

ROMANIA
JUDETUL BACAU
COMUNA BUCIUMI
CONSILIUL LOCAL

HOTARAREA
NR. 10 din 16 februarie 2017

privind insusirea de catre Consiliul Local Buciumi a Raportului de expertiza tehnica extrajudiciara intocmita pentru clarificarea unor aspecte referitoare la obiectivul de investitie,,Modernizare drumuri locale in Comuna Buciumi, Judetul Bacau ”

Consiliul Local al Comunei Buciumi, Judetul Bacau, intrunit in sedinta ordinara in data de 16 februarie 2017;

Avand in vedere raportul prezentat de primarul comunei, inregistrat la nr.405 din 25.01.2017, referatul prezentat de seful biroului buget, contabilitate, venituri din aparatul de specialitate, inregistrat la nr.403 din 25.01.2017 , Raportul de expertiza tehnica extrajudiciara intocmit de expert tehnic autorizat -ing.Cuzenco Florin-Virgil si raportul de specialitate prezentat prezentat de secretarul comunei, inregistrat la nr.460 din 26.01.2017;

Avand in vedere Decizia nr.50 din 13.09.2016 a Camerei de Conturi Judetul Bacau cu privire la deficientele consemnate in Raportul de audit nr.A 31/1267/1 incheiat in urma actiunii de audit financiar asupra bilantului contabil si contului anual de executie bugetara incheiat la data de 31.12.2015 la Comuna Buciumi;

In temeiul dispozitiilor art.36(2), lit.”b”, art.36(4), lit.”a”, art.45 si art.115(1), lit.”b” din Legea nr.215/2001 privind administratia publica locala, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare ,

HOTARASTE :

Art.1- Se insuseste Raportul de expertiza tehnica extrajudiciara intocmita - pentru clarificarea unor aspecte referitoare la obiectivul de investitie „Modernizare drumuri locale in Comuna Buciumi, Judetul Bacau”- de expert tehnic autorizat -ing.Cuzenco Florin-Virgil. conform anexei la prezenta hotarare.

Art.2-Hotararea va fi comunicata primarului comunei, biroului buget, contabilitate, venituri din aparatul de specialitate si Institutiei Prefectului-Judetul Bacau si va fi adusa la cunostinta publica in conditiile legii de secretarul comunei.

PRESEDINTE DE SEDINTA,
Cons. MIHALACHE ION



CONTRASEMNEAZA ,
Secretar-Cons.juridic, BILEI ELENA

Adoptata prin vot deschis cu 13 voturi “pentru” din 13

RAPORT DE EXPERTIZĂ TEHNICĂ EXTRAJUDICIARĂ

Subsemnatul ing. CUZENCO FLORIN – VIRGIL, autorizația nr. 3494, seria 2018, specialitatea Căi ferate, drumuri și poduri, am fost desemnat expert tehnic de către Primăria comunei Buciumi în vederea întocmirii prezentei expertize extrajudiciare, în baza Contractului de Servicii nr. 30 din 06 decembrie 2016.

MATERIAL BIBLIOGRAFIC UTILIZAT

- o *Ordonanța Guvernului nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor, cu completările și modificările ulterioare*
- o *Hotărârea Guvernului nr. 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, actualizată*

PROCEDURA

În data de 29.11.2016 am fost contactat telefonic de către doamna Oana Muraru în vederea efectuării unei expertize tehnice extrajudiciare.

În ziua de 07.12.2016 m-am deplasat cu mijloace proprii la sediul Primăriei comunei Buciumi, județul Bacău, pentru a studia documentele și pentru a face constatările și măsurătorile necesare efectuării expertizei tehnice extrajudiciare.

La sediul Primăriei comunei Buciumi m-am întâlnit cu următorii:

- Din partea Primăriei comunei Buciumi:
 - Oana MURARU – contabil;
 - Fănică COZMA – Primarul comunei
- Din partea constructorului S.C. PHOENIX TRANSBAC S.R.L. Bacău:
 - Aurel SANDU – Director tehnic

Împreună cu cei prezenți am procedat la discutarea situației create în urma auditului efectuat de către Curtea de Conturi a județului Bacău, după care ne-am deplasat pe drumurile care au fost modernizate ca urmare a prevederilor Contractului nr. 369 din 04.02.2015. După măsurătorile efectuate în teren am revenit la sediul Primăriei comunei Buciumi unde am studiat

proiectul tehnic. Am convenit cu cei prezenți ca în cazul în care este necesar, pe parcursul întocmirii expertizei, să mi se pună la dispoziție toate documentele pe care le voi solicita atât în format de hârtie cât și electronic.

După revenirea la domiciliu am trecut la întocmirea expertizei tehnice extrajudiciare.

CONSTATĂRI

În urma analizării documentelor puse la dispoziție de către reprezentanții Primăriei comunei Buciumi, jud. Bacău, a discuțiilor avute și a vizitei în teren, rezultă următoarele:

În anul 2015 între Primăria comunei Buciumi și S.C. PHOENIX TRANSBAC S.R.L. Bacău a fost încheiat contractul nr. 369 din 04.02.2015 având ca obiect *“Modernizare drumuri locale în comuna Buciumi, județul Bacău”*, cu o valoare totală de 2.343.582,42 lei, la care se adaugă TVA în valoare de 562.459,78 lei.

Valoarea totală a contractului fără TVA este compusă din:

- construcții și instalații – 2.083.184,38 lei
- organizare de șantier – 52.079,61 lei
- cheltuieli diverse și neprevăzute – 208.318,44 lei.

Lucrarea a constat în asfaltarea unor tronsoane de drumuri comunale de pe teritoriul comunei Buciumi după cum urmează:

- o drum poziție inventar nr. 2
 - km 0+000 – 0+515 cu lățimea de 2,75 m = 1416,25 mp
- o drum poziție inventar nr. 7
 - km 0+000 – 0+477 cu lățimea de 2,75 m = 1.311,75 mp
- o drum poziție inventar nr. 9
 - km 0+000 – 0+241 cu lățimea de 4,00 m = 964 mp
- o drum poziție inventar nr. 10
 - km 0+000 – 0+205 cu lățimea de 2,75 m = 563,75 mp
 - km 0+205 – 0+324 cu lățimea de 4,00 m = 476 mp
- o drum poziție inventar nr. 12
 - km 0+000 – 0+120 cu lățimea de 2,75 m = 330 mp
 - km 0+120 – 0+233 cu lățimea de 4,00 m = 452 mp
- o drum poziție inventar nr. 16
 - km 0+000 – 0+171 cu lățimea de 4,00 m = 684 mp
 - km 0+171 – 0+305 cu lățimea de 5,50 m = 737 mp
 - km 0+305 – 0+470 cu lățimea de 2,75 m = 453,75 mp

- o drum poziție inventar nr. 17
 - km 0+000 – 0+100 cu lățimea de 4,00 m = 400 mp
 - km 0+100 – 0+190 cu lățimea de 4,00 m = 360 mp
 - km 0+190 – 0+230 cu lățimea de 4,00 m = 160 mp
 - km 0+230 – 0+463 cu lățimea de 4,00 m = 932 mp
- o drum poziție inventar nr. 18
 - km 0+000 – 0+277 cu lățimea de 2,75 m = $\frac{761,75}{10.002}$ mp

La această suprafață se adaugă drumurile laterale care totalizează o suprafață totală de 1.240 mp. și benzile de încrucișare în suprafață de 169 mp.

Totalizând rezultă că în baza Contractului nr. 369 din 04.02.2015 s-a executat o suprafață totală de drumuri de 11.411 mp.

Sistemul rutier proiectat a constat din:

- 15, 20, 25 sau 30 cm balast în funcție de tronsonul pe care se realizează

- 12 cm piatră spartă
- 6 cm BADPC 20 (25)
- 4 cm BAPC 16

Din anemăsurătorile realizate de către Proiectantul lucrării și oferite de către constructor rezultă că la această lucrare cantitățile principalelor materiale care trebuiau folosite sunt de:

- balast = 3.678,88 mc din care:
 - 680,20 mc pentru lucrări de terasamente
 - 2.601,93 mc pentru fundația drumurilor
 - 363,00 mc pentru drumurile laterale
 - 33,75 mc pentru benzile de încrucișare

Cantitatea reală de balast care s-a oferit este de 4.823,01 mc deoarece cantitatea de 3.678,88 mc se înmulțește cu coeficientul de înfiore 1,311.

- piatră spartă = 1.742,30 mc din care:
 - 1.424,90 mc pentru fundația drumurilor
 - 290,40 mc pentru drumurile laterale
 - 27,00 mc pentru benzile de încrucișare

Cantitatea reală de piatră spartă care s-a oferit este de 2.390,44 mc deoarece cantitatea de 1.742,30 mc se înmulțește cu coeficientul de înfiore 1,372.

- BADPC 20 (25) = 2.032,82 to din care:

- 1.655,56 to pentru lucrări de drumuri
- 345,16 to pentru drumurile laterale
- 32,10 to pentru benzile de încrucișare
- BAPC 16 = 1.191,97 to din care:
 - 943,34 to pentru fundația drumurilor
 - 227,48 to pentru drumurile laterale
 - 21,15 to pentru benzile de încrucișare

Până în prezent, pentru lucrările executate, constructorul a facturat și emis facturi fiscale în valoare totală de 1.809.758,72 lei după cum urmează:

- factura nr. 986 din 01.09.2015, în valoare de 36.360,00 lei
- factura nr. 1149 din 24.11.2015, în valoare de 644.803,79 lei
- factura nr. 1268 din 10.03.2016, în valoare de 399.275,99 lei
- factura nr. 1319 din 11.04.2016, în valoare de 729.318,83 lei.

Principalele materialele puse în operă și decontate sunt:

- balast folosit pentru realizarea terasamentelor = 891,74 mc
- balast folosit pentru fundația drumurilor = 3.920,21 mc
- piatră spartă folosită la fundația drumurilor = 2.381,17 mc
- BADPC 20 (25) = 2.024,79 to
- BAPC 16 = 1.186,68 to

Materialele au fost transportate cu autobasculante cu 4 osii de tip IVECO TRAKKER AD450T41 care pot transporta până la 18,5 mc de material.

În Procesul verbal de constatare din 27 iulie 2016, încheiat de către auditorii Camerei de Conturi județul Bacău, se arată că *urmarea testării operațiunilor care privesc decontarea situațiilor de lucrări facturate de către constructor s-au reținut abateri constând în necorelarea cantităților de balast, mixtură asfaltică și beton asfaltic transportate, cu capacitatea maximă autorizată a autovehiculelor utilizate la transportul acestora.*

În cele mai multe cazuri s-au constatat diferențe semnificative între cantitățile de balast (exprimate în mc), mixtura asfaltică BADPC 20 (25) și beton asfaltic BAPC 16 (exprimate în tone), înscrise în situațiile de lucrări facturate, cu articolele de deviz – transportul rutier al materialelor – TRA04A45 (în cazul balastului) și respectiv TRA01A60 (în cazul mixturii asfaltice și betonului asfaltic), exprimat în to, care reflectă transportul acestora da la punctele de încărcare la cele de destinație, respectiv 45 km, în cazul balastului transportat și respectiv 60 km în cazul celorlalte categorii de materiale, după cum urmează:

- în cazul balastului transportat

Spre exemplificare, arătăm că în cazul autovehiculelor având nr. de înmatriculare BC 14 UGC și BC 35 UGC, care au sarcina utilă maximă autorizată de numai 18,3 to și respectiv 23,1 to s-a confirmat prin bonurile de transport nr. 1566, nr. 1579, nr. 1585 din data de 26.08.2015, nr. 1578 și nr. 1589 din 27.08.2015, ca fiind transportată o cantitate de 16 mc de balast/autovehicul, ceea ce reprezintă în echivalent to, cantitatea de 27,2 to calculată după cum urmează: $16 \text{ mc} \times 1,7 \text{ kg/mc}$, diferența în tone pe vehicul este de 8,9 to în cazul BC 14 UGC și respectiv 4,1 to în cazul BC 35 UGC.

Situații similare se regăsesc și în cazul celorlalte autovehicule utilizate la transportul balastului, prezentate în detaliu în (anexa nr. 34) a căror sarcină utilă maximă autorizată este menționată în cărțile tehnice (anexele nr. 35).

Drept urmare, în timpul misiunii de audit s-a procedat la recalcularea articolului de deviz – transportul rutier al materialelor – TRA01A45 facturat de către constructor, cu bonurile de transport și sarcina utilă maximă autorizată a autovehiculelor, rezultând o diferență nejustificată de 1.068,1 to balast ($985,8 + 82,3$) la care se aplică tariful de transport de 12,33 lei/to și TVA de 24% și respectiv 20%, diferența valorică încasată necuvenit fiind estimată la suma de 17.575,9 lei (anexa nr. 34).

Pe cale de consecință apreciem că nu se justifică ca fiind decontată din credite bugetare, cantitatea de 1068,1 to balast, din care 985,8 to în anul 2015 și 82,3 to în anul 2016, pentru care valoarea estimată a plăților efectuate însumează 17.361,7 lei, calculată după cum urmează:

$$985,8 \text{ to} / 1,7 \text{ kg/mc} \times 22,34 \text{ lei/mc} \times 24\% \text{ TVA} = 16.064,1 \text{ lei}$$

- în cazul mixturii asfaltice BADPC 20 (25)

În cazul mixturii asfaltice BADPC 20 (25), material exprimat în situațiile de lucrări în to ca unitate de măsură, articolul de deviz TRA01A60 care reflectă transportul acestuia de la locul de încărcare la cel de destinație, respectiv 60 km nu a fost corelat cu capacitatea maximă admisă autorizată a autovehiculelor utilizate în acest sens.

Conform datelor din (anexa nr. 36) constructorul a consemnat în bonurile de transport ca fiind pusă în operă în perioada anilor 2015 – 2016, cantitatea de 2025,75 to mixtură asfaltică BADPC 20(25) (826 to în anul 2015 + 1199,75 to în anul 2016) pentru care a facturat ca fiind transportată cantitatea totală de 2024,79 to (824,47 to în anul 2015 + 122,32 to în anul 2016), ce ar corespunde unui transport de 30 to/autovehicul. Acest lucru nu se justifică legal întrucât, conform cărților tehnice ale acestora, având nr. de

înmatriculare BC 10 PHX, BC 11 PHX, BC 12 PHX, BC 13 PHX și BC 14 PHX, sarcina maximă admisă legal este de numai 26,1 to.

Nelegalitatea pretinderii și facturării unei cantități de mixtură asfaltică mai mare decât capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport reiese și din faptul că în bonurile de cântar, din care exemplificăm, anexele 37 – 39 în care s-a consemnat nr. de înmatriculare a autovehiculului s-a înscris cantitatea netă de 30 to per vehicul, când de fapt capacitatea maximă a fiecăruia este de numai 26,1 to.

Dat fiind cele mai sus prezentate, în timpul auditului, s-a procedat la recalcularea transportului facturat pentru mixtura asfaltică BADPC 20(25), rezultând o diferență nejustificată de 260,8 to, la care s-a aplicat tariful de transport de 16,5 lei/to și TVA de 24% și respectiv 20%, diferența valorică încasată necuvenit fiind estimată la suma de 5.233,3 lei (anexa nr. 36).

Pe cale de consecință, nefiind justificat articolul de deviz – TRA01A60 reprezentând transport materiale, nici cantitatea de 260,8 to nu trebuia acceptată la decontare. Valoarea estimată a acestui material achitat nejustificat totalizează 53.453,4 lei, din care:

- 105,3 to în anul 2015 x 177,99 lei/to x 24% = 23.240,5 lei
- 155,5 to în anul 2016 x 177,99 lei/to x 20% = 30.212,9 lei
- în cazul betonului asfaltic BAPC 16

Situație similară cu cea prezentată în cazul mixturii asfaltice BADPC 20(25) se regăsește și pentru materialul transportat reprezentând beton asfaltic BAPC 16.

Din intersectarea datelor înscrise în bonurile de transport, cu cele din extrasele de materiale, anexe la situațiile de lucrări facturate cu bonurile de cântar și sarcina maximă admisă autorizată a autovehiculelor rezultă o cantitate de 156,02 to beton asfaltic, (anexa nr. 40) care nu se justifică ca fiind transportat și implicit, acceptat la decontare.

Valoarea estimată a transportului care nu se justifică a fi decontat este de 3.092,8 lei, (anexa nr. 40) calculat astfel: 156,2 to x 16,5 lei/to (tarif transport) x 20% TVA.

Valoarea betonului asfaltic BAPC 16 achitat nejustificat a fost estimat ca fiind în sumă de 38.790,7 lei, calculat astfel:

$$156,2 \text{ to} \times 206,95 \text{ lei/to} \times 20\% \text{ TVA} = 38.790,7 \text{ lei.}$$

La cele de mai sus se adaugă și faptul că, pentru toate aceste materiale mai sus menționate, constructorul nu a fost în măsură să prezinte tichete de cântar, obligație reglementată de prevederile art. 2 din HG nr. 1373 din 28

octombrie 2008 (actualizată) privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România.

Cauzele și împrejurările abaterii constatate:

- acceptarea la decontare a situațiilor de lucrări fără o prealabilă verificare și corelare a datelor consemnate în extrasele de materiale – anexa la situațiile de lucrări, cu cele din bonurile de transport, avizele de însoțire a mărfii, bonurile de cântar și capacitatea maximă admisă de transport a vehiculelor utilizate la transportul materialelor înglobate în lucrare.

Este foarte clar că auditorii Camerei de Conturi județul Bacău sunt departe de adevăr în ceea ce privește evaluarea lucrărilor la obiectivul "Modernizare drumuri locale în comuna Buciumi, județul Bacău". Faptul că verificarea s-a făcut doar scriptic și motivația dată ne poate duce cu gândul la un imens abuz de care se fac vinovați auditorii.

Auditorii aveau în primul rând datoria să verifice în teren cantitățile de lucrări care au fost real executate, să le compare cu oferta tehnică întocmită în baza proiectului tehnic și abia după aceea să tragă o concluzie.

Afirmația că au fost transportate cantități de materiale (balast, mixtură asfaltică și beton asfaltic) mai mici, doar pentru că mașinile au masa maximă autorizată mai mică decât cantitățile real transportate, este pur și simplu puerilă. Auditorii ar trebui să știe că una este masa maximă autorizată și alta este sarcina maximă pe care fiecare mașină o poate transporta. Fiecare proprietar de autovehicule de transport își asumă un anumit risc privind cantitățile de materiale pe care le transportă fiecare mașină.

În ceea ce privește afirmația auditorilor că *constructorul nu a fost în măsură să prezinte tichete de cântar, obligație reglementată de prevederile art. 2 din HG nr. 1373 din 28 octombrie 2008 (actualizată) privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România.*

În HG nr. 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, la art. 8, alin (4) se arată:

(4) *Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) se fac de către:*

a) *inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;*

b) *polițiștii rutieri, în cazul în care își desfășoară activitățile specifice de control în lipsa personalului prevăzut la lit. a);*



(5) Pentru identificarea furnizorilor și/sau pentru verificarea respectării prevederilor prezentei hotărâri, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier poate încheia protocoale de colaborare cu subunitățile Agenției Naționale pentru Resurse Minerale, ale Administrației Naționale «Apele Române», ale Gărzii Naționale de Mediu sau cu alte instituții din subordinea Ministerului Mediului și Pădurilor, după caz.

De aici rezultă clar că nu exista absolut nici o obligație din partea constructorului de a prezenta tichetele de cântar auditorilor, aceștia nefiind împuterniciți de lege să verifice aceste tichete.

REZOLVAREA OBIECTIVELOR EXPERTIZEI

Este foarte clar că auditorii Camerei de Conturi județul Bacău sunt departe de adevăr în ceea ce privește evaluarea lucrărilor la obiectivul "Modernizare drumuri locale în comuna Buciumi, județul Bacău". Auditorii aveau în primul rând datoria să verifice în teren cantitățile de lucrări care au fost real executate, să le compare cu prevederile proiectului tehnic și oferta tehnică și abia după aceea să tragă o concluzie în ceea ce privește execuția lucrărilor.

Afirmația că au fost transportate cantități de materiale (balast, mixtură asfaltică și beton asfaltic) mai mici, doar pentru că mașinile au masa maximă autorizată mai mică decât cantitățile real transportate, este pur și simplu puerilă. Auditorii ar trebui să știe că una este masa maximă autorizată și alta este sarcina maximă pe care fiecare mașină o poate transporta. Fiecare proprietar de autovehicule de transport își asumă un anumit risc privind cantitățile de materiale pe care le transportă fiecare mașină.

Trebuie de subliniat faptul că nici în caietul de sarcini și nici în oferta tehnică făcută de către constructor la momentul atribuirii lucrării nu se prezintă un număr de curse ce trebuie efectuate pentru realizarea lucrării, fiind ofertate cantități totale de materiale care trebuie puse în operă. Prețul transporturilor (articolul de deviz TRA01A) reprezintă prețul unitar/tona de material transportat x cantitatea totală transportată.

În altă ordine de idei OG 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, la art. 41 se prevede faptul că:

(1) Este interzisă circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise în circulație prevăzute în anexele nr.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3, se poate efectua numai în baza autorizației speciale de transport, denumită în continuare AST, eliberată în prealabil, fără discriminare, în condițiile stabilite prin norme privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni care depășesc limitele maxime admise, aprobate prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne.

(3) AST este documentul prin care administratorul drumului stabilește traseul ce urmează a fi parcurs, condițiile de efectuare a transportului și tarifele datorate.

(4) AST se eliberează de administratorul drumului pe care se circulă. Prin excepție, AST se eliberează de administratorul drumurilor de interes național și pentru alte categorii de drumuri care nu sunt în administrarea sa și care fac parte din traseu împreună cu categoria drumurilor de interes național, în condițiile stabilite prin normele prevăzute la alin. (20)

.....
c) transporturi de mărfuri care nu sunt indivizibile, dacă este depășită cel puțin una dintre masele sau dimensiunile maxime admise și sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

1. (i) masa totală să fie de cel mult 50,0 tone;
2. (ii) masa pe axe să nu depășească masa maximă ce poate fi autorizată, prevăzută la alin. (8);
3. (iii) lungimea să nu depășească cu mai mult de 3,0 metri lungimea maximă admisă;
4. (iv) lățimea să nu depășească 3,0 metri;
5. (v) să nu fie depășită înălțimea maximă admisă;

d) transporturi pentru care nu se depășesc masele maxime autorizate constructiv ale vehiculelor.

(7) Pe lângă încărcătură indivizibilă se pot transporta și alte tipuri de încărcături, dacă nu se depășește masa maximă ce poate fi autorizată pe axe prevăzută la alin. (8).

(8) Masele maxime pe axe care pot fi autorizate pot depăși în circulație masele maxime admise pe axe cu cel mult: a) 3,5 tone, pentru axa simplă; b) 6,0 tone, pentru axa dublă (tandem); c) 7,0 tone, pentru axa triplă (tridem)

De menționat faptul că Anexa nr. 2 la O.G 43/1997 privind regimul drumurilor, cu completările și modificările ulterioare precizează foarte clar la punctul 2.3.3. că un autovehicul cu 4 axe din care două directoare poate avea masa maximă admisă de 30 tone.

Din cele citate mai sus reiese foarte clar că autobasculantele au voie să circule pe drumurile publice cu masa totală de până în 50 tone cu condiția să posede Autorizația Specială de Transport (AST) eliberată de către administratorii drumurilor.

În aceeași ordine de idei la art. 61² din O.G. 43/1997, cu modificările și completările ulterioare prevede:

Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor pentru nerespectarea prevederilor prezentei ordonanțe se fac de către:

a) *inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, potrivit competențelor stabilite prin reglementările în vigoare;*

b) *poliția rutieră;*

c) *personalul Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., la punctele de trecere a frontierei de stat;*

d) *personalul Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., pe rețeaua de drumuri de interes național pentru prevederile care nu intră în sfera de competență a personalului cu atribuții de control prevăzut la lit. a);*

e) *personalul administratorilor drumurilor de interes județean și de interes local, potrivit competențelor stabilite prin reglementările în vigoare.*

În ceea ce privește afirmația auditorilor: **constructorul nu a fost în măsură să prezinte tichete de cântar, obligație reglementată de prevederile art. 2 din HG nr. 1373 din 28 octombrie 2008 (actualizată) privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România.**

În HG nr. 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, la art. 8, alin (4) se arată:

(4) *Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) se fac de către:*

a) *inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;*

b) *polițiștii rutieri, în cazul în care își desfășoară activitățile specifice de control în lipsa personalului prevăzut la lit. a);*

(5) *Pentru identificarea furnizorilor și/sau pentru verificarea respectării prevederilor prezentei hotărâri, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în*

Transportul Rutier poate încheia protocoale de colaborare cu subunitățile Agenției Naționale pentru Resurse Minerale, ale Administrației Naționale «Apele Române», ale Gărzii Naționale de Mediu sau cu alte instituții din subordinea Ministerului Mediului și Pădurilor, după caz.

De aici rezultă clar că nu exista absolut nici o obligație din partea constructorului de a prezenta tichetele de cântar auditorilor, aceștia nefiind împuterniciți de lege să verifice aceste tichete.

CONCLUZII

În opinia expertului tehnic concluzia trasă de către auditorii Curții de Conturi a județului Bacău cum că nu a fost transportată întreaga cantitate de materiale (balast, piatră spartă, BADPC 20 (25) și BAPC 16) pe motiv că încărcăturile au depășit masa maximă autorizată, este eronată.

Din cele prezentate mai sus reiese foarte clar că autovehiculele pot circula pe drumurile publice cu tonaje de până în 50 tone cu condiția ca acestea să dețină Autorizații Speciale de Transport (AST) eliberate de către administratorii drumurilor.

De asemenea trebuie de specificat că, din cele prezentate mai sus, reiese faptul că nu este de competența Curții de Conturi să verifice sau să sancționeze în vreun fel depășirea maselor autovehiculelor care circulă pe drumurile publice.

De altfel din cuprinsul expertizei tehnice se poate trage concluzia că lucrările la obiectivul "Modernizare drumuri locale în comuna Buciumi, județul Bacău" au fost realizate în conformitate cu proiectul tehnic și cu prevederile caietului de sarcini, deci nu există nici un motiv de imputare a sumelor menționate de auditorii Curții de Conturi a județului Bacău.

Prezenta expertiză tehnică a fost întocmită în 3 (trei) exemplare fiecare conținând 11 pagini.



PRESEDINTE DE SEDINTA,
Cons. MIHALACHE ION

CONTRASEMNEAZA,
Secretar-Cons. juridic, BILEI ELENA

Adoptată prin vot deschis cu 13 voturi "pentru" din 13