalitatea de privatizare aleasă întrunește componentele unui abuz, iar dosarul de privatizare foarte subțire, fără audit și evaluare după standardele internaționale, este o gravă neglijare a prevederilor LPM121/2007 art 3(4)b). Conform prevederilor HG919/2008, p.6 (k), elaborarea proiectului de contract este în competența vânzătorului, care este Agenția Proprietăți Publice. În cadrul audierilor din 2 septembrie 2018, Vitalie Iurcu, fost-secretar de stat MEI, care a semnat Caietul de Sarcini, nu și-a amintit că proiectul de contract de "cumpărare-vânzare" a fost redactat de MEI. Acest fapt devine esențial, atunci când calitatea actului respectiv este deplorabilă. În acest episod, d-nii Iurcu și Gaburici în mod clar și-au depășit atribuțiile, iar d-l Baldovici nu și-a îndeplinit corespunzător obligațiile de serviciu. Comisia a lut notă de faptul că întregul concept și proiectul de privatizare prin concurs comercial i-a aparținut MEI și a fost semnat de secretarul de stat, Vitalie Iurcu. Tot Iurcu a acționat ca Președinte al comisiei de privatizare.

17. Și perioada de expunere a companiei Air-Moldova la privatizare reprezintă o mare problemă, datorită selectării unei perioade de colectare a ofertelor pentru concursul comercial total inadecvate - 39 de zile calendaristice, dintre care 31 din ele în luna august, perioadă de vacanță. Termenul a fost stabilit de Comisia de privatizare, dar care este în opinia Comisiei, un termen complet inadecvat pentru a organiza un concurs eficient, efectiv și valorificat de către potențialii cumpărători de companii aviatice. Perioada de marketing recomandată de către evaluatori, pentru comercializarea ÎS Air Moldova, (pct. 1.1.20 din Raportul de evaluare executat de VALMARKET), este de 9 luni. Un investitor de bună credință, cu experiență notorie în domeniul aviației civile, necesită un termen suficient pentru informarea sa cu privire la bunul expus la privatizare, inclusiv mobilizarea unei echipe de experți locali și și internaționali pentru evaluarea tranzacției, elaborarea unei strategii de dezvoltare, aprobarea de către organele managementului corporativ, asigurarea resurselor necesare pentru îndeplinirea obligațiilor investiționale asumate. La aceste eforturi trebuie de adăugat traducerea dosarului de privatizare (12 volume de documente) din română în engleză și traducerea strategiei de dezvoltare elaborate și a altor documente din engleză în română. Aceste acțiuni necesită o perioadă de timp de până la un an de zile, în timp ce autoritățile s-au limitat la 39 de zile în toată perioada de vacanță.

18. Măsurile de atragere a potențialilor cumpărători pentru ÎS Air Moldova luate de către autoritățile guvernamentale s-au rezumat la cerințele minime impuse de cadrul legal pentru a efectua privatizarea

companiei prin concurs comercial. Promovarea ofertei de privatizare s-a rezumat la banala publicare a unui Comunicat informativ în buletinul "Monitorul Oficial" (27 iulie 2018), desfășurarea unei conferințe de presă pe acest subiect cu participarea APP și expedierea Comunicatului Informativ, în limbile română, rusă, engleză, către ambasadele RM în străinătate. Cu certitudine a fost prea puțin, prea ineficient, prea netransparent. Nu au fost contactați agenți specializați în privatizări, care ar fi promovat interesele statului în scopul acestei privatizări și nici nu s-a promovat decizia guvernului prin intermediul unor agenții specializate pe plan internațional, așa cum se face ca practică în oricare stat, care decide privatizarea celei mai mari companii aviatice. Acțiunile guvernului au purtat un caracter formalist, netransparent și total neprofesionist, fiind insuficiente dacă scopul real ar fi fost atragerea unui cumpărător de bună calitate din marele business aviatic internațional și, fără nici un dubiu, de bună credință. Aceste observații sugerează că beneficiarul final al privatizării companiei Air-Moldova era cunoscut din timp.

19. La data de 27 iulie 2018, APP publică pe pagina sa și în buletinul Monitorul Oficial nr.277-284 din 27.07.2018, un comunicat privind concursul investițional și concursului comercial de privatizare a proprietății publice de stat, inclusiv a Î.S. Compania Aeriană" Air Moldova. Termenul-limită pentru prezentarea ofertelor a fost stabilit 4 septembrie 2018, orele 15:00. Comisia a constatat că, pe parcursul celor 39 de zile în care Air Moldova a fost expusă la privatizare, doar 3 persoane fizice au făcut cunoștință cu materialele bunului expus la privatizare și li s-a eliberat Caietul de sarcini, alte solicitări nu au existat. La sfârșitul perioadei de expunere la privatizare, APP a primit o singură ofertă din partea unei companii nou-nouțe, înființată în ajunul privatizării decise de APP, cu un capital social de 500.000 lei. La 2 octombrie 2018, AP a semnat contractul de vânzare cumpărare cu Civil Aviation Group SRL care a achitat prețul de 50 mln lei. Compania Civil Aviation Group SRL este fondată de Blue Air cu 49% și 2 persoane fizice, cetățeni ai Republicii Moldova, rezidenți ai SUA. Această companie își asuma în oferta depusă să achite volumul total al datoriilor companiei de stat Air-Moldova estimate la suma de 1.3 miliarde lei, dar fără a prezenta nici un fel de garanții financiare, care ar fi confirmat capacitatea de plată. Și mai straniu în această istorie este că APP în calitatea sa de vânzător autorizat al bunurilor statului, nici măcar nu a cerut să se documenteze dacă acest cumpărător are capacitatea să achite datoriile ori spune palavre, contrar prevederilor legii care-l obliga să verifice toate documentele prezentate de aplicant.

20. Decizia Comisiei de privatizare care anunță încheierea concursului și privatizarea companiei Air-Moldova enumeră clauzele esențiale ale Contractului și obligațiile asumate de cumpărător. Expertiza furnizată Comisiei asupra Contractului de privatizare ne întărește convingerea că acesta este unul ilegal și nociv. (1) Contractul nu prevede garanții financiare, care ar asigura executarea corespunzătoare a obligațiilor contractuale, nu există nici o dovadă că acesta are capacitate financiară sau acces la credite pe termen lung, (2) nu sunt stabiliți termeni de respectare a

obligărilor contractului, iar acest lucru poate crea riscul de înlocuire a fondatorilor și diluare a obligațiilor de privatizare, (3) contractul nu conține ici un fel de indicatori de performanță pt măsurarea executării obligațiilor contractuale, asta face clauzele menționate și strategia solicitată prin caietul de sarcini absolut irelevante, (4) obligațiile asumate de cumpărător în privința dezvoltării continue și modernizării flotei aeriene (p.3.3) nu are nici un indicator măsurabil și nici termeni de executare sau mijloace financiare planificate, ceea ce anulează obligațiile asumate. (5) multe din noțiunile inserate în Contract sunt vagi și contradictorii, ceea ce crează impresia că nici cumpărătorul și nici vânzătorul nu au putut distinge noțiunile de securitate și siguranță a zborurilor (3,5,5), rezultând într-o serie de clauze declarative și sterile.

21. Notăm că în Strategia de dezvoltare a companiei Air-Moldova propusă de ofertant au fost incluse mai multe date interne, nepublicate anterior și ne-regăsite în spațiul public cu privire la diverse activități comerciale ale companiei. Anumite date folosite de ofertant (Civil Aviation Group SRL) sunt identice cu datele ce se conțin în Planul de restructurare prezentat Consiliului Concurenței de către compania de stat Air-Moldova (p.33, p.114), care induce bănuiala că oferta a fost scrisă de către cineva care era familiarizat cu aceste acte din interior. Strategia de dezvoltare a singurului ofertant (Civil Aviation Group SRL) este un document general, aplicabil oricărei companii aeriene, care conține însă câteva planuri de dezvoltare a companiei fără ca costurile lor să se regăsească în Planul Financiar (4 pag). Strategia nu conține mai multe anexe menționate la pag.113 (2 și 3), care ar fi trebuit să conțină cifre despre investițiile asumate și operațiunile preconizate. În mod surprinzător, nici unul dintre membrii Comisiei de privatizare nu observă aceste lipse, iar unii dintre angajații APP nu au realizat acest lucru nici până la audierile Comisiei de anchetă. În mod normal, APP era obligată să solicite dosarul complet și să analizeze cu migală oferta propusă de Civil Aviation Group, fiind vorba despre privatizarea uneia dintre cele mai mari companii ale statului. În realitate, APP nu a cerut opinia experților în aviație civilă în ceea ce privește fezabilitatea planurilor de dezvoltare, i.e. cumpărarea timp de 3 ani a unei flote din 15 aeronave noi, lansarea de noi rute spre New York și Beijing, etc, pronunțate de o companie creată în ajunul privatizării. Trezește bănuiele și faptul că ex-Președintele Comisiei de privatizare, Vitalie Iurcu, a afirmat că Strategia de dezvoltare nu era importantă și că, cel mai important argument pentru Comisie a fost "prețul achitat și preluarea datoriilor", în timp ce Strategia solicitată din partea ofertantului s-a făcut doar cu scopul de a aprecia viziunea noilor proprietari referitor la administrarea companiei.

22. Este adevărat că dl I.Scorpan, fostul director interimar al Î.S. CA Air-Moldova a negat că ar fi avut careva discuții cu singurul ofertant la privatizarea companiei pe care a condus-o între 2014-2018, dar anumite indicii, cum ar fi rămânerea sa în funcție mai mult de 1 an de la privatizare, numeroasele sale deplasări la București în perioada precedentă privatizării, cooperarea sa strânsă cu reprezentanți ai grupului de companii conduse de

Ilan Șor, lipsa de reacție la decizia de privatizare, în pofida faptului că tot el prezentase un Plan de restructurare a companiei cu 2 luni înaintea acestei decizii, vorbesc despre o complicitate. Comisia de privatizare a analizat și decis asupra privatizării companiei într-un timp record, fără a stabili fiabilitatea ofertei și a cere garanțiile cerute de legislație în cazul oricăror privatizări a bunurilor de stat. Analiza ofertei depuse într-un singur exemplar, cu un volum de 172 de pagini, nu putea fi analizată suficient de către toți membrii Comisiei în cadrul unei singure ședințe. Și cu toate acestea, Comisia de privatizare a decis calificarea Civil Aviation Group pentru a 2 etapă, votându-se unanim pentru vânzarea complexului patrimonial unic "Î.S. Compania Aeriană" Air Moldova" la prețul de 50 mil. lei și preluarea datoriilor la data vânzării, alte obligații de dezvoltare a companiei. În aceste condiții, Comisia consideră că doar o anchetă penală va putea stabili existența unor motive în acțiunile fostei și actualei conduceri, care au cauzat daune materiale și posibilitatea vicierei procesului de privatizare prin înșelăciune, abuz de încredere, escrocherie sau delapidare în proporții mari.

23. Comisia consideră că interesele statului nu au fost protejate la concursul comercial prin care a fost privatizată Î.S.CO Air-Moldova, iar contractul de vânzare-cumpărare nu conține suficiente clauze care ar fi asigurat atingerea obiectivului declarat de instituțiile statului. Forma și conținutul contractului sunt total inadecvate și disproporționale cu scopul privatizării celei mai importante companii aviatice a statului cu o cifră de afaceri de 3 mld lei; nu include garanții ferme de apărare a intereselor statului în această tranzacție. Totodată, datele furnizate de către Serviciul de prevenire a spălării banilor indică asupra unor infracțiuni legate de spălarea banilor în proporții deosebit de mari. Astfel, unul din așa-ziii fondatori ai companiei Civil Aviation Group, Andrei Iovanovici a achitat plata pentru privatizarea companiei Air-Moldova printr-o depunere cash de 2,56 mln euro, prin intermediul BC Moldova Agroindbank SA, isbutind să convertească și să transfere sub formă de împrumut sumele de 44.2 mln lei și 5,8 mln lei, ca plată pentru "privatiarea AIR-Moldova", după orele de închidere a băncii. S-a stabilit că originea acestor bani provine dintr-un contract de împrumut încheiat la 27 septembrie 2018 din partea companiei nerezidente Gold Craft FZE (Emiratele Arabe), oferit în numerar și transportat în cash prin biroul vamal al Aeroportului. Nu există o claritate satisfăcătoare asupra beneficiarului efectiv al companiei care i-a împrumutat lui Ianovici banii care-au ajuns pe contul Trezoreriei de stat și nici dacă acest împrumut a fost cu adevărat adus în RM, conform declarațiilor lui Ianovici. Comisia a fost înștiințată despre inițierea de către Serviciul prevenire a spălării banilor a unei anchete pe marginea acestui subiect la 12.09.2019, constatând existența unor suspiciuni serioase asupra provenienței banilor investiți în privatizarea companiei Air-Moldova și riscul real ca acești bani să aparțină unor scheme infracționale.

24. Comisia constată că toate instituțiile statului implicate în privatizarea companiei Air-Moldova au admis din start riscul de neonorare a obligațiilor contractuale de către un ofertant, care nu avea calificarea

minimă necesară pentru înlocui statul în administrarea și dezvoltarea celei mai importante companii aviatice din RM, însă alte considerente decât cele anunțate oficial au prevalat. Contractul de vânzare-cumpărare a companiei Air-Moldova nu include termene exacte și prevederi prin care cumpărătorul ar avea obligația să-și onoreze scopul declarat al acestei privatizări – plata integrală a datoriilor comerciale. Contractul nu presupune anumite cerințe specifice față de cumpărător, care ar fi asigurat capacitatea tehnică și financiară al acestuia de a administra strategic și operativ responsabilitățile companiei Air-Moldova, ceea ce menține riscuri enorme legate în raport cu clienții și partenerii comerciali ai acestei companii privatizate. Contractul nu asigură stabilitatea angajamentelor proprietarului companiei Air Moldova, astfel încât asociații și fondatorii companiei Civil Aviation Group SRL pot fi oricând înlocuiți, iar obligațiile inițiale pot fi deturnate sau anulate.

25. Asumarea unor obligații contractuale, fără prescrierea unei perioade de timp bine definite pentru executarea acestora, reprezintă o tehnică de diluare a obligațiilor cumpărătorului companiei Air-Moldova față de stat, în scopul eliminării efectelor juridice. După semnarea contractului de privatizare, atât cumpărătorul, cât și vânzătorul au făcut declarații publice că datoriile comerciale ale ÎS Air Moldova vor fi achitate în termen de 3-4 luni de la data semnării contractului, fapt care nu s-a întâmplat. După consumarea acestui termen, anumiți reprezentanți ai companiei "Blue Air", deținătorii a 49% din compania nou-formată Civic Aviation Group, au declarat că "nici măcar nu intenționează să achite datoriilor restante ale "Air-Moldova" față de stat, ceea ar fi trebuit să trezească imediat reacțiile conducerii APP, dar acestea nu au avut loc. La finele anului 2018, Blue Air avea datorii de peste 131 mln euro și capitaluri proprii negative de 94 mln euro, presa din România vorbind deschis despre un faliment iminent al acestei companii. Presupunem, că APP era la curent cu acest fapt și cunoștea cu certitudine că noii acționari nu pot, nu doresc și nici nu vor face vreun efort să îndeplinească scopul central al privatizării inițiate de stat în 2018: stingerea datoriilor istorice (1.3 mlrd lei) și dezvoltarea celei mai mari companii aviatice a RM prin atragerea unui investitor strategic și dedicat acestui scop. Această concluzie are la bază refuzul declarat al "așa-zisilor" investitori de a-și returna datoriile istorice ale companiei, dar și faptul că până astăzi acționarii companiei Civic Aviation Group nu au investit nici un ban în dezvoltarea companiei.

26. În absența oricăror garanții bancare, care ar compensa lipsa capacităților financiare a ofertantului, alte dovezi care ar susține probitatea managerială a ofertantului, ne putem aștepta în orice moment ca "așa-zisii investitori" să-și i-a tălpășița, tranzacționându-și cotele-părți din acțiunile acestei companii unor companioni obscuri din jurisdicții offshore, lăsând în urma lor foc și scrum. Comisia de anchetă constată astfel că după aproape 12 luni de la semnarea contractului de privatizare, situația companiei "Air Moldova" este la fel de instabilă și proastă, ca și înainte de privatizare. Lipsa de investiții i-a determinat pe noii proprietari să contracteze o nouă serie de datorii față de Avia-Invest, compania

concesionară a grupului de firme aparținând lui Ilan Șor (Airport Handling și Catering). Datoriile totale către aceste companii, plățile restante către furnizorii de carburanți, contractarea de piese de schimb și alte servicii necesare zborurilor efectuate se cifrează la peste 700 mln lei. Astăzi, la aproape un an de la privatizare, situația financiară și operațională la ÎS Air Moldova nu a înregistrat schimbări pozitive, care ar sprijini demersul guvernului Filip și al APP din anul 2018 cu privire la oportunitatea privatizării Companiei Air-Moldova. Nu există nici o dovadă că proprietarii de facto pot atrage investițiile necesare pentru dezvoltarea companiei în perioada următoare sau că dețin resurse proprii sau finanțări pe termen lung, care ar servi obiectivului declarat al privatizării acestei companii. Prin urmare, Comisia de anchetă consideră că interesele statului au fost grav prejudiciate, iar responsabil direct de prejudiciile cauzate este grupul de oficiali ai APP, agenția care a exercitat rolul de "vânzător" al unui bun public sub-evaluat, administrat cu o neglijență criminală și transmis în condiții obscure către o entitate privată, înființată peste noapte. Deopotrivă, Guvernul Filip și MEI nu au exercitat supravegherea necesară asupra acestui proces, manifestând o complicitate dăunătoare interesului public în cazul privatizării celei mai mari companii aviatice a țării și una din cele mai mari întreprinderi de stat la acea vreme.

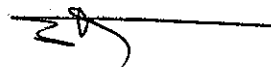
27. Raportul Comisiei de anchetă stabilește fără tăgadă faptul că Guvernul, MEI și APP, nu au depus eforturile necesare, suficiente, adecvate de monitorizare a respectării obligațiilor ulterioare privatizării. Nici noii proprietari nu au înregistrat progrese esențiale la îndeplinirea obligațiilor asumate. La un an de la privatizare, operatorul național se află în aceeași stare de instabilitate economică și financiară ca și până la demararea acestui proces. Toată "monitorizarea" îndeplinirii de către cumpărător a obligațiilor contractuale s-a limitat la colectarea informațiilor privind achitarea datoriilor existente. APP era obligat să coordoneze desemnarea unui auditor pentru situațiile financiare din 2018 – în realitate nu au întreprins nimic. Până azi, nu a avut loc nici o ședință a vreunei comisii de monitorizare. Nici un fel de alte acțiuni de monitorizare sau supraveghere (crearea și activitatea efectivă a grupurilor de lucru cu implicarea specialiștilor din domeniul aviației civile) nu au avut loc. La data prezentării informației respective, nu există documente și informații, confirmate prin acte de audit, întocmite de instituții specializate, coordonate în prealabil cu vânzătorul, privind îndeplinirea obligațiilor investiționale stabilite în contractele de vânzare-cumpărare, conform cerințelor HG 919, pct. 54.

28. Acest cumul de neconformități, neglijențe și abuzuri constatate, ne permit să afirmăm cu deplină autoritate și certitudine, că privatizarea Air Moldova a reprezentat un act abuziv, netransparent și ilegal. Au fost încălcate principiile de bază ale deestatizării proprietății publice, așa cum prevede Legea privind administrarea și deestatizarea proprietății publice nr. 121 din 04.05.2007. La încheierea primului an de la momentul privatizării, constatăm că scopurile declarate ale privatizării companiei Air-Moldova nu au fost atinse nici în cea mai mică parte, iar modalitatea de privatizare

aleasă de către instituțiile statului (concurș comercial) a fost total nepotrivită, neficientă și ilegală. Deja la acest moment, există temeieri juridice suficiente și plauzibile pentru a iniția procedura de reziliere a contractului de vânzare-cumpărare a Air Moldova, confiscaera banilor depuși în mod ilicit de către așa-zii investitori din surse obscure, cu compensarea prejudiciului cauzat.

29. Au fost identificate un lanț lung de abuzuri, fals în acte și neconformități care justifică inițierea unor investigații disciplinare, contravenționale și penale a persoanelor re

30. sponsabile de administrarea, privatizarea și monitorizarea complexului patrimonial public Î. S. Compania Aeriană Air Moldova.



Igor MUNTEANU
Președintele Comisiei de anchetă