SUITS

Livrabil Nr.:	D4.3
Ghid de Achiziții Publice Inovative	
Acronim Proiect:	SUITS
Titlu complet:	
Sprijin acordat sistemelor integrate de transport urban ; Instrumente transferabile pentru autorităţi	
Acord de Grant Nr.:	690650 / 2016
Pachet de lucru Nr.	4
Denumire pachet de lucru:	
Finanţare inovativă şi sustenabilă, inovaţie în achiziţii şi în afaceri	
Autor(i) responsabil (i):	
Integral Consulting R&D, Romania Dan Caraman, Isolda Constantin, Cristiana Dâmboianu, Ștefan Roșeanu	
Co-Autor(i) responsabil(i):	
Data:	14.11.2019
Stadiu:	V2.0
Nivel diseminare:	PU

2020 CIVITAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Acest Ghid reprezintă un document de cercetare elaborat în cadrul proiectului SUITS (Susținerea Sistemelor Integrate de Transport Urban; Instrumente Transferabile pentru Autoritățile Locale), o acțiune de cercetare și inovare cu o durată de patru ani, având ca scop dezvoltarea capacității Autorităților Locale și a stakeholderilor din domeniul transportului în vederea implementării unor măsuri de transport sustenabil.

Prezentul document reprezintă versiunea finală și este difuzat pentru utilizarea sa de către autorități locale / stakeholderi din E.U. care doresc să înțeleagă spiritul reformei europene în achizițiile publice și să aplice criterii si proceduri inovative de achizitii în sprijinul politicilor de dezvoltare sustenabilă a mobilității.

Această versiune va fi utilizată în contextul legislației în vigoare.

Prin grija partenerilor din SUITS, versiunea finală a Ghidului va fi lansată în luna noiembrie 2019, în 8 limbi oficiale din Uniunea Europeană (engleză, română, italiană, spaniolă, germană, greacă, portugheză, lituaniană).

Este interzisă copierea, distribuirea sau publicarea conținutului materialelor prezentate în acest Ghid sub orice formă, atât de persoane fizice, cât și de persoane juridice, fără acordul în scris al autorilor.

Informațiile și punctele de vedere prezentate în acest Ghid sunt cele ale autorilor, fără a reflecta neapărat opinia oficială a Uniunii Europene. Nici instituțiile și organismele Uniunii Europene, nici persoanele care acționează în numele acestora nu sunt răspunzătoare pentru utilizarea informațiilor incluse în prezentul Ghid.

În cazul în care potențialii beneficiari au întrebări sau solicită clarificări la Ghid, aceștia sunt rugați să se adreseze la: office@integralconsulting.ro

Abstract

Noul cadru legislativ [1] in domeniul achizitiilor publice în UE aduce cu sine o schimbare extraordinară a modului de lucru pentru achiziții si necesită o regândire în ceea ce privește organizarea și capacitățile autorităților publice.

În practică, autoritățile și instituțiile contractante vor trebui să depășească, în cadrul procedurilor de achiziții, stadiul aplicării stricte a prevederilor legale, urmărind utilizarea strategică a achizițiilor publice, astfel încât să includă în selectarea achizițiilor obiective importante de mediu și sociale, precum și potențiale de inovare.

Obiectivul principal al reformei complexe a achizițiilor publice este ca achizițiile să aducă un beneficiu considerabil societății în vederea dezvoltării durabile pe termen lung, nu numai pe baza celui mai mic preț.

Ghidul pentru Achiziţii Inovative reprezintă un document de îndrumare util autorităților și altor părţi interesate pentru a aplica programe de achiziţii inovatoare pentru a planifica şi implementa cu succes măsuri de mobilitate sustenabilă.

În consecință, SUITS va oferi sprijin puternic autorităților locale și altor stakeholderi în efortul lor de a elabora abordări mai eficiente referitoare la planurile de transport și la implementare.

Parteneri în cadrul proiectului

Organizaţie	Abreviere	Ţară	Echipa principală pentru Ghidul de achiziţii
Integral Consulting R&D – Leader WP4	INTECO	RO	Dan Caraman, Isolda Constantin, Ștefan Roșeanu, Cristiana Dâmboianu
Coventry University	COV UNI	UK	Andree Woodcock
Eurokleis s.r.l.	EUROKLEIS	IT	Iana Dulskaia
Instituto Tecnologico del Embalaje,Transporte y Logistica	ITENE	ES	Dolores Herrero , Mireia Calvo
VTM-Consultores em Engenharia e Planeamento LDA	VTM	PT	Sofia Martins, Ana Diaz
LEVER SA Development Consultants	LEVER	EL	Georgios Georgiadis, Olympia Papadopoulou
SmartContinent LT UAB	SC	LT	Andrius Jarzemskis, Egie Drungiene
Technische Universität Ilmenau	TUIL	DE	Sebastian Spundflasch
SBoing	SBOING	EL	Fotis K. Liotopoulos
Citta di Torino	TORINO	IT	Giuseppe Estivo
Coventry City Council	CCC	UK	Sunil Budhdeo
Municipality of Kalamaria	KALAMARIA	EL	Iannis Krinos
Fundacion De La Comunitat Valenciana Para La Promocion Estrategica El Desarrollo Y La Innovacion Urbana	INNDEA	ES	Angel Navarro
MAKIOS S.A.	MAKIOS	EL	Theodoros Theodoulidis, Nikos Sfitis
Logdrill Informatikai es Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag	LogDrill	HU	Laszlo Kurti
Wuppertal Institute fur Klima, Umwelt, Energie GmbH	WI	DE	Frederic Rudolph
Roma Servizi per la Mobilita	RSM	IT	Marco Surace
Alba Iulia Municipality	AIM	RO	Tudor Drambarean, Ovidiu Podaru, Cristina Fica, Dana Naghiu
Arcadis	ARCADIS	UK	Aleksei Lugovoi, Olga Feldman, Eliza Shaw, Alice Parker
West Midlands Combined Authority	WMCA	UK	Keelan Fadden-Hopper, Chris Lane

Istoric document

Dată	Autor	Acțiune	Stadiu	Nivel disem.
07.07.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin Stefan Roseanu	Formă generală şi introducere pentru toate Ghidurile WP4	V0.0 - Draft	RE
28.09.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin Stefan Roseanu	Creare Ghid de achiziţii	V0.1 - Draft	RE
29.09.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin	Transmitere pentrru feedback catre partenerii SUITS: ‚D4_T4.2 – Ghid de achiziții inovative _v0.1'.	V0.1 - Draft	RE
13.11.17	ARCADIS- Aleksei Lugovoi, Olga Feldman	Comentarii, propuneri de completare si sugestii privind prima parte și capitolele 4, 5, 6		RE
16.11.17	EUROKLEIS- Iana Dulskaia	Revizuire a Ghidului		RE
22.11.17	WI- Frederic Rudolph	Sugestii referitoare la prezentarea criteriilor si exemple achizitii bunuri, servicii și lucrări		RE
11.12.17	INTECO- Dan Caraman Isolda Constantin Stefan Roseanu	Optimizare conținut si introducere contribuții parteneri. Modificat cap. 5.2. Redenumire cap. 5,6,7,8 Elaborat Anexa 2.1	V0.2- Draft	RE
31.01.18	ITENE - Dolores Herrero	Comentarii, propuneri de completări, sugestii la capitolele 1.2.1 și 7		RE
01.02.18	INNDEA - Angel Navarro	Comentarii, propuneri de completări, sugerstii, aprecieri la capitolele ,3.1, 3.3, 5.1, 5.2, 3, 7		RE
30.03.18	INTECO - Dan Caraman Cristiana Damboianu Stefan Roseanu	Optimizare conținut și introducerea contribuțiilor partenerilor. Completare și reformulare capitolele 1, 5, 7 Modificări la anexe	V0.3-draft	RE
11.04.18	CU-Andree Woodcock	Verificare generală		RE
22.05.18	INTECO – Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Versiunea pentru Aplicația Pilot ce urmează a fi tradusă și introducere Disclaimer	V1.0	PP
10.09.18	INTECO – Cristiana Damboianu	Despărțirea Ghidului și Anexelor în volume separate Anexe A1, A2 și A3, similar pentru cele 3 Ghiduri		
27.05.19	INTECO – Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Versiune revizuită și upgardată	V1.1	PP
07.11.19	INTECO - Dan Caraman	Versiunea finală pentru traducere	V1.2	PP
14.11.19	INTECO – Dan Caraman	Versiunea finală a livrabilului 4.3	V2.0	PU

Stadiu: Versiune, V0... – Versiuni draft pentru Aplicaţia Pilot; V1.0- versiunea din 27.05.2019 pentru Aplicaţia Pilot
V2.0 Versiunea finală a Ghidului trimisă la Comisia Europeană

Nivel diseminare:
PU - Public
PP – Limitat la alţi participanţi în cadrul programului (inclusiv Serviciile Comisiei)
RE – Limitat la un grup specificat de consorţiu (inclusiv Serviciile Comisiei)
CO - Confidenţial, doar pentru membrii consorţiului (inclusiv Serviciile Comisiei)

Cuprins

Abstract 3
Rezumat 10
1. Introducere 11
1.1. Scopul şi obiectivele SUITS 11
1.2. Ghid de achiziţii inovative 12
1.2.1. Scopuri 12
1.2.2. Obiective 12
1.2.3. Importanţa îmbunătăţirilor inovative în strategia şi procedurile de achiziţii 12
1.2.4. Modul de utilizare a prezentului Ghid 14
1.2.5. Limitări 15
1.2.6. Rolul stakeholderilor în elaborarea prezentului Ghid 15
2. Metodologia de cercetare 16
3. Achiziţii publice în domeniul mobilităţii urbane 17
3.1. Cadrul legal şi de reglementare al achiziţiilor UE 17
3.2. Cadrul legislativ şi de reglementare pentru achiziţiile în Statele Membre UE 19
3.3. Strategii privind achiziţiile publice 19
3.4. Guvernanţa achiziţiilor publice 20
4.1. Reforma în achiziţiile publice 21
4.1.1. Achiziţii online, creşterea eficienţei 21
4.1.2. Încurajarea participării IMMurilor la achiziţiile publice 22
4.1.3. Crearea unei culturi a integrităţii şi corectitudinii 23
4.1.4. Abordarea provocărilor societale 24
4.1.5. Noile reglementări promovează piaţa unică şi măresc numărul locurilor de muncă, încurajând creşterea şi investiţiile 25
4.2. Modernizarea serviciilor publice şi procedurilor de achiziţii publice 25
4.2.1. Simplificarea regulilor pentru autorităţile contractante în vederea modernizării administraţiilor publice 25
4.2.2. Parteneriatele în domeniul inovaţiei menţin serviciile publice actualizate 26
4.2.3. Intensificarea competiţiei cu noi reglementări referitoare la concesiuni 28
4.2.4. Facilitarea cooperării dintre autorităţile publice în vederea achiziţiilor 28
4.2.5. Mai puţine reguli pentru sectorul utilităţilor în transporturi 28

5. Proceduri de achiziţie inovativă 29

5.1. Criterii inovative pentru transport și mobilitate 29

5.1.1. Cheltuielile pe durata de viață (LCC) 31

5.1.2. Criteriul de reducere a poluării 34

5.1.3. Consumul energetic 36

5.1.4 Costuri externe ale transportului 36

5.2. Proceduri inovative in achizițiile publice 37

5.2.1. Generalități 37

5.2.2. Proceduri de achiziții 39

5.2.3. Instrumente de finanțare în sprijinul achizițiilor publice inovative 42

5.2.4. Instrumente și tehnici specifice de atribuire a contractelor de achiziții publice 44

5.2.5. Concluzii 44

6. Considerații specifice unor anumite tipuri de proceduri 45

6.1. Achiziții mijloace de transport public 45

6.1.1. Recomandări referitoare la alegerea tipului de achiziție / parteneriat 45

6.1.2. Recomandări referitoare la întocmirea Specificației Tehnice 45

6.1.3. Recomandări referitoare la criterii inovative de evaluare specifice și la modul de evaluare 46

6.1.4. Recomandări referitoare la unele redactări din documentația de achiziție. Utilizarea procedurii de eProcurement 47

6.1.5. Recomandări referitoare la unele prevederi contractuale 47

6.2. Achiziţii pentru servicii publice 47

6.2.1. Servicii de transport public 48

6.2.2. Proiecte de lucru complexe 51

7. Îmbunătățirea capacității Autorităților Locale de a dezvolta mobilitatea sustenabilă prin reforma achizițiilor publice 52

Bibliography 52

Lista figurilor

Fig.1. Criterii de atribuire în ţările UE (2014-2016). Indicatorul "Criterii de atribuire" măsoară proporţia procedurilor în care atribuirea se făcea numai pe baza celui mai mic preţ…….……..305

Lista tabelelor

Tabel 1. Structura costurilor pentru o locomotivă destinată transportului de călători…….....……31

Lista Anexelor

A1 - Sistem instituțional și cadru juridic în domeniul achizițiilor

A1.1 Cadrul legal în domeniul achizițiilor publice în UE

A1.2 Sistem instituțional și cadru legal în domeniul achizițiilor publice în România

A1.3 Sistem instituțional și cadru legal în domeniul achizițiilor publice în Marea Britanie

A1.4 Sistem instituțional și cadru legal în domeniul achizițiilor publice în Grecia

A1.5 Sistem instituțional și cadru legal în domeniul achizițiilor publice în Spania

A1.6 Sistem instituțional și cadru legal în domeniul achizițiilor publice în Italia

A1.7 Sistem instituțional și cadru legal în domeniul achizițiilor publice în Portugalia

A2 Criterii de evaluare inovativă

A2.1 Criteriul Costului pe durata vieții / Life Cycle Costs (LCC)

A2.2 Costuri pentru transportul extern

A3 Proceduri de achiziție inovativă

A3.1 Proceduri de achiziții inovative în contextul Contractelor de Servicii Publice pentru transportul urban de călători

A3.2 Achiziții commune pentru un grup de orașe / regiuni / transfrontaliere

A3.3 Parteneriate inovative, PPI, PCP

A3.4 Strategii și planuri de perspectivă / pe termen lung

A3.5 Proceduri de achiziții cu finanțare multiplă.

Nota:
Anexele sunt organizate in volume separte, pe categorii (Anexe le A1, A2 și A3)

Abrevieri

AL	Autorități Locale
BEI	Banca Europeană de Investiţii
CE	Comisia Europeană
CIP	Program de Capital de Îmbunătăţire
CSA	Acţiuni de coordonare şi suport
DEAU	Documentul european de achiziție unic
DG Grow	Directorat-General pentru Piaţa internă, Industrie, Antreprenoriat şi IMM
EEA	Agenţia Europeană de Mediu
EIF	Fondul European de Investiții
ESI	Fondurile Structurale şi de Investiţii Europene
H2020	Horizon 2020
LCC	Costul pe durata de viaţă
OCDE	Organizaţia pentru Cooperare şi Dezvoltare Economică
OJEU	Monitorul Oficial al Uniunii Europene
OTP	Operator de Transport Public
PCP	Achiziţie pre-comercială
PIB	Produsul Intern Brut
PM	Pulberi sedimentabile
PMUD	Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
PPI	Achiziţie publică de inovaţie
S-M	Mic şi mediu
IMM	Întreprindere de mărime mică şi mijlocie
SUITS	În sprijinul sistemelor integrate de transport urban
TED	Principala sursă de informații în ce privește marile proceduri de achiziții publice organizate de Comisia Europeană/ alte autorități publice din UE
UE	Uniunea Europeană
WP	Pachet de lucru

Rezumat

Obiectivul general al proiectului SUITS este de a mări capacitatea autorităţilor locale din oraşele de dimensiuni mici şi medii (S-M) de a dezvolta şi implementa strategii, politici, tehnologii, practici, proceduri, instrumente, măsuri sustenabile, inclusive și integrate, referitoare la transport, precum şi sisteme de transport inteligent care recunosc experienţele de călătorie de la un capăt la celălalt ale tuturor utilizatorilor şi mărfurilor.

Procedurile și criteriile inovative au drept scop ca achizițiile publice să servească interesele pe termen lung, pentru o dezvoltare sustenabilă a societății.

Acest obiectiv poate fi atins prin intermediul unor instrumente adecvate de suport decizional în sprijinul finanţării inovative şi sustenabile, implementării de programe pentru achiziţii inovative şi dezvoltării de noi modele şi parteneriate de afaceri.

Ghidul de achiziţii inovative este unul din cele trei instrumente de suport decizional oferite în cadrul Pachetului de lucru 4 din proiectul SUITS, autorităţilor locale şi altor părţi interesate / stakeholderi. Scopul Ghidului este de a mări capacitatea administrativă a autorităţilor locale şi de a contribui la instruirea personalului care răspunde de achiziţii, nu neapărat prin modele prestabilite, ci învăţându-i să gândească în mod creativ, astfel încât produsele şi serviciile obţinute ca rezultat al achiziţiei publice să îndeplinească optim obiective de mare anvergură vizând dezvoltarea sustenabilă.

Prima redactare a documentului a fost făcută pe 30.09.2017. Această prima redactare, ca și următoarele, au fost transmise la cei 23 parteneri (din 10 țări) din proiectul SUITS, precum și către autorități locale și stakeholderi in cadrul unor actiuni de diseminare directă și on-line.
Alături de celelalte două ghiduri elaborate în cadrul WP4, Ghidul de finanţare inovativă şi Ghidul de dezvoltare a proiectelor bancabile şi a noilor modele şi parteneriate de afaceri, Ghidul de achiziții inovative a fost testat în cadrul unei aplicații pilot în Primăria Alba Iulia, in perioada iunie 2018 – octombrie 2019. În aceeași perioadă, Ghidurile au fost utilizate și de Primăriile / Stakholderii parteneri in proiectul SUITS: TfWM- Coventry, Kalamaria- Grecia, RSM- Italia, INNDEA- Spania, Las Naves- Spania, Stuttgart- Germania.

Ca urmare a continuării cercetării, precum și a tuturor feedback-urilor primite, Ghidul a trecut prin 11 etape de upgradare și completare.

Ghidul include un pachet de anexe cu modele specifice în sprijinul utilizatorilor.

Prezentul document reprezintă o versiune finală și este oferit pentru a fi utilizat de către autorități locale/ stakeholderi din EU care doresc să înțeleagă spiritul reformei europene în achizițiile publice și să aplice criterii și proceduri inovative de achiziții în sprijinul politicilor de dezvoltare sustenabilă a mobilității.

In acelasi scop, in cadrul WP4 a fost dezvoltat un sistem integrat de Instrumente de Suport Decizional.
Chiar dacă este încă în faza de verificare și upgradare, acest sistem este deja accesibil pe site-ul www.rossada.solutions/suits/decision_tool/idst.html și poate fi utilizat împreună cu cele 3 Ghiduri.

NOTĂ! Acest site va fi înlocuit cu https://www.suits-project.eu/

Împreună, Ghidul de finanțare inovativă și sustenabilă și Ghidul de dezvoltare de proiecte bancabile, de noi modele și parteneriate de afaceri alcătuiesc un pachet integrat online – un adevărat instrument de suport decizional prietenos pentru planificarea cu succes și implementarea măsurilor inovative pentru o mobilitate sustenabilă.

1. Introducere

1.1. Scopul şi obiectivele SUITS

În sprijinul sistemelor integrate de transport urban: instrumente transferabile pentru autorităţi – SUITS este un proiect de cercetare finanţat în cadrul Programului Cadru de Cercetare și Inovare al UE, ORIZONT 2020. SUITS abordează tema „Consolidarea cunoştinţelor şi capacităţilor autorităţilor locale" (MG-5.4-2015). [2]

Scopul general al SUITS este de a sprijini orașele pentru a-și îmbunătăți capacitatea de reducere a congestiei și poluării, de dezvoltare a mobilității sustenabile, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor.

Unul din domeniile cheie ale SUITS se referă la lacunele în ceea ce priveşte capacitatea autorităţilor locale din oraşele mici şi mijlocii din punct de vedere al cunoaşterii şi practicilor de lucru, apărute posibil ca urmare a reducerilor guvernamentale şi economice, reorganizării, schimbărilor tehnologice, noilor actori din domeniul afacerilor, schimbărilor în domeniul mobilităţii, schimbărilor în ceea ce priveşte aşteptările cetăţenilor şi noilor directive (ex. în finanţe şi achiziţii).

Obiectivul general al proiectului este de a mări capacitatea autorităţilor locale din oraşele mici şi mijlocii (S-M) de a dezvolta şi implementa strategii, politici, tehnologii, practici, proceduri, instrumente, măsuri şi sisteme inteligente în vederea unui transport sustenabil, inclusiv, integrat şi accesibil care recunoaşte experienţele de călătorie de la un capăt la altul, ale tuturor utilizatorilor şi mărfurilor.

Acest obiectiv se poate realiza cu ajutorul unui sistem integrat de instrumente adecvate de suport decizional în sprijinul finanţării inovative şi sustenabile, implementării unor programe de achiziţie inovativă și dezvoltării unor noi modele şi parteneriate de afaceri.

Prin SUITS se vor furniza instrumente şi metode conform cerinţelor oraşelor mici şi mijlocii în vederea creşterii capacităţii de a planifica, finanţa şi implementa măsuri de transport sustenabil şi creării de noi oportunităţi de afaceri.

În cadrul SUITS WP4 au fost elaborate trei Ghiduri ca suport decizional pentru autorităţile din oraşele mici şi mijlocii, aplicabile în politica de dezvoltare a mobilităţii sustenabile şi anume:

- Ghid de aplicare a abordărilor finanţării inovative şi sustenabile
- Ghid de achiziţii inovative
- Ghid de dezvoltare a unor proiecte bancabile, a unor noi modele şi parteneriate de afaceri

Aceste trei Ghiduri au fost utilizate de Municipalitatea din Alba Iulia, România, în cadrul unei Aplicaţii Pilot în perioada iunie 2018 – octombrie 2019.

Scopul Aplicaţiei Pilot este de a verifica utilitatea şi eficienţa acestor trei Ghiduri în politicile şi procedurile pe care Municipalitatea din Alba Iulia le aplică în implementarea măsurilor inovative de mobilitate sustenabilă și de a îmbunătăţi structura organizatorică şi procedurile de lucru.

Celelalte orașe și partenerii din cadrul proiectului SUITS vor acționa în calitate de consilieri pentru a asigura că Ghidul final rămâne relevant contextului mai larg european.

În cadrul unui workshop ținut în Alba Iulia, s-au făcut prezentări referitoare la:

- Aplicaţia Pilot
- Versiunile finale ale celor trei Ghiduri și anexele acestora (în 8 limbi)
- Versiunea de testare a sistemului integrat de instrumente de suport decizional

În perioada noiembrie 2019 – iulie 2020, cele 9 oraşe partenere (Westmidlands Combined Authority (WMCA) - Coventry, Stuttgart, Dahau, Palanga, Roma, Valencia, Torino, Alba Iulia, Kalamaria) din cadrul proiectului SUITS au aplicat cunoştinţele furnizate de WP4, pentru a mări capacitatea administrativă de implementare a măsurilor inovative în vederea unei mobilităţi sustenabile.

Diseminarea şi alte activitiăţi de instruire au fost coordonate în comun de pachetele de lucru SUITS WP5, WP 8 şi WP9.

În iulie 2020, va avea loc un workshop comun, pentru prezentarea activităţilor şi realizărilor din cele 9 oraşe participante prin aplicarea rezultatelor şi cunoştinţelor din pachetele de lucru SUITS.

1.2. Ghid de achiziţii inovative

1.2.1. Scopuri

Scopurile Ghidului sunt:

- Asigurarea unui instrument util şi eficient pentru aplicarea unor măsuri inovatoare în politicile şi procedurile de achiziţii, în vederea dezvoltării sustenabile a mobilităţi.
- Creşterea capacităţii administrative a autorităţilor locale şi stakeholderilor (persoanelor interesate) din oraşele mici şi mijlocii, în vederea dezvoltării sustenabile a mobilităţii utilizând Ghidul.

1.2.2. Obiective

Obiectivul principal al Ghidului este de a contribui la formarea personalului responsabil cu achizițiile, nu neapărat prin rețete prestabilite, ci învățându-l să gândească creativ, astfel ca produsele și serviciile obținute ca urmare a achizițiilor publice să îndeplinească scopurile mai largi referitoare la transport sustenabil, conform descriereii detaliate din PMUD (ex îmbunătăţirea mobilității, accesului și calității vieții).

Achizitiile publice reprezintă un subiect relevant pentru cele zece teme CIVITAS [3], iar Ghidul de achiziţii inovative are in vedere aceste aspecte.

Principalele obiective ale noilor reguli UE referitoare la achiziţii şi concesiune, introduse la 18 aprilie 2016, [1] sunt:

a) Creșterea eficienței și acordarea de sprijin pentru accesul IMM-urilor în achizițiile publice

b) Modernizarea serviciilor publice şi reducerea poverii administrative

c) Crearea unei culturi a integrităţii şi corectitudinii

d) Abordarea provocărilor societale.

e) Promovarea pieţei unice, creşterea rapidă a numărului locurilor de muncă, creştere şi investiţii.

1.2.3. Importanţa îmbunătăţirilor inovative în strategia şi procedurile de achiziţii

Orașele europene se confruntă cu o serie de inconveniente comune in ce privește transportul și mobilitatea, ce se reflectă negativ asupra economiei europene și asupra calității vieții cetățenilor europeni. Dintre acestea enumerăm:

- Congestia traficului – milioane de ore se pierd din cauza congestiei traficului în zonele urbane şi regionale. Congestia traficului în UE este adesea localizată în și în jurul zonelor urbane, iar costul estimativ este de aproximativ 130 miliarde Euro anual [4], sau puțin peste 1% din PIBul UE;
- Calitatea serviciilor de transport, cu impact major asupra calităţii vieţii cetățenilor;
- Accesibilitatea sistemului de transport urban pentru cetățenii seniori și persoanele cu dizabilități sau mobilitate redusă. Una din șase persoane din UE are o dizabilitate, variind de la gravitate cu grad redus până la ridicat, pe fondul îmbătrânirii populației din majoritatea țărilor UE. Este de așteptat ca, până în anul 2020, cetățenii seniori, cu vârste de la 65+, să reprezinte 24% din populație și până în 2050, 29%, comparativ cu cifra actuală 17% [5].
- Extinderea zonelor rezidențiale: necesitatea de deplasare pe distanțe mai mari si implicit creșterea numărului proprietarilor de mașini și a traficului de navetiști;
- Consumul de energie – preponderenţa petrolului ca tip de combustibil în transporturi și emisiile și poluarea rezultante;
- Siguranța și securitatea - Aproximativ 67% dint totalul accidentelor rutiere raportate în UE se produc în zonele urbane și accidentele urbane mortale constituie încă o mare parte din accidentele mortale rutiere, și anume 38% in 2015 [6]; cu o ușoară scădere la 37% în 2016 [7] Obiectivul este realizarea unei scăderi cu 50% a accidentelor care se produc în transport până în 2020 (comparativ cu 2010) [8], obiectiv puțin probabil de a fi atins deoarece, începând cu anul 2013, s-a observant că această scădere a ajuns într-un blocaj. [9].
- Utilizarea terenurilor pentru căi de circulație și parcări, în detrimentul păstrării cadrului natural și a zonelor pietonale sau de interes cultural / social / turistic;
- Imbătrânirea populaţiei;
- Probleme de sănătate din cauza poluării aerului și zgomotului - Bolile cardiace și accidentele cerebrale constituie cauzele cele mai comune ale morții premature determinate de poluarea aerului, fiind răspunzătoare pentru 80 % dintre cazuri [10]; [11];
- Schimbările climatice - Traficul urban este răspunzător pentru 40% din emisiile de CO2 (bioxid de carbon) și pentru 70% din emisiile de alte elemente poluante provenite din transportul rutier [12];
- Creşterea costurilor de mobilitate, atât pentru municipalităţi, cât şi pentru cetăţeni.

Cartea Albă a Transporturilor din 2011 [4] propune obiective strategice până în anul 2050 şi cere oraşelor să urmeze o strategie mixtă care implică planificarea utilizării terenurilor, programe de stabilire a preţurilor, servicii eficiente de transport public şi infrastructura pentru modurile non-motorizate şi încărcarea vehiculelor curate pentru reducerea congestiei şi emisiilor. Încurajează în special oraşele pentru a dezvolta PMUDurile îmbinând toate aceste elemente.

Pentru a face faţă acestor provocări la nivelul fiecărui oraş sunt necesare acțiuni conjugate ale autorităţilor locale, operatorilor de transport, mediului de afaceri local, furnizorilor de logistică, proprietarilor, dezvoltatorilor imobiliari, stakeholderilor şi ale cetăţenilor. Există o gamă largă

de instrumente disponibile pentru punerea în aplicare a acestui efort și dezvoltarea de intervenții eficiente și benefice comunităților.

În indeplinirea acestor obiective, un rol foarte important il are reforma achizițiilor publice, avand in vedere și următoarele:

> *,,În fiecare an, peste 250 000 autorităţi publice din UE cheltuie aproximativ 14% din PIB pentru cumpărarea de servicii, lucrări şi bunuri. În multe sectoare, de exemplu energie, transport, managementul deşeurilor, protecţie socială şi furnizarea de servicii de sănătate şi educaţie, autorităţile publice sunt principalii cumpărători. Achiziţiile publice transparente, corecte şi competitive pe piaţa unică a UE generează oportunităţi de afaceri, creştere economică şi creează locuri de muncă.".* [13].

> *,,Valoarea totală a achiziţiilor publice în UE este estimată la o valoare de 2 trilioane Euro per an – sau aproximativ 19% din PIB european. Modul în care sunt cheltuiţi aceşti bani are implicaţii clare pentru economie, precum şi pentru organizaţiile care îi cheltuie şi pentru cetăţenii care beneficiază de serviciile lor."* [14]

> *,,Valoarea estimată a licitaţiilor publicată în baza de date TED excluzând utilitățile și apărarea 'prezintă o creștere de 9.2%, de la 319.66 în 2014 la 349.18 miliarde în 2015. […] Excluzând utilitățile și apărarea, s-au înregistrat creșteri semnificative în România (33%), Estonia (31%), Slovenia (24%), Marea Britanie (23%) și Malta (21%)'.* [15]

Principiile si cadrul legal al achizitiilor publice in cadrul UE sunt definite, in principal prin Directivele 2014/24/EU [16], 2014/25/EU [17] 2014/23/EU [18] care sporesc eficiența sistemului de achiziții publice din Europa și prevăd norme mai inteligente și proceduri electronice. Totodată aceste noi norme permit autorităților să utilizeze achizițiile publice pentru a încerca să atingă obiective de politică mai vaste, cum ar fi obiectivele sociale, de mediu, inovarea. Pe baza acestor Directive, în fiecare țară a fost dezvoltat un pachet legislativ și metodologii care creează cadrul legal prin care trebuie derulate procedurile de achiziții publice.

Din 18 Aprilie 2016, (termenul limită stabilit de CE pentru transpunerea Directivelor 23, 24, 25/2014 în legislațiile Statelor Membre), trei directive referitoare la achiziţii publice şi concesiuni, adoptate în 2014, au schimbat profund modul în care Statele Membre şi autorităţile publice cheltuie banii pentru achiziţii publice europene în fiecare an.

1.2.4. Modul de utilizare a prezentului Ghid

In cadrul procedurilor de achiziții, autoritățile si instituțiile contractante trebuie să respecte prevederile legale, dar este necesar să combine creativitatea și puterea analitică pentru eficientizarea procedurilor (,,cel mai bun raport calitate - preţ") și pentru punerea în practică a spiritului Reformei Achizițiilor.

Ghidul de achiziții inovative susține această schimbare de paradigmă orientată spre performanță la nivelul autorităților contractante și a celorlalte instituții responsabile.

Prezentul Ghid trebuie utilizat în contextul specific. Contextul în care acţionează AL se referă la legislaţie, proceduri / reglementări, factori politici etc, fiind specific fiecărei AL, și cu respectarea documentelor precizate mai sus. Rolul acestui Ghid este de a evidenția unele proceduri inovative, de a explica modalități și exemple de aplicare ale acestora.

Ghidul include consideraţii de ordin teoretic, juridic etc, referitoare la reforma în achiziţii şi cu modalitatea în care AL trebuie să abordeze această problemă. Anexele sunt independente, dar constituie un sprijin util în utilizarea Ghidului pentru a descrie legislaţia şi cadrul organizational din UE şi din fiecare ţară, pe care fiecare AL care derulează achiziţii publice trebuie să le cunoască şi să le respecte.

Unele anexe tratează mai în detaliu unele aspecte complexe şi dificile, furnizând exemple, studii de caz etc.

Ghidul este structurat după cum urmează:

- Capitolul 1 descrie cadrul dezvoltării Ghidului (1.1.), scopul, obiectivele și limitele acestuia (1.2.);
- Capitolul 2 conturează metodologia de cercetare;
- Capitolul 3 prezintă cadrul legal și de reglementare al achizițiilor publice în UE și în parte din Statele Membre, precum și referințe la strategii și guvernanță din perspectiva achizițiilor publice inovative în zonele de mobilitate urbană;
- Capitolul 4 tratează despre chestiunea abordărilor inovative în procedurile de achiziții în zona de mobilitate urbană și prezintă reforma achizițiilor publice (4.1.) și modernizarea serviciilor publice și a procedurilor de achiziții publice (4.2.);
- Capitolul 5 se referă la procedurile de achiziții inovative și include prezentarea de criterii inovative de atribuire (5.1.), proceduri inovative de achiziții de bunuri și servicii (5.2; 5.3);
- Capitolul 6 se ocupă de aspectele esențiale și recomandări pentru mărirea capacității autorităților locale și a altor stakeholderi prin reforma achizițiilor publice.

Ghidului include un pachet de anexe, în componența căruia se regăsesc informații despre legislația UE în domeniul achizițiilor publice - A1 și anexele A2, A3 în care problematica achizițiilor publice inovative este abordată din perspectivă practică.

- Anexele A1 - Sistemul instituțional și cadrul legislativ în domeniul achizițiilor;
- Anexele A2 - Criterii inovative de evaluare; (A2.1 Criteriul costurilor pe durata de viață (LCC); A2.2. Costuri externe de transport)
- Anexele A3 – Proceduri inovative de achiziții.

1.2.5. Limitări

- Conform scopului și obiectivelor declarate, prezentul Ghid trebuie utilizat împreună cu reglementările legale existente.
- In cazul unor achiziții complexe, recomandările trebuie adaptate /corelate /completate în conformitate cu cerințele tehnice, normativele și prevederile legislative specifice.
- Statutul Ghidului de achiziții este de a oferi sprijin și de a orienta responsabilii cu achizițiile publice. Ghidul nu înlocuiește și nici nu modifică prevederile legislației în vigoare.
- Prezentul document nu este un manual de instrucțiuni.
- Prezentul document nu prezintă o interpretare juridică a legislației UE.

1.2.6. Rolul stakeholderilor în elaborarea prezentului Ghid

Elaborat de o echipă de cercetători, Ghidul trebuie să devină un instrument practic și eficient în sprijinul administrațiilor locale și al stakeholderilor care transpun în practică reforma achizițiilor publice, conform cu noile reglementări UE din 18 aprilie 2016 referitoare la achiziție și concesiune.

Pe parcursul Aplicaţiei Pilot, oraşele partenere, partenerii SUITS şi alți stakeholderi au contribuit la optimizarea celor trei Ghiduri. Plecând de la experienţa câştigată în cadrul aplicaţiei pilot şi de la feedback-ul primit, s-a furnizat un suport decizional integrat.

Echipa SUITS a creat o rețea de utilizatori, în cadrul căreia se diseminează și se discută informațiile referitoare la utilizarea Ghidului în proceduri de achiziții și în creșterea capacității

administrative, pentru ca, împreună, să se ajungă la cele mai bune rezultate. Cunoscând importanța unei abordări colaborative, cooperăm cu rețeaua CIVITAS[1] și The urban mobility observatory/ Observatorul de mobilitate urbană – Eltis[2] pentru ca ghidurile sa fie cunoscute si utilizate de orasele europene.

2. Metodologia de cercetare

Modul de organizare și de derulare a procedurilor de achizitii publice este reglementat prin Directivele UE si prin legislațiile naționale. Au fost derulate activităţi pentru studierea literaturii de specialitate, legislaţiei şi bunelor practici din domeniu, pentru identificarea şi explicarea aspectelor inovatoare care au concurat la reforma în achiziţii. Explicaţiile date şi recomandărilre făcute au ca scop facilitarea înţelegerii importanţei achiziţiilor nu numai în ceea ce priveşte valoarea de achiziţie (criteriul preţului minim), dar şi în privinţa efectelor pe termen lung asupra domeniului social, mediului, încurajarea inovaţiei, optimizarea interacţiunii dintre mediul de afaceri şi interesul public, reducerea costurilor şi birocraţiei etc.

Obiectivele cercetării vizează întelegerea acestor aspecte și a interacțiunilor dintre ele precum si evidențierea procedurilor și criteriilor inovative care trebuie luate în considerație și transpuse în cadrul procedurilor de achiziție. De asemenea, cercetarea trebuie să evidențieze conexiunile dintre procedurile de achizitie și alte activități complementare cum ar fi: finanțările inovative, modelele inovative de afaceri si parteneriate (conform pachetului format din cele trei Ghiduri complementare elaborate în WP4-SUITS).

Pentru realizarea cercetării s-a folosit o metodă de cercetare calitativă cu o abordare abductivă. S-au analizat aspecte legate de contextualizarea oraselor, s-au evaluat referințe oferite de diverși stakeholderi, pentru a surprinde cât mai autentic anumite fațete ale realității. Cercetarea nu oferă reguli stricte, ci va ajuta înțelegerea intrinsecă a importanței și efectelor achizițiilor, permițând o abordare stiințifică a procedurilor de achizitie și perfecționarea continuă a acestora pe baza experienței, a obiectivelor și a permanentei evoluții.
Cercetarea a implicat un ansamblu de activități, după cum urmează:

- studiul documentelor oficiale ale UE și ale altor țări;
- documentare asupra unor studii științifice publicate sau elaborate in alte proiecte de cercetare ale UE;
- culegere de informații de la reprezentanți ai autoritatilor și de la stakeholderi din cele nouă orașe participante in proiectul SUITS;
- corelare si utilizare informații / studii din celelalte pachete de lucru ale proiectului SUITS;
- selectarea de opinii, experiențe, atât din sectorul public, cât și privat;
- trecerea în revistă a unor documente de licitații publice;
- analiza documentelor, sintetizarea, agregarea și validarea datelor;
- interpretarea rezultatelor;
- elaborarea de studii de caz;
- prezentarea de recomandări și concluzii.

[1] CIVITAS is a network -(www.civitas.eu) of cities that are dedicated to cleaner, better transport in Europe
[2] Eltis Platform (http://www.eltis.org) facilitates the exchange of information, knowledge and experiences in the field of sustainable urban mobility in Europe

Documentarea online asupra domeniului public a fost îmbogățită prin munca de cercetare în cadrul căreia s-au cules / selectat documente, cu documente existente în baza proprie de date sau create prin contribuția partenerilor. Documentul include module de text, ilustrări grafice, tabele, care au relevanță pentru conținutul lucrării. In Ghidul realizat ca urmare a cercetării se regăsesc unele formulări sau idei, preluate ca atare din documente UE, sau interpretate în viziunea autorilor. Pe tot parcursul realizării Ghidului, autorii au comunicat, dupa caz, cu partenerii din SUITS.

3. Achiziţii publice în domeniul mobilităţii urbane

Comisia Europeană a promovat şi dezvoltat conceptul PMUD şi a pus la dispoziţie instrumentele şi îndrumarea necesare pentru a sprijini orașele europene în implementarea planurilor lor de mobilitate. Conceptul PMUD a fost dezvoltat / diseminat într-o serie de documente UE, cum ar fi:

- COM(2013) 913 final ,,Împreună spre realizarea unei mobilităţi urbane competitive şi eficiente din punct de vedere al resurselor"; [19]
- COM(2011)144 final ,,Cartea albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv şi eficient din punct de vedere al resurselor"; [4]
- COM(2010) 2020 final ,,Europa 2020: Strategie pentru creşterea inteligentă, sustenabilă şi inclusivă" [20]
- COM(2009) 490 final,,Plan de acţiune pentru mobilitate urbană"; [21]
- Inițiative CIVITAS.
- Platformă online Observatorul de Mobilitate Urbană (Eltis)

În cadrul Acţiunii 1 din Planul de acţiune a CE referitor la Mobilitate Urbană pentru accelerarea adoptării pe scară largă a PMUD-urilor de către autorităţile locale şi regionale din Europa, cadrul metodologic tipizat pentru intocmirea Planurilor de Mobilitate Urbană (PMUD), a creat condiţiile de colaborare si schimb de know-how între orașele care elaborază și implementează PMUD (platforma ELTIS, initiativele CIVITAS), de înfrățire / colaborare între diferite proiecte de cercetare din Programul Orizont 2020 (de ex. SUITS) cu CIVITAS și alte proiecte, în scopul eficientizării eforturilor depuse, instruirii și diseminării rezultatelor etc.

Inițiativele și proiectele finanțate prin programe ale UE reunesc părțile interesate și experți din diverse orașe pentru a analiza abordările actuale, pentru a discuta aspectele problematice locale sau regionale, a identifica cele mai bune practici de planificare si utilizare eficientă a fondurilor publice in cadrul procesului de achiziții publice, precum si pentru creșterea capacității autorităților / stakeholderilor în aplicarea inovativă și eficientă a acestora.

Prezentul Ghid are ca scop să explice reforma în achiziţii şi să furnizeze recomandări, astfel încât achiziţiile publice inovative (alături de finanţarea inovativă şi modelele de afaceri) să devină elementele motoare în îmbunătăţirea capacităţii AL pentru a aplica măsurile prevăzute în PMUD-uri.

3.1. Cadrul legal şi de reglementare al achiziţiilor UE

In anul 2004 Directivele europene (17/2004/CE [22] and 18/2004/CE [23]

au reprezentat o primă acțiune de reglementare europeană a procedurilor de achiziții. Proiectele de cercetare finanţate în cadrul programelor europene după anul 2004 au subliniat aspectele inovative în vederea unei noi abordări a finanţelor publice şi a unor criterii cum ar fi consumul de energie, impactul asupra mediului, costurile pe durata de viaţă etc.

Printre aceste proiecte, de remarcat următoarele:

- Proiectul EcoRailS – Criterii de eficienţă energetică şi de mediu pentru achiziţionarea vehiculelor şi serviciilor de transport feroviar regional, Program IEE,(2009÷2011) [24]
  Pe baza studiilor efectuate în cadrul proiectului şi a unor teste independente întreprinse în Italia, România, Germania şi Suedia – Danemarca, au fost elaborate Ghidul şi Anexele la Achiziţii pentru Administraţia Transportului Public din Europa (6 limbi). [25]
- Proiectul PROSPER – Armonizarea specificaţiilor de mediu pentru material rulant - finanţare UIC – rezultatul: broşura UIC 345/2006. [26]
- Proiectul Railenergy "Soluţii inovative integrate de eficienţă energetică pentru material rulant, infrastructura de cale şi exploatarea trenurilor" [27] - 2006-2010 finanţat de UNIFE și de al 6lea Program Cadru pentru pentru Cercetare și Dezoltare. Railenergy abordează problema eficienţei energiei având ca scop reducerea consumului de energie prin dezvoltarea unei abordări holistice, noi concepte şi soluţii tehnice şi tehnologice integrate pentru îmbunătăţirea eficienţei energetice.
- Proiectul RAVEL, 2001 – capacitatea de îmbunătăţire a eficienţei din punct de vedere al mediului, a vehiculelor de cale pe toată durata lor de viaţă, odată cu reducerea impactului lor asupra mediului.
- Proiectul REPID – Cadrul de lucru şi instrumentele sectorului feroviar pentru standardizarea şi îmbunătăţirea capacităţii de utilizare a Performanţei ecologice [28]
- Proiectul EVENT – Evaluarea tehnologiilor legate de eficienţa energetică pentru material rulant şi exploatarea căilor ferate pentru trenuri [29]
- Proiectul IEE TRAINER: Cooperare pentru îmbunătăţirea eficienţei energetice prin intermediul căilor ferate (2007) [30]

  Toate acestea au determinat reforma în achiziţii publice, considerată ca esenţială în domenii de interes public, de exemplu transport, mobilitate, energie, inovaţie. În aceste domenii de dezvoltare pe termen lung, evoluţia este rapidă, iar bunurile şi serviciile au un rol determinant în dezvoltarea durabilă şi în îmbunătăţirea calităţii vieţii. Ca urmare a întreprinderilor CE şi a aspectelor evidenţiate prin astfel de lucrări de cercetare, au fost elaborate următoarele materiale:

- Directiva 2009/33/CE [31] – Promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente energetic, amendată prin Directiva Parlamentului European și a Consiliului COM (2017) 653 final [32] si 2019/1161 [33]
- Reglementare (CE) nr 1370/2007 [34], referitoare la serviciile de transport public feroviar şi rutier pentru călători
- Directiva 2014/24/EU referitoare la achiziţii publice [16], care înlocuieşte Directiva 2004/18/EC [23]
- Directiva 2014/25/EU referitoare la achiziţii de către entităţi care operează în cadrul sectoarelor de servicii navale, energetice, de transport şi poştale, [17] care înlocuiește Directiva 2004/17/EC [22]

- Directiva 2014/23/EU referitoare la atribuirea contractelor de concesiune [18], care nu înlocuieşte în mod direct o directivă anterioară.

Aceste Directive sunt noi sau modifică și amendează prevederile legislației europene anterioare (Directivele 2004/17 și 2004/18). Efectul aplicării acestor modificări legale este reforma achizițiilor publice, conform scurtei descrieri din Ghid.
În conformitate cu Articolul referitor la prevederile privind Transpunerea și tranziția sa conform Directivelor, s-a solicitat Statelor Membre să aplice legile, reglementările și prevederile administrative necesare pentru a se conforma cu aceste Directive până la data de 18 aprilie 2016. Noul cadru juridic contribuie la mărirea eficienței sistemului de achiziții publice din Europa și prevede norme mai inteligente și un număr mai mare de proceduri electronice.
Noul cadru legal va facilita participarea IMM-urilor la licitațiile pentru atribuire de contracte în cadrul achizițiilor publice, permițând respectarea principiilor de transparență și competiție promovate de UE. Facilitățile pentru IMMuri se referă la: împărțirea contractelor în mai multe părți, un prag mai scăzut al cifrei de afaceri admise pentru participarea la licitație, volum mai mic de documentație, utilizare obligatorie a achizițiilor online, având avantajul Pieței Digitale Unice.

Acest nou cadru legislativ oferă posibilitatea de a utiliza strategic achizițiile publice pentru a urmări obiective politice importante, fie ele de mediu, sociale, fie cele legate de promovarea inovării în economia europeană.

Aşa cum arată Elżbieta Bieńkowska, Membră a Comisiei pentru piaţa internă, industrie, antreprenoriat şi IMM (2016):

> *"Reglementările privind achiziţiile publice trebuie să asigure că banii contribuabililor care sunt direcţionaţi spre achiziţionarea publică de bunuri, lucrări şi servicii sunt bine cheltuiţi. Noile reglementări vor simplifica şi mai mult procedurile de licitaţie publică şi le vor face mai flexibile în special în avantajul IMMurilor. De asemenea, acestea încurajează trecerea spre o economie eficientă din punct de vedere energetic şi al resurselor, împreună cu obiectivul bine stabilit de a realiza cel mai bun raport calitate – preţ".* [35]

Având în vedere că Directivele EU şi legislația națională sunt supuse periodic revizuirii și îmbunătățirii, ne propunem ca know-how-ul dezvoltat în proiectul SUITS și experiența utilizării acestuia în cadrul proiectului pilot Alba-Iulia și respectiv de către celelalte Municipalități partenere si alți stakehoderi să poate contribui activ la aceste îmbunătățiri.

3.2. Cadrul legislativ şi de reglementare pentru achiziţiile în Statele Membre UE

In Anexele A1 (A1.1 ÷ A1.7) la Ghid sunt prezentate sinteze care se referă la cadrul legislativ și sistemul instituțional în domeniul achizițiilor publice, la nivelul UE și pentru o parte din statele membre.

3.3. Strategii privind achiziţiile publice

Noile reglementări în domeniul achiziţiilor publice, precum documentele conexe publicate la nivel UE, dar şi diversitatea abordărilor sunt esențiale pentru elaborarea unor strategii competitive în domeniul mobilităţii urbane sustenabile. Toate acestea pot veni in sprijinul decidenţilor la nivelul municipalităţilor pentru a identifica gama de posibile acțiuni și pașii necesari in vederea implementării celor mai adecvate măsuri de mobilitate.

Aceste instrumente ar trebui să facă parte dintr-o strategie adecvată și semnificativă pentru a dezvolta activități inovative performante la nivelul municipalităților.

> *,,Autoriăţile care au făcut deja trecerea la achiziţiile electronice raportează economii între 5% şi 20%. Având în vedere dimensiunea pieţei totale de achiziţii în UE, fiecare 5% economisit ar putea returna aproximativ 100 miliarde Euro în venitul public."* [36]

Având în vedere specificul reformei în achiziții și în modernizarea serviciilor publice, rolul strategiilor (pe termen lung) şi al planurilor de achizitii devine prioritar, pentru a putea antama, dezvolta și optimiza noile proceduri inovative de achizitie, de finantare și de parteneriate pentru inovare.

3.4. Guvernanţa achiziţiilor publice

Cadrul instituţional şi cel de guvernanţă, precum şi reţelele lor conexe au o importanţă critică pentru infrastructura şi serviciile de transport urban (planificare, livrare, operare etc.).

Guvernanţa în domeniul mobilităţii urbane se confruntă cu dificultăți majore cum ar fi: lipsa finanțării și a bugetelor multianuale de perspectivă, modificările frecvente ale factorilor de conducere (alegeri), lipsa de cunoștere / acceptabilitate din partea populației față de unele măsuri etc.

Prin noua paradigmă a achizițiilor publice la nivel UE administrațiile publice pot deveni mai eficiente și mai flexibile in raport cu nevoile comunităţilor. Noile directive isi propun să asigure un cadru concurenţial corect și inovativ, precum și o promovare eficientă a principiilor bunei guvernanțe în achizițiile publice.

Îmbunătățirea guvernanței, reducerea birocrației, transparența, simplificarea procedurilor, profesionalizarea personalului și utilizarea instrumentelor electronice în achizițiile publice constituie elemente relevante pentru combaterea fraudei și a corupției.

Atât autoritățile publice, cât și stakeholderii din domeniul achizițiilor vor trebui să își extindă seturile de competențe pentru a reuși să se adapteze la provocările complexe ale pieței.

Zona de cercetare specifică trebuie să ofere un know-how care să ajute guvernanţa în domeniul mobilităţii urbane pentru organizarea administrativă optimă, cu personal competent și creativ.

4. Abordări inovative referitoare la procedurile de achiziţie publică în domeniul mobilităţii urbane

Dezvoltarea unei mobilități urbane sustenabile depinde de mai multe componente care trebuie optim dezvoltate si corelate. Aceste componente pot face obiectul achizițiilor de:

- Bunuri (vehicule de transport, semafoare, piese de schimb etc.)
- Servicii (achiziţionare electronică de bilete, sistem de management al traficului, partajarea bicicletelor, servicii de culegere a datelor şi servicii de monitorizare, sisteme de control al traficului, managementul parcării, modelare transport şi simulări etc.)
- Lucrări (constructii sau modernizări de trasee şi staţii pentru transportul public, piste de biciclete, zone pietonale, construcţie facilităţi park and ride (parcare autoturism şi continuarea călătoriei cu mijloace de transport în comun, puncte de încărcare, modernizare strazi etc.).

Aspectele inovative în domeniul procedurilor de achiziţii se referă la mijloacele prin care reforma şi obiectivele acesteia (definite la pct.1.2.2) pot fi cât mai bine şi mai eficient realizate.

Soluțiile inovatoare pentru nevoile de servicii publice au un rol esențial în furnizarea de servicii mai bune, cu o valoare pe termen lung pentru bani. Fără a neglija importanţa resurselor financiare în achiziţii, inovația depinde de creativitatea, competenţa capitalului uman şi strategia managementului.

4.1. Reforma în achiziţiile publice

În conformitate cu documentele UE referitoare la achiziții publice, noile directive europene (Directivele 23, 24 și 25) din 2014, care au anulat, sau au adus amendamente vechilor Directive (din 2004), subliniază rolul extrem de important al achizițiilor publice și propun Reforma de bază a acestui domeniu, astfel încât obiectivele sale să poată fi atinse.

Transpunerea în fiecare stat înseamnă, în mod teoretic, elaborarea unei legislații si a unei strategii naționale, în conformitate cu prevederile directivelor europene. Bineînțeles, chiar dacă această etapă a fost atinsă în mod oficial, reforma concretă trebuie să aibă loc în cadrul fiecărei proceduri de achiziții publice și în cadrul fiecărei autorități centrale, regionale, sau locale, sau al altor părți interesate, stakeholders care lansează proceduri de achiziții publice.

În toate cazurile, aceste autorități / părțile interesate trebuie să aplice noile legislații naționale în spiritul reformei privind achizițiile publice impuse de directivele UE. Chiar dacă aceste legislații sunt deja în vigoare, reforma trebuie înțeleasă și aplicată în spiritul său inovator. În acest scop, întregul personal responsabil cu achizițiile publice trebuie să fie reorganizat, selectat și instruit, pentru a înțelege spiritul reformei, pentru a-l aplica creativ în contextul noii legislații, pentru a-și asuma riscurile inerente. Vor exista noi proceduri care pot fi contestate sau modificate - în special cele în care legislația și metodologiile complementare de aplicare nu sunt încă elaborate sau nu acoperă toate aspectele etc.

Reforma in achizitiile publice urmărește deschiderea pieței de achiziții publice a UE, promovarea prin achiziții a celor mai competitive produse/servicii față de dezideratele pe termen lung ale dezvoltării sustenabile.

Principalele elemente inovative ale Reformei [1] în achizițiile publice se referă la:

4.1.1. Achiziţii online, creşterea eficienţei

Noua abordare a reglementării achizițiilor publice se bazează pe introducerea obligatorie a achizițiilor online pentru utilizarea în sectorul public. Instrumentele electronice pentru achiziții includ platforme de licitație electronică, e-licitații, cataloage electronice, sisteme dinamice de achiziție și facturare electronică.

Modalități prin care CE sprijină digitalizarea in domeniul achizițiilor publice:

- Introducerea Documentului European de Achiziție Unic (DEAU) - declarație pe proprie răspundere privind situația financiară, competențele și îndeplinirea criteriilor în vederea unei proceduri de achiziții publice. Documentul este disponibil în toate limbile UE și este utilizat ca dovadă preliminară a îndeplinirii condițiilor necesare în cadrul procedurilor de achiziții publice în UE. Astfel, ofertanții nu mai trebuie să furnizeze probe documentare

complete atunci când își depun candidatura. Doar ofertanții câștigătorii vor trebui să furnizeze toate documentele care dovedesc că se califică pentru atribuirea unui contract. Fiecare document va fi furnizat autorităților publice o singură dată, astfel încât acestea să poată verifica eligibilitatea ofertantului. Acest lucru va reduce drastic volumul de documente necesare pentru selectarea ofertanților și va reduce birocrația.

- Ofertanții pot fi excluși din procedura de achiziții publice sau pot fi urmăriți în justiție dacă informațiile din DEAU sunt false, nedivulgate sau nu pot fi susținute prin documente justificative.
- E-Certis este o sursă gratuită și online de informații privind documentele si certificatele de care au nevoie companiile care licitează pentru obținerea unor contracte de achiziții publice în statele membre ale UE. Sistemul e-Certis permite o căutare rapidă, utilizând o serie de criterii, inclusiv căutări de cuvinte cheie în limba originală a documentului. Depunerea electronică a documentelor de achizitii publice va deveni obligatorie până in octombrie 2018.

Digitalizarea achizitiilor publice va conduce, printre altele, la: un flux de informații mai transparent și mai eficient, acces mai larg la informații, inclusiv pentru IMMuri, simplificarea abordării oportunităților de ofertare transfrontaliere. Achizițiile publice electronice sprijină reducerea birocrației si eficientizarea cheltuielilor administrative, contribuie la dezvoltarea economică prin asigurarea unui acces mai deschis și mai echitabil la piețele de achiziții publice.

4.1.2. Încurajarea participării IMMurilor la achiziţiile publice

IMMurile sunt considerate coloana vertebrală a economiei UE, deoarece acestea au un imens potențial de creare de locuri de muncă, de creștere și de inovare. Accesul mai usor al IMM la piețele de achiziții publice are un impact pozitiv asupra economiei. Simplificarea cerințelor referitoare la documentația pentru procedurile de achiziție, precum și utilizarea obligatorie a achizițiilor online vor spori accesibilitatea IMMurilor la achizițiile publice și le va eficientiza activitatea.

Directiva 2014/24/UE prevede la art. 46 dreptul statelor membre de a introduce diviziunea contractelor în loturi - Contractul ar putea fi împărțit pe loturi separate, atat pe bază cantitativă, astfel incât dimensiunea unui contract individual să corespundă mai bine capacității IMM, cât și pe bază calitativă, astfel incat loturi de sine stătătoare să se poată adapta la specializările IMM. Un contract se poate diviza în loturi pentru diverse faze, pentru a ajuta IMM-urile să își gestioneze mai bine volumul de muncă.

Noile reglementări promovează cadrul capacității financiare relevante și proporționate, cifra de afaceri și nivelurile de asigurare, astfel incât să faciliteze participarea IMM la achiziţiile publice. Cifra de afaceri necesară pentru participarea la o procedură de ofertare va fi limitată, permițând participarea mai multor IMMuri și firme nou înființate. Pentru prima dată, cerințele privind cifra de afaceri a companiei nu trebuie să depășească dublul valorii estimate a contractului.

4.1.3. Crearea unei culturi a integrităţii şi corectitudinii

Achiziţiile publice reprezintă un domeniu deosebit de sensibil, întrucât implică cheltuieli din bugetul autorităţilor contractante, devenind astfel un factor de risc pentru practici incorecte.

Noile Directive referitoare la Achiziţiile Publice conţin măsuri care măresc imediat transparenţa şi abordează corupţia.

- Conceptul conflictelor de interes este prezentat în Articolul 24 ,,Conflicte de interese'' din Directiva 2014/24/EU. [16] Sancţiunea impusă pentru cazurile de conflict de interese este excluderea din procedură a aceluia care se află înr-o astfel de situatie. Țările UE și autoritățile contractante sunt invitate să ia măsurile adecvate pentru a preveni, identifica și remedia eficient astfel de cazuri.
- In noua directivă motivele de excludere de la procedurile de achiziții publice au fost consolidate și extinse: la condamnarea pentru fraudă și corupție se adauga situațiile în care o companie a influențat în mod nejustificat procesul de luare a deciziilor care a condus la atribuirea unui contract, a furnizat declarații false în legătură cu procedura de atribuire a unui contract, cu detinerea sau supraevaluarea unor capacități tehnice, profesionale sau financiare sau a unor agremente in detrimentul competitiei echitabile.
- Excluderea poate fi făcută atât de cumpărătorii publici, cât şi de statul membru. Totuşi, o companie exclusă poate să-și demonstreze încrederea prin furnizarea de dovezi ale măsurilor luate pentru corectarea problemei sau repararea daunelor cauzate, cu excepția cazului în care o instanță a decis altfel.
- Consultarea preliminară in vederea pregătirii licitației nu trebuie sa favorizeze in niciun fel participarea acesteia la procedura de atribuire. Astfel de consultări ar putea favoriza companiile implicate, distorsionând competitia. In acest sens orice schimb de informații cu o companie, ca urmare a implicării anterioare a acesteia trebuie făcut cunoscut și celorlalte companii participante.
- În ce priveşte modificarea contractelor după atribuire, normele de modificare a contractelor pe durata mandatului lor au fost clarificate și simplificate. Nu este necesară o nouă licitaţie pentru modificări:
  - care nu sunt esențiale, adică nu modifică natura sau echilibrul economic al contractului;
  - dacă valoarea nu depășește pragurile de aplicare a directivelor și este mai mică de 10% din valoarea contractului inițial pentru bunuri și servicii și 15% pentru lucrări;
  - dacă sunt specificate în contract, indiferent de valoarea acestora;
  - care rezultă din evenimente neprevăzute sau legate de lucrări, produse sau servicii suplimentare necesare, dar care, din motive tehnice de interschimbabilitate sau interoperabilitate sau cost, pot fi furnizate numai de compania care deține contractul în curs. În ambele cazuri, creșterea prețului nu poate depăși 50% din valoarea inițială.
- Noile directive includ numeroase măsuri care sporesc în mod direct deschiderea procesului de achiziții publice. În noile directive se prevăd unele măsuri menite să crească transparența în procesele de atribure:

- Autorităţile naţionale trebuie să prezinte un raport la CE, la fiecare trei ani, în care să fie incluse cele mai frecvente surse de aplicare greșită sau incertitudine juridică, inclusiv posibile probleme structurale sau recurente în aplicarea normelor, privind nivelul participării IMM-urilor la achizițiile publice și privind prevenirea, detectarea și raportarea adecvată a cazurilor de fraudă, corupție, conflict de interese și alte nereguli grave; [16]

- Autoritățile contractante, cel puțin pe durata contractului, păstrează copii ale tuturor contractelor încheiate care au o valoare egală sau mai mare decât:

  a) 1.000.000 EUR în cazul contractelor de achiziții publice de produse sau de servicii;
  b) 10.000.000 EUR în cazul contractelor de achiziții publice de lucrări.

Prin digitalizarea achiziţiilor va fi promovat un mediu concurențial şi nediscriminatoriu, cheltuielile publice ar trebui să devină mai transparente, optimizate, raționalizate și administrate eficient.

Achizițiile publice electronice au devenit obligatorii pentru toate procedurile de contractare şi achiziţii până în octombrie 2018.

4.1.4. Abordarea provocărilor societale

Noile directive UE asigură un cadru mai bun pentru criteriile sociale şi de mediu în achiziţiile publice.

Autoritățile contractante pot introduce măsuri sociale și considerente de mediu pe tot parcursul procesului de achiziție, atâta timp cât acestea sunt legate de obiectul contractului. La atribuirea contractelor de achiziție pe baza celui mai bun raport preț - calitate pot alege ofertele care asigură mai multe avantaje sociale.

Respectarea obligațiilor de mediu, sociale și de muncă, inclusiv acordurilor colective, este acum consacrată în principiile acestei legi, iar ofertanții pot fi excluși in caz de nerespectare.

Autoritățile publice pot diferenția ceea ce achiziționează pe baza procesului și a metodelor de producție care nu sunt vizibile în produsul final. Acest lucru va permite cumpărătorilor publici să acorde prioritate ofertanților care oferă condiții de muncă mai bune, favorizează integrarea lucrătorilor cu dizabilități și a celor defavorizați. Autoritățile contractante pot limita unele proceduri de licitare la întreprinderi sociale, dacă cel putin 30% din angajați sunt persoane dezavantajate.

Prin utilizarea unor criterii care pun un accent mai mare pe aspectele de mediu autoritățile publice pot să încurajeze eco-inovarea. Acestea pot solicita ofertanților nu numai să respecte obligațiile de mediu, ci și să livreze bunuri care îndeplinesc cerințele etichetelor ecologice. Pot solcita ofertantilor să integreze costurile de mediu într-o ofertă bazată pe o abordare din punct de vedere al costului duratei de viață (LCC) sau sa îmbunătățească factorii de mediu la producerea bunurilor .

Prin noile directive se va simplifica achiziționarea de servicii sociale, culturale și în domeniul sănătății, precum și a altora, de exemplu în domeniul juridic, al ospitalității, servicii de catering și de cantină.

4.1.5. Noile reglementări promovează piaţa unică şi măresc numărul locurilor de muncă, încurajând creşterea şi investiţiile

Reforma achizițiilor publice a extins setul de instrumente disponibile pentru autoritățile contractante care doresc să se angajeze în activități de achiziții publice comune, în special în cadrul colaborării transfrontaliere.

Noile reglementări facilitează achizițiile transfrontaliere sprijinind deplasarea liberă a bunurilor și serviciilor, promovarea unui mediu de afaceri sănătos in UE și a pieței unice mai profunde și mai echitabile.

Existența unor reglementări mai transparente, echitabile și competitive va conduce la oportunități mai mari de afaceri, la o concurență mai mare și mai eficientă în atribuirea contractelor de achiziții publice, oferind un raport mai bun preț - calitate și va impulsiona creșterea numărului de locuri de muncă și dezvoltarea investițiilor.

4.2. Modernizarea serviciilor publice şi procedurilor de achiziţii publice

Noile reglementări în domeniul achizițiilor publice au ca principal scop simplificarea şi flexibilizarea procesului de achiziţie publică, autoritățile contractante având la dispoziție un set de instrumente utile, apte să permită adaptarea fiecărei proceduri la condițiile concrete, dar si acces la un regim procedural mai simplu si mai flexibil.

Reforma în achiziții va permite autorităților publice să deruleze mai rapid achizițiile (scurtarea termenului limită pentru participare și depunere), cu mai puțină birocrație și cu un accent mai mare pe obținerea furnizorului potrivit și a celei mai bune oferte.

Principalele elemente inovative ale reformei [36] in achiziții publice se referă la:

4.2.1. Simplificarea regulilor pentru autorităţile contractante în vederea modernizării administraţiilor publice

Cele mai importante noutăți:

- Flexibillizarea procedurilor de dialog competitiv și de negociere competitivă.
- Procedura competitivă cu negociere (cu invitarea a cel puțin trei candidați) poate fi utilizată, atunci când este imposibil să se formuleze o specificație completă de la inceput, sau care să permită evaluarea tuturor soluțiilor oferite de piață. Această procedură poate fi utilizată pentru atribuirea unui contract deosebit de complex, sau dacă produsul sau serviciul căutat nu poate fi cumpărat ca atare din comerț. Dialogul competitiv poate fi utilizat pentru produse, servicii și lucrări.
- Procesul de participare la procedura de achiziții este simplificat.
- Introducerea Documentului Unic de Achiziţii Publice Europene (DUAE) reprezintă o simplificare semnificativă a accesului la oportunitățile de ofertare, încurajează achizițiile transfrontaliere și participarea la achizițiile publice a IMM.
- Autoritățile contractante pot solicita ca lucrările, serviciile sau bunurile să aibă o etichetă de mediu. Este vorba despre o etichetă specifică pentru a dovedi că bunurile respectă standardele de mediu, sociale sau de altă natură stabilite pentru achiziție.

- În cadrul procedurilor deschise, autoritățile contractante pot decide asupra ordinii în care doresc să procedeze. Pot hotărî mai întâi cu privire la admiterea ofertanților, înainte de a evalua ofertele și de a lua decizia de atribuire, sau pot hotărî să examineze mai întâi ofertele, înainte de a verifica dacă există motive de excludere și dacă sunt îndeplinite criteriile de eligibilitate.
- Conform legislaţiei, ofertantul care are un istoric cu deficienţe semnificative trebuie exclus (spre deosebire de prevederile din paragraful anterior, conform cărora autoritatea contractantă poate decide dacă să îl excludă, sau nu). Aceasta constituie o măsură anticorupţie pentru a elimina ofertanţii cu un istoric de deficienţe semnificative şi care pot vicia rezultatele procedurii de achiziţie, pot contesta rezultatele în mod nefondat etc. În toate cazurile, prejudiciile cauzate de ei pot fi importante şi legea reclamă excluderea lor pe baza istoricului lor de deficienţe semnificative.
- Municipalitățile, autoritățile regionale sau organismele de drept public pot să publice doar o notificare prealabilă cu o indicație, respectiv: contractul va fi atribuit fără publicarea altui anunț și ofertanții pot să-si exprime interesul pentru contract.
- Autoritățile contractante pot utiliza proceduri de achiziții publice în comun sau pot face achiziționarea prin intermediul unui organism central. Mai multe AL pot coopera în cadrul unei achiziţii publice în comun pentru acelaşi produs, având avantajul cooperării în scopul organizării, existența mai multor ofertanţi interesaţi, şi obţinerea unor preţuri mai bune (cantităţi mai mari). Sau, un Minister poate organiza o achiziţie la nivel de ţară, produsele contractate (autobuze, medicamente etc.) fiind distribuite tuturor AL, sau altor utilizatori. Avantajele obţinute sunt aceleaşi, şi totuşi mai mari.

4.2.2. Parteneriatele în domeniul inovaţiei menţin serviciile publice actualizate

Cercetarea și inovarea generează progrese științifice și tehnologice necesare unei dezvoltări sustenabile a mobilității urbane și pentru creșterea calității vieții. Cercetarea și inovarea au devenit prioritare în cadrul „Strategiei Europa 2020 pentru o creștere inteligenta, sustenabilă și favorabilă incluziunii" [20] și a avizului COM (2011) 21 final, precum și altor documente UE: COM(2005) 24 final – Working together for growth and jobs. A new start for Lisbon Strategy [37] COM92007) 161 final – Spatiul European de Cercetare, noi perspective [38], Planul de acțiune privind mobilitatea urbană – COM (2009) 490 final, [39] COM (2015) 913 final [40] etc. Concluzia acestor documente este că inovarea este imperativ necesară pentru a rezolva provocările societale majore.

Cercetarea și Inovațiile aduc mari avantaje dezvoltării armonioase a societății pe termen lung, dar sunt activități care au propriile costuri și acestea trebuie sprijinite. Noile reglementări UE deschid noi opțiuni pentru încurajarea inovației fără a afecta competiția și transparența.

Strategiile de achiziții publice trebuie să identifice domeniile și obiectivele inovative și să genereze din timp proceduri de achiziții care să sprijine realizarea acestora.

Noile reglementări privind achizițiile publice sprijină această nouă abordare, în principiu prin următoarele tipuri de proceduri inovative:

a) Procedura de parteneriat în domeniul inovaţiei.

   Reglementarea 31 (SI 2015/102) (PCR 2015) [41] a introdus noua procedură de achiziții „parteneriat în domeniul inovaţiei" când se doreşte facilitarea inovării pentru dezvoltarea

unor produse / servicii inovative necesare pentru dezideratele dezvoltării sustenabile, dar care nu există în ofertele existente pe piață. Autoritatea contractantă trebuie să identifice și să definească suficient de precis natura și scopul soluțiilor dorite.

Scopul procedurii este de a inița un parteneriat cu mai multe etape având obiective definite și finanțări eșalonate. Parteneriatul se poate inița cu un grup de parteneri.

b) Achiziţii publice de soluţii inovatoare (PPI). [42]

În principiu aceasta se desfășoară pe trei etape distincte:

- Etapa competitivă. Pe baza unor cerințe care să reflecte ceea ce societatea dorește să obțină cu ajutorul noilor produse / servicii inovative, în această etapă se vor selecta partenerii cei mai adecvați și mai credibili pe baza competențelor și abilităților lor.
- Etapa de cercetare și dezvoltare – partenerii selectați vor dezvolta noile soluții în colaborare cu autoritatea contractantă. In funcție de numărul de parteneri si de complexitate, etapa poate avea mai multe stadii în care numărul partenerilor se poate reduce treptat, in funcție de modul de îndeplinire al unor criterii prestabilite.
- Etapa de achizitii publice prin care se pot achiziționa produsele / lucrările / serviciile inovative. Aceasta etapă se poate realiza de asemenea prin proceduri de achizții inovative [de ex. procedură deschisă / negociată, dialog competitiv, utilizarea criteriului costului total pe durata de viață (LCC), achiziții în comun pentru un grup mai mare de beneficiari, inclusiv achiziții transfrontaliere, etc.].

  Prin aceste proceduri, autoritățile contractante pot achiziționa produse cu costuri de achiziții mai mari, dar cu multiple avantaje economice si sociale pe termen lung.

  Deși această procedură nu finanțează direct activitățile de cercetare-dezvoltare, totuși creează avantaje produselor inovative și dezvoltărilor inovative continue, pe durata de viață, sau pe perioade mai lungi. Pe baza unor astfel de proceduri firmele sunt stimulate să investească in cercetare și/sau sa atragă și alte fonduri care sprijină cercetarea, pentru ca in acest fel să poată livra produse/lucrări/servicii inovative competitive și să contribuie la monitorizarea și ameliorarea acestora pe termen lung. Se observă de asemenea că astfel de proceduri trebuie antamate din timp, pe baza strategiilor de dezvoltare, pentru a permite realizarea corspunzătoare a etapelor de mai sus.

Programele de cercetare ale UE, cum ar fi Horizon 2020[3],, Fondurile Structurale şi de Investiţii Europene (ESI) [43], în cooperare cu Banca Europeană de Investiţii (BEI), Fondul European de Investiții (EIF) [44], precum si Asistenţă Europeană pentru Achiziţie Inovativă (EafIP) [45] sprijină tehnic, juridic și financiar astfel de proceduri PPI.

c) Achiziții publice pre-comerciale (Achiziţie pre-comercială - PCP). [46] [47] [48]

[3] Horizon 2020 - The biggest EU Research and Innovation programme," [Online]. Available: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020.

Aceasta este o procedură competitivă pentru achiziționarea de servicii de cercetare și dezvoltare.

Conceptul a fost introdus prin Comunicarea COM/2007/799 finală [49] și documentul de lucru SEC/2007/1668 [50] , ca un nou mod de abordare a sprijinului care poate fi acordat pentru activităţi R&D astfel ca un investitor sau un grup de investitori / IMM-uri să investească pentru a dezvolta solutii inovative prin care unele produse / servicii să fie imbunătățite.

d) Procedurile PCP și PPI (Achiziții Publice de Soluții Inovative) [51] sunt două proceduri distincte, dar pot fi utilizate impreună, ca proceduri complementare, având chiar unele avantaje față de Parteneriatul pentru inovare.

Înţelegerea in detaliu a acestor proceduri, corelată cu o strategie pe termen lung care să definească obiectivele inovative necesare unor noi produse / servicii care vor fi achiziționate, va permite cele mai eficiente abordări in politica de achizitii publice precum şi în ceea ce privește mecanismele de finanțare inovativă.

4.2.3. Intensificarea competiţiei cu noi reglementări referitoare la concesiuni

Noile reglementări se vor aplica atât concesiunilor de lucrări, cât și celor de servicii. Contractele care conțin atât elemente de lucrări, cât și servicii vor fi clasificate în funcție de elementul care constituie cea mai mare parte a contractului. Un contract de concesiune poate apărea atunci când o autoritate contractantă atribuie un contract de lucrări sau servicii unei terțe părți ("concesionarul"). Este vorba de dreptul de exploatare a lucrării sau serviciului.

Directiva 2014/23/EU [18] se aplică în cazul concesiunilor a căror valoare este cel puțin egală cu 5.186.000 EUR. Un contract de concesiune trebuie să fie limitat în timp. Pentru concesiunile cu durată mai mare de 5 ani, durata nu trebuie să depășească perioada în care se poate aștepta în mod rezonabil ca un concesionar să își recupereze investiția.

4.2.4. Facilitarea cooperării dintre autorităţile publice în vederea achiziţiilor

Noile directive aduc o clarificare asupra condițiilor în care cooperarea dintre entitățile publice este exceptată de la aplicarea directivelor, fără a afecta concurența în raport cu operatorii economici privați.

În cazurile în care autoritățile contractante încheie contracte între ele, contractele pot fi atribuite între autoritățile contractante, fără participarea părților private, dacă in contract se stabileşte o astfel de cooperare.

Afacerile de pe piață în afara cooperării trebuie să fie strict limitate - autoritățile contractante participante trebuie să realizeze mai puțin de 20% din activitățile vizate de cooperarea pe piața deschisă și să excludă participarea directă a capitalului privat la entitățile controlate.

4.2.5. Mai puţine reguli pentru sectorul utilităţilor în transporturi

- Entitățile din sectorul utilităților nu au obligativitatea de a respecta setul complet de reglementări UE referitoare la achiziții publice. Sectoarele de utilități sunt acoperite de reguli separate și mai flexibile privind achizițiile publice.

- Piețele specifice pentru utilități pot atribui contracte direct și fără licitație când se asigură un mediu competitiv.
- Noua directivă privind serviciile publice de utilități permite autorităților contractante să utilizeze procedurile de dialog competitiv și de parteneriat pentru inovare.

5. Proceduri de achiziţie inovativă

Până nu cu mult timp în urmă criteriul prețului minim era folosit aproape exclusiv în achizițiile publice. Acesta a fost un criteriu recomandat de vechile directive UE și legislații naționale și, cu siguranță, preferat de majoritatea autorităților contractante, ca un criteriu ușor de înțeles, perceput ca obiectiv și dificil de contestat.
Reforma achizițiilor se bazează pe necesitatea de a utiliza alte criterii în timpul evaluării, pentru a promova, prin achizițiile publice, un nivel de trai mai ridicat și o stimulare a inovării continue. Aceste proceduri inovative necesită selectarea și instruirea personalului responsabil, astfel încât acesta să înțeleagă spiritul reformei, să o aplice în contextul noii legislații, să-și asume – fundamentat - riscuri inerente (vor exista noi proceduri care pot fi contestate - în special cele în care legislația și metodologiile complementare de aplicare nu sunt încă elaborate, sau nu acoperă toate aspectele concrete).

5.1. Criterii inovative pentru transport și mobilitate

Transportul este vital pentru mobilitatea și dezvoltarea economică a societății, însă dezvoltarea sa (pe moduri de transport) este încă haotică și conjucturală. Prin urmare, nu este conformă cu documentul europan, care stabilește obiectivele strategice pentru dezvoltarea transporturilor în UE până în anul 2050, și anume Cartea albă a transporturilor COM (2011) 144 final - Foaie de parcurs penru un spațiu euopean unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor[4], nici cu alte documente, studii etc., în special deoarece costurile externe nu sunt suficient cuantificate și nu s-a ajuns la un acord cu privire la internalizarea lor. Costurile externe (de ex. emisiile de gaze, poluarea sonoră, costul accidentelor, al congestiei traficului și staționărilor în trafic etc.) nu sunt incluse în tarifl de călătorie, dar sunt plătite de întreaga societate (vezi si cap. 5.1.4.).

Există o diferență enormă în ceea ce privește cota și valoarea acestor criterii (relativ la elementele costurilor externe mai sus menționate) pe tipuri de transport, în timp ce lipsa cuantificării și a plății corecte a acestor costuri, favorizează transportul cu autovehicule personale - care în prezent este cel mai poluant, cel mai costisitor, cu numărul cel mai mare de accidente. In capitolul 5.1.4 ,,Costuri externe ale transportului” şi în Anexa A2.2, sunt prezentate considerente referitoare la diferențele dintre tipurile de transport sau vehicule

Prioritizarea acestor criterii, modalitatea de formulare, cuantificare și evaluare a acestora în cadrul unei proceduri de achiziții publice sunt acțiuni dificile pentru care încă nu există norme bine definite. Prezentul Ghid (inclusiv Anexele sale) va sprijini profesioniștii din AL în selectarea procedurilor adecvate.

Fiecare echipă care publică un plan sau o procedură de achiziții publice ar trebui să cunoască foarte bine aceste tendințe și să le aplice în mod corect și creativ, chiar dacă își asumă sarcini și riscuri suplimentare.

Ghidul de achiziţii inovative are rolul de a furniza o asistență de principiu pentru a se înțelege necesitatea și rolul criteriilor inovative si modul de aplicare a acestora în proiectele de transport și mobilitate la nivel urban.

In Fig.1 de mai jos este reprezentată evolutia "Criteriilor de atribuire" (indicator care măsoară proporţia procedurilor prin care atribuirea se făcea în țările UE numai pe baza celui mai mic preţ), pentru perioada 2014-2016. Deoarece reforma a fost promovată din data de 18 aprilie 2016, conform Directivelor UE (2014), după această dată, ar trebui observate scăderi semnificative ale acestui indicator în toate țările, ceea ce justifică gradul în care reforma achizițiilor este efectiv aplicată.

Din grafic se pot observa următoarele:

a) Diferențele intre valoarea acestui indicator in diverse țări (enumerate in ordine descrescătoare, la nivelul anului 2016) rămâm foarte mari:
   - Peste 90%: România, Malta, Grecia, Cipru, Croația, Lituania, (4-10%): Marea Britanie, Franța, Irlanda

b) Reforma în achiziții are ca scop scăderea influenței criteriului celui mai mic preț (între altele).
   - Pentru perioada 2014÷2016 în puține țări se remarcă scăderi semnificative: Polonia (80 – 15%), Estonia (78 – 62%), Irlanda (15 – 5%), Letonia (77 – 65%).
   - Scăderile înregistrate în procentajul achizițiilor pe baza „celui mai mic preț" sunt în general mai reduse în alte țări, totuși vizibile, mai ales în țările care și în 2014 aveau procente mici. Astfel de țări au propus utilizarea unor costuri mai mici chiar și înainte de 2014.
   - Există însă și țări care, în această perioadă, au avut creșteri, de ex.: România (88-95%), Grecia (83-76-92%) și Portugalia (54-65%)

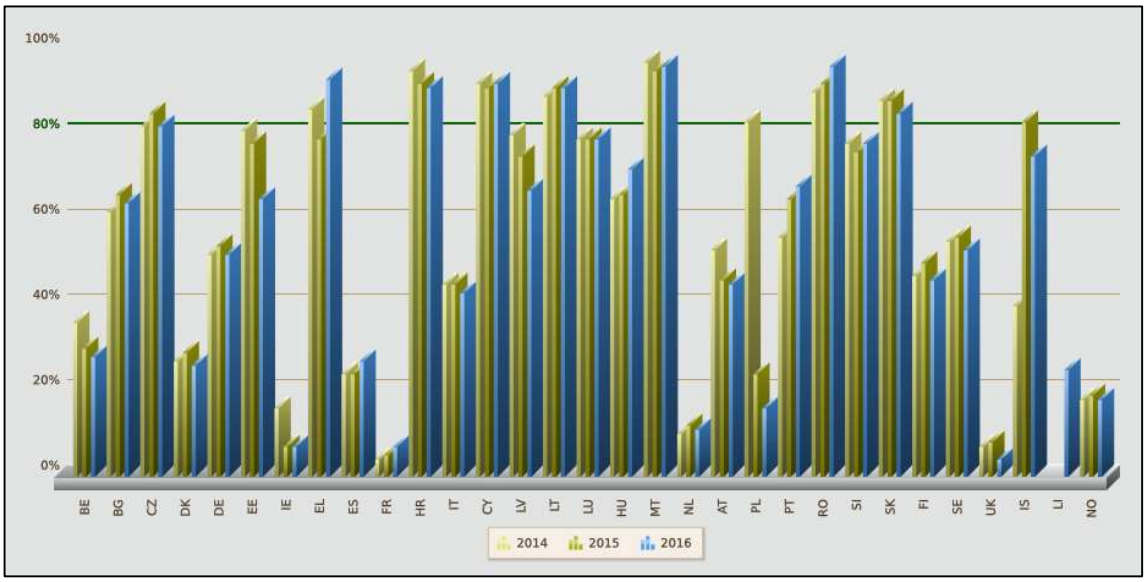


Fig.1. Criterii de atribuire în ţările UE (2014-2016).

Indicatorul "Criterii de atribuire" măsoară proporţia procedurilor în care atribuirea se făcea numai pe baza celui mai mic preţ **[52]**

Notă: Datele au fost actualizate conform Tabloului de bord al pieței unice – perioada de raportare pentru Achiziții publice: 01/2018 – 12/2018 [53].

Vom prezenta mai jos și în anexe principalele criterii inovative recomandate spre a fi utilizate in achizițiile publice ale unor produse / servicii cu durată mare de viață și cu impact major asupra mediului, costurilor și calității vieții.

5.1.1. Cheltuielile pe durata de viață (LCC)

Cheltuielile pe durata de viață se pot evalua pe baza datelor statistice, probabilistice și a modelelor matematice, care iau in considerare elementele componente ale LCC: prețul de achiziție, costurile energetice, costurile de exploatare și mentenanță (manoperă, consumabile, piese de schimb, reparații, modernizări, instruiri, cheltuieli logistice etc.), dezafectare la sfârșitul perioadei, costuri de oportunitate (îmbunătățirea siguranței în funcționare, reducerea consumului și a noxelor etc.), evoluția inflației, a costurilor de manoperă, de combustibil, rata de schimb, penalități din cauza indisponibilităților și accidentelor etc.

Există a vastă literatură de specialitate și software[4] pentru definirea și calculul LCC, dar există și un pachet de Norme Europene (EN) dintre care recomandăm EN 60300-3-3:20047 – Ghid de aplicare – Evaluarea Costului duratei de viață [54], actualizat prin Norma EN 60300-3-3:2017 [55].

Modalitatea de calcul a LCC poate fi înțeleasă prin studiul acestei norme principale EN 60300-3-3.

Odată ce conceptul este înțeles, LA trebuie să introducă forme specifice în procedura de achiziție, astfel încât ofertanții să ofere valoarea LCC calculată în același mod, pentru a fi evaluate și comparate între ele.

La produsele și serviciile cu durată mare de viață și cu impact major asupra mediului, costurilor, calității vieții, criteriul LCC este un criteriu mult mai adecvat decât cel al prețului de achiziție.

De exemplu diverse surse și analize pentru o locomotivă destinată transportului de călători (comparabilă cu vehiculele utilizate în transportul public) indică o structură a costurilor, conform Tabel 1.

Tabel 1. Structura costurilor pentru un vehicul destinat transportului de călători

Costuri	Locomotiva pentru transport călători*	Autobuz electric cu 250kWh la bord
Achiziție	22,7 %	43%
Consum energetic	46,2 %	12%
Mentenanță	31,0 %	46%
	Sursa: * Trümpi 1998 [56]	Source: Bloomberg Finance 2018 [57]

Tabelul de mai sus, pe baza calculelor și datelor reale arată un cost de achiziție pentu o locomotivă sub 23% din LCC total. Acesta este un exemplu care confirmă prevederile din Directiva 2009/33/CE menționată în cele ce urmează.

4 See the bibliographical references in Annex A2.1

Chiar pentru autobuzele electrice (la care costurile inițiale sunt relativ mari și costurile consumului de energie sunt mici), costurile de achiziție reprezintă aproximativ 40% din costurile totale.

In același timp criteriul LCC este un factor mobilizator pentru stimularea și aplicarea inovațiilor tehnologice în proiectare, fabricație, exploatare și mentenanță optimizate a produselor. Chiar daca denumirea LCC pare a se referi numai la costuri, optimizarea acestora induce reducerea noxelor, cresterea unor performanțe, efecte sociale, etc. Reducerea LCC înseamnă, de asemenea, și o reducere a consumului de energie, emisiilor, gazelor cu efect de seră, toate acestea având efecte sociale. Dificultățile în ceea ce privește procedura de achiziție pe bază de LCC constau în identificarea cerințelor autorității contractante și introducerea lor în documentația de achiziții, astfel încât licitațiile să cuantifice LCC și ofertele să fie evaluate conform acestui criteriu.

Remarcându-se importanța acestui criteriu, reforma achizițiilor susținută prin Directivele din 2014 a fost prefigurată de Directiva 2009/33/CE [31], în care se precizează:

> *Art. 16 - "Cel mai mare impact asupra pieței, dublat de cel mai bun raport între costuri și beneficii se obține prin includerea obligatorie a costurilor pentru consumul energetic, CO_2 și emisiile poluante, in calitate de criterii de atribuire la achizitia vehiculelor pentru transport public.".*
>
> *Art. 20. Includerea drept criterii de selecție a costurilor de mai sus "nu impune costuri totale mai ridicate, ci doar anticipează costurile LCC, bazându-se pe aceste estimări în cadrul deciziei de achiziționare".*

De asemenea, Directiva precizează posibilitatea de acorda sprijin public pentru cumpărarea de vehicule de transport nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, conform politicilor CE în domeniul mediului, climei și energiei, a fondurilor europene, a programelor operaționale naționale și regionale, a unor programe comunitare cum ar fi CIVITAS și IEE.

Importanța tematicii este demonstrată și de Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului, din 20 iunie 2019 prin care se aduc amendamente Directivei 2009/33/EC. [33]

Printre cele mai importante prevederi în cadrul acestei Directive, menționăm următoarele:

- *'Statele membre vor trebui să depună rapoarte referitoare la aplicarea directivei, din trei în trei ani (începând din 2023)'*
- *'Domeniul aplicării directive este extins și la alte forme de achiziție publică, și anume leasing sau închiriere de vehicule, contracte de servicii publice pentru serviciile de transport public , servicii de închiriere etc. '*
- *'În strategia europeană referitoare la mobilitiatea cu emisii scăzute, se afirmă că angajamentele din cadrul Convenției Cadru ONU (CCONUSC) Paris 2015* [58] *pot fi respectate prin diverse inițiative politice, inclusiv prin achiziții publice de vehicule nepoluante'*
- *'Autoritățile publice pot înființa și sprijini piețe de servicii inovative și bunuri, prin politica lor referitoare la achizițiile publice'*
- *'Calculul LCC constituie un instrument important pentru autoritățile contractante pentru a acoperi costurile energetice și legate de mediu'*
- *'Prin asigurarea unor măsuri de sprijinire poublică se poate realiza un sprijin mai mare în răspândirea vehiculelor nepoluante pe piață la nivel național și al Uniunii'*

- *'Anexa 1 la Directiva COM(2017)653 final* [59] *prevede cota de autobuze cu emisii zero până în anul 2030 la nivelul Statelor Membre UE. Această cotă va atinge 75% din achizițiile publice totale în jumătate din Statele Membre UE (Tabelul 5)'*

Calcularea LCC poate fi un proces complex și laborios, așadar, profesioniștii AL trebuie să se concentreze pe stabilirea structurii LCC și indicatorilor și să solicite profesioniștilor AL să furnizeze aceste costuri. Pentru mai multe detalii, vezi Anexa A 2.1.

Personalul AL care răspunde de achiziții nu dispune de instruirea și datele de bază necesare pentru a face calcule LCC pentru produse complexe. Nu este datoria lor să facă acest lucru. Rolul lor este de a-și specifica cerințele (ce costuri vor fi incluse în LCC), iar ofertanții vor face calculele și LCC rezultat din calcule. Ofertanții au datele tehnice și operaționale necesare pentru a face calculele LCC pentru produsul pe care îl oferă. Directivele reglementează cadrul general juridic, fără a intra în astfel de detalii tehnice și organizatorice. Cele de mai sus sunt recomandările noastre din Ghid referitoare la modalitatea de a aborda achizițiile pe baza LCC (vezi și anexa A.2.1)

La procedura de achiziții trebuie analizate și decise soluțiile optime cele mai adecvate fiecărei achiziții respectiv:

- Posibilitatea de parteneriat între mai multe autorități pentru ca achiziția de vehicule de transport public (*de exemplu*) să se facă pentru necesități regionale / naționale / tranfrontaliere, crescând astfel atractivitatea achiziției pentru ofertanții cei mai prestigioși și inovativi din domeniu
- Proceduri de achiziție care sprijină inovarea (parteneriat în vederea inovării, achiziţionarea de soluţii inovatoare - PPI, achiziţionare pre-comercială – PCP). Pe baza unor astfel de proceduri firmele sunt stimulate să investească în cercetare și să dezvolte soluții inovative pentru reducerea LCC, reducere noxe, creșterea siguranței in funcționare s.a.

  Pentru detalii, v. Anexa A3.3 – Parteneriate în vederea inovării în procedurile de achiziții.
- Posibilitatea ca achiziția să prevadă atât materialul rulant (de exemplu), cât și servicii de mentenență pe durata de viață a acestora.
- Adoptarea criteriului LCC drept criteriu principal al achiziției presupune ca documentația de achiziție furnizată de ofertanți să să solicite fiecărui ofertant o anexă cu precizarea și garantarea acestor cheltuieli. Ofertanții importanți au de mult timp aceste preocupări, dispun de datele necesare pentru aceste calcule și de potențialul inovativ pentru a le îmbunătăți. In achizițiile pe baza celui mai mic pret, ofertanții oferă produse standardizate cât se poate de ieftine. Ofertanții care oferă servicii de cercetare au cheltuieli mai mari și sunt dezavantajați. In cazul achizitiilor pe baza de LCC, cercetarea, finalizată sau in curs, poate fi aplicată, obținându-se un LCC mai mic, chiar in cazul unui cost de cumpărare mai mare. Vezi și prevederile din Directiva 2009/33/CE capitolul 5.1.1. si amendamentele la Directiva COM (2017) 653 final [32] și Directiva (UE) 2019/1161 [33]
- Una din cerințele din documentația de achiziție se referă la necesitatea de a stabili un formular unic de prezentare a datelor LCC, precizând structura principalelor componente, costurile de manoperă și energie și evoluția previzionată a acestora etc., precum și procedura unică de verificare a acestor date (la recepție și periodic, pe durata de viață).

- In acest fel, pe baza datelor statistice și a calculelor proprii referitoare la produsul ofertat, ofertanții vor putea prezenta date documentat, transparent și în format comparabil, pentru a se putea face evaluarea ofertelor.

- Modelul de contract inclus în documentația de atribuire va prevedea sancțiuni și penalizări în cazul nerespectării datelor din ofertă, precum și o modalitate de bonus/malus in funcție de datele reale ce vor fi realizate. Deoarece în procedura de achiziție pe bază de LCC, contractul este atribuit pe baza celui mai bun LCC, este necesar să se specifice în documentația de achiziție și în contract modalitățile de verificare a LCC atât la recepția produsului, cât și la anumite intervale de timp. Dacă verificările diferă de rezultatele din ofertă, se aplică politica de bonus / malus.
- Monitorizarea și optimizarea permanentă a LCC este o provocare pentru managementul exploatării si mentenanței produselor achiziționate, presupune o voință politică și o organizare științifică și modernă a activităților, dar rezultatele – cuantificate în economii, reducere noxe, perfecționarea și motivarea personalului și servicii de transport de calitate – vor fi spectaculoase, așa cum s-a dovedit prin experiența celor care au decis să se implice și să facă aceste eforturi în politica de achiziții și în monitorizarea LCC[5].

In Anexa A 2.1 prezentăm o descriere mai detaliată despre LCC și exemple de caz referitor la utilizarea acestui criteriu. În următoarele secțiuni sunt discutate alte criterii în afară de LCC.

5.1.2. Criteriul de reducere a poluării

Așa cum se prezenta mai sus, mobilitatea urbană reprezintă o sursă semnificativă de emisii poluante. Chiar dacă aceste probleme sunt la nivel local, impactul lor se resimte la scară continentală prin schimbări climatice si agravarea problemelor de sănătate, printre altele [COM(2007) 551 final [12] – Cartea verde "Spre o nouă cultură pentru mobilitate urbană"].

Alte detalii referitoare la poluarea aerului și fonică determinate de transport – Raport EEA [60]

Costurile suportate de societate pentru poluarea locală sunt încă foarte mari – aproximativ 0.4% din PIB, conform unui studiu efectuat de CE Delft, şi noile dovezi de la Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) furnizează estimări şi mai mari (până la de 6 ori mai mari). În consecinţă, calitatea aerului în oraşe rămâne o provocare fundamentală pentru sănătatea publică. [61]

<u>Poluarea chimică</u>:

- Gaze poluante de eșapare: monoxid de carbon (CO), hidrocarburi (CHx), dioxid de sulf (SO_2), oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili, microparticole (PM), etc.

Emisiile de poluanţi ale autovehiculelor prezintă două mari particularităţi: în primul rând eliminarea se face foarte aproape de sol, fapt care duce la realizarea unor concentraţii ridicate la înălţimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică şi mare capacitate de difuziune în atmosferă (afectând astfel pietonii și bicicliștii). Pe de altă parte, emisiile se fac pe întreaga suprafaţă a localităților, diferenţele de concentraţii depinzând de intensitatea traficului.

<u>Gaze cu efect de seră</u>

[5] Vezi referințele bibliografice din Anexa A2.1

Încălzirea globală implică, în prezent, două probleme majore: pe de o parte necesitatea reducerii drastice a emisiilor de gaze cu efect de seră, iar pe de altă parte necesitatea adaptării la efectele schimbărilor climatice.

Transportul reprezintă aproape un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din Europa şi constituie principala cauză a poluării aerului în oraşe. [62]

Principalii poluanţi care produc efectul de seră şi care sunt emişi în mare parte de autovehicule sunt dioxidul de carbon (CO_2), oxidul azotos (N2O), metanul (NH_4), alături de alţi compuşi chimici care provin din alte surse, în special industriale.

Reglementări principale referitor la emisii de gaze:

- Directiva 2008/50/EC [63] privind calitatea aerului.
- Reglementarea (UE) 2016 / 1628 referitoare la condițiile obligatorii (NRE stadiul V pentru motoare cu ardere internă noi, sau piese de schimb după ianuarie anul 2018 [64]
- Directiva 2009/33/EC [31] – referitoare la promovarea prin achiziții a vehiculelor nepoluante și eficiente energetic, cu completări în Directiva Parlamentului European și a Consiliului COM(2017)653 final [32] și 2019 / 1161 [33]
- Directiva 2009/28/EC [65] referitoare la promovarea utilizării energiei din surse regenerabile

Poluarea fonică (zgomot)

Expunerea prelungită la niveluri ridicate de poluare acustică poate avea efecte grave asupra sănătății umane.

Locuitorii orașelor se confruntă cu stres, modificări ale stadiului de somn și simptome clinice precum hipertensiunea și bolile cardiovasculare, mortalitate prematură, cauzate, printre altele și de zgomot.

Reglementări relevante referitoare la zgomot:

- Directiva 2002/49/CE [66] - evaluarea şi gestiunea zgomotului ambiental
- Decizia Comisiei UE Nr. 1304/2014 [67] - Specificațiile tehnice de interoperabilitate cu privire la subsistemul „material rulant – zgomot” al sistemului feroviar transeuropean convențional
- Reglementări naționale sau locale.

Cerințele privind nivelul de noxe admis trebuie incluse in Specificația tehnică și documentația de achiziții, pentru a se respecta limitele admise prin normative, sau prin cerințe suplimentare locale (cerințe obligatorii, eliminatorii) și eventual a se acorda punctaj suplimentar variantelor ecologice inovative, cu performanțe superioare.

În documentația de achiziție se vor prevedea condițiile si modalitatea de verificare a noxelor,. atât la recepție cât și periodic, pentru a se demonstra încadrarea în limitele admise la contractare. Astfel de prevederi și modalități de calcul sunt incluse în prevederile Directivei 2009/33/CE și Directivei COM (2017) 653 final.

Cerințele privind nivelul de noxe trebuie să determine și deciziile privind tipurile de vehicule care se vor achiziționa prin licitații publice, alegându-se tipuri de vehicule nepoluante (tracțiune electrică, material rulant, frânare electrică cu recuperare de energie, utilizare combustibili alternativi etc.).

Directiva 2009/33/EC impune autorităților contractante și operatorilor care îndeplinesc obligații de serviciu public în cadrul unui contract de servicii publice să ia in calcul, drept criterii de selecție:

- consumul energetic,
- emisiile de CO_2
- emisiile poluante.

Aceste deziderate se vor utiliza și in strategiile și deciziile de îmbunătățire a transportului public, respectiv de creșterea ponderii transportului public, pietonal, al bicicletelor, etc. și reducerea transportului auto individual.

5.1.3. Consumul energetic

Acesta este un criteriu important în cadrul achizițiilor de mijloace de transport sau al altor utilaje cu consum energetic si care generează poluare.

In documentația de achiziție se vor stabili limite maxime admise pentru consumul de energie, dar se vor acorda punctaje mai mari in evaluarea ofertelor cu soluții inovative pentru reducerea acestor consumuri.

Aceste criterii pot fi separate sau incluse in cadrul criteriului LCC.

Menționăm că analiza consumurilor energetice trebuie să fie exhaustivă, ținând cont de soluțiile inovative prin care se reduc și alte consumuri in afara celor standard ale echipamentelor de tracțiune (consumuri la frânare, consumuri în parcare/întreținere, consumuri legate de asigurarea condițiilor de confort, soluții de reducere și optimizare consumuri).

5.1.4 Costuri externe ale transportului

Activitățile de transport au un impact major asupra dezvoltării durabile și a calității vieții prin efecte asupra mediului, accidente, congestii și întarzieri în trafic, uzura infrastructurii, suprafețele ocupate de infrastructura de transport.

In majoritatea lor, costurile acestor efecte negative – denumite „Costuri externe” - sunt suportate de intreaga societate, nu de către furnizorii si utilizatorii serviciilor de transport (costuri neincluse in costurile de transport). Astfel, furnizorii si utilizatorii serviciilor de transport beneficiază de stimulente incorecte, în detrimentul întregii societăți, care suportă aceste costuri. Valoarea aceastor costuri este uriașă, iar aceasta situație este cu atât mai incorectă cu cât costurile sunt repartizate foarte diferit între diversele moduri de transport.

Conform “External Costs of Transport in Europe, Update Study for 2008” / Costurile externe ale transporturilor în Europa, Studiu actualizat pentru 2008, CE Delft, November, 2011 [68]

- Totalul costurilor externe ale transporturilor în UE+Norvegia+Elveția:
  500 miliarde EUR / an, reprezentând 4% din PIB-ul anual al UE;
- Ponderea costurilor externe ale transporturilor rutiere:
  465 Miliarde EUR / an, reprezentând 93% din totalul costurilor externe;
- Ponderea costurilor externe ale transporturilor feroviare:
  10 miliarde EUR / an, reprezentând sub 2% din totalul costurilor externe.

Trebuie remarcat că, oricât de impresionante sunt aceste cifre, ele nu pot acoperi integral efectele costurilor externe: pierderi de vieți omenești în accidente de transport, efectul noxelor chimice, al gazelor cu efect de seră, al zgomotului, al timpului pierdut în congestii de trafic etc.

Internalizarea costurilor externe înseamnă ca aceste costuri să fie integrate în costurile de transport pentru ca deciziile societății si ale utilizatorilor de transport să țină cont de aceste costuri.

Internalizarea costurilor externe, prin utilizarea instrumentelor de piață, prin procedurile de achiziții, prin acțiuni politice etc. este o acțiune complexă și dificilă, prezentă de mult în atenția politicilor UE, așa cum rezultă și din:

- Modificarea Directivei 1999/62/CE [69] - legiuitorul a solicitat Comisiei Europene să prezinte un model transparent si aplicabil pentru evaluarea tuturor costurilor externe.
- Cartea albă a transporturilor, 2011 [4] – prin care strategiile și liniile directoare pentru dezvoltarea transporturilor și a modurilor de transport sunt elaborate ținând cont de costurile externe.

Urmare acestor demersuri Comisia a comunicat documentul COM(2008) 435 final - Strategie pentru punere în aplicare a internalizării costurilor externe [70] cu anexele {SEC(2008) 2207}, {SEC(2008) 2208}, {SEC(2008) 2209} și Directiva 2006/38/CE).
Conform rezultatelor analizei de impact a internalizării costurilor externe [71] dacă nu se face nimic în anii care vin, costurile de mediu (poluarea aerului, CO2) ar putea reprezenta 210 miliarde de euro în 2020. De asemenea, cetățenii și întreprinderile noastre ar fi confruntați cu ambuteiaje pe mai mult de un sfert din rețeaua rutieră europeană.
Anexa tehnică {SEC(2008) 2207} propune un cadru comun de calcul al costurilor externe privind ambuteiajele, poluarea aerului, zgomotul și schimbările climatice ca urmare a stabilirii unor principii și a unei metodologii comune. Accidentele rutiere nu sunt tratate în mod explicit în acest document ci se va face prin mecanisme speciale care să țină seama de natura riscurilor și de modalități de corecție.

Elaborarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și politicile de introducere a unor criterii in cadrul achizițiilor de mijloace de transport / lucrări / servicii de transport, luând in considerare volumul și ponderea costurilor externe, sunt necesare și pot avea efecte majore în creșterea calității vieții.

În Anexa A 2.2 – Costurile externe ale transporturilor – sunt detaliate considerente, modalități și studii de caz pentru estimarea și utilizarea acestor criterii.

5.2. Proceduri inovative in achizițiile publice

5.2.1. Generalități

Reforma în achizițiile publice nu se referă numai la utilizarea unor criterii inovative (cap. 5.1) dar și la utilizarea unor proceduri inovative de achiziții.

Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de achiziţie publică şi a organizării concursurilor de soluţii sunt:

- nediscriminarea;

- tratamentul egal;
- recunoaşterea reciprocă;
- transparenţa;
- proporţionalitatea;
- asumarea răspunderii.

Directivele impun legalitatea și obligațiile organismelor publice în ceea ce privește publicitatea și utilizarea licitațiilor obiective, respectarea procedurilor pentru contracte care depășesc anumite praguri de valoare etc.

Directivele UE care promovează reforma în achiziții subliniază aceste principii de bază.

Prin reforma achizițiilor posibilitățile de aplicare a procedurilor și a criteriilor inovative sunt mult mai largi, dar acestea trebuie făcute cu onestitate și echitabil, în modul care asigură cea mai buna valorificare a banului public.

Directivele UE referitoare la achiziții publice acoperă contractele de:

- Lucrări – lucrări de construcții și construcții civile
- Furnituri – achiziția de utilaje, materiale și bunuri
- Servicii

Directivele EU stabilesc domeniile prioritare (servicii și bunuri/materiale necesare acestora) pentru achizițiile publice. Dintre acestea, printre domeniile prioritare în domeniul dezvoltării mobilității sustenabile pot fi:

- Servicii și mijloace necesare pentru transportul public sau pentru transport mărfuri
- Servicii de întreținere și reparații
- Servicii de telecomunicații
- Servicii informatice și conexe
- Anumite servicii de cercetare și dezvoltare
- Servicii de arhitectură, inginerie , urbanism, consultanță științifică și tehnică
- Servicii de testare și analiză tehnică
- Servicii de consultanță în management și conexe
- Servicii de cercetare de piață și de sondaje de opinie
- Servicii de publicitate
- Servicii financiare, de asigurări, bancare și de investiții.

Atât Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) cat și conceptele legate de „SMART City" subliniază că achizițiile acestor servicii/bunuri/lucrări trebuie abordate în cadrul unei viziuni integrate care să asigure o dezvoltare accelerată, sustenabilă și armonioasă a componentelor care contribuie la mobilitatea durabilă și la calitatea vieții.

Documentele UE privind reforma în achiziții cat și alte documente de bază pentru strategia dezvoltării UE (Strategia Europa 2020, Strategia Lisabona, Programul-cadru HORIZON 2020), subliniază că dezvoltarea cercetării a devenit prioritară, fiind singura cale de promovare a unei creșteri inteligente, sustenabile și favorabile incluziunii. Strategia de achiziții și planurile de achiziții multianuale vor prevedea obiectivele și cerințele necesare pentru îndeplinirea dezideratelor de mai sus și pentru mărirea eficienței rezultatelor achizițiilor.

În strategia de achiziții sunt specificate, de asemenea, principalele obiective pentru populația locală în anii următori (o reducere a consumurilor energetice, a emisiilor și costurilor pe durată

de viață, promovarea economiei / turismului, îmbunătățirea calității vieții etc.). Planul de achiziții multi-anual va include achiziționarea produselor și serviciilor necesare pentru dezvoltarea mobilității sustenabile. Va trebui ca aceste produse și servicii să îndeplinească în mod optim obiectivele majore pentru populația locală. În acest scop, este necesar să se implice entitățile capabile să dezvolte soluții inovative în cadrul unor parteneriate inovative. Aceste parteneriate trebuie dezvoltate în timp util, astfel încât produsele / serviciile cu soluții / performanțe inovative fezabile să poată fi cerute în cadrul licitațiilor. Se pot găsi soluții referitoare la finanțare (H2020 for PCP, PCI CSA – vezi capitolul 5.2.3, facilități oferite de AL etc.) în cadrul parteneriatelor inovatoare.

În cele ce urmează sunt enumerate proceduri care permit acțiunilor AL să scurteze termenele, să reducă din cheltuieli, să aibă ofertanți din ce în ce mai performanți, să introducă soluții inovatoare adecvate obiectivelor stabilite prin intermediul strategiilor. Chiar dacă anumite proceduri sunt „clasice", nu specifice promovării inovației, modalitatea de a selecta și utiliza procedura cea mai adecvată pentru strategia de achiziții și pentru PMUD, sau de a combina unele proceduri, poate fi un element inovativ cu avantaje importante. Unele instrumente de finanțare în sprijinul achizițiilor publice inovative sunt enumerate la punctul 5.2.3.

5.2.2. Proceduri de achiziții

- **Procedura deschisă.** O singură etapă obligatorie. Orice operator economic are dreptul de a depune ofertă în urma publicării unui anunţ de participare.
- **Procedura restrânsă.** Licitația are două etape:
  1. Prima etapă cu notificare si exprimarea interesului pentru a invita potențialii competitori. Se va publica un chestionar detaliat (referitor la nivelul cerințelor pentru expertiza profesională, tehnică și financiară si referitor la capacitate) și criteriile de calificare și selecție pentru potențialii competitori. Autoritatea contractantă va indica în anunțul de participare numărul minim și – daca este cazul - numărul maxim de candidați ce vor fi selectați pentru etapa a doua
  2. In a doua etapă sunt invitați să participe numai ofertanții care au îndeplinit cerințele de eligibilitate din prima etapă. Odată cu invitația se vor transmite documentele licitației care trebuie completate, inclusiv un exemplar al contractului care va fi semnat de câștigătorul licitației.
- **Dialogul Competitiv.** Este o procedura care oferă mai multă flexibilitate în procesul de achiziție, utilizată în contracte complexe, de exemplu Parteneriat Public - Privat (PPP). Procedura se desfășoară în trei etape:
  1. Depunerea solicitărilor de participare şi selectarea candidaţilor conform criteriilor de calificare şi selecţie
  2. Dialogul cu candidaţii selectaţi, în vederea identificării soluţiei/soluţiilor optime care să răspundă necesităţilor autorităţii contractante şi pe baza căreia/cărora se vor depune ofertele finale.
     Dialogul poate include mai multe etape succesive, reducând numărul de soluții sau probleme aflate în discuție. Când cele mai bune soluții vor fi adoptate, vor fi anunțați si invitați un număr minim de candidați (cel puțin trei) pentru a-și depune ofertele finale.
  3. Depunerea ofertelor finale de către candidaţii rămaşi în urma etapei de dialog şi evaluarea acestora, conform criteriului de atribuire şi a factorilor de evaluare stabiliți.

- **Negocierea competitivă.** Procedura include, de regulă, două etape obligatorii:
  1. Publicarea unui anunț pentru participare și criteriile de calificare și selecție a candidaților.
  2. Invitarea a cel puțin trei candidați, selectați în prima etapă să depună oferte inițiale care să îndeplinească condițiile minime stabilite. Negocieri în vederea îmbunătățirii ofertelor inițiale și depunerea ofertelor finale care vor fi evaluate conform criteriilor și factorilor de evaluare.
- **Negocierea fără publicare prealabilă.** Aceasta este o procedură într-adevăr excepțională, care trebuie utilizată numai în situațiile de excepție, stabilite conform prevederilor legale. La aplicarea acestei proceduri, este obligatoriu să se citească legea în care sunt date o mulțime de detalii, inclusiv situațiile excepționale, cu toate detaliile juridice. Autoritatea negociază termenii contractuali cu unul sau mai mulți parteneri, fără publicare.
- **Concursul de soluții.** Acesta se poate organiza:
  - în cadrul unei proceduri de atribuire a unui contract de achiziţie publică de servicii
  - ca o procedură de atribuire distinctă, cu premii sau plăţi acordate participanţilor.

  Concursul de soluții se inițiază prin publicarea de către autoritatea contractantă a unui anunţ de concurs prin care solicită operatorilor economici interesaţi depunerea de proiecte.

  Dacă autoritatea contractantă intenţionează să limiteze numărul de participanţi se vor stabili criterii de calificare şi selecţie clare, obiective şi nediscriminatorii, care vor fi precizate în documentele achiziţiei.

  În scopul evaluării proiectelor prezentate, autoritatea contractantă numeşte un juriu alcătuit exclusiv din persoane fizice independente faţă de participanţii la concurs și cu calificări corespunzătoare. Juriul este autonom în deciziile şi opiniile pe care le emite. Regulile detaliate privind organizarea concursului de soluţii se stabilesc prin norme metodologice de aplicare a prevederilor legislative.

<u>Principii aplicabile tuturor proceselor de achiziţie publică</u>:

- In toate situațiile de dialog și negociere Autoritatea contractantă trebuie să asigure tratament egal și respectarea drepturilor de proprietate intelectuală pentru toți partenerii de dialog.
- Obiectivitatea și transparența trebuie asigurate și prin formularea clară a criteriilor, utilizarea formularului de evaluare - în care se vor prevedea punctajele acordate fiecărui criteriu și modul de evaluare/calculare a acestora.
- Evaluarea bugetară / a costurilor efective / avantajelor economice sunt modalități uzuale pentru ca evaluarea sa fie clară și nediscriminatorie. Este necesar ca valorile de calcul sau de evaluare din oferte să fie realizate după o metodologie clară, unitară și verificabilă, indicată de Autoritatea contractantă, astfel ca ofertele să fie real comparabile, fără distorsiuni.
- In cazul licitațiilor cu două etape se consideră că după prima etapă cerințele de evaluare au fost îndeplinite, deci acestea nu pot fi incluse în criteriile și fișa de evaluare finală.
- Dacă după prima etapă nu a putut fi realizat numărul minim de candidați prevăzut pentru etapa a doua, Autoritatea Contractantă are dreptul de a opta între continuarea

procedurii numai cu acel candidat/acei candidaţi care îndeplineşte/îndeplinesc cerinţele solicitate, sau anularea procedurii de atribuire.

- Pentru sectoarele de utilități și unele servicii publice există reglementări speciale, conform Directivei 2014/25/CE, Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007.

Cele de mai sus sunt descrieri succinte, de principiu, necesare înțelegerii acestor proceduri, conform scopului prezentului Ghid. Selectarea și aplicarea procedurilor, stabilirea calendarului licitației, redactarea documentației și organizarea procedurilor de atribuire se vor face cu respectarea strictă a prevederilor legale în vigoare pentru fiecare tip de procedură.

Bibliografie suplimentară: Ghidul celor mai bune practici de Achiziții Publice [72]

In afara acestor proceduri de atribuire, există unele proceduri pentru situații specifice, sau combinații/ upgradări specifice pentru unele tipuri de achiziții, dintre care enumerăm:

- **Consultarea pieței.**

  Noile legislații reglementează posibilitatea autorității contractante de a organiza consultări ale pieței în vederea pregătirii achiziției, prin intermediul sistemului electronic de achiziții publice (SEAP) și prin orice alte mijloace.

  Autoritatea are dreptul:

  - de a invita experți independenți, autorități publice, operatori economici în cadrul consultărilor
  - de a utiliza sau implementa opiniile, sugestiile sau recomandările primite în cadrul consultărilor, pentru pregătirea documentației de achiziție și pentru organizarea procedurii de atribuire.

  Autoritatea are obligația de a lua măsurile necesare pentru ca prin această consultare să nu denatureze concurența sau să nu încalce principiile nediscriminării și transparenței.

- **Parteneriat pentru inovare.** Procedura presupune trei etape:

  a) Etapa competitivă – depunerea solicitărilor de participare şi selectării celor mai adecvați candidați pe baza competențelor și abilităților lor, conform criteriilor de calificare şi selecţie.

  b) Depunerea ofertelor iniţiale de către candidaţii selectaţi în cadrul primei etape şi evaluarea conformităţii acestora cu cerinţele stabilite de autoritatea contractantă.

  c) Negocieri în vederea îmbunătăţirii ofertelor iniţiale. Această etapă poate fi împărțită în mai multe etape în cursul cărora numărul de parteneri se poate reduce treptat, în funcție de îndeplinirea criteriilor prestabilite.

  Depunerea ofertelor finale şi evaluarea prin aplicarea criteriului de atribuire şi a factorilor de evaluare.

- **Alte tipuri de achiziții inovative.**

Conceptele introduse prin PMUD, conceptele “SMART City” [73], „Achiziții verzi” / Green Public Procurement - **GPP** [74] (bazată pe EU Clean Vehicle Directive – CVD, 2009/33/CE), ECO-Inovarea, [75] **SRPP**- Socially Responsible Public Procurement / Răspunderea socială în achiziții publice [76] , **SPP** - Sustainable Public Procurement / Achiziții publice sustenabile [77], au în vedere dezvoltări globale, în acord cu strategiile de dezvoltare sustenabilă a mobilității și de creștere a calității vieții.

In multe țări, în care importanța unor astfel de concepte este real conștientizată există programe și inițiative guvernamentale, regionale, sau ale unor organizații / institute (de exemplu Institute for Sustanable Development – IISD / Institutul pentru Dezvoltare Durabilă) prin care se elaborează strategii, studii, reglementări în sprijinul introducerii conceptelor inovative în procedurile de achiziții publice.

Strategiile de achiziții ale autorităților regionale / locale ar trebui să prevadă achiziții complexe, pentru mai multe produse si servicii, corelate si coordonate unitar, pentru a realiza în mod optim aceste obiective globale.

De exemplu, în prezent se achiziționează servicii de consultanță foarte specializate și costisitoare pentru elaborarea unui PMUD. Ar fi foarte util dacă aceeași echipă, sau o echipă similară, cu înaltă calificare, ar coordona și programul de implementare pentru a demonstra viabilitatea și fezabilitatea implementării PMUDului, dezvoltarea capacității Autorității Locale în acest sens si evaluarea rezultatelor, periodic și după o perioadă reprezentativă (exemplu: 5 ani), pe baza unor indicatori de performanță holistici și măsurabili. Beneficiile majore realizate prin implementarea organizată și eficientă a PMUD, inclusiv prin achiziții moderne, ar justifica cheltuielile unei astfel de consultanțe specializate.

Consultanță de specialitate înseamnă costuri suplimentare pentru AL, dar AL va stabili cerințele tehnice necesare pentru ca produsul achiziționat să prezinte LCC redus, emisii reduse etc. Costul și beneficiile astfel obținute vor fi mai mari decât cheltuielile pentru consultanța specializată. Personalul AL trebuie să se specializeze în achiziții, dar nu se pot specializa în aspectele tehnice specific fiecărui produs complex.

5.2.3. Instrumente de finanțare în sprijinul achizițiilor publice inovative

Instrumentele de finanțare în sprijinul achizițiilor publice inovative au fost dezvoltate (în special prin programul de cercetare-dezvoltare HORIZON 2020) pentru a stimula dezvoltarea unor soluții inovative în domenii de mare interes, soluții care, având în vedere riscurile, durata și costurile cercetării, sunt dificil de achiziționat printr-o procedură clasică de achiziții publice. Valoarea totala pentru perioada 2018-2019 a acestui sprijin financiar este de peste 348 M€. Iată câțiva indicatori care descriu piața de achiziții publice din Uniunea Europeană și statele membre în anul 2015: [78].

- **Achiziții precomerciale** / Pre-Comercial Procurement (**PCP**). [46] [47] [48]

  PCP este o achiziție publică de servicii de cercetare și dezvoltare care nu include implementarea acestora în produsele finale comerciale. PCP poate fi utilizată atunci când nu piața nu oferă soluții care să îndeplinească cerințele achizitorilor. Achiziția se face pentru a se obține noi soluții, dezvoltate și testate pentru a răspunde nevoilor de achiziție. In cadrul PCP se pot compara abordări alternative de soluții și perfecționa inovațiile promițătoare, prin proiectarea soluțiilor, dezvoltarea și testarea modelului / prototipului.

  Acțiunile PCP vizând consorții de achizitori cu nevoi similar de achiziții care doresc să achiziționeze împreună dezvoltarea de soluții inovative pe bază de ICT pentru modernizarea serviciilor publice creând, totodată, oportunități de dezvoltare pentru industrie și cercetători în Europa pe piețele noi. Acest subiect este deschis pentru propuneri pentru acțiuni PCP în toate zonele de interes pentru sectorul public care necesită soluții inovative pe bază de ICT. [79]

  In cadrul achizițiilor PCP rata maximă de finanţare a costurilor eligibile este de 90% din cheltuielile de achiziţie. [80]

- **Achiziția de soluții inovatoare** / Public Procurement of Innovative solutions (**PPI**) [42] [51]

  PPI poate fi utilizat atunci când provocările de interes public pot fi abordate prin soluții inovatoare care sunt aproape finalizate, nefiind necesară achiziționarea unor cercetări pentru nor soluții. In acest caz furnizorii pot achiziționa soluțiile existente, pentru a le testa si livra la termenele stabilite, în cadrul produselor/serviciilor pe care le vor furniza.

  Având în vedere volumul larg de cheltuieli publice (19% din PIB al UE, sau aproximativ 2.200 miliarde Euro în anul 2009), sectorul public constituie un important element motor pentru stimularea transformării pieței în vederea unor produse și servicii mai sustenabile din punct de vedere energetic.

  „Acțiuni care permit unui grup de achizitori (grup de cumpărători) să întreprindă o achiziție PPI pentru soluții inovative pentru produse, servicii, clădiri cu eficiență energetică ridicată (de ex. renovări NZEB – pentru Clădiri cu valoare energetică aproape zero) care nu sunt încă disponibile pe scară largă comercială și care au niveluri de performanță energetic superioare celor mai bune niveluri existente pe piață. Soluțiile inovative achiziționate de toți achizitorii din grupul de cumpărători trebuie să aibă aceeași funcționalitate de bază și caracteristici de performanță, dar pot avea o funcționalitate „locală" suplimentară ca urmare a diferențelor în contextul local al fiecărui achizitor individual. [81] Constituie un exemplu de aplicație PPI pentru un anumit domeniu. Poate fi extinsă la oricare domeniu.

  In cadrul achizițiilor PPI pot fi rambursate 35% din cheltuielile de achiziţie.

- **Acțiuni de coordonare și sprijin** / Coordination and Support Actions (CSA). Rata de finanțare: 100%.

  Sunt finanțate activități de coordonare, de exemplu pregătirea unei PCP sau a unei PPI de către un grup de achizitori (identificarea provocărilor comune, consultarea pieței deschise cu industria, înainte de inițierea unui PCP sau PPI concret etc.).

  Provocarea specifică din call-ul Horizon 2020 este de a promova o excelentă colaborare în domeniul cercetării și inovării în ceea ce privește tehnologiile viitoare și emergente, pentru a asigura și reînnoi baza pentru o dezvoltare și competitivitate viitoare la nivel european, ceea ce va însemna o diferență pentru societate în deceniile următoare. [82]

Cele 3 instrumente de finanțare nu se exclud ci dimpotrivă se recomandă să fie utilizate complementar.

In perioada 2018-2019 Programul HORIZON 2020 are un buget de 124 milioane EURO pentru achizițiile inovative.

Detalii suplimentare, detaliate, despre fondurile pentru Achiziții Inovative, ghidurile pentru participanți etc.:

- http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/innovation-procurement
- Innovation Procurement - The power of the public purse

http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/news/innovation-procurement-power-public-purse

- European Assistance for Innovation Procurement (Eafip) http://eafip.eu/
- Guide on the synergies between H2020 and the ESIF:

http://ec.europa.eu/research/regions/pdf/publications/h2020_synergies_201406.pdf

- H2020 participant portal: http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/home.html

5.2.4. Instrumente și tehnici specifice de atribuire a contractelor de achiziții publice

- **Acordul cadru.** Durata: maxim 4 ani, cu excepția cazurilor excepționale.
- **Sistemul dinamic de achiziții.** Este procesul de achiziție organizat prin mijloace electronice și deschis pe întreaga perioadă de valabilitate oricărui operator economic care îndeplinește criteriile de calificare și selecție pentru achiziții de uz curent. Legislația nu mai limitează durata maximă a sistemului dinamic de achiziții, dar durata trebuie indicată în anunțul de participare.
- **Licitația electronică.**

5.2.5. Concluzii

Aplicarea procedurilor și a criteriilor inovative trebuie sa se facă in mod creativ și fundamentat, având in vedere că prin cea mai bună valorificare a banului public se înțelege că obiectivul fiecărei achiziții este acela de a maximaliza foloasele aduse pe termen lung, pentru ansamblul societății. Cea mai bună valorificare a banului public include prețul achiziției, dar și avantajele pe termen lung pentru societate, respectiv condiții pentru dezvoltarea sustenabilă a mobilității (mediu fără noxe, reducere accidente, reducere consum energetic si cheltuieli pe durata de viață, accesibilitate, reducere congestii, impulsionarea dezvoltării economice, sociale si culturale, creșterea calității vieții etc.). Este evident că alegerea procedurilor și a criteriilor de evaluare devine un proces dificil, care necesită o foarte bună pregătire si organizare pentru a defini și realiza obiectivul fiecărei licitații, cu respectarea strictă a legislației și a principiilor de bază.

În Anexa A.3.3 – Parteneriate pentru inovare în procedurile de achiziție – se prezintă o descriere mai detaliată și studii de caz.

Aspectul inovativ al achiziţiilor publice

Partea inovativă nu înseamnă utilizarea unei proceduri noi, inexistentă în prevederile legale, ci constă în alegerile optime a procedurii, a criteriilor (de calificare, de selecție și de atribuire) și a modului de evaluare, încurajarea sustenabilă a inovării, constituirea unor parteneriate pe termen lung cu ofertanții de soluții, de bunuri sau de servicii inovative, organizarea unor achiziții lărgite pentru mai mulți beneficiari (dintr-o zonă / la nivel național / nivel transfrontalier), utilizarea SEAP și DUAE, organizarea procedurilor de achiziție, atribuire și contractare.

Procedura de achiziţie inovativă, în spiritul Reformei achiziţiilor, trebuie să fie:

1. **optimizată conform specificului achiziției**
2. **optimizată din punct de vedere al cerințelor / nevoilor societății,**
3. **bine organizată din punct de vedere al respectării principiilor de bază și al legislației de achiziții,**
4. **finalizată cu avantaje optime pe termen lung pentru societate,** (aplicate după 18.04.2016)**.**

6. Considerații specifice unor anumite tipuri de proceduri

Atribuirea contractelor de bunuri se poate face prin toate procedurile de achiziţie şi prin acordurile cadru. Acordul cadru este rezonabil dacă există o cerere continuă pentru bunuri specifice pe termen lung.

Ceea ce este specific în legătură cu bunurile (comparativ cu serviciile şi lucrările) este capacitatea de a descrie cu precizie specificaţia tehnică. La specificarea unei oferte de bunuri, este important să se facă distincţia între specificaţiile obligatorii şi cele opţionale. Este important să nu se facă referire la nicio marcă sau la niciun model de bunuri la licitarea pentru un contract.

Niciun contract pentru o anumită cantitate de bunuri nu se poate fragmenta cu intenţia de a evita aplicarea valorii de prag. Fragmentarea achiziției în loturi mai mici poate constitui un sprijin pentru IMMuri, dar trebuie evitată, dacă nu este necesară, pentru a se evita proceduri de achiziție netransparente.

Mai multe achiziţii de bunuri de acelaşi tip care trebuie făcute concomitent trebuie considerate de autoritatea contractantă ca o singură achiziţie pentru calcularea valorii estimate. [83]

6.1. Achiziții mijloace de transport public

In cele de mai jos sunt date unele recomandări de principiu, pentru care se vor da detalii tehnice și explicatii suplimentare in Anexele menționate la fiecare capitol.

6.1.1. Recomandări referitoare la alegerea tipului de achiziție / parteneriat

- Vehiculele de transport, în special cele pe șine, au o durată mare de viață pe parcursul căreia sunt necesare întreținere, revizii, reparații, modernizări și piese de schimb. Costurile materiale și de manoperă ale acestor activități sunt mult mai mari decat costul de achiziție al vehiculului. De aceea este de preferat constiturea unei colaborări cu constructorul ofertant al vehiculului pentru un parteneriat de durată, în care să asigure toate activitățile susmenționate, sau macar o asistență tehnică activă pe o perioada mare de timp. Pentru aceste activități se vor prevedea conditii clare de bonus / malus in functie de realizarea condițiilor si paramentrilor prevazuti si contractati. In acest mod furnizorul este impulsionat să ofere soluții inovative cu mare fiabilitate și costuri cât mai reduse pe durata de viață, care să asigure și buna continuitate a parteneriatului.
- Pentru produsele / serviciile complexe si cu durată mare de viață este recomandabilă o procedură competitivă cu negociere (cu invitarea a cel puțin trei candidați) mai ales dacă se dorește stabilirea unui parteneriat pe termen lung și în condiții reciproc avantajoase.
- Utilizarea procedurilor de parteneriate inovative (cap. 4.2.2.) pentru a stimula inovarea și pentru a selecta partenerii in functie de modul de îndeplinire a unor criterii prestabilite.
- Dacă aceste achiziții se iau în considerare pentru piețele de transport public reglementate, trebuie să se evite măsuri incompatibile de ajutor de stat, prin stabilirea unor obligații clare privind serviciile publice, incluzând nivelul de tehnologie prevăzut.

6.1.2. Recomandări referitoare la întocmirea Specificației Tehnice

- Prin natura activității, firmele constructoare de vehicule de transport (public călători/marfă, auto / feroviar etc) sunt mai bine pregătite tehnic dacât clientul. De aceea, Specificațiile

tehnice nu trebuie sa conțină descrieri și impuneri exhaustive de soluții tehnice. Se vor preciza condițiile tehnice specifice, de bază, obligatorii, iar pentru restul se pot solicita descrieri și date tehnice ale ofertantului, cu referire la Standardele și Normele Tehnice și de Interoperabilitate pe care produsul le indeplinește.

- Specificația Tehnică nu se va referi doar la standarde existente ci va solicita oferte cu cele mai bune soluții care se pot realiza, încurajând inovarea si cercetarea pentru soluții eficiente în domeniile de interes pentru dezvoltarea sustenabilă.
- In afara descrierilor tehnice si a anexelor justificative, datele tehnice care vor sta la baza evaluării se vor solicita pe formulare tipizate pentru a facilita verificarea îndeplinirii condițiilor obligatorii și pentru a permite o departajare justificată, verificabilă și fără discriminări în funcție de criteriile de evaluare conform punctajelor indicate.
- În Specificația tehnică trebuie definite condițiile tehnice de utilizare (cu precizarea că ofertantul este invitat sa facă și o constatare la fața locului) și performanțele minime obligatorii, in special din punct de vedere al utilizatorului.

Între cerințele și performanțele necesare se recomandă a fi precizate următoarele caracteristici (care sunt specifice condițiilor sau cerințelor):

- Nr. maxim de călători care trebuie transportați cu viteza maximă / medie de … km/h, pe un traseu cu conditii definite (pe care se va face și proba de recepție)
- Gabarit maxim admis, greutate maximă admisă (kg / sarcină, roată)
- Cerințe de confort și dotări
- Disponibilitate in serviciu
- Nivel de zgomot maxim admis, in diverse regimuri de exploatare
- Nivel maxim admis pentru gaze eșapament
- Conditii care asigură siguranța și securitatea călătorilor
- Condiții de interoperabilitate
- Tipul tracțiunii (sursa de energie)

Specificația tehnică va preciza cerințele și condițiile obligatorii, precum și criteriile de evaluare care vor diferenția ofertele calificate (care îndeplinesc condițiile obligatorii).

6.1.3. Recomandări referitoare la criterii inovative de evaluare specifice și la modul de evaluare

Aceste criterii si modul de evaluare trebuie sa fie în favoarea ofertelor care promovează o dezvoltare sustenabilă a mobilității, în avantajul regiunii și al populației.

- Criteriile de evaluare trebuie să reflecte cât mai bine cerințele clientului si ale utilizatorului public, in perspectivă, pe o durată mare de timp.
- Criteriile de evaluare trebuie să fie cuantificabile și verificabile
- Criterii inovative de evaluare recomandate:
- Indicatori direcți pentru consumul de energie (ex.: kWh / loc km, kWh / zi)
- Emisia de gaze de eșapament
- Cheltuieli pe durata de viață (LCC).

- Pentru fiecare criteriu de evaluare se va indica nivelul minim/maxim admis și modul de cuantificare și evaluare. Cerințele vor include formulare tipizate și precizări necesare pentru ca toți ofertanții să se refere la același mod de cuantificare, măsurare, verificare etc.
- Valorile declarate prin ofertă se vor justifica de ofertant (certificate, buletine de probă, calcule) si se vor verifica la recepție (in condiții de exploatare reale, prestabilite) și periodic, în cursul exploatării.
- Documentația de achiziție si de contractare va prevedea sancțiuni și condiții de malus-bonus in functie de abaterile de la valorile declarate.

6.1.4. Recomandări referitoare la unele redactări din documentația de achiziție. Utilizarea procedurii de eProcurement

- Documentația va include un calendar al activităților în care se vor prevedea termene pentru etape, pentru transmiterea întrebărilor / observațiilor ofertanților, pentru răspuns / clarificări, eventual modificări, după care nu se mai admit observații asupra redactării documentației, care va fi acceptată de toți ofertanții.
- Documentația de achiziție va preciza cerințele obligatorii (eliminatorii), criteriile de evaluare și modul de evaluare (acordarea punctajului).
- Documentația de achiziție va include și formularul de Contractare.
- Documentația de achiziție si Contractul vor cuprinde prevederi clare referitor la verificări / teste, penalizări / premieri în funcție de respectarea datelor precizate prin ofertă, pentru diverse etape (la recepție, etape periodice – de ex. 1 an, la expirare termen de garanție, pe toată durata de viață etc.).

6.1.5. Recomandări referitoare la unele prevederi contractuale

Contractele, care se vor furniza odată cu lansarea procedurii de achiziție vor prevedea sancțiuni pentru nerespectarea obligațiilor asumate prin oferte, precum și politici bonus / malus in functie de gradul de îndeplinire a unor criterii pe diferite perioade, precizate prin contract. Conform noilor prevederi ale UE / naționale sunt permise modificări ale unor prevederi contractuale (la negociere și/sau pe durata contractului), cu respectarea limitelor / situațiilor prevăzute de reglementări.

6.2. Achiziţii pentru servicii publice

Contractele de servicii includ obligaţii referitoare la transportul public, reclamă, management al proprietăţii, curăţare, consultanţă de management, instruire, servicii financiare şi servicii legate de IT.

Există câteva trăsături legate special de achiziţionarea serviciilor.

Definirea rezultatului – Serviciile tind să fie mai puţin tangibile decât produsele şi, prin urmare, mai dificil de definit în cadrul unei specificaţii.

Majoritatea contractelor de servicii sunt atribuite pe baza Ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic şi printr-o serie de criterii de evaluare relevante şi adecvate. Este important în ceea ce priveşte contractele de servicii ca parte din criteriile de selecţie să se refere la siguranţa furnizorului şi la competenţa şi capacitatea personalului implicat.

La estimarea valorii unui contract public, se va lua în consideraţie valoarea materialului şi echipamentului necesar pentru a efectua serviciile care trebuie furnizate de entitatea contractantă şi care sunt necesare pentru furnizarea serviciilor.

În cazul unui contract care face parte dintr-o serie de contracte similare, trebuie agregată valoarea fiecăruia pentru a determina valoarea estimată a proiectului total. În ceea ce priveşte contractele de bunuri, dacă valoarea estimată agregată a unui contract depăşeşte pragul, fiecare contract trebuie anunţat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), chiar dacă valoarea estimată a contractului individual este sub pragul UE.

Deoarece calitatea oferirii serviciilor este de obicei dictată de abilităţile şi competenţa personalului implicat, este important ca autorităţile contractante să impună în specificaţie cerinţe minime pentru abilităţile şi competenţa personalului.

Lucrările se definesc ca proiecte capitale de dezvoltare, cum sunt contractele de construcție şi inginerie. Autorităţile contractante trebuie să estimeze valoarea întregului proiect de lucrări chiar dacă poate fi alcătuit din mai multe contracte separate pentru diferite activităţi. De exemplu, în cazul în care construirea unei noi clădiri necesită curăţarea locului de construcţie, construcţii şi amenajări, pragul trebuie aplicat tuturor celor trei faze (valoarea totală) chiar dacă activităţile sunt diferite şi pot implica diferiţi contractori.

Serviciile conexe, de exemplu serviciile arhitectonice, pot fi achiziţionate în cadrul unor contracte separate, caz în care valoarea lor nu trebuie calculată la valoarea întregului proiect cu toate lucrările.

In Anexele A.3 se vor prezenta exemple reprezentative.

6.2.1. Servicii de transport public

Competiţia pe pieţele de transport public urban şi regional este reglementată de Regulamentele (CE) Nr 1370/2007 și (CE) 2338/2016.

Regulamentul (CE) nr. 1370 este obligatoriu începând cu data de 3.12.2009, existând totuși o perioadă de tranziție până la 3.12.2019.

Reglementările principale ale Regulamentul (CE) nr. 1370 se referă la:

a) Concurența reglementată pentru obligații în serviciul de transport public.
   Obiectivul Regulamentului este de a garanta “siguranța, eficiența, înalta calitate a serviciilor de transport public de pasageri, și performanța având în vedere factorii de evoluție socială, regională și de mediu”.
   Aceasta se face prin stabilirea unor reguli de competiție/concurență pentru serviciile de transport public de călători conectând legislația achizițiilor publice de legile de ajutor de stat (întrucât serviciile de transport public nu pot supraviețui fără compensații financiare).

b) Tipuri de proceduri de atribuire de contracte publice:
   - Atribuire directă
   - Atribuire concurențială
   - Contracte de servicii publice încheiate sub regulile legislației publice generale de achiziții

c) Avantajele Regulamentului (CE) nr. 1370 căruia i s-au adus amendamente față de vechea legislație de achiziții (Directivele CE 2004/17 [22], 2004/18 [23] prin Regulamentul (CE) nr. 2338 [84] și prevederile legale din sectorul obligațiilor serviciilor publice (Regulamentul (EEC) nr. 1191/1969): [85]

- Proceduri competitive de licitație, cu standarde de licitație pentru a putea determina cea mai bună cale de a îndeplini cerințe specifice sau complexe
- Autoritatea competentă care apelează la un terț, diferit de operatorul intern, va atribui Contractele de Servicii Publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire (cu excepțiile menționate în Directive)
- Piețele locale sunt deschise competiției europene
- Posibilitatea de atribuire directă în unele condiții, inclusiv pentru contracte cu IMM
- Măsurile în caz de urgență intră sub incidența Contractelor de Servicii Publice transparente
- Limitare și control asupra activităților de subcontractare
- Cerințe asupra standardelor de calitate și a standardelor sociale – ”Autoritățile competente trebuie să definească specificații referitoare la obligațiile serviciilor publice în transportul public de călători. Aceste specificații trebuie să fie în conformitate cu obiectivele politice menționate în documentele referitoare la politica în transportul public din Statele Membre. [84]
- Reglementarea duratei contractelor de servicii publice.
- Exemple de standarde de calitate. Acestea se referă la vehicule noi și durata de viață, siguranța operațională, salubrizare și mentenanță, programe continue de instruire profesională și de dezvoltare resurse umane, protecția împotriva actelor de asalt și vandalismului, definirea clară a plăților compensatorii, protejarea drepturilor angajaților din transport.

Luând în consideraţie diferitele tradiţii în ceea ce priveşte organizarea pieţei de servicii de transport public, legislaţia europeană [34] acceptă în acest proces de liberalizare atât capital public cât şi privat în deţinerea dreptului de proprietate al operatorilor de transport public, dar reclamă din partea autorităţilor competente contracte cu durată limitată de viață de maximum 10 ani pentru serviciile rutiere și de maximum 15 ani pentru serviciile feroviare pentru a nu bloca piaţa. Deoarece textul legislativ european cere competiţie comercială între investitori la momentul atribuirii contractelor, dar acceptă monopoluri pe perioada de contractare, drepturile angajaţilor sunt de asemenea luate în consideraţie pentru a evita tulburări sociale.

Putem considera Regulamentul 1370 drept primul pas major în reglementarea serviciilor de transport public urban pe bază comercială, între autorităţile publice şi operatorii de transport public. Ca atare, documentul abordează o mulţime de aspecte contractuale, stabilind drepturi şi obligaţii pentru ambele părţi.

Legislatorii europeni mai întâi definesc jucătorii şi noile concepte prezente în piaţă şi, în al doilea rând, abordează problema standardelor de calitate, a opţiunilor de subcontractare, deoarece “subcontractarea poate contribui la un transport public de călători mai eficient şi face posibilă participarea unor alte întreprinderi decât operatorul de servicii publice căruia i s-a atribuit contractul de serviciu public”, definirea contractului, procedurile de atribuire şi protecţia legală.

Deoarece autorităţile competente au permisiunea de a lucra cu operatorii de transport public interni şi cu terţi, Regulamentul 1370 stabileşte regulile pentru procedurile de ofertare (inclusiv

procedurile de negociere post-ofertare sau excepţiile legate de “sume modeste sau distanţe”), pentru cele de atribuire directă (legate de o transparenţă mai mare sau de situaţii de urgenţă) şi prevede o perioadă de tranziţie.

Aceste reguli includ referinţe la publicitatea făcută procesului de atribuire “pentru a permite potenţialilor operatori de servicii publice să reacţioneze” [34, p. 4]

Pe lângă reglementarea serviciilor de acces deschis al transportului feroviar de călători, cel de-al patrulea Pachet pentru transportul feroviar, adoptat în decembrie 2016 aduce noi clarificări şi instrucţiuni pentru deschiderea pieţei de servicii publice spre competiţie.

O piaţă controlată prin contractele cerute în Reglementarea 1370 urmează să fie deschisă pentru competiţie în cadrul licitaţiei prin prevederile noii Reglementări (UE) 2016/2338 [84]

În conformitate cu principiile pieţei comerciale libere referitoare la evitarea unui mediu de afaceri neclar, legislatorii europeni cer autorităţilor competente să definească obligaţiile clare ale serviciului public, împreună cu parametrii de calcul al plăţii de compensare şi cu natura drepturilor exclusive. Pe de altă parte, au inclus unele responsabilităţi sociale la nivelul întreprinderilor feroviare referitor la protecţia angajaţilor în cazul unui transfer de piaţă.

În acelaşi timp, noua Reglementare acceptă dreptul autorităţilor competente de a lucra cu operatorii de transport public locali prin contracte atribuite direct şi cu terţi prin contracte în urma licitaţiilor. Urmând oricare din aceste căi, autoritatea competentă ar trebui să furnizeze un nivel crescut de transparenţă la stabilirea contractului şi a procedurii de atribuire când este vorba despre contracte atribuite direct şi confidenţialitate comercială, când este vorba despre contracte atribuite prin licitaţie.

Procedurile de licitaţie trebuie să fie deschise tuturor operatorilor şi pot fi înlocuite de negocieri directe dacă doar un singur operator îşi exprimă interesul pentru serviciu.

Pentru a proteja interesele întreprinderilor mici şi mijlocii, autoritatea competentă are voie (în cazul în care nu îi este interzis prin lege) să atribuie contractele de servicii publice direct acolo unde valoarea anuală medie este mai mică de 7.5 milioane EUR, sau mai puţin de 500,000 km.

Noile proceduri prevăzute în Reglementarea 2338 trebuie să construiască o piaţă europeană competitivă de contracte de servicii publice. Pentru a realiza acest obiectiv, legislatorii europeni cer reguli comune în acest sector, un număr limitat de contracte atribuite unui operator de transport public şi acces non-discriminatoriu la material rulant adecvat (ex. material rulant de cale ferată).

Reglementarea 2338/2016 amendează Reglementarea 1370/2007. Această nouă lege se referă în mod special la vehiculele de cale, în timp ce restul documentului se referă la organizarea transportului urban de călători. În prezent, din ce în ce mai multe orașe răspund de contractarea serviciilor de cale urbane și suburbane (RER, S-Bahn etc). Aceste servicii sunt considerate în continuare servicii feroviare și autoritățile centrale trebuie să furnizeze parcuri comune centrale de vehicule pentru a reduce costurile. Aceste centre vor fi utilizate de AL și de operatorii lor.

Unele reguli sunt stipulate în Art. 1, paragraful 5 “Unde autoritatea competentă decide să atribuie un contract de serviciu public direct, va prezenta cerinţe de performanţă măsurabile, transparente şi verificabile. Astfel de cerinţe vor fi incluse în contract. Cerinţele de performanţă se vor referi la punctualitatea serviciilor, frecvenţa operaţiilor, calitatea materialului rulant şi capacitatea de transport pentru călători. Contractul va include indicatori specifici de performanţă care să permită autorităţii competente să efectueze evaluări periodice. De asemenea, contractul va include măsuri efective şi inhibitoare care să fie impuse în cazul în care operatorul de transport public nu îndeplineşte cerinţele de performanţă”.

Prin prevederile Reglementării 2338, principalul cadru legislativ european este actualizat pentru a uşura accesul la contractele de servicii publice pentru noii veniţi pe piaţă, pe baza procedurilor de licitaţie la scară europeană şi, în acelaşi timp, păstrează drepturile autorităţii competente de a lucra prin proprii operatori de transport public dacă această procedură ajută la creşterea calităţii serviciilor şi la scăderea costurilor contractelor de servicii publice. Perioada de tranziţie este prevăzută până la 3 Decembrie 2019.

6.2.2. Proiecte de lucru complexe

Contractele de lucru sunt în general complexe şi se derulează pe o perioadă de timp mai lungă. Proiecte mari de construcţie, de exemplu construirea unei noi linii de troleibuz, de tramvai, a unui atelier sau depou etc. necesită management de proiect la nivel expert şi aportul câtorva părţi interesate cheie.

În numeroase contracte de lucrări, există o cerinţă referitoare la o echipă de experţi în echipa de achiziţii, cu cunoştinţe vaste şi competenţă specifică. Autoritatea contractantă poate avea această competenţă local, sau poate recruta unul sau mai mulţi consilieri externi.

La lucrările de construcţie la scară mare, este recomandabil ca autorităţile contractante să fie atente la garanţiile şi obligaţiile faţă de contractori, deoarece în mod obişnuit apar lucrări suplimentare şi complicaţii pe parcursul construcţiei, care nu au fost prevăzute le la început.

Ca regulă, în proiectele de construcţie tradiţionale se reţine de la furnizor un procent din contract (de obicei 20%), până la primirea unei garanţii finale, ceea ce se poate întâmpla la câtva timp după terminarea construcţiei. Totuşi, în contractele de proiectare, execuție şi exploatare, plata este legată direct de performanţă.

Evaluarea ofertelor pentru contractele de lucrări arată adesea variaţii semnificative între ofertanţi în ceea ce priveşte calitatea şi preţul. Comitetele de evaluare ale autorităţilor contractante pot dori întâlniri oficiale pentru clarificări, cu ofertanţii pentru a stabili aceste diferenţe şi, prin urmare, pentru a face mai uşor comparaţiile directe. Toate clarificările trebuie să parvină tuturor ofertanţilor din competiţie.

7. Îmbunătățirea capacității Autorităților Locale de a dezvolta mobilitatea sustenabilă prin reforma achizițiilor publice

Achizițiile necesită competență, în special în domeniul achizițiilor de soluții inovative. Totuși, numeroși cumpărători publici încă nu posedă abilitățile necesare pentru afaceri, cunoștințele tehnice sau capacitatea de înțelegere procedurală. Aceasta poate conduce la o lipsă de conformitate cu reglementările și are consecințe negative atât pentru afaceri, cât și pentru contribuabili. Este esențială abordarea ineficiențelor care rezultă – potențialul de economie este estimat la miliarde de Euro în fiecare an. [86]

Creșterea capacității autorităților locale de a realiza o reformă reală a achizițiilor publice, ca instrument eficient pentru implementarea măsurilor de dezvoltare sustenabilă a mobilității urbane este un obiectiv important și dificil de realizat.

Principalele provocări la care trebuie să răspundă autoritatile locale pentru atingerea acestui „Obiectiv”:

- Profesionalizarea personalului responsabil cu achizițiile publice: selectare, angajare, instruire, educație a întregii echipe multidisciplinare și de management care contribuie la realizarea acestui obiectiv. Stabilirea echipei, a responsabilităților si a modului de colaborare;
- Cadru legal: cunoașterea cadrului legal, a schimbărilor legislative, introducerea unor reglementări specifice pentru diverse situații, proceduri;
- Înțelegere și conștientizare a importanței achizițiilor inovative și pregătirea aplicării acestora;
- Finanțare – creșterea și optimizarea resurselor alocate, proceduri inovative de finanțare, de modele de business și de parteneriate inovative;
- Elaborarea unei strategii de achiziții pe termen lung;
- Elaborarea planului anual și multianual de achiziții pentru dezvoltarea sustenabilă a mobilității;
- Elaborare plan de evaluare și indicatori de performanță;
- Intensificarea schimbului de cunoștințe între profesioniștii din cadrul autorităților publice si furnizori;
- Organizarea unor proceduri centralizate de achiziții publice între autoritățile publice locale / regionale / transfrontaliere care au aceleași nevoi;
- Promovarea mai intensă a parteneriatelor public-privat și colaborării cu industria;
- Utilizarea finanțării publice pentru cercetare și inovare într-un mod strategic pentru a îmbunătăți provocările impactului achizitiilor publice;
- Utilizarea noilor instrumente " Achiziţii publice de soluţii inovatoare" și " Achiziţie pre-comercială" pentru a încuraja orașele și comunitatea de inovare să colaboreze.

Bibliography

[1] European Commission - DG GROW, “EU Public Procurement reform: Less bureaucracy, higher efficiency,” 2016. [Online]. Available: http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16412/attachments/1/translations/.

[2] SUITS Projects Partners, “SUITS Project,” 2019. [Online]. Available: https://www.suits-project.eu/ ; https://www.suits-project.eu/innovative-procurement/.

[3] P. Defranceschi, “CIVITAS Guide: Procuring Sustainable Mobility solutions,” 2016. [Online]. Available: https://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/civitas-capital-procurement-guide-www.pdf.

[4] European Commission, “COM/2011/0144 final - WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system,” 2011. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF.

[5] European Commission, “SEC(2011) 358 final - Working Paper Impact Assessment accompanying document to the White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system,” 2011. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2011:0358:FIN:EN:PDF.

[6] European Commission - DG MOVE, “EU Transport Scoreboard,” [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en. [Accessed 03 March 2018].

[7] European Commission, “2016 road safety statistics: What is behind the figures?,” 28 March 2017. [Online]. Available: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm.

[8] European Commission, “COM(2010) 389 final - Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020,” 2010. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:tr0036&from=EN.

[9] European Commission, “2015 road safety statistics: What is behind the figures?,” 31 March 2016. [Online]. Available: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm.

[10] European Environment Agency, “Air quality in Europe — 2017 report,” 2017. [Online]. Available: https://www.eea.europa.eu//publications/air-quality-in-europe-2017#tab-figures-used.

[11] European Environment Agency EEA, “Air quality in Europe — 2019 Report,” 2019. [Online]. Available: https://www.eea.europa.eu//publications/air-quality-in-europe-2019#tab-figures-used.

[12] European Commission, “COM(2007) 551 final - Green Paper - Towards a new culture for urban mobility,” 2007. [Online]. Available: http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2007/0551/COM_COM(2007)0551_EN.pdf.

[13] European Commission - DG GROW, “Public Procurement,” [Online]. Available: https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement_en.

[14] ICLEI - Local Governments for Sustainability, “Innovation Procurement Platform,” ICLEI European Secretariat GmbH, [Online]. Available: http://innovation-procurement.org/.

[15] European Commission - DG GROW, “Public Procurement Indicators 2015,” 2017. [Online]. Available: Public Procurement Indicators 2015.

[16] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/24/EU on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC,” 2014. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0024.

[17] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/25/EU on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC,” 2014. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0025.

[18] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/23/EU on the award of concession contracts,” 2014. [Online]. Available: Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts.

[19] European Commission, “COM/2013/0913 final - Together towards competitive and resource-efficient urban mobility,” European Commission, Brussels, 2013.

[20] European Commission, “COM/2010/2020 final - EUROPE 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth,” 2010. [Online]. Available:

https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20EN%20BARROSO%20%20%20007%20-%20Europe%202020%20-%20EN%20version.pdf.

[21] European Commission, "COM/COM(2009) 490 final - Action Plan on Urban Mobility," 2009. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN.

[22] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2004/17/EC coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors," 2004. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0017&from=en.

[23] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts," *Official Journal of the European Union,* vol. 47, no. L134, p. 114–240, 2004.

[24] Intelligent Energy Europe, "Energy efficiency and environmental criteria in the awarding of regional rail transport vehicles and services (ECORailS)," 2011. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/ecorails_project_fact_sheet_en.pdf.

[25] The Partners of ECORailS Project, "Guidelines for Public Transport Administrations in Europe. Energy Efficiency and Envronmental Criteria in the Awarding of Regional Rail Transport Vehicles and Services.(in 6 languages)," 2011. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/ecorails_guidelines_en.pdf.

[26] PROSPER Project; U.I.C., "Procedures for Rolling Stock Procurement with Environmental Tequirements," 2006. [Online]. Available: https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20150721_143413_60593__1805_PROSPER_Leaflet_.pdf.

[27] Partners of Railenergy Project, "Innovative Integrated Energy Efficiency Solutions for Railway Rolling Stock, Rail Infrastructure and Train Operation.," 2010.

[28] ERRAC, European Rail Research Advisory Council, "Project Evaluations for the RAVEL, PROSPER and REPID cluster of Environmental Impact projects," 2007. [Online]. Available: https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20100506_155256_76998_ERRAC_Project_Evaluation_RAVEL_PROSPER_REPID.pdf.

[29] Partners of EVENT Project, “Energy Efficiency Technologies for Rolling Stock and Train Operation of Railways (EVENT),” 2003. [Online]. Available: http://www.railway-energy.org/tfee/index.php?ID=105.

[30] Partners of TRAINER Project, “TRAining programmes to INcrease Energy-efficiency by Railways (TRAINER),” 2009. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/trainer.

[31] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” 2009. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033.

[32] European Commission, “COM(2017) 653 final - Proposal for a Directive amending Directive 2009/33/EU,” 2017. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/EN/COM-2017-653-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF.

[33] European Parliament, Council of the European Union, “Directive (EU) 2019/1161 amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” 2019. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN.

[34] European Parliament, Council of the European Union, “Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70,” 2007. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=EN.

[35] E. Bieńkowska and C. Creţu, “Commissioners Bieńkowska and Creţu issue statement on public procurement,” 12 2015. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/growth/content/commissioners-bie%C5%84kowska-and-cre%C5%A3u-issue-statement-public-procurement-0_en.

[36] European Commission - DG GROW, “New EU public procurement rules applicable from today,” 2016. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/growth/content/new-eu-public-procurement-rules-applicable-today-0_en.

[37] S. Rose, “A new start for the Lisbon Strategy,” 2005. [Online]. Available: https://europeanlaw.lawlegal.eu/a-new-start-for-the-lisbon-strategy/.

[38] European Economic and Social Committee, “Opinion on the ‘Green Paper on the European Research Area — New Perspectives’ COM(2007) 161 final,” [Online].

Available: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:044:0001:0011:EN:PDF.

[39] Commission of the European Communities, "COM(2009) 490 final - Action Plan on Urban Mobility," 2009. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN.

[40] European Commission, "Together towards competitive and resource-efficient urban mobility," 2013. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913_en.pdf.

[41] "The Public Contracts Regulations," 2015. [Online]. Available: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/356494/Draft_Public_Contracts_Regulations_2015.pdf.

[42] European Commission, "Public Procurement of Innovative Solutions," 2019. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/public-procurement-innovative-solutions.

[43] European Commission, "European structural and investment funds," [Online]. Available: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_en.

[44] "European Investment Fund - Supporting entreperneurship and innovation in Europe," [Online]. Available: https://www.eif.org/.

[45] "The European Assistance for Innovation Procurement initiative (eafip) initiative supports public procurers across Europe," [Online]. Available: https://eafip.eu/.

[46] Platform JRC>EC>Europa, "Pre-commercial procurement & public procurement of innovative".

[47] RELIEF Project, "Pre-Commercial Procurement. RELIEF Tender Response Manual," 2017.

[48] J.-A. Walkden, "H2020 Pre-Commercial Procurement (PCP) Open Market Consultation (OMC)," 2016.

[49] European Commission, "COM/2007/0799 final - Pre-commercial Procurement: driving innovation to ensure sustainable high quality public services in Europe," European Commission, Brussels, 2017.

[50] Commission of the European Communities, “SEC(2007) 1668 - Pre-commercial Procurement: Driving innovation to ensure,” 2007.

[51] IMAILE, “Policy related Frequently Asked Questions on Pre-Commercial Procurement (PCP) and the link with Public Procurement of Innovative Solutions (PPI),” [Online]. Available: http://www.imaile.eu/wp-content/uploads/2014/03/FAQs_PCPandPPI.pdf.

[52] European Commission, “Single Market Scoreboard. Performance per Policy Area Public Procurement (Reporting period: 01/2016 - 12/2016),” European Commission, Brussels, 2017.

[53] European Commission, “Single Market Scoreboard. Public Procurement Reporting period: 01/2018 – 12/2018.,” 2019. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/_docs/2019/performance_per_policy_area/public_procurement_en.pdf.

[54] CENELEC - European Commitee for Electrotechnical Standardization, “EN 60300-3-3 :2004. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing.,” CENELEC - European Commitee for Electrotechnical Standardization, Bruxelles, 2004.

[55] IEC - International Electrotechnical Commission, “IEC 60300-3-3 Ed.3.0 b:2017. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing.,” IEC - International Electrotechnical Commission, 2017.

[56] UIC - International Union of Railways, “LCC-driven procurement,” 09 10 2002. [Online]. Available: http://www.railway-energy.org/static/LCC_driven_procurement_87.php. [Accessed 25 February 2018].

[57] A. O’Donovan, J. Frith and C. McKerracher, “Electric Buses in Cities - Driving Towards Cleaner Air and Lower CO2,” Bloomberg New Energy Finance, N/A, 2018.

[58] United Nations Framework Convention on Climate Change, “CONFERENCE. Paris Climate Change Conference - November 2015,” 2015. [Online]. Available: https://unfccc.int/process-and-meetings/conferences/past-conferences/paris-climate-change-conference-november-2015/paris-climate-change-conference-november-2015. [Accessed 05 March 2018].

[59] European Commission, “Annex 1 to the Proposal for a Directive COM(2017) 653 final amending Directive 2009/33/EC,” [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/EN/COM-2017-653-F1-EN-ANNEX-1-PART-1.PDF.

[60] EEA European Environment Agency, “Transport and public health,” [Online]. Available: https://www.eea.europa.eu/signals/signals-2016/articles/transport-and-public-health.

[61] European Commission, “SWD(2016) 226 final - The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges,” 2016. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2016/EN/10102-2016-226-EN-F1-1.PDF.

[62] European Commission - DG CLIMA, “Transport emissions,” N/A N/A N/A. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport. [Accessed 10 March 2018].

[63] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2008/50/EC on ambient air quality and cleaner air for Europe,” 2008. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&from=en.

[64] European Parliament, Council of the European Union, “Regulation (EU) 2016/1628 on requirements relating to gaseous and particulate pollutant emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery,” 2016. [Online]. Available: https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vk7keftdt8ex.

[65] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2009/28/EC on the promotion of the use of energy from renewable sources and amending and subsequently repealing Directives 2001/77/EC and 2003/30/EC,” 2009. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028&from=EN.

[66] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise,” 2002. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0049.

[67] European Commission, “Commission Regulation (EU) No 1304/2014 on the technical specification for interoperability relating to the subsystem ‘rolling stock — noise’ amending Decision 2008/232/EC and repealing Decision 2011/229/EU Text with EEA relevance,” 2014. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1304.

[68] H. v. Essen, A. Schroten, M. Otten, D. Sutter, C. Schreyer, R. Zandonella, M. Maibach and C. C. D. Doll, “External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008,” 2011.

[Online]. Available: https://uic.org/IMG/pdf/external_costs_of_transport_in_europe-update_study_for_2008-2-2.pdf.

[69] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures," 1999. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:187:0042:0050:EN:PDF.

[70] European Commision, "COM(2008) 435 final - Strategy for the internalisation of external costs," 2008. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2008/EN/1-2008-435-EN-F1-1.Pdf.

[71] European Commission, "SEC/2008/2208 final - Strategy for an internalisation of external costs and the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infra," 2008. [Online]. Available: http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2008/2209/COM_SEC(2008)2209_EN.pdf.

[72] PLANET S.A.; ICON INSTITUT - Public Sector GmbH, Cyprus, "Public Procurement Best Practice Guide," 2017. [Online]. Available: http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-EN/HTML/index.html?2_7_6_what_criteria_should_i_use_to_award_.htm.

[73] Smart Citiee World; Philips, "Smart cities: understanding the challenges and opportunities," [Online]. Available: https://smartcitiesworld.net/AcuCustom/Sitename/DAM/012/Understanding_the_Challenges_and_Opportunities_of_Smart_Citi.pdf.

[74] European Commission; ICLEI, "A handbook on green public procurement, 3rd Edition," 2016. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/Buying-Green-Handbook-3rd-Edition.pdf.

[75] EU Commission, "Eco-innovation Initiative," 2016. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/discover/programme/index_en.htm.

[76] CEMR; EPSU, "The EC Guide on Socially Responsible Public Procurement (SRPP)," 2011. [Online]. Available: https://www.ccre.org/docs/SRPP_Joint_Statement_Final_EN.pdf.

[77] ICLEI and others, "The One Planet Network Sustainable Public Procurement (SPP) Programme," [Online]. Available: https://www.oneplanetnetwork.org/sustainable-public-procurement/about.

[78] DG Grow, “Public Procurement Indicators 2015 - - Innovative and e-Procurement,” 2017. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20679.

[79] European Commission, “Pre-Commercial Procurement open,” 2017. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/ict-34-2018-2019.

[80] L. Bos, “Innovation Procurement in Horizon 2020,” European Commission - DG CONNECT, N/A, N/A.

[81] European Commission, “Public Procurement of Innovative Solutions for energy efficiency,” 2015. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/ee-19-2017.

[82] European Commission, “FET-Open Coordination and Support Actions,” 2017. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/fetopen-02-2018.

[83] Government of Cyprus, “Public Procurement best practice guide. Public Procurement Directorate. 2.7.6 What criteria should I use to award the contract?,” 2008. [Online]. Available: http://www.publicprocurementguides.treasury.gov.cy/OHS-EN/HTML/index.html?2_7_6_what_criteria_should_i_use_to_award_.htm.

[84] European Parliament, Council of the European Union, “Regulation (EU) 2016/2338 amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail,” 2016. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016R2338.

[85] Council of the European Union, “Regulation (EEC) No 1191/69 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway,” 1969. [Online]. Available: http://www.renascc.eu/documente/Reg%201191%20din%201969_578en.pdf.

[86] European Commission, “Efficient and professional public procurement,” 2017. [Online]. Available: https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-3544_en.htm.

SUITS

Livrabil nr..:	D4.3

Ghid de achiziții inovatoare

Anexa A1

Sistemul instituțional și cadrul legislativ în domeniul achizițiilor

Acronimul proiectului	SUITS

Titlu complet:

Sustinerea sistemelor integrate de transport urban: instrumente transferabile pentru autoritățile locale

Acord de Grant Nr.:	690650
Pachet de lucru nr.	4

Denumire pachet de lucru:

Finanţare inovativă şi sustenabilă, inovaţie în achiziţii şi în afaceri

Autor/i responsabil/i :

Integral Consulting R&D, Romania

Dan Caraman, Isolda Constantin, Cristiana Damboianu, Ștefan Roșeanu

Co-autor/i responsabil/i :

COVUNI, UK – Sana Iqbal; KALAMARIA – Ioanis Krinos; INNDEA – Angel Navarro; ROMA - Marco Surace, Ana Diaz

Data:	28.11.2019
Stadiu:	V2.0
Nivel de diseminare:	PU

2020 CIVITAS Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Prezentul document conține anexele A1.1 până la A1.7 la „Ghidul de achiziții inovative" – un document de cercetare elaborat de Proiectul SUITS (Susținerea sistemelor integrate de transport urban: instrumente transferabile pentru autoritățile locale) în cadrul programului de cercetare HORIZON 2020.

Aceste Anexe completează datele din Ghid cu informații suplimentare, exemple și referințe bibliografice selectate pe care le considerăm utile pentru înțelegerea acestor concepte și a modalității de a le utiliza în strategia și politicile care au ca scop dezvoltarea mobilității sustenabile.

Este interzisă copierea, distribuirea sau publicarea conținutului materialelor prezentate în acest Ghid sub orice formă, atât de persoane fizice, cât și de persoane juridice, fără acordul în scris al autorilor.
Informațiile și punctele de vedere prezentate în acest Ghid sunt cele ale autorilor, fără a reflecta neapărat opinia oficială a Uniunii Europene. Nici instituțiile și organismele Uniunii Europene, nici persoanele care acționează în numele acestora nu sunt răspunzătoare pentru utilizarea informațiilor incluse în prezentul Ghid.

În cazul în care potențialii beneficiari au întrebări, sau solicită clarificări referitoare la Anexele A1.1 – A1.7, aceștia sunt rugați să le trimită la adresa: office@integralconsulting.ro

Rezumat

Ghidul include considerentele teoretice, juridice etc. legate de reforma achizițiilor publice și de modul în care autoritățile locale trebuie să abordeze această problemă.

Anexele sunt independente, dar sunt utile pentru utilizarea Ghidului.

Cadrul legislativ din domeniul achizițiilor publice din UE (A1.1) descrie legislația și cadrul organizatoric al UE. Celelalte anexe (A1.2-A1.7) descriu sistemul instituțional și cadrul juridic în achizițiile publice din fiecare țară, astfel încât fiecare AL să poată utiliza Ghidul de achiziții inovatoare pentru a derula achiziții publice în conformitate cu prevederile legale enumerate în anexă.

Anexele vor fi dezvoltate și completate în conformitate cu modificările legislative care pot apărea pe parcursul proiectului.

Cuprins

Rezumat **3**

Anexa A1.1 – Cadrul legal al achizițiilor publice în UE **7**

1. Prevederile Tratatului de la Roma 7
2. Directivele referitoare la achizițiile publice 7

Anexa A1.2 - **9**

Sistemul instituțional şi cadrul legislativ în domeniul achizițiilor publice din România **9**

1. Sistemul instituțional în domeniul achizițiilor publice 9
2. Documente strategice 9
3. Legislația primară în domeniul achizițiilor publice 9
4. Legislația secundară în domeniul achizițiilor publice 9
5. Instrumente suport 10

Annex A1.3 - Institutional system and legal framework in public procurement in the U.K. **11**

1. Institutional system in the field of public procurement. 11
2. Primary legislation in the field of public procurement 11
3. Procurement policies framework 11
4. Innovative practice: PCR toolkit 2015. 12
5. Public procurement procedure for city councils. 12
6. Summary of Rules for Contracts – Quick Reference Guide including Approval Levels. 14

Annex A.1.4 - Institutional system and legal framework in public procurement in Greece **15**

1. Institutional system in the field of public procurement 15
2. Strategic Documents 15
3. Primary legislation in the field of public procurement 15
4. Greek legislative framework of public procurement system 16
   - 4.1 Traditional competition procedures for public procurement 16
   - 4.2 Innovative public procurement contracts 18
5. Support Tools 20
   - 5.1 Online Guidelines Development and Implementation 20

Annex A 1.5 - Public procurement – Study on administrative capacity in the EU Spain Country Profile **21**

2. DESCRIPTION OF FEATURES 22

Annex A.1.6 - Institutional system and legal framework in public procurement in Italy 32

1. Legislation in the field of public procurement 32
2. E-procurement 34

Annex A.1.7 - Institutional system and legal framework in public procurement in Portugal 35

Summary of public procurement system 35
Legal features of public procurement system 35
Institutional system 35
The BASE Portal 36

Bibliografie 38

Istoricul documentului

Data	Autor	Activitate	Stadiu	Nivel dis.
07.11.17	INTECO -Dan Caraman Isolda Constantin	Elaborarea Anexi A1.1 si A1.2	V0.1 - Draft	RE
11.01.18	Coventry - Sana Iqbal	Elaborarea Anexi A1.3	V0.2 - Draft	RE
30.01.18	KALAMARIA - Ioannis Krinos	Elaborarea Anexi A1.4	V0.3 - Draft	RE
31.01.18	INNDEA - Angel Navarro	Elaborarea Anexi A1.5	V0.4 - Draft	RE
30.03.18	INTECO -Dan Caraman Cristiana Damboianu	Modificarea si actualizarea conținutului si formei anexei	V0.5 Draft	RE
22.05.18	INTECO - Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Versiunea pentru Aplicatia Pilot pentru a fi tradusă și includere Disclaimer	Versiunea V1.0 pt Aplicația Pilot	PP
02.04.19	KALAMARIA - Ioannis Krinos	Actualizare Anexa A1.4	V1.1	RE
27.05.19	INTECO - Cristiana Damboianu	Actualizare Anexa A.1.2	V1.2	PP
10.09.18	INTECO - Dan Caraman; Cristiana Damboianu	Despartirea Ghidului si Anexelor A1, A2 si A3 in volume separate, similar pentru toate cele 3 Ghiduri	V1.3	PP
16.07.19	ROMA – Marco Surace	Elaborare Anexa A1.6	V1.4	PP
23.07.19	VTM - Ana Diaz	Elaborare Anexa A1.7	V1.5	PP
27.11.19	INTECO – Cristiana Damboianu	Versiunea finală a Anexei A1 la Ghid	V2.0	PU

Nivel diseminare:

PU - Public
PP - Limitat la alți participanți la program (inclusiv la Serviciile Comisiei)
RE - Limitat la un grup specificat de consorțiu (inclusiv serviciile Comisiei)
CO - Confidențial, numai pentru membrii consorțiului (inclusiv serviciile Comisiei)

Anexa A1.1 – Cadrul legal al achizițiilor publice în UE

Sursele relevante ale legislației sunt principiile incluse în Tratatul de la Roma și directivele prin care acele principii sunt implementate.

1. Prevederile Tratatului de la Roma

Uniunea Europeană are la bază statul de drept. Aceasta înseamnă că fiecare acțiune efectuată de UE este fundamentată pe tratatele aprobate în mod voluntar și democratic de toate statele membre ale Uniunii. Conform acestor tratate, instituțiile UE pot adopta legislația pe care apoi statele membre o implementează.

Obligațiile în cadrul Tratatului de la Roma

Un număr de prevederi din cadrul Tratatului se referă la achizițiile publice:

a) interdicția discriminării pe baza naționalității (primul paragraf din Articolul 7);

b) interdicția restricționării vânzării produselor (Articolul 30) care se aplică, de asemenea, tuturor măsurilor cu efect echivalent, un concept interpretat de Curtea de Justiție ca fiind aplicabil tuturor măsurilor care pot împiedica, direct sau indirect, efectiv sau potențial, comerțul în interiorul Comunității (Dundalk and Du Pont de Nemours);

c) libertatea stabilirii unor cetățeni ai unui Stat Membru în alte State Membre (Articolul 52 și următoarele);

d) libertatea cetățenilor Statelor Membre de a furniza servicii într-un alt Stat Membru (Articolul 59 și următoarele), după cum este demonstrat de Curtea de Justiție referitor la prelucrarea datelor.

2. Directivele referitoare la achizițiile publice

Pentru a suplimenta obligațiile generale din cadrul Tratatului, Comunitatea a adoptat un sistem cuprinzător de directive pentru a asigura transparența unei licitații competitive în întregul domeniu al achizițiilor publice.

Până la 18 aprilie 2016, a trebuit ca țările UE să transpună următoarele trei directive în legislațiile naționale:

- Directiva 2014/24/EU referitoare la achizițiile publice; [1]
- Directiva 2014/25/EU referitoare la achizițiile efectuate de entități care funcționează în sectoarele de furnizare a apei, energiei, transportului și serviciilor poștale; [2]
- Directiva 2014/23/EU referitoare la atribuirea contractelor de concesiune. [3]

Alte documente relevante ale Comisiei Europene în domeniul achizițiilor publice:

- Reglementarea (EU) 2016/7 [4] din 5 ianuarie 2016 prin care se stabilește forma standard pentru Documentul Unic European de Achiziții / European Single Procurement Document (ESPD)

ESPD este o declarație pe proprie răspundere referitoare la statutul financiar al activităților economice, la capacitatea și caracterul adecvat pentru o procedură de achiziție publică. Este disponibil în toate limbile UE și folosit ca dovadă preliminară de îndeplinire a condițiilor necesare în procedurile de achiziții publice în cadrul UE. Începând cu octombrie 2018, ESPD va fi furnizat exclusiv în formă electronică.

- DIRECTIVA 2014/55/EU din 16 aprilie 2014 referitoare la facturarea electronică în achizițiile publice. [5]
  Termenul limită pentru transpunerea directivei în Statele Membre a fost stabilit la 27 Noiembrie 2018

Anexa A1.2 - Sistemul instituțional şi cadrul legislativ în domeniul achizițiilor publice din România

1. Sistemul instituțional în domeniul achizițiilor publice

- Agenția Națională pentru Achiziții Publice (ANAP); www.anap.gov.ro

ANAP are ca rol fundamental formularea la nivel de concepție, promovarea si implementarea politicii în domeniul achizițiilor publice, stabilirea și implementarea sistemului de verificare și control al aplicării unitare a dispozițiilor legale și procedurale în domeniul achizițiilor publice, precum și monitorizarea funcționării eficiente a sistemului de achiziții publice.

- Agenția pentru Agenda Digitală a României (AADR); www.aadr.ro – gestionează și operează Sistemul Electronic de Achiziții Publice (SEAP); http://www.e-licitatie.ro.

- Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor **(CNSC); www.cnsc.ro**

- Activitate administrativ – jurisdicțională în ceea ce privește sistemul de remedii.

2. Documente strategice

Strategia națională în domeniul achizițiilor publice; http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2015/12/Strategia-Nationala-Achizitii-Publice-final.pdf

Aprobată prin Hotărârea Guvernului României nr. 901/ 2015, publicată în Monitorul Oficial nr. 881 din 25 noiembrie 2015.

3. Legislația primară în domeniul achizițiilor publice

- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice – Publicată în Monitorul Oficial Nr. 390 din 23 mai 2016 [6]
- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale – Publicată în Monitorul Oficial Nr. 391 din 23 mai 2016 [7]
- Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii – Publicată în Monitorul Oficial Nr. 392 din 23 mai 2016; [8]
- Legea nr.101/2016 privind remediile şi căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziţie publică, a contractelor sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii, precum şi pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului Naţional de Soluţionare a Contestaţiilor – Publicată în Monitorul Oficial Nr. 393 din 23 mai 2016. [9]

Norme metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziţie publică / acordului - cadru din Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice - Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, Publicată în Monitorul Oficial Nr. 423 din 6 iunie 2016. [10]

4. Legislația secundară în domeniul achizițiilor publice

- **Ordonanța de urgență nr. 104/2017** pentru modificarea și completarea Legii nr. 233/2016 privind parteneriatul public-privat [11]
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 107/2017** pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact în domeniul achizițiilor publice [12]

- **Ordinul nr. 1068/1652/2018** din 4 octombrie 2018 pentru aprobarea Ghidului de achiziţii publice verzi care cuprinde cerinţele minime privind protecţia mediului pentru anumite grupe de produse şi servicii ce se solicită la nivelul caietelor de sarcini [13]
- **Ordinul 1581/2018** privind aprobarea formularelor standard ale proceselor-verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii [14]
- **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 114 din 28 decembrie 2018** privind instituirea unor măsuri în domeniul investițiilor publice și a unor măsuri fiscal-bugetare, modificarea și completarea unor acte normative și prorogarea unor termene - Monitorul Oficial 1116 din 29 Decembrie 2018 [15]
- **Ordinul nr. 2717/318/2018 din 27.12.2018** privind revizuirea ratei de actualizare ce va fi utilizată la atribuirea contractelor de achiziţie publică [16]
- **Instrucțiunea nr. 2/2018 din 21 decembrie 2018** privind ajustarea preţului contractului de achiziţie publică/sectorială [17]
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului Nr. 19/2019 din 29 martie 2019** pentru modificarea și completarea unor acte normative [18]
- **Ordonanţă de Urgenţă nr. 16/2019 din 12 martie 2019** pentru modificarea art. 5 alin. (2) din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 98/2017 privind funcţia de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziţie publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii [19]
- **Ordinul nr. 1017/2019** privind aprobarea structurii, conținutului și modului de utilizare a Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse. [20]
  Noile aspecte privind: Decizia **Guvernului nr. 419/ 2018** referitoare la Normele Metodologice pentru aplicarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 98/2017 [21]; **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 45/2018** pentru modificarea și completarea actelor normative cu impact asupra sistemului de achiziții publice [22]: **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 46/2018** referitoare la înființarea, organizarea și funcționarea Biroului Centralizat de Achiziții [23]. **Regulamentele Delegate ale Comisiei** din 19 Decembrie 2017 publicate în Monitorul Oficial al Uniunii Europene la nr. L 337/2017 cu impact în domeniul achizițiilor publice. [24] [25] [26]

5. Instrumente suport

Dezvoltarea și implementarea unui ghid online

Ghidul achizițiilor publice ; https://achizitiipublice.gov.ro - aplicație online administrată de ANAP care oferă acces la informații actualizate, în funcţie de modificările legislative apărute, tuturor celor implicați în realizarea de achiziții publice în România.

Ghidul include elemente interactive, cu link-uri către texte legislative relevante și cu formulare prestabilite – cu un conţinut minim considerat necesar pentru realizarea activităţilor de achiziţii publice.

Ghid privind modul de verificare a achizițiilor publice și achizițiilor sectoriale; http://www.curteadeconturi.ro/Regulamente/Ghid_control_achizitii_publice.pdf [27]

Annex A1.3 - Institutional system and legal framework in public procurement in the U.K.

1. Institutional system in the field of public procurement.

Once the 2014 EU Procurement Directives came into force, the government prioritised the Public Contracts Directive for early implementation because it would deregulate and simplify the rules for where most procurement spend and activity takes place. The changes enable buyers to run procurements faster, with less red tape, and with a greater focus on getting the right supplier and best tender in accordance with sound commercial practice.

The implementation of the Public Contracts Regulations 2015 took effect from 26 February 2015. These regulations can be accessed here:

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/560262/Guidance_on_Amendments_to_Contracts_-_Oct_16.pdf

The Crown Commercial Service (CCS) is responsible for the legal framework for public sector procurement and leads on the development and implementation of procurement policies for government. CCS has published a handbook and policy specific guidance to help public sector buyers understand the new public contracts regulations.

In July 2014 the Local Government Association launched a National Procurement Strategy (NPS) for Local Government after a period of consultation with Chief Executives, Heads of Procurement and central government. It describes the procurement policy landscape in 2014 which is the major policy related developments which form the context for the National Procurement Strategy and the sub regional procurement strategy. Details are available at: The national strategy for the UK is available at: https://local.gov.uk/national-procurement-strategy

To facilitate the delivery of effective procurement in the above policy context, the NPS 2014 has been structured around 4 key themes. These include:

- Making Savings
- Supporting Local Economies
- Demonstrating Leadership
- Modernisation

2. Primary legislation in the field of public procurement

The Legislative Framework within which we procure, requires that
'The Public Contract Regulations 2015 (PCRs) enact the 2014 EU Directive (2014/24/EU) into UK law and lay out in detail how public procurement must be undertaken across all of the member states within the European Union. Examples of other law impacting procurement are: Public Services (Social Value) Act 2012, Competition Act 1998, Localism Act 2011 Freedom of information Act 2000, and Equality Act 2010.' (*Source: Sub Regional Procurement Strategy 2015-2020 (July 2015).*

3. Procurement policies framework

Vale for money; as a public sector buyer, value for money is fundamental to the procurement activity you carry out

Centralised procurement; in 2010 central government moved to a system which buys common goods and services once on behalf of the whole of government, and not in individual departments.

.

Spending controls; you are required to comply with central government spending controls in relation to:

- Advertising, marketing and communications
- Commercial (strategic supplier management, disputes and commercial models)
- Technology
- Digital service delivery
- Consultancy
- Civil service learning
- Property (facilities management)

More details are available at: https://www.gov.uk/guidance/public-sector-procurement-policy

4. Innovative practice: PCR toolkit 2015.

The toolkit has been produced to support implementation of the **National Procurement Strategy (NPS) for Local Government**. This toolkit is a resource for procurement and commissioning professionals and others in service delivery, programme and project management roles. The toolkit provides practical information on how to use the new EU rules to achieve council objectives without being legalistic. The PCR 2015 were introduced following a reform of the EU rules in 2014. The reform was undertaken with a number of objectives in mind:

- Simplify the rules for bidders and contracting authorities and make them more flexible
- Enable 'strategic' use of public procurement (delivering social and environmental objectives, supporting SMEs, stimulating innovation)
- Incorporate European case law (exclusion of 'in house' contracts between public bodies, limits on changes to contracts)
- Introduce stronger measures on conflicts of interest, procurement fraud and corruption etc.

5. Public procurement procedure for city councils.

The Local Government Act 1972 requires the Council to have standing orders with respect to the making of contracts. These Rules for Contract are the standing orders required by the 1972 Act. They are part of the Council's Constitution and are, in effect, the instructions of the Council to officers and councillors for making contracts on behalf of the Council. The purpose of these Rules for Contracts is to set clear rules for the procurement of works, goods and services for the Council and to ensure a system of openness, integrity and accountability, in which the probity and transparency of the Council's procurement process will be beyond reproach. Accordingly, these Rules for Contracts must be followed for all contracts (but excluding the categories listed in Rule 7.2, grants and land contracts which are dealt with under different rules) for:

- the supply of goods to the Council;
- the supply of services to the Council; and
- the execution of works for the Council.

The Coventry City Council has its own Procurement Strategy, setting out how the Council intends to go about procuring works, goods and services. Conformity to these Rules for Contracts, and the Council's Employee Code of Conduct, will ensure that contracts are let in

.

accordance with the Procurement Strategy, the Compliant Procurement Process and associated User Guides and Procedures (Rules for Contracts 2014)
The Council is subject also to the United Kingdom Public Contract Regulations 2006, the legislation which reflects the EU Public Procurement Directives. This legislation requires contract letting procedures to be open, fair and transparent. These Rules for Contracts provide a basis for true and fair competition in contracts, by providing clear and auditable procedures, which, if followed, will give confidence that the Council has a procurement regime that is fully accountable and compliant with the legislation.

.

6. Summary of Rules for Contracts – Quick Reference Guide including Approval Levels.

Procurement Process	Above £1million in value	Over £50,000 – and under £1million	£10,000 and under £50,000	Below £10,000
Requirement to be referred to	Procurement Board	Panels	Procurement Service	N/A
Approval	Through budget setting and compliance with Rules for Contracts, Procurement Board approval in consultation with Cabinet Member and Chair of Audit and Procurement Committee. Where the annual value is higher than £1million approval must be obtained from Cabinet	Panel approval. In consultation with Cabinet Member and Chair of Audit and Procurement Committee.	Director approval or delegated authority to budget holder	Budget holder
Invitation to tender	Supplies and Services - Public Contract Regulations 2006 Works > £3.9m Public Contract Regulations 2006	Competitive tenders. Minimum of 3, which must be advertised.	Minimum of 3 written competitive quotations in addition, where appropriate, a minimum of 2 should be local.	Use of corporate contract or demonstrate value for money
Opening of tenders	Electronic or Legal Services in presence of Procurement Service.	Electronic or Legal Services in presence of Procurement Services.	N/A - quotes	N/A
Form of Contract	Standard or bespoke Form of Contract. Contracts in the form of Deeds must be prepared and sealed in Legal Services	Standard or bespoke Form of Contract as advised by Legal Services/Procurement Service.	Official order form or standard Form of Contract	Official order form or Council procurement card
Contract to be endorsed/signed by	Under seal by the Council in the presence of Authorised signatory in Resources Directorate.	Under seal by the Council in the presence of Authorised signatory in Resources Directorate.	Assistant Director Procurement	Budget holder

N.B. Contracts to be signed before expenditure incurred.

Annex A.1.4 - Institutional system and legal framework in public procurement in Greece

1. Institutional system in the field of public procurement

1.1 Ministry of Development and in particular the Directorate General Government Procurement of the General Secretariat of Commerce (gge.gov.gr)

It's the responsible entity for public procurement.

1.2 Hellenic Single Public Procurement Authority (EAADISI) .

It is intended to develop and promote the national strategy, policy and action in the field of public procurement, ensuring transparency, efficiency, coherence and the harmonization of award procedures and public procurement to the national and European law, the continuous improvement of the framework of public procurement, as well as control of its observance by public authorities. (www.eaadhsy.gr/). It was established by Law No.4013 / 2011 and is regulated by Presidential Decrees 122/2012,123/2012 and 43/2013.

2. Strategic Documents

National Strategy in the field of public procurement : Approved of through the Greek Economic Policy Council No. 50A/20 -1 -2017 (http://www.opengov.gr/aads/?p=5405)

3. Primary legislation in the field of public procurement

- Law 4412/2016 Public Works, Procurement and Services (adaptation to Directives 2014/24 / EU and 2014/25 / EU) - Official Government Gazette A '147 / 8-8-2016
- Law No 4013/2011 "Establishing a Single Independent Public Procurement Authority and the Central Electronic Public Contracts Register " (Official Government Gazette 204 / A / 15-9-2011)
- Law N.4155 / 2013 "National System of Electronic Public Procurement and other provisions "(Official Government Gazette 120 / A / 29-5-2013)
- Ministerial Decision 57654/17 (Government Gazette B / 1781 / 23-05-17) Ministry of Economy and Development "Institutional framework of KIMDIS"
- Joint Ministerial Decision P1 / 2380 "Regulation of the specific operational issues of the Central Electronic Register of Public Procurement "(Official Government Gazette 3400 / B / 20-12-2012)
- Law No 3852/2010 "New Architecture of Local Government and Decentralized Administration - Kallikratis Program"
- Presidential Decree "171/87 (Official Government Gazette A'84) "Bodies that decide or advise and special arrangements on topics of projects performed by local authorities and other relevant provisions"
- Law No. 3861/2010 Strengthening transparency by obligatory posting of laws and acts of government, administrative and self-governing bodies on the internet "Clarity Program" and other provisions (Government Gazette A'112 / 13 July 2010).

4. Greek legislative framework of public procurement system

4.1 Traditional competition procedures for public procurement

The Greek legislative framework for public procurement comprises one main law - **4412/2016** -. The law 4412/2016 " Public procurement for Works, Supplies and Services" (Government Gazette A 147) is an adaptation to EU Directives 2014/24 (public procurement procedures) and 2014/25 (supplies for entities in the water, energy, transport and postal services sector).

The law applies to all public contracts awarded by the contracting authorities" (Article 2, paragraph 2). It is worth to point out that this regulation abolishes all the specific provisions for the award and execution of public works (special regulations) of public sector organizations and companies (local authorities, etc.). Therefore, all the contracting authorities of the country will tender, award and execute public works in accordance with the provisions of this law, as any other opposite general or special provision is abolished (Article 377, paragraph 2).

Implementation limits – upper and lower limits

The law in all its provisions (award criteria, legal protection etc) applies to all public contracts, above and below the limits of the implementation of the European Union Directives. However, specific provisions (Articles 116-118) introduce regulations which refer to contracts under the limits. They are provisions related to short competition (up to € 60,000, article 117) and direct award (up to € 20,000, article 118).

The lower financial limits, in relation to the estimated value of the contract, excluding VAT, are set for public works, services and supplies (Article 5 of Law 4412/2016) and today apply as follows:

- 5.548.000 € for public works contracts
- 221.000 € for public supplies and services contracts awarded by local authorities (municipalities) and for design competitions organized by those authorities.

In addition, in regard to contracts below the limits, particular mention should be made in two procedures involving even lower financial limits: 1st in the direct award procedure involving contracts with a value of less than or equal to 20,000 € (Article 118 of Law 4412 / 2016) and 2nd in the procedure of the short competition concerning contracts with a value of less than or equal to 60,000 € (Article 117 of Law 4412/2016). The provisions relating to these procedures essentially provide different award procedures and publication deadlines for contracts above the limits.

- Short competition (article 117) for estimated value equal to or less than 60,000 € (excluding VAT). A simplified call is published and may invite at least three candidates. Procedure details are set out in the contract documents. Optionally use of ESIDIS (National Electronic Procurement System).
- Direct award (article 118) for estimated value of 20,000 € or less (excluding VAT). Carried out by local authorities, without the need for a collective body. Award criterion is the ability to perform the contract well and in time, in conjunction with the bidder's financial offer. Following the decision, it is published in KIMDIS (Electronic Register of Public Procurement). It is used the Central Electronic Draw System which is an online application which is being developed in the General Secretariat for Infrastructure of the Ministry of Infrastructure and Transport, in order to conduct electronic draws, in the context of direct award for public procurement works contracts, studies and technical and other related scientific services, as it is prescribed in paragraphs 5 and 6 of Article 118 of Law 4412/2016.

If the budget of public maintenance works is under 5.689 €, then the legislative framework is the presidential decree **171/87** (Government Gazette A '84).

Definitions (Article 2):

The law introduces new concepts and gives definitions that will find practical application in the assignment and execution of the project. In paragraph 2 of article 2 it is given the definition of public works. In paragraph 22 of Article 2 it is defined a new meaning of a " life cycle ". In paragraph 2.6 a new term of "performativity" is introduced.

Documents

There is also a distinction (in terms of limits) in the European Single Contract Document (ESCD), for upper- limits competitions, and the proposed by EAADHSY (Hellenic Single Public Procurement Authority**)** for projects below -limits. EAADHSY has developed the Standardized Consent Form Document, in faithful copy of "Commission Implementing Regulation (EU) 2016/7 of 5/1/2016, establishing the standard form for the "European Single Procurement Document" and Annex 2 of the Regulation.

An innovation introduced by law at article 79 is the European Single Contract Document.The ESCD is an up-to-date consent form with the implications of Law 1599/1986, submitted by the economic operators and constitutes a preliminary proof in order to replace the certificates issued by public authorities or third parties.

Also, the online repository of certificates (e - Certis) is introduced by law, which in the future will be a pan - European database with data for all economic operators participating in public procurement tenders and where the contracting authorities will seek the corresponding certificates.

Award criteria of contracts

With the incorporation of EU directives, the key award criterion for public works is the most economically advantageous tender (article 86, parag 1).

In paragraph 2 of article 86, the award criterion is also the 'most advantageous financial tender based on price' at the discretion of the contracting authority (ie the so-called "cut- price" criterion). It is therefore the choice of the contracting authority to choose the award criterion. The same paragraph refers to the best value-for-money criterion assessed on the basis of qualitative / environmental and / or social aspects, which are analyzed in the same article. For the application of the criteria, the law provides a formula in paragraph 11. The law also, introduces a new award criterion for life cycle costing (article 87).

4.2 Innovative public procurement contracts

EAADHSY, specifying the current legislative framework, updates and guides, through general instructions, the contracting authorities / contracting entities and economic operators regarding the interpretation and application of these laws, as follows: with templates, clarification documents, guidelines, advice, technical guidelines, supportive material, frequently asked questions (FAQs), since EAADHSY can not substitute the judgment of the contracting authorities / contracting entities, in the decision-making phase concerning the design and execution of public procurement procedures. In the technical guideline no.2 of EAADHSY, the innovative public procurement contracts are analyzed and especially the Pre-Commercial Procurement (PCP) and the Procurement of Innovative Solutions.

Analysis

Benefits from PCP processes

- Improvement of the quality and / or efficiency of public services through the ability of contracting authorities to have access in innovative solutions.
- Higher quality and cheaper products due to the development of competition in the process PCP.
- Reduced risk of failure in large scale PPI supplies. Through PCP processes, it is ensured that prior to the PPI process the contracting authorities have understood the market opportunities so they know exactly what they are asking for, so they do not waste money and resources in low-quality solutions or solutions that do not meet their needs

Benefits from PPI processes

- Improvement of the quality and / or efficiency of public services.
- Start-up / development of innovative businesses.
- Encourage businesses to invest in innovation

Comparison of PCP/PPI processes with traditional procedures of public procurement contracts

Traditional procurement procedures are based on short-term estimates

for public procurement contracts, which place greater emphasis on low cost and lower quality or are aimed only at the direct and not the long-term cost / benefit impact. The lack of knowledge for the technological solutions of the market, often leads to a non-specific description of them required technical specifications in the context of a call, or to their overspecialization.

Replacing existing solutions with innovative ones usually requires an initial investment, which is paid off in the long run, in order that this solution to have result in the improvement of the quality of the services, provided by the contracting authority that has chosen it.

Comparison of PCP / PPI processes in relation to the innovation partnership (Article 31 of Law 4412/2016)

The question to be asked, in order the authority to decide if the appropriate procedure is that of PCP / PPI or Innovation Partnership, is when it is advisable the procedures PCP-PPI to be used, as two separate but complementary processes, and when as a long-term process, combining the demand for innovative R & D products /

services with the consequent purchase of the products / services that will arise from the previous stage, in large quantities.

There is no legal limitation for PCP-PPI procedures. PCP is recommended for the majority of cases where the contracting authority needs a solution that is not unique or specialized in order to be assigned to a specific contractor, but there is a wide range of potential contractors. Typically, there are many businesses that are interested in developing solutions in the context of PCP for big markets. PPIs can also be used in cases which not research and development is needed.

Excellent, with higher quality product are emerged and there is an average of 20% savings in product costs in relation to partnership innovation process. The trapped situation for the supplier, in innovation partnership procedure, prevents the retention of competition till the end (competition continues to exist during the PPI procedure).

The contracting authority uphold the possibility to modify technical specifications and can choose the most appropriate process for PPI, according to the lessons learned from PCP process. The commitment to develop a final product is only "after" the proof that solutions developed during the PCP process are actually better from others in the market. PCP process gives the possibility for a contract with small value to be signed, targeted in real innovation and R & D.

5. Support Tools

5.1 Online Guidelines Development and Implementation

- **A Public Procurement Portal** : http://www.promitheus.gov.gr/
- **Electronic Register of Public Procurement** (KIMDIS). This includes elements of all public procurement above € 1000 for products, services and public works. Also, it is the official national information system for direct electronic submission of public procurement notices to Tenders Electronic Daily (T. E. D.).
- **National Electronic Public Procurement System** (EISDIS). This is the central electronic hub, the reference point for public procurement in Greece. Its aim is to modernize and simplify procurement procedures and stakeholder support.
- **e-CERTIS (http://ec.europa.eu/markt/ecertis/login.do).** This is a free information tool released in 2010 to provide details on the different types of certificates and attestations.

Annex A 1.5 - Public procurement – Study on administrative capacity in the EU Spain Country Profile

1. KEY FACTS AND FIGURES

Key Facts and Figures in Spain						
Overview	Total procurement 99,600,000,000€		Procurement % GDP 10%		2013 GDP 1,049,181,000,000€	Contracting authorities 8,339
Procedures applied	Open 82%	Restricted 2%	Negociated procedure with call 4%	Negociated procedure no call 10%	Competitive dialogue 0%	Direct award 2% / Other 0%
Share of contract notices by buyer	National 15%		Regional/local 40%		Body governed by public law 16%	Other 29%
Contract type	Services 55%		Works 4%		Supplies 41%	Framework agreement 8%
Ex ante conditionality criteria as of 2014	EU rules Fully met		Transparency Fully met		Training Fully met	Admin. capacity Fully met
E-procurement adoption	E-notification Mandatory		E-access Voluntary		E-submission Mandatory	Uptake rate N/A
Perceived corruption	Corruption widespread in society Businesses 97%		Corruption widespread in society Individuals 63%		Corruption widespread in procurement At national level 83%	Corruption widespread in procurement At local/regional level 90%
TED indicators	Value of tenders 13,350,010,157€		Of total procurement 13%		# contract notices 8,706	# contract awards 9,088
Other indicators	Received single bid 19%		# days for decision 106.8		Price only criteria 24%	MEAT criteria 76%
	Won by foreign firms 1%		Related to EU funds 12%		Joint purchase 2%	Central purchasing Yes, DGRCP

For more detailed descriptions and links to sources for the above data, please see Section 4 of the report

Summary of public procurement system

The Spanish public procurement system is composed of one single legal framework and a wide diversity of contracting, management and oversight institutions, due largely to the country's decentralised political system. The diffusion of authority creates an opportunity for experimentation, as with the number of e-procurement platforms and purchasing bodies that have been created in recent years at national, regional and local levels, but can result in redundancies. The lack of clarity and transparency of governments is a further barrier to effectiveness.

Spain is several years into a major reform of their contracts system in order to address some of their challenges, as well as transposing the 2014 EU Directives. Substantial efforts are underway to improve the centralisation and harmonisation of the system to reduce the costs of its current dispersed nature. In addition, reforms have been implemented to strengthen the monitoring and control of public contracts to promote transparency and reduce irregularities, fraud, and corruption.

2. DESCRIPTION OF FEATURES

Legal features of public procurement system

The Spanish legislative framework for public procurement consists of three main laws:
the Revised text of the Law on Public Sector Contracts approved by Royal Decree 3/2011 of 14 November[1], and the Law on public procurement in the water, energy, transport and postal services sectors 31/2007 of 30 October, and the Law on Public Procurement in the defence and security sectors 24/2011 of 1 August. These three laws transpose the Public Sector Directive 2004/18/EC, the Utilities Directive 2004/17/EC, and the Defence Directive 2009/81/EC respectively. This national legislation is further developed at the regional level through either regional implementation laws or implementation guidelines. Exceptionally, the autonomous community of Navarra has its own regional law on public procurement (Foral Law 6/2006 of 9 June).

There is no difference between selection and award procedures used for tenders above and below EU thresholds. However, time limits fixed by national legislation are narrower when the contract falls below the EU thresholds[2].

Simplified procedures are available for two types of contracts. Firstly, negotiated procedures can be used for contracts between EUR 18,000 and EUR 60,000 for services and supplies, and from EUR 50,000 to EUR 200,000 for public works, as long as the launching of the tenders is communicated to 3 tenderers. Secondly, so-called “minor contracts” that have a duration of less than one year and a value below EUR 18,000 for services and supplies and EUR 50,000 for public works. These contracts can be awarded directly to any supplier without publication. These simplified procedures are frequently used by some regional and local authorities, for instance, 86% of public contracts awarded in Andalusia in 2011 were minor contracts[3].

In order to standardise technical and economic requirements for public procurement procedures, Spain also makes use of a company classification system wherein enterprises can request certification as operating in one or more of 22 existing categories of business according to their field. For larger value contracts (more than EUR 200,000 for services, EUR 500,000 for public works) contracting authorities can restrict eligibility to firms with the relevant classification, even under open procedures[4].
The Ministry of Finance and Public Administrations publishes through the State Consultative Board on Administrative Procurement a regularly updated list of enterprises with formal

prohibition to engage with public administrations due to a lack of quality or service delivery problems detected in past contracts or solvency problems (technical or financial)[5].

Institutional system

The Ministry of Finance and Public Administrations is in charge of national public procurement policy through two main bodies. The first is the Directorate General for State Assets, which is responsible for the general regulatory framework on public procurement, setting the national strategy for e-procurement and operating the national e-procurement platform. The second, the Directorate General for Rationalisation and Centralisation of Procurement, focuses on the harmonisation and centralisation of national public procurement, operates as the central purchasing body for the State administration and State-related entities, and has developed a centralised procurement catalogue called Conecta-Centralización, directly connected to the State e-procurement platform. This catalogue is used by regional and local authorities on a case-by-case basis as most of them also have their own centralised purchase systems.

The State Consultative Board on Administrative Procurement is an autonomous body within the Ministry of Finance and Public Administrations that provides legal advice and guidance to improve the administrative, technical and financial aspects of public contracts. In addition, 15 out of the 17 regions have their own consultative boards that produce reports and recommendations to improve public procurement.

Two specific registries have been set up at the central level by the Ministries of Finance and of Public Administration. According to the public procurement law, the official registry of tenderers and contractors of the State (ROLECE), as per the corresponding official registries in each region, province and municipality, allows tenderers to register and to provide a set of documentation which is usually required in tender procedures so that they do not have to provide it each times they present a bid. On the other hand, the Public Contracts Registry (RCP), created within the State Consultative Board on Administrative Procurement, centralises information on the awarded contracts for all contracting authorities of the country.

The main oversight bodies are the National Court of Auditors and the General State Comptrollers (IGAE), along with the General Regional Comptrollers operating in the 17 autonomous regions and 2 autonomous cities. Comptrollers at the state and regional levels are internal overseers, verifying that the institutions under their jurisdiction respect the principles of legality, economy, efficiency, and efficacy.

As independent agencies, the Courts of Auditors provide external oversight. According to Law 7/1988 of 5 April, all public sector contracts are subject to the audit and control activities of the National Court. In addition, specific monitoring and control of ESI Funds-related procurement is carried out at the regional level by the Regional Comptrollers in coordination with the Intermediate Bodies in charge of programme management. MAs at the central level only conduct quality control of the regional oversight procedures.
The Central Administrative Court of Contractual Appeals (TACRC) is a unique administrative court specialised in public procurement. It was created in 2010 to improve oversight of

contracting authorities at all levels. In 2014, 1,117 appeals were brought before the TACRC, an average of 93 per month, and were decided within an average timeframe of 26 days[6]. The majority of sanctions imposed on contracting authorities involve the invalidation of contracts, but TACRC is also authorised to impose fines on the grounds of bad faith and recklessness when challenging the award. In addition, 7 autonomous communities have created their own Territorial Administrative Courts of Contractual Appeals which operate independently at the regional level and might provide different interpretations of the law.
The Ministry of Economy also funds a National Observatory of Public Procurement (ObCP) at the University of Zaragoza to produce independent research and analysis, and to disseminate information on the evolution of national and European procurement laws and practices.

Key issues that have a bearing on administrative capacity

Human resources: Public procurement in Spain is carried out by more than 8,000 contracting authorities at the national, regional, supra-local, and local levels, including the central administration and its agencies, public-funded bodies, universities, and healthcare services[7]. Despite this complex administrative and territorial structure, the administrative capacity of public authorities is generally adequate, in particular in managing EU funds[8].

Structures: The National Institute of Public Administration (INAP) is the government's leading civil service training school in Spain. In addition, each autonomous region has created its own training school providing similar services to regional public employees. They undertake many activities involving the recruitment, training and professional improvement of public employees, as well as conducting research on public administration and public policies. At the local level, public procurement practitioners benefit from much less training and support.

Training: In terms of capacity building, numerous training seminars and e-learning courses are organised by the INAP and the regional training schools for public procurement practitioners and administrators. The training courses generally provide participants with practical instruments and tools focusing either on the general implementation of the legislation or on specific topics such as transparency, competition, or green, social and innovative procurement.

Systems/tools: The INAP and the regional training schools produce implementation guidelines and provide e-learning courses on public procurement. Many national agencies public-funded bodies have developed their own implementation rules andinstructions to support their staff in charge of public procurement. However, no standardised tender forms or documents have been developed so far to support contracting authorities and in particular non-frequent procurers operating mostly at the local level.

E-procurement

The use of e-procurement in Spain remains quite limited[9]. The one area in which utilisation is more advanced is e-publication of contract notices through individual procurement profiles for each administration, which was made mandatory for all contracting authorities as part of the 2011 reforms. E-submission of bids is not mandatory and thus not usually offered by contracting authorities. Just 9% of enterprises submitted electronic tenders in 2011 compared to an EU average of 13%. Qualified national digital signatures (DNI-e) arecurrently being assigned to Spanish enterprises for use in e-submission, but are not available to foreign suppliers.

The State Public Procurement Platform (PLACE) hosts a central registry for contracting authorities to post tenders launched in the country, and which automatically sends that information to the State Official Journal (BOE) and to the OJEU. However, usage of the platform is limited due in part to the fact that several public agencies and regional authorities operate their own competing procurement platforms often via private IT providers[10]. Currently, authorities in Aragon, Cantabria and Madrid are working with the Ministry of Finance to integrate their platforms with the central portal to share notices and bidder registries. The Ministry of Finance and Public Administrations is currently preparing additional e-procurement integration efforts in order to concentrate the publication of tenders on a unique public procurement platform for the public sector[11]

Because contracting authorities are not required to report e-procurement data, monitoring is necessarily limited. Ministry of Finance and Public Administrations reporting is limited to data on the activities of the national e-procurement platform only.

Corruption

The perception of corruption is very high, with the share of Spanish survey respondents reporting that corruption personally affects their daily lives higher than in any other MS[12], and almost unanimous support for the view that corruption is widespread and constitutes the second major problem of the country, after unemployment[13]. This view is likely impacted by a number of high profile corruption cases in recent years that have drawn considerable public attention to the issue. As many as one thousand high-level officials have been investigated for corruption in Spain in recent years[14]. The number of investigations has notably increased since the 1990s thanks to the creation of a specialised Prosecution Office for the Fight Against Corruption and Organised Crime (FECCO) whose autonomy and capacity have been reinforced across the years.

According to the National Observatory of Public Procurement, there is a strong link between corruption and public procurement in Spain, and many of the prominent national corruptioncases are connected to procurement in some way. Corruption cases at the regional and local levels are particularly an issue, especially in the construction and waste collection sectors. Notably, alleged violations have increased recently, particularly concerning irregularities in the application of procurement rules, such as splitting of contracts and the unjustified use of urgent procedures, indicating weaknesses in the control systems of public procurement[15]. In late 2013, the Government acknowledged the need to address corruption as a matter of priority and has approved a Plan for Democratic Regeneration[16] including 40 measures to fight corruption and improve transparency in public administrations

More positive developments in the fight against corruption include the reinforcement of penal sanctions for public officials and the introduction of Law 19/2013 on Transparency, Access to Information and Good Governance. In particular, this law has led to the creation of a Transparency Portal that publishes, among other things, the list of all contracts awarded by the State administration with the corresponding amounts and names of contractors. Regionalportals have being developed as well providing the same kinds of information.

Moreover, initiatives to modernise public administration are also under way, for example through the Law 27/2013 on Rationalisation and Sustainability of Local Administration, which aims to enhance control and to improve coordination among the national, regional and local administrations.

Europe 2020 Agenda

Environmental, innovation, and social considerations are not systematically taken into account in evaluating tenders in Spain, although they may be considered on a case-by-case basis, or as a “tie-breaker” criterion between otherwise equivalent bids[17].

The Green Public Procurement Plan[18] adopted in 2008 set up national targets to increase the use of GPP up to 25% of total procedures and 100% of public purchase for specific products and services. In this context, the Ministry of Environment regularly produces tools and guidelines for the inclusion of environmental criteria in tendering processes, publishes good practices reviews on different types of contracts, organises dissemination and awareness raising events for public procurement practitioners, and monitors annually the use of GPP by the central administration. In 2011, GPP was mainly used in the fields of waste collecting and treatment, public works, energy efficiency in public buildings, IT supplies and cleaning services[19]. Most regions have developed their own GPP strategies and action plans, and some of them also monitor GPP. For instance, the government of the Basque Country has set up

Commission for the inclusion of environmental criteria in public procurement that publishes data annually[20]
The 2011 procurement reforms included recommendations for the integration of research and development and innovation criteria in public procurement. Subsequently, several guidelines and catalogues of good practices have been published to promote the inclusion of those criteria. For instance, a Guide on Innovative Public Purchase was produced by the Ministry of Economy in 2011 as part of the State Innovation Strategy (E2i). More recently, the 2014-2020 ERDF Operational Programme on Smart Growth established a specific support in the form of grants or loans to public bodies at the national, regional and local levels to foster the use of public procurement for innovation.

The public procurement law provides a set of recommendations for the inclusion of social considerations in different steps of public procurement procedures, including evaluation of technical capacity, exclusion criteria, selection criteria, and conditions of implementation of the contract. Practical tools and guidelines have been developed regarding social objectives such as equal opportunities between men and women, lifelong learning education, labour inclusion of disabled persons and of people at risk of exclusion, and promotion of fair trade.In addition, the law allows contracting authorities to restrict the award of some contracts to social enterprises or employmenttres if relevant.tres if relevant.

Irregularities and findings of national Audit Authorities

The National Court of Auditors publishes annual findings and recommendations on the use of public procurement by state level contracting authorities. Irregularities related to public procurement are generally attributed to a lack of rigour in the preparation and awarding phases of public contracts, leading to additional delays and unexpected costs, as well as a deficient control and monitoring of the contracts implementation.

The National Court of Auditors also regularly assesses the main risk areas in public procurement at regional and local levels. It highlighted in 2012 that the most frequent irregularities found involve the breaking down of large contracts into smaller tenders to avoid public procurement requirements, the use of tailor-made criteria in favour of a specific tenderer, the lack of selection criteria and clear award decisions as well as the lack of penalties applied to high priced offers[21].

In addition, the appeals presented to the TACRC during the past years show that the types of sectors most affected by procurement problems were the infrastructure, security and social services. In 2014, half of the appeals (50%) referred to irregularities related to the awarding of the contract. Other major issues referred to the tender specifications (23%) and to the exclusion of a tenderer (21%)

.

Outlook

The on-going reforms of the public administration, the public procurement system, and anti-corruption policies are expected to increase efficiency and transparency in the management of public funded contracts. In particular, several measures for the further centralisation of processes are currently foreseen concerning the use of a central purchasing body for national administration and regional/local authorities, a unique register of bidders, and a common e-procurement platform for the public sector gathering information from national and regional contracting authorities. E-procurement has been recently strengthened by making e-invoicing mandatory in January 2015 for all contracting authorities. It will be also reinforced through the further development of e-submission[22].

Further integration of different levels of government are also planned, for example though conventions between national and regional public procurement boards, administrative courts of contractual appeals and between national and regional training schools of public employees to increase collaboration and to clarify the distribution of competences.

ANALYSIS

Strengths

Spain has undertaken substantial efforts to remake their procurement system in recent years, launching a number of new programs, tools, and initiatives. Notable improvements have been made thanks to the creation of a specific administrative jurisdiction of contractual appeals, and to the adequate capabilities of public authorities in particular for the management of EU funds.

The spate of recent corruption scandals has helped to put ambitious anti-corruption and transparency reforms at the top of the political agenda, creating a real opportunity for positive change.

In addition, the economic crisis and the increasing pressure on public finances have led to the launching of a structural reform of public administration aimed at reducing inefficiencies and at reinforcing simplification, transparency, and harmonisation of public procurement procedures among the different levels of government.

Weaknesses

The high number and diversity of contracting authorities in Spain has caused the multiplication of implementation rules and procedures in public procurement at the cost of clarity and transparency for procurers and tender

ers[23]. The decentralized territorial and institutional structure of the country does not necessarily justify the duplication of public procurement bodies at national and regional levels, including oversight bodies, consultative boards, administrative courts, and training schools for public employees. As pointed out by the Commission for the Reform of Public Administrations (CORA)[11], the redundancy of competences and procedures has to be corrected to reduce overlapping, inconsistencies in the implementation of rules within the country, and unnecessary delays and costs.

In addition, while the reforms undertaken have been positive, more remains to be done. Perception of corruption and distrust in government remain high, and continue to be a barrier to participation in procurement by both local and international suppliers. Moreover, although Spain's above average use of open procedures has advantages for transparency and despite the recent development of transparency portals publishing statistics and information on awarded contracts, there is still room for improvement. This concerns in particular the access, interoperability and userfriendliness of information on public tenders and the transparency of selection criteria.

Public procurement oversight mechanisms also need to be strengthened particularly by enhancing on-site controls of the execution of contracts. Furthermore, the current sanctions imposed to both contracting authorities and economic operators have not had a sufficient deterrent effect[15].

In addition, the use of e-procurement is still largely limited to e-publication of contract notices and e-invoicing.

Recommendations

- **Coordination between regions and with the central administration:**
  Spain's decentralised administrative and territorial structure gives substantial autonomy to regions, which results in redundancies and overlaps between bodies dealing with public procurement. Greater coordination and cooperation between such bodies could reduce uncertainty for practitioners and improve efficiency:Increase coordination between specialised courts of contractual appeals to better harmonise the interpretation of procurement law among the regions.
    - Increase coordination between, and consider mergers of consultative boards on public procurement. These innovative and promising institutions mostly operate locally and independently, leading to overlaps and possible inconsistencies between regions, creating confusion for economic operators and contracting authorities.
    - Increase coordination between public procurement oversight bodies at regional and national levels such as IGAE and regional comptrollers, in order to ensure a consistent application of the single legislative framework on public procurement across the country.
- **Control and oversight**: Public procurement oversight shows some deficiencies in reducing fraud and recurrent irregularities.
    - Increase sanctions for violations of procurement rules to have a more deterrent effect.

  - Enhance monitoring and control of the execution of contracts with on-site checks and visits to reduce cost overruns and delays.
  - Require the publication of annual procurement planning by contracting authorities to increase transparency and facilitate monitoring and oversight by regional and national comptrollers (IGAE) and citizens.
  - National ESI Funds MAs should issue clearer, more centralised instructions and guidance materials for Intermediate Bodies and regional comptrollers to promote a more harmonised interpretation of the rules. Coordination among MAs could result in even greater simplification.
- **E-procurement**: E-procurement uptake remains quite limited, due in part to the large number of disparate tools and platforms, which makes using eprocurement excessively complex and time consuming for economic operators
  - Increase interoperability between local and regional e-procurement platforms and the central e-procurement platform PLACE. The coordination established among regional platforms in Aragon, Cantabria, and Madrid and the PLACE platform could serve as a model. Consolidating e-notification services should be the first priority.
  - Enhance interoperability among the different registries of bidders at national and regional levels.
  - Promote a pro-e-procurement culture among contracting authorities through awareness raising campaign and improvement of e-procurement tools.
- **Local training and support:** While there are substantial training opportunities at the national and regional levels, local practitioners are underserved in terms of training and support.
  - Make training organised for national and regional administrations accessible to local public procurement practitioners.

  - Develop standardised tender forms and documents at national level to support contracting authorities and in particular non-frequent procurers.
  - Create a one-stop shop portal for public procurement info to facilitate contracting authorities access to official guidelines and tools.

References:

1State Official Gazette (2011), *Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público* (Law on Public Sector Contracts), available at: http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-17887
2 Public Procurement Network (2010), Authority for the Supervision of Public Contracts, The comparative survey on the national public procurement systems across the PPN.
3 Court of Audit of Andalusia (2011), *Informes de Fiscalización de la Cuenta General, Contratación Pública y Fondos de Compensación Interterritoral ejercicios 2005 y 2011* (Audit report on public procurement and the Territorial Compensation Funds - years 2005 and 2011).
4 State Consultative Board on Administrative Procurement, *Clasificacion de empresas* (Company classification), available at: http://www.minhap.gob.es/es-ES/Servicios/Contratacion/ Junta%20Consultiva%20de%20Contratacion%20Administrativa/Paginas/ClasificacionDeEmpresas.aspx
5 State Consultative Board on Administrative Procurement, *Lista de empresas en situación de prohibición para contratar* (Companies forbidden from entering into contractual agreements or classified as suspended), available at: http://www.minhap.gob.es/es-ES/Servicios/Contratacion/Junta%20Consultiva%20de%20 Contratacion%20Administrativa/Paginas/prohibicion.aspx
6 Ministry of Finance and Public Administrations (2015), 2014 Annual report of the Central administrative court of contractual appeals (TACRC).
7 European Commission (2013), Annual Public Procurement Implementation Review 2013.
8 European Commission (2012), Position of the Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in SPAIN for the period 2014-2020.
9 European Commission (2013), DG MARKT, E-procurement state of play report, available at: http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/eprocurement/studies/130601_e-procurement-state-of-play_en.pdf. Public procurement – Study on administrative capacity in the EU Spain Country Profile x IESE Business School *(2013), Contratación electrónica en el sector público español: eficiencia, ahorro, transparencia* (E-procurement in the Spanish public sector: efficiency, economy, transparency), University of Navarra, available at: http://spain.vortal.biz/files/vortal_es/pdfs/131015_CONTRATACION_ELECTRONICA_EN_EL_SECTOR_PUBLICO_ESPANOL.pdf.
11 Ministry of Finance and Public Administrations (2013), *Reforma de las administraciones públicas, Comisión para la reforma de las administraciones públicas (*Reform of public administrations, Commission for the reform of public administrations), available at: http://www.seap.minhap.gob.es/es/areas/reforma_aapp.html.
12 Flash Eurobarometer (2013), Business' attitudes towards corruption in the EU.
13i *Centro de Investigaciones Sociológicas* (Centre de Recherche Sociologique) (2015), Political and economic situation indicators.
14 European Commission (2014), DG HOME, EU Anti-Corruption Report, Annexe Spain.
15 European Commission (2015) Commission Staff Working Document SWD(2015) 28 final, Country Report Spain 2015 Including an In-Depth Review on the prevention and correction of macroeconomic imbalances
16 Communication of the Council of Ministers (2013), Government promotes Plan for democratic regeneration and approves reform of Criminal Code, La Moncloa.
17 The Government Procurement Review (2014), Second Edition, Law Business Research Ltd.
18 State Official Journal (BOE) (2008), *ORDEN PRE/116/2008, de 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos, y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social* (amendment of the Green Procurement Plan of the General State Administration and its Public Bodies).
19 Ministry of Environment (2011), *Informe general sobre el estado de la contratación pública verde Genera* (Report on the status of green procurement).
20 Baske Government (2015), *Informe de tendencias sobre compra y contratación pública verde* (Trend Report on Green Public Procurement), Ihobe, available at: http://www.ihobe.eus/Paginas/Ficha.aspx?IdMenu=95390acd-6155-45cc-b339-1e2b3e4435ef&Idioma=es-
21 National Court of Auditors (2012), Report Nº 1022 de *Fiscalización de las incidencias producidas durante el año 2012 en la ejecución de los contratos celebrados por las entidades locales de las CCAA sin órgano de control externo propio*(Irregularities arising during 2012 in the implementation of contracts concluded by local authorities of the CCAA without external control body).
22 National Reform Programme, 2014, available at: http://www.mineco.gob.es/stfls/mineco/prensa/noticias/2014/Programa_Reformas_2014.pdf

23 National Commission for Markets and Competition (CNMC) (2015), *Análisis de la contratación pública en España: oportunidades de mejora desde el punto de vista de la competencia* (Analysis of public procurement in Spain: opportunities for improvement in terms of competition).

Annex A.1.6 - Institutional system and legal framework in public procurement in Italy

1. Legislation in the field of public procurement

In Italy, **the Legislative decree of 18th April 2016, n. 50** - named Public Contracts Code, regulates the matter of supplies, services and concessions, and related public contracts. Upon its entry into force, it repealed the previous public contracts Code, ie the legislative decree 163/2006.

The new code implements the 2014/23/EU, 2014/24/EU and 2014/25/EU directives on the award of concession contracts, on public procurement and procurement procedures of providers in the water, energy, transport and postal services sectors.

The Code is articulated by sequential processes, from the moment a procurement procedure is decided to the final execution, through:

- the planning, programming and design (crucial phases for the procuring entity)
- the methods of assignment, identifying the principles common to all types of assignment: transparency, economy, effectiveness, correctness, timeliness, free competition, non-discrimination, applicability of collective agreements to the personnel employed in the works, services and supplies covered by the contracts, applicability of law 241/1990 (on administrative transparency), the RUP (Responsabile unico del Procedimento - sole manager of the proceeding), the phases of the procedures, the controls on the acts of entrustment and the criteria of energy and environmental sustainability.

The procedural rules are therefore regulated for each type of contract:

- procurement
- concessions
- other types such as those in house
- general contractor
- public-private partnership instruments, including project financing in the latter
- tools of horizontal subsidiarity
- the administrative barter

The individual steps are regulated through:

- verification of the community threshold and qualification requirements of the procuring entity
- mode of assignment and choice of the contractor
- calls for tender
- alerts
- selection of offers
- award
- execution
- verification
- testing

Regarding the choice of the contractor, the economically most advantageous offer criterion based on the best quality / price ratio (which combines the expected economic offer and the technical offer), which previously represented only one of the alternatives available to the procuring entities, becomes the criterion for preferential award.

Professional qualification is required both for economic operators, for whom a specific discipline is provided, which also includes the legality rating, and for the procuring entities, according to predefined standards and reward systems that allow, progressively, to contract more expensive and complex works, and services.

In the new code between the provisions aimed at favoring competition, the single European tender document is introduced, which will allow an immediate opening up of European competition and simplifications for economic operators, who will use a single document to self-certify the absence of all reasons for exclusion that the procuring entitiy will verify.

The gradual transition to fully digital managed procedures is envisaged, with a consequent reduction in administrative burdens.

The institute of the "public private partnership" (PPP) is regulated in the Code for the first time, as an autonomous general discipline in its own right, as a form of synergy between public authorities and private individuals for financing, implementing or managing infrastructures or public services, so that the administration can have more resources and acquire innovative solutions. It is expected that the revenues of the economic operator may come from the fee recognized by the grantor, but also from other forms of economic compensation, such as the direct income from the management of the service to external users. The PPP includes "horizontal subsidiarity interventions", ie the civil society participation in the care of public areas or the enhancement of unused areas and real estate through cultural initiatives, interventions of urban decor, recovery and reuse with the aim of general interest. The "administrative barter" is also regulated for the realization of works of interest of the citizens, with social and cultural purposes, by organized groups of citizens, without charges for the institution.

The Code does not provide for exceptions to the application of ordinary public procurement procedures, with the exception of sectors that are explicitly excluded from the directive and cases of extreme urgency and civil protection, in which it is envisaged that the immediate execution of the works or services necessary to remove the prejudice against public safety within established limits. The limits specified in the new code are 200,000 or whatever is necessary to remove the prejudice, for cultural assets up to 300,000 euros and for civil protection in cases of state of emergency declaration up to the threshold of the works.

For great public works that may have environmental and social impact on the territories, recourse to the public debate procedure is mandatory. The criteria for identifying the works involved and the terms for carrying out and completing the procedure will be established by a decree of the President of the Council of Ministers, on the proposal of the Minister of Infrastructure and Transport, after consulting the Minister for the Environment and Protection of the territory and the sea and the Minister for Cultural Heritage and Activities, subject to the opinion of the competent parliamentary commissions.

The Legislative Decree n. 56/2017 has made additional and corrective provisions to the Code of public contracts, mainly concerning:

- contracts below the threshold
- design levels
- integrated procurement and irregularity of offers
- selection board

2. E-procurement

The Legislative Decree n. 50 provides specific provisions regarding the implementation of European directives and introduces the necessary actions to regulate and standardize the processes and procedures in the e-procurement area.

The Italian legislation provides for various public e-procurement tools adapted to the different and specific tender procedures: dynamic acquisition system, framework agreement, providing for these procedures the use of electronic and telematic systems to make competitive bids and the electronic publication of tender documents. Furthermore, electronic auctions are regulated: they do not constitute a tender procedure, but are "traditional" tender procedures carried out by means of an electronic bid negotiation tool.

The main Italian e-procurement public operator is Consip SpA, an in-house company of the Ministry of the Economy, which uses and makes available specific negotiation tools: Conventions, Electronic Market, Framework Agreements, Dynamic Acquisition System. Out of 1,200,000 purchasing procedures that the public administration initiates every year, 430,000 were managed by Consip in 2013 through e-procurement systems.

References:

1 DECRETO LEGISLATIVO 12 aprile 2006, n. 163: Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE
2 DECRETO LEGISLATIVO 18 aprile 2016, n. 50: Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonche' per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. (16G00062)
3 DECRETO LEGISLATIVO 19 aprile 2017, n. 56: Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50

Annex A.1.7 - Institutional system and legal framework in public procurement in Portugal

Summary of public procurement system

The Portuguese government is structured in a decentralised system with its central government, two autonomous regions of Azores and Madeira, and municipalities and parishes at the local level. Azores and Madeira have their own political statute and enjoy legislative autonomy in some government areas, including the ability to adapt the national legislation according to their own specificities.

Starting in 2007, Portugal began a substantial shift of the procurement system from one in which responsibilities were widely dispersed, to a centralised system under the coordination of the Institute of Public Markets, Real Estate and Construction (InCI) and the Entity of Shared Services of Public Administration (eSPap).

It modernised and professionalised procurement in Portugal leading to transparency best practices with substantial cost savings within public administration. A key element of the reforms has been the embracing of e-procurement, implemented via private platforms. Portugal became an EU leader by making e-procurement mandatory in 2009, and today the e-procurement environment system is well established, covers the entire procurement value chain, and is often cited as a source of best practices for other MS.

Legal features of public procurement system

The current Portuguese procurement system was largely shaped by the adoption of the **Public Procurement Code (PPC)** in 2008, which transposed EU Directives 2004/17/CE and 2004/18/CE, and initiated a significant overhaul of the previously legal system.

The PPC modernised, centralised and professionalised the system by creating a central procurement agency, **the InCI**, and a purchasing body, the predecessor to **the eSPap**, and mandating electronic procedures for the central administration. Local authorities retain autonomy for their own procurement, but do have the ability to purchase via eSPap's several framework contracts.

The PPC has subsequently been amended several times, the most recent being via Decree-law 149/2012, which specifies the implementation of Portugal's commitments on public procurement with respect to the Economic Adjustment Programme for Portugal. The autonomous regions of Madeira and Azores have some freedom to adapt the PPC according to their particularities as autonomous regions. The EU Directives of 2014 have not yet been transposed into Portuguese law.

Institutional system

The main policy body in the Portuguese procurement system is the **Ministry of the Economy**, which is in charge of development and definition of procurement policy. In this, it is supported

by the InCI. Together with the **Ministry of Finance**, another major actor in the procurement system, their responsibilities cover the communication of information to civil society regarding procurement and reporting to the EU the procurement statistics. Both Ministries are responsible for compliance with statistical reporting of the procurement system.

The central purchasing body is eSPap, which manages a number of large framework contracts through which central government agencies are required to purchase standardised items such as motor vehicles and paper goods. eSPap recently assumed the missions and duties of the previous National Agency of Public Procurement (NAPP), among others. The eSPap provides a number of shared services to different government bodies of which procurement is just one. Services are available to any public body that decides to join the National System of Public Procurement (NSPP), including regional and municipal contracting authorities.

The Portuguese Competition Authority (PCA) has the mission to ensure compliance with the competition rules in Portugal, and in particularly, to supervise and ensure that the public procedures do not violate these rules. PCA is a partner institution of the European Network of Competition Regulators.

Another external oversight body is the **Court of Auditors**, which is a fully independent judicial body that has jurisdiction over all Portuguese administration institutions and its territory, and can apply sanctions for breaches. Internal controls are performed by the Inspectors Generals of the various Ministries.

The **Agency for Development and Cohesion (AD&C)**, which operates under the Ministry for Regional Development, also provides a significant supportive function. The Agency coordinates the regional development policy and ensures, at the technical level, the general coordination of the ESI Funds for the 2014-2020 programming period.

Source: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/how/improving-investment/public-procurement/study/country_profile/pt.pdf

The BASE Portal

The BASE Portal (BP), now managed by the Instituto da Construção e do Imobiliário, InCI (Institute of Construction and Real Estate, InCI), was established with the purpose of creating of an internet portal dedicated to public contracts, which shall gather all relevant information on public procurement.
The BP publishes information on all contracts concluded under the Public Contracts Code and it also gives access to the information system that assesses and monitors public works procurement in Portugal: the Observatório das Obras Públicas (Public Works Observatory).

As a reference forum in the area of public procurement, the Portal fulfils several functions:

a) it centralizes the most important data on public contracts that have been concluded;

b) it advertises, inter alia, the launch of calls for tenders and other procurement procedures, the conclusion of contracts, and any penalties imposed for breaches of the Public Contracts Code;

c) it disseminates technical contents and relevant legislation;

d) it brings the institutions closer to the citizens, by stimulating them to monitor and be acquainted with public spending.

http://www.base.gov.pt/Base/en/Portal/Base

Bibliografie

[1] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance," *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L94, p. 65–242, 2014.

[2] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC," *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L94, p. 243–374, 2014.

[3] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts," *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L94, p. 1–64, 2014.

[4] European Commission, "Commission Implementing Regulation (EU) 2016/7 of 5 January 2016 establishing the standard form for the European Single Procurement Document," *Official Journal of the European Union,* vol. 59, no. L3, p. 16–34, 2016.

[5] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/55/EU of the European Parliament and of the Council of 16 April 2014 on electronic invoicing in public procurement," *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L133, p. 1–11, 2014.

[6] Romanian Parliament, „LEGE nr. 98 din 19 mai 2016 privind achizițiile publice," *Monitorul Oficial,* vol. I, nr. 390, 2016.

[7] Romanian Parliament, "LEGE nr. 99 din 19 mai 2016 privind achizițiile sectoriale," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 391, 2016.

[8] Romanian Parliament, "LEGE nr. 100 din 19 mai 2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 392, 2016.

[9] Romanian Parliament, "LEGE nr. 101 din 19 mai 2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și fu," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 393, 2016.

[10] Romanian Government, "HOTĂRÂRE nr. 395 din 2 iunie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 423, 2016.

[11] Romanian Government, "ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 104 din 14 decembrie 2017 pentru modificarea și completarea Legii nr. 233/2016 privind parteneriatul public-privat," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 1037, 2017.

[12] Romanian Government, “ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 107 din 20 decembrie 2017 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact în domeniul achizițiilor publice,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 1022, 2017.

[13] Romanian Ministry of Environment, “ORDIN Nr. 1068/1652/2018 din 4 octombrie 2018 pentru aprobarea Ghidului de achiziţii publice verzi care cuprinde cerinţele minime privind protecţia mediului pentru anumite grupe de produse şi servicii ce se solicită la nivelul caietelor de sarcini,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 954, 2018.

[14] Agenția Națională pentru Achiziții Publice, “Ordin aprobarea formularelor standard ale proceselor-verbale intermediare de evaluare aferente procedurilor de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 885, 2018.

[15] Romanian Government, “ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 114 din 28 decembrie 2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul investițiilor publice și a unor măsuri fiscal-bugetare, modificarea și completarea unor acte normative și prorogarea unor termene,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 1116, 2018.

[16] Agenţia Naţională pentru Achiziţii Publice,, “ORDIN Nr. 2717/318/2018 din 27 decembrie 2018 privind revizuirea ratei de actualizare ce va fi utilizată la atribuirea contractelor de achiziţie publică,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 49, 2019.

[17] Romanian Ministry of Finance, Agenţia Naţională pentru Achiziţii Publice, “INSTRUCŢIUNE Nr. 2/2018 din 21 decembrie 2018 privind ajustarea preţului contractului de achiziţie publică/sectorială,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 32, 2019.

[18] Romanian Government, “ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 19 din 29 martie 2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 245, 2019.

[19] Romanian Goverment, “ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 16 din 12 martie 2019 pentru modificarea art. 5 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică,” *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 208, 2019.

[20] Agenția Națională pentru Achiziții Publice, “ORDIN privind aprobarea structurii, conținutului și modului de utilizare a Documentației standard de atribuire a contractului de achiziție publică/sectorială de produse, precum și a modalității de completare a anunțului de participare/de participare...,” 20 March 2019. [Online]. Available: http://anap.gov.ro/web/wp-content/uploads/2019/03/Ordin_DA_standard_produse.pdf. [Accessed 02 June 2019].

[21] Romanian Government, “HOTĂRÂRE nr. 419 din 8 iunie 2018 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului

nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 496, 2018.

[22] Romanian Government, "ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 45 din 24 mai 2018 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra sistemului achizițiilor publice," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 459, 2018.

[23] Romanian Government, "ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 46 din 31 mai 2018 privind înființarea, organizarea și funcționarea Oficiului Național pentru Achiziții Centralizate," *Monitorul Oficial,* vol. I, no. 476, 2018.

[24] European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, "Commission Delegated Regulation (EU) 2017/2364 of 18 December 2017 amending Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council in respect of the application thresholds for the procedures for the award of contracts," *Official Journal of the European Union,* vol. 60, no. L337, p. 17–18, 2017.

[25] European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, "Commission Delegated Regulation (EU) 2017/2365 of 18 December 2017 amending Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council in respect of the application thresholds for the procedures for the award of contracts," *Official Journal of the European Union,* vol. 60, no. L337, p. 19–20, 2017.

[26] European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, "Commission Delegated Regulation (EU) 2017/2366 of 18 December 2017 amending Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council in respect of the application thresholds for the procedures for the award of contracts," *Official Journal of the European Union,* vol. 60, no. L337, p. 21–21, 2017.

[27] Curtea de Conturi, "Ghid privind modul de verificare a achizițiilor publice și achizițiilor sectoriale," Curtea de Conturi, Bucharest, 2016.

SUITS

Livrabil Nr.:	D4.3

Ghid de achiziții publice inovative
Anexa A2

Criterii de evaluare inovativă

Acronim proiect:	SUITS

Titlu complet:

Sustinerea sistemelor integrate de transport urban; instrumente transferabile pentru autoritățile locale

Acord de grant Nr.:	690650
Pachet de lucru Nr.	4

Denumire pachet de lucru:

Finanțare inovativă și sustenabilă, achiziții și inovație în afaceri

Responsabil Autor(i):

Integral Consulting R&D, România - INTECO

Dan Caraman, Cristiana Dâmboianu, Ștefan Roșeanu

Responsabil Co-Autor(i):

Integral Consulting R&D, Romania

Dan Caraman, Cristiana Dâmboianu, Ștefan Roșeanu

Data:	14.11.2019
Stadiu:	V2.0
Nivel de diseminare:	PU

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Prezentul document conține anexele A2.1. și A2.2. la „Ghidul de Achiziții Inovative" – un document de cercetare elaborat de proiectul SUITS (Susținerea Sistemelor Integrate de Transport Urban; Instrumente Transferabile pentru Autoritățile Locale) în cadrul programului de cercetare HORIZON 2020.

Anexele completează datele din Ghid cu informații suplimentare, exemple și referințe bibliografice pe care le considerăm utile pentru înțelegerea acestor concepte (Costul duratei de viață și Costuri externe) și pentru modalitatea în care să fie utilizate în strategia și politicile care au ca scop dezvoltarea mobilității sustenabile.

Este interzisă copierea, distribuirea sau publicarea conținutului materialelor prezentate în acest Ghid sub orice formă, atât de persoane fizice, cât și de persoane juridice, fără acordul în scris al autorilor.
Informațiile și punctele de vedere prezentate în această primă versiune a Ghidului sunt cele ale autorilor, fără a reflecta neapărat opinia oficială a Uniunii Europene. Nici instituțiile și organismele Uniunii Europene, nici persoanele care acționează în numele acestora nu sunt răspunzătoare pentru utilizarea informațiilor incluse în prezentul Ghid.

În cazul în care potențialii beneficiari au întrebări, sau solicită clarificări referitoare la Anexele A2.1 și A2.2, sunt rugați să se adreseze la: office@integralconsulting.ro

Cuprins

Anexa A2.1 – Achiziții pe criteriul Costului pe durata de viață (LCC) 5

1. Generalități. Conceptul LCC și importanța sa 5

2. Dificultăți în aplicarea criteriului LCC în procedurile de achiziție:..... 7

3. Sprijin în aplicarea achizițiilor pe baza LCC 7

4. Considerente asupra achizițiilor pe baza LCC 8

5. Criteriul LCC - recomandări 9

6. Concluzii 10

7. ANEXE:..... 11

A.2.1.a - „Fișa tehnică – Costuri totale pentru ciclul de viață al DMU”..... 11

A.2.1.b –Clean Fleets - Calculator Costuri pe durata de viata (LCC) 14

Anexa A2.2. Costuri externe ale transporturilor 16

1. Dezvoltarea unui transport sustenabil..... 16

1.1 “Securea lui Beeching” și Master Plan-ul General de Transport al României (2015). 17

1.2 Politica de transport în Constanța 18

1.3 Politica de transport în Iași 18

2. Costurile externe ale transportului 18

2.1 Strategia pentru punerea în aplicare a internalizării costurilor externe 19

2.2 Internalizarea costurilor externe 21

2.3 Instrumente economice pentru internalizarea costurilor externe 23

2.4. Metodologii pentru calcularea Costurilor Externe (exemple) 25

2.5 Studiu de caz – București. Propunere de metodologie pentru evaluarea costurilor externe 27

Bibliografie..... 34

Istoric document

Data	Autor	Activitate	Stadiu	Nivel dis.
08.12.17	INTECO - Dan Caraman	Anexa A 2.1 _ LCC elaborarea primei versiuni A 2.1.a. - Fișa tehnică – Costuri totale pentru ciclul de viață al DMU	V0.1	RE
02.02.18	Wuppertal Institut - Frederic Rudolph	Tabel Excel utilizat de orașul Wuppertal pentru calcularea LCC – pentru Anexa A2.1.		RE
30.09.17	INTECO - Dan Caraman	Anexa A 2.1 _ LCC cu anexele A 2.1.a. si A 2.1.b. Completări la Anexa A 2.1 și rearanjarea formatului Anexelor la Ghid	V0.2	RE
22.05.18	INTECO -Dan Caraman Cristiana Damboianu, Stefan Roseanu	Anexa A 2.1 – Versiunea pentru Aplicația Pilot care urmează să fie tradusă, introducere Disclaimer Versiunea pentru Aplicația Pilot	V1.0	PP
10.09.18	INTECO -Dan Caraman Cristiana Damboianu	Despărțirea Ghidului și Anexelor A1, A2 și A3, în volume separate, similar pentru toate cele trei Ghiduri	V1.1	PP
17.07.19	INTECO - Dan Caraman	Anexa A 2.1 – Revizuire și actualizare – text și bibliografie	V1.2	PP
14.08.19	INTECO - Dan Caraman	Anexa A 2.1. – Revizuire și actualizare. Anexa A2.2. – Costuri externe de transport – elaborarea primei versiuni	V1.3	PP
15.10.19	INTECO – Dan Caraman, Stefan Roșeanu, Cristiana Dâmboianu	Înlocuirea tuturor fotografiilor, astfel încât să poată fi traduse. Completări bibliografice. Modicări la Anexa A2.1b	V1.4	PP
27.11.19	INTECO - Dan Caraman, Stefan Roșeanu, Cristiana Dâmboianu	Versiunea finală a Anexei A2 la Ghid	V2.0	PU

Anexa A2.1 – Achiziții pe criteriul Costului pe durata de viață (LCC)

1. Generalități. Conceptul LCC și importanța sa

Conceptul Costuri pe durata de viață / „Life Cycle Costs – LCC" definește costurile cumulate ale unui produs pe toată durata sa de viață (între concepția produsului si dezafectarea sa). Vezi și Ghidul de achiziții, capitolul 5.1.1.

Conceptul (incluzând modalitățile de abordare, calcul, aplicații) este definit prin standardul EN 60300-3-3:2004 [1], revizuit prin IEC 60300-3-3 Ed. 3.0 b:2017 [2].

Modalitățile de calcul sunt complexe și diferite pentru fiecare aplicație.

Directiva 2009/33/EC - Directiva referitoare la Vehicule curate /The Clean Vehicles Directive [3], apărută înainte de noile directive pentru achiziții (CE 23 [4], 24 [5], 25 /2014 [6]) este primul document oficial care atrage atenția asupra importanței LCC și introduce obligativitatea includerii acestuia în criteriile de selecție pentru achiziționarea de vehicule destinate serviciilor de transport public:

Art. 16. "Cel mai mare impact asupra pieței, dublat de cel mai bun raport între costuri și beneficii se obține prin includerea obligatorie a costurilor pentru consumul energetic și emisiile poluante, calculate pe toată durata de viață a vehiculelor, în lista criteriilor de selecție pentru achiziționarea de vehicule destinate serviciilor de transport public"

Art. 20. Includerea drept criterii de selecție a costurilor de mai sus "nu impune costuri totale mai ridicate, ci doar anticipează costurile LCC, bazându-se pe aceste estimări în cadrul deciziei de achiziționare".

Directiva 2009/33/CE indică și modalitățile prin care costurile de emisii pot fi introduse în LCC sau în criteriile de achiziție:

Tabelul 1: Costul emisiilor în transportul rutier (prețurile anului 2007)

CO2	NOx	NMHC	Pulberi sedimentabile
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

- *Valorile sunt furnizate și în Directiva referitoare la conținutul energetic al diferitelor tipuri de combustibil și la parcursul în mile al diferitelor categorii de vehicule.*

Conform Directivei Parlamentului European și al Consiliului COM (2017) 653 final din 8.11. 2017 [7] [8] [9] [10] prin care se aduc amendamente Directivei 2009/33/EU [3] (vezi Ghidul de achiziții, capitol 5.1.1).

Printre cele mai importante prevederi stipulate în această Directivă, menționăm următoarele:

- *"Extendirea domeniului de aplicare a Directivei prin includerea unor practici ca leasing, închirierea și închirierea – achiziționarea vehiculelor, precum și contracte pentru serviciile de transport rutier de călători și servicii specifice poștale și de curierat și servicii de evacuare a deșeurilor, asigură faptul că sunt incluse toate practicile relevante de achiziție".*
- *"Trebuie prevăzute stimulente adecvate în sprijinul asimilării pe piață a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero în Uniune, iar dispozițiile privind achiziția publică a acestora în temeiul prezentului amendament trebuie aliniate cu prevederile legislației Uniunii privind emisiile de CO2 ale autoturismelor și utilitarelor pentru perioada după*

2020 10. O abordare mai ambițioasă a achizițiilor publice poate oferi un stimulent suplimentar important pentru piață."

- *"Având în vedere utilizarea în puține cazuri a metodologiei de calcul a costurilor de durată de viață operațională conform Directivei 2009/33/EU și informațiilor furnizate de autoritățile contractante și entități economice referitoare la utilizarea propriilor metodologii adaptate condițiilor și cerințelor lor specifice,* ***nu trebuie să existe o metodologie obligatorie în vederea utilizării lor, dar autoritățile contractante, entitățile economice contractante sau operatorii trebuie să poată alege orice metodologie de stabilire a costului pe durata de viață pentru a veni în sprijinul proceselor lor de achiziție.***
- *"Autoritățile publice, prin politica lor de achiziții, pot stabili și sprijini piețele pentru bunuri și servicii inovative"*
- *"Calculul LCC constituie un instrument important pentru autoritățile contractante în vederea recuperării costurilor legate de consumul de energie și de mediu"*
- *"Un sprijin mai mare în ceea ce privește extinderea vehiculelor nepoluante pe piață se poate realiza prin furnizarea unor măsuri în sprijinul populației la nivel național și al întregii Uniuni Europene."*

După cum s-a arătat mai sus, calculele pentru estimarea LCC pot fi complexe și laborioase, dar nu este necesar ca achizitorul să se preocupe de efectuarea lor și să își stabilească aceasta drept obiectiv.

Cu toate acestea, s-a constatat că transportul public auto poate fi drastic diminuat (ca urmare a costurilor externe uriașe, comparativ cu alte mijloace de transport – vezi Capitolul 5.1.4.) în perspectiva strategiilor de dezvoltare durabilă.

De aceea CE a considerat că procedurile de achiziție publică reprezintă cea mai importantă pârghie care poate determina progresul tehnic accelerat, în direcția dorită.

Trebuie totuși să amintim că și pentru transportul feroviar au apărut astfel de reglementări:

- UIC 345 /2006 – Proceduri de Achiziții Material Rulant cu Cerințe de Mediu [11]
- UIC 330 / 2009 – Indicatori de performanță de mediu specifici pentru Calea Ferată [12]

Menționăm de asemenea ca pregătirea acestor reglementări a beneficiat de mai multe proiecte europene care au studiat și au fundamentat diverse aspecte legate de aceste inovații ale procedurilor de achiziții. Dintre acestea menționăm proiectele: Prospero, RailEnergy, ECORailS.

Exemplificăm importanța acestui criteriu prin structura costurilor pe durata de viață LCC în cazul unei locomotive pentru transport de călători [13] și în cazul autobuzelor electrice:

Costuri	Locomotivă transport călători [13]	Autobuz electric cu 250 kWh la bord [14]
Achiziție	22,70 %	43%
Consum energetic	46,20 %	12%
Mentenanță	31,00 %	46%

* Sursă: UIC – Energy Efficiency Technologies for Railway – LCC- driven procurement

/ Tehnologii eficiente energetic pentru calea ferată – achiziții pe baza LCC

Este evident că, în acest caz, eventualele costuri suplimentare de achiziție vor fi rapid amortizate daca se decide ca achiziția să se facă pe baza criteriului celui mai mic LCC.

Conform unui raport din Bloomberg, aproape jumătate din numărul autobuzelor municipale care circulă în întreaga lume vor fi electrice în decurs de șapte ani (în 2025). [14]

Energy Star a fost un program lansat de SUA pentru promovarea produselor eficiente din punct de vedere energetic. Din anul 1992, Energy Star și partenerii săi au ajutat familiile și companiile americane să realizeze economii de 430 miliarde $ la facturile pentru consumul de energie – realizând în același timp și reduceri însemnate în ceea ce privește emisiile – totul prin acțiuni voluntare. [15]

În ultimii 50 de ani, oamenii au consumat mai multe resurse decât în toată istoria anterioară. [16].

Toate aceste costuri pot fi incluse în LCC oferind astfel un criteriu esențial în sprijinul dezvoltării durabile.

2. Dificultăți în aplicarea criteriului LCC în procedurile de achiziție:

- Lipsa de cunoștințe tehnice și de decizie managerială referitoare la achizițiile pe criteriul LCC.
- Complexitatea tehnică a modurilor de calcul și interpretare LCC pentru fiecare produs în parte.
- Lipsa de expertiză a achizitorilor pentru a realiza analize LCC și pentru a include astfel de cerințe în decizia de achiziții publice.
- Lipsa de decizie politică și managerială pentru a aplica programe complexe, dificile și pe termen lung.

Implementarea și utilizarea cu succes a acestui criteriu este condiționată, in principal, de:

- O abordare inovativă a pregătirii pe termen lung a achizițiilor
- O abordare inovativă a procedurilor de achiziții publice
- O abordare modernă și organizată a managementului exploatării produsului, astfel încât toate cheltuielile să fie continuu monitorizate și optimizate, pe toată durata de viață a produsului.

3. Sprijin în aplicarea achizițiilor pe baza LCC

In afară de directivele amintite, există numeroase alte programe si inițiative naționale și internaționale cu scopul de a impulsiona achizițiile publice inovative, care să promoveze noile criterii.

Dintre acestea, enumerăm:

- GPP - Green Public Procurement / Achiziții Publice Ecologice [17]
- SRPP - Socially Responsible Public Procurement / Achiziții publice cu responsabilitate socială [18]
- SPP - Sustainable Public Procurement / Achiziții publice sustenabile [19]
- ECO-Inovarea [20]
- SMART City [21]

Achiziția pe baza LCC [22] poate include toate dezideratele menționate mai sus.

Comisia Europeană dezvoltă un instrument de calcul referitor la costurile pe durata de viață cu scopul de a facilita utilizarea LCC de către achizitorii publici. Instrumentul de calcul LCC va fi conceput în conformitate cu art. 68 din directivele publice actuale referitoare la achiziții publice (2014).

Necesitatea de a integra LCC in achizițiile publice ar trebui să reprezinte o prioritate a politicienilor si a decidenților în pregătirea cadrului de suport pentru aceste activități: cadrul legislativ si de reglementare / metodologii, bugetele și fondurile necesare, selecție/instruire/organizare personal de decizie si de execuție, strategii și politicile de achiziții publice sustenabile.

Reglementările elaborate ar trebui să permită suplețe în organizarea achizițiilor, posibilitatea ca organizațiile să beneficieze de o parte din economiile realizate, care pot fi utilizate pentru îmbunătățiri organizatorice, sisteme IT de monitorizare si management, pregătirea altor achiziții etc.

Reglementările trebuie să sprijine achizițiile inovative dar și acțiunile care le pot facilita, cum ar fi utilizarea unor finanțări inovative, parteneriate și modele de afaceri inovative.

4. Considerente asupra achizițiilor pe baza LCC

- Pe baza strategiei de achiziții pe termen lung, necesare pentru dezvoltarea durabilă a mobilității, Managerul și decidenții unei Autorități Locale (sau a Operatorului de Transport), trebuie să identifice produsele complexe, cu costuri importante pe durata de viață, cu implicații majore în deteriorarea mediului, produse care ar trebui cumpărate prin achiziții pe baza LCC.
- Conform unei statistici furnizate de Institutul Internațional pentru Dezvoltare Durabilă / International Institute for Sustainable Development (IISD) [23] deciziile din cadrul achizițiilor pe baza LCC sunt aplicabile și recomandate pentru urmatoarele produse, servicii și lucrări:
    - Vehicule, echipamente ICT, iluminat
    - Servicii de transport, electricitate
    - Construcții /modernizări căi ferate, drumuri, clădiri
- Autoritatea Contractantă trebuie să pregătească documentat și cu mult timp in avans aceste achiziții.
- Este de dorit să se acționeze în scopul asocierii a mai multe entități care au nevoie de astfel de produse, pentru a inția o achiziție publică regională / națională / transfrontalieră. In acest mod, pentru cantități mari de produse, vor oferta furnizorii cei mai performanți și care vor fi dispuși să investească pentru produse inovative, conform cerințelor. Pe lângă obținerea unor produse performante și conform cerințelor din licitație, în cazul unei achiziții importante facilitățile de preț, de plată, serviciile conexe și colaborarea/parteneriatul pe termen lung cu contractantul vor fi mai ușor de obținut.
- Este de dorit să se acționeze pentru proceduri conexe, de achiziții inovative (PP, PPI, PCP) prin care se pot accesa fonduri europene și/sau alte fonduri pentru finanțarea soluțiilor inovative dorite pentru noile produse / servicii.
- Este de dorit ca procesul de achiziție să se refere simultan / cumulativ la Produs și la Servicii de exploatare și întreținere a Produsului. In acest fel toate cheltuielile LCC pot fi mai corect calculate si controlate/optimizate în timpul exploatării. De asemenea se poate

gândi o politică de inovare permanentă, în scopul reducerii LCC, în beneficiul tuturor părților și în beneficiul societății.

- Serviciile de exploatare și întreținere a Produsului pot fi oferite de Furnizorul Produsului: sau de un prestator local de astfel de servicii, dar cu managementul sau colaborarea Furnizorului.
- Viziunea și pregătirea managementului și organizării exploatării și întreținerii produsului din perspectiva monitorizării și optimizării cheltuielilor pe durata de viață.
- Organizarea unei consultări a pieței în vederea pregătirii achiziției, prin invitarea unor experți independenți, autorități publice, operatori economici în cadrul consultărilor, reprezentanți ai potențialilor furnizori etc.
- In funcție de cerințele specifice, de rezultatele demersurilor sugerate mai sus și rezultatele consultărilor, Autoritatea va decide datele principale ale achiziției: ce anume se va achiziționa, cantități / eșalonare, termenele procedurii de achiziție, termene de livrare, de garanție, parteneriat pe termen lung etc.
- Alegerea celei mai adecvate proceduri de achiziție
- Autoritatea contractantă trebuie să aibă pregătirea și determinarea necesară pentru atingerea obiectivelor stabilite. Totuși, pentru detaliile Specificației Tehnice, a formulării și verificării criteriilor, sau alte probleme specifice, va fi necesară achiziționarea unor servicii de consultanță, care să consilieze și să asiste Autoritatea pe durata procedurii de achiziție.
- Pregătirea documentației de achiziție și organizarea procedurii de atribuire, utilizând opiniile, sugestiile sau recomandările primite în cadrul consultărilor.

5. Criteriul LCC - recomandări

a) LCC se definește prin totalitatea costurilor pe întreaga durată de viață (sau pe o perioadă specificată) pentru un produs / serviciu / sistem. Totuși, din foarte multele componente, Autoritatea contractantă poate selecta cele pe care le consideră importante.

b) In principiu LCC includ: prețul de achiziție, costul de instalare, costurile de exploatare, costurile de întreținere, reparații și modernizări și valoarea rămasă (reziduală) la sfârșitul vieții utile.

c) Achizițiile pe baza LCC necesită respectarea principiilor de bază ale oricărei achiziții publice:
    - nediscriminarea;
    - tratament egal;
    - recunoaștere reciprocă;
    - transparență
    - proporționalitate;
    - asumarea răspunderii.

d) In achizițiile pe baza LCC se vor acorda atenția necesară și prioritate pentru criteriile GPP - Achiziție Publică Eco / Green Public Procurement, SRPP – Achiziții publice cu responsabilitate socială / Socially Responsible Public Procurement, SPP – Achiziți Publice Sustenabile / Sustainable Public Procurement

e) Majoritatea studiilor insistă pe necesitatea și modul de calcul al LCC. Realizarea unui astfel de calcul, pentru fiecare tip de produs este foarte laborioasă și cu rezultate incerte. Considerăm că Autoritatea contractantă nu trebuie sa facă un astfel de calcul.

f) Autoritatea trebuie să solicite Ofertanților rezultatele LCC. Ofertanții sunt specializați în cercetare și proiectarea produsului respectiv, dețin date din exploatare și fac uzual astfel de calcule si evidențe ale LCC in interesul dezvoltărilor viitoare al produsului. In cazul unui produs complex, furnizorii solicită aceste date subfurnizorilor. Furnizorii competitivi sunt întotdeauna bucuroși să răspundă la cerințele unei astfel de proceduri de achiziții având șansa de a dezvolta produse și soluții inovative, dintre care multe sunt deja în stadiul de cercetare sau proiectare. Ei vor fi dornici să investească în astfel de produse, care le vor mări șansele de câștigare a altor licitații.

g) Pentru pregătirea procedurii de achiziție Autoritatea Contractantă și consultanții de specialitate trebuie să realizeze următoarele operațiuni specifice:
- Defalcarea LCC în elemente de cost–conform EN 60300-3-3/2017, a specificului produsului respectiv și a evidențierii unor subcriterii conform pct. e) de mai sus.Vezi, de asemenea, Anexa 2.1 a de mai jos.
- Stabilirea unor preturi unitare ce vor fi utilizate în calcul: energie electrică, combustibil, noxe, manoperă, piese schimb
- Stabilirea unei metodologii de calcul pentru ca LCC să fie calculat în același mod de către toți ofertanții
- Stabilirea unor formulare tipizate de ofertare a datelor solicitate, astfel încât ofertele să fie ușor de comparat
- Stabilirea condițiilor de verificare a datelor, prin probe pe stand, probe de recepție, verificări periodice ale LCC pe durata de viață sau pe perioade determinate.
- Stabilirea modului de colaborare cu furnizorul pentru aceste verificări
- Stabilirea răspunderii furnizorului în cazul abaterilor datelor măsurate față de cele oferite
- Stabilirea prin documentatia de atribuire și contract a unei politici bonus-malus față de rezultatele verificărilor periodice, față de aplicarea unor soluții inovatoare ulterioare, față de modul de colaborare, etc.

6. Concluzii

După cum arată foarte bogata bibliografie care se referă la conceptul LCC [24] , aspectele teoretice, practice si de abordare sunt foarte diverse și imposibil de clarificat într-un mod succint și într-o manieră general valabilă pentru orice produs/serviciu.

Fată de experiența, studiile și părerile proprii, în Ghid și in Anexă am încercat să simplificăm cât mai mult modalitatea de abordare și să selectăm unele recomandări care sperăm că vor ajuta decidenții și organizatorii unor astfel de achiziții să înțeleagă problematica și să realizeze activitățile principale, în ordinea necesară, pentru a asigura o dezvoltare optimă a procedurii de achiziție, contractare, exploatare pe durata de viață a produsului.

Este o mare oportunitate ca aceste materiale să fie analizate de partenerii SUITS și apoi testate în cadrul Aplicației Pilot, pentru că în acest mod vom primi feedback-uri de la persoane interesate, beneficiând astfel și de experiența lor multiculturală.

7. ANEXE:

A.2.1.a - „Fișa tehnică – Costuri totale pentru ciclul de viață al DMU”

In anexă prezentăm un exemplu de formular tipizat pentru Oferta costurilor LCC în cazul unui DMU – tren automotor.

Formularul a fost prezentat de SC Integral Consulting R&D în cadrul Raportului Proiectului Pilot executat în România, cu colaborarea S.N.T.F.C ,,CFR Călători”, Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători Timișoara, în cadrul proiectului ECORailS [25] [26] realizat în Programul IEE – Inteligent Energy Europe.

Studiile efectuate în cadrul proiectului au fost testate și validate prin cele 4 proiecte pilot: Lombardia Italia [27], Øresund, Danemarca [28], Timișoara, România [29] , Berlin-Brandemburg, Germania [30]

Studiile și probele efectuate au stabilit că, prin aplicarea procedurilor recomandate de proiectul ECORailS, se obțin următoarele rezultate principale:

- Îmbunătățirea eficienței energetice: 5% comparativ cu atribuirea făcută în prezent; 10% în ceea ce privește materialul rulant utilizat în prezent; Îmbunătățirea la scara întregului sistem a eficienței energetice pentru calea ferată regională cu 15% până în 2020.
- Reducerea emisiilor de CO2: 5% comparativ cu atribuirea făcută în prezent; 10% în ceea ce privește materialul rulant utilizat în prezent, reducerea emisiilor CO2 cu 15% la nivelul întregului sistem pentru calea ferată regională până în anul 2020.

Raportul [31] a fost bine apreciat de partenerii din proiect, de potențialii utilizatori sau interesați de rezultatele proiectului (administrații CF, operatori de transport, cei mai competitivi furnizori de material rulant, autorități de achiziții publice, orașe).

Ulterior formularul, cu mici modificări, a fost inclus în documentația pentru achiziții material rulant pe care am elaborat-o și care a fost recomandată în anul 2012 de Comitetul Național Consultativ pentru Achiziții Publice (CNCAP) coordonat de Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice (A.N.R.M.A.P.) ca model pentru îmbunătățirea și tipizarea unor documentații de achiziții din România.

Ca si celelalte recomandări, această anexă are rolul de a ajuta la înțelegerea problematicii în discuție și la realizarea unor documentații de achiziții viitoare.

Anexa A 2.1 – Achiziții pe criteriul Costului pe durata de viață (LCC)

Annex A.2.1.a [32]

Specificatii Material rulant- ANEXA ... - FT_...

Ofertant: .....

FIŞA TEHNICĂ - Costuri totale pe durata vieţii pentru DMU

Nr.	Denumire sistem	Costuri de achiziţie	Consum de energie & costuri / an			Piese de schimb	Piese de uzură, consumabile	Întreţinere planificată	Reparaţii	Reparaţii generale / capitale			Costuri totale (€) dupa:					LCC LCC total	Observaţii, documente anexate etc.
		€	Consum	UM	€	€	€	€	€	tip	luni	€	1 an	5 ani	10 ani	15 ani	30 ani (LCC)	%	
0	DMU			kWh															
1	Caroserie																		
2	Boghiuri şi aparat de rulare																		
3	Motor Diesel			l															
4	Generator principal			kWh															
5	Comandă şi reglare tracţiune																		
6	Motoare de tracţiune			kWh															
7	Instalaţii de ventilare pentru răcire			kWh															
8	Sursă de energie pentru servicii auxiliare			kWh															
9	Baterii acumulator																		
10	Compresor			kWh															
11	Instalaţia de aer																		
12	Frânare DMU																		
	–Recuperare energie de frânare şi utilizare pentru servicii auxiliare																		opţional
	–Recuperare energie de frânare şi stocare																		opţional
13	Instalaţia electrică																		
14	Sistem computer																		
15	Instalaţia de aer condiţionat			kWh															
16	Încălzire			kWh															
17	Iluminat			kWh															
18	Sistem de comunicare şi informare																		
19	Sistem de informare																		
20	Ecrane interioare de informare etc.			kWh															
21	Controlul consumului de energie pentru trenurile parcate			kWh															
22	Acţionarea uşilor																		
23	Sistem de optimizare a comenzii tren																		
	TOTAL (€)																	100	total, fără variante
	TOTAL (%)																100		

Comitetul Naţional Consultativ pentru Achiziţii Publice (NCCPP) 2011÷2012 | ***Elaborat de: S.C. Integral Consulting R&D***

Rolling Stock Specifications - ANNEX … - FT_...
Tenderer: .....

FIȘA TEHNICĂ - Costuri totale pe toată durata vieții pentru DMU

Note explicative referitoare la Anexa 2.1. a – Fișa tehnică (*tabel pag. 11*) :

- Se va considera o durată de funcționare de 5000 ore / an, sau 200.000 km. Dintre acestea, se consideră 1400 ore la temperaturi scăzute (necesitând încălzire tren) și 1000 la temperaturi ridicate (peste 28°C.)
- Parcarea va fi considerată pentru 3500 ore / an, din care 2000 ore pe timp de noapte, 800 ore la temperaturi sub 0 °C şi 400 ore sub -10°C.
- În coloana pentru costuri de achiziţii, se vor completa doar posibilele costuri suplimentare ale unor versiuni opţionale, precum şi valoarea totală (fără costurile suplimentare opţionale) ale variantei standard trimise (caseta galbenă).
- La rubrica pentru consumuri de energie, se vor completa doar costurile pentru consumul din sursele externe trenului (combustibil, energie electrică exterioară). Celelalte consumuri vor fi date pentru o analiză comparativă.
- Pentru anumite părţi componente (motor diesel, sau variante opţionale, de exemplu), se recomandă furnizarea unor fişe LCC separate şi completarea doar a datelor globale în prezenta fişă.
- Pentru variantele cu frânare recuperativă, valorile pentru consumurile regenerate vor avea semnul minus.
- Formatul Fişei Tehnice de Date este conform Standardului European EN 60300-3-3 : 2005. Ofertanţii o vor completa. Orice alte explicaţii sau detalii se vor da într- o anexă explicativă la fişa cu date tehnice.
- Tot acolo se vor face specificările – cu referiri la documentaţia tehnică pentru echiparea trenului cu dispozitive pentru măsurarea şi înregistrarea consumului, pentru conceptul de monitorizare / optimizare LCC.
- Variantele opţionale vor fi analizate conform datelor din tabel. În funcţie de facilităţile pe care le oferă, variantele opţionale pot fi contractate în mod corespunzător şi, în acest caz, toate ofertele vor fi evaluate conform datelor furnizate
- Pe rândul 0, va fi specificat costul total de achiziţie pentru varianta standard DMU (fără opţiuni) şi costurile suplimentare de exploatare pe lângă costurile specificate pentru diverse componente (Nr. 1÷23) definite în Caietul de sarcini.
- Costul total de achiziţie va fi preţul standard al ofertei la care se vor adăuga posibile costuri suplimentare doar pentru opţiunile care vor fi aprobate.
- La evaluarea ofertelor, se vor puncta valoarea totală de achiziţie şi valoarea totală LCC (casetele galbene). Costurile aferente variantelor opţionale convenite pot fi incluse în criterii dacă acest lucru se specifică în documentaţia de atribuire.
- Reparaţia capitală la 60 luni este dată informativ, ca exemplu pentru modalitatea de completare a documentului. Planificările pentru reparaţia generală şi capitală se vor completa de ofertant.
- Costurile specifice unitare care trebuie calculate pentru motorină, energie electrică, mână de lucru pentru întreţinere şi reparaţii se vor menţiona în Caietul de Sarcini

Comitetul Consultativ Român pentru Achiziții Publice (RCCPP) 2011÷2012	Document întocmit de S.C. Integral Consulting R&D

A.2.1.b –Clean Fleets - Calculator Costuri pe durata de viata (LCC)

clean fleets
purchasing clean public vehicles

VEHICULE - CALCULATOR COSTURI PE DURATA DE VIATA (LCC)

Va rugam sa completati doar in casetele albe

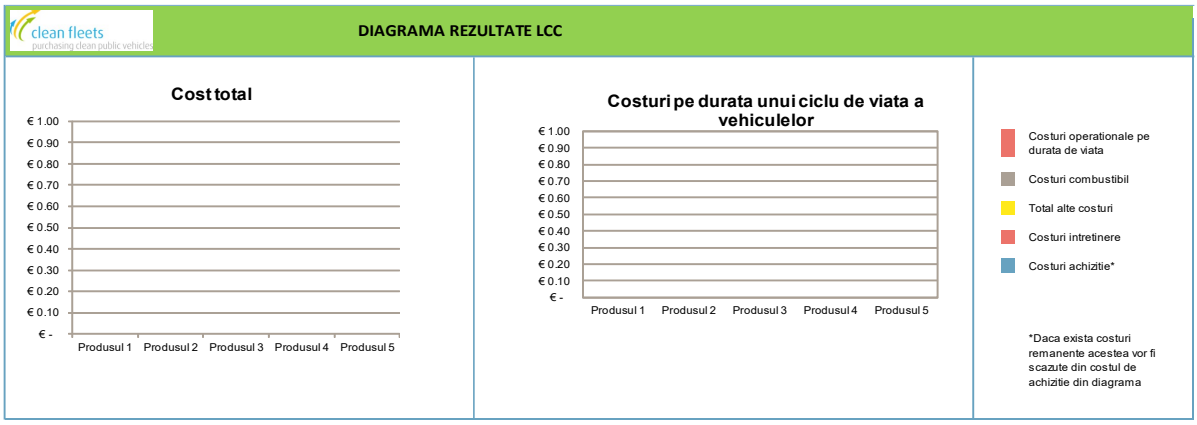
CONDITII GENERALE							
ⓘ	Durata Contract/perioada de proprietate asupra vehiculului	An					
ⓘ	Procent reducere	%					
ⓘ	Numar ofertanti/oferte		3				
COSTURI DE ACHIZITIE							
	Nume ofertant/model vehicul		**Produsul 1**		**Produsul 2**		**Produsul 3**
ⓘ	Numar de vehicule						
ⓘ	Pret de achizitie	€/unitate		€/unitate		€/unitate	
	(sau) Pret leasing	€/unitate/an		€/unitate/an		€/unitate/an	
	COSTURI de ACHIZITIE / UNITATE		**€ -**		**€ -**		**€ -**
COSTURI DE OPERARE PER VEHICUL							
ⓘ	Distanta anuala parcursa de vehicul	km		km		km	
ⓘ	Tip combustibil						
ⓘ	Consumul combustibil per vehicul	#N/A		#N/A		#N/A	
	Pret combustibil	#N/A		#N/A		#N/A	
ⓘ	Adaugati un al doilea tip de combustibil (PHEVs, combustibil dual)?						
	COSTURI DE OPERARE / UNITATE		**€ -**		**€ -**		**€ -**
COSTURI DE INTRETINERE PER VEHICUL							
ⓘ	Costuri anuale estimate de intretinere	€/unitate/an		€/unitate/an		€/unitate/an	
ⓘ	(sau) Acord pentru service anual	€/unitate/an		€/unitate/an		€/unitate/an	
	COSTURI DE INTRETINERE / UNITATE		**€ -**		**€ -**		**€ -**
TAXE SI ALTE COSTURI/SUBVENTII PER VEHICUL							
ⓘ	Taxa vehicul	€/unitate/an		€/unitate/an		€/unitate/an	
	Costuri asigurare	€/unitate/an		€/unitate/an		€/unitate/an	
ⓘ	Infrastructura - costuri pentru o investitie	€		€		€	
	(sau) Infrastructura - costuri anuale	€/an		€/an		€/an	
ⓘ	Alte costuri/subventii (*click la stanga + to expand*)						
	TOTAL ALTE COSTURI SI ECONOMII / UNITATE		**€ -**		**€ -**		**€ -**
ⓘ	EMISII (COST DE OPERARE PE DURATA DE VIATA - OLC) PER VEHICUL - SECTIUNE OPTIONALA						
ⓘ	Emisii CO_2	g/km		g/km		g/km	
	Cost emisii CO_2 pe durata de viata / unitate				€ -		€ -
ⓘ	NO_x (Oxizi de azot)	g/km		g/km		g/km	
ⓘ	PM (Macro Particule)	g/km		g/km		g/km	
ⓘ	NMHC (Hidrocarburi non-metan)	g/km		g/km		g/km	
	Cost emisii poluante pe durata de viata / unitate				€ -		€ -
ⓘ	Combustibil de referinta (Cel mai ieftin dintre motorina si benzina inainte						
ⓘ	Cost combustibil de referinta (fara taxe)	€/l		€/l		€/l	
	Cost consum energetic pe durata de viata / unitate		€ -		€ -		€ -
	COST DE OPERARE PE DURATA DE VIATA (OLC) / UNITATE		**€ -**		**€ -**		**€ -**
FINELE DURATEI DE VIATA							
ⓘ	Valoare remanenta (la finele perioadei contractate)	€/unitate			€ -		
			€ -		**€ -**		**€ -**
	TOTAL LCC PER UNITATE		**€ -**		**€ -**		**€ -**
	TOTAL LCC		**€ -**		**€ -**		**€ -**

Anexa A 2.1 – Achiziții pe criteriul Costului pe durata de viață (LCC)

> CLICK AICI PENTRU DIAGR

COST EMISII		
	Emisia	**Cost per unitate €/g**
	NOx (interval permis 0,0044-0,0088)	0.0044
	PM (interval permis 0,087-0,174)	0.087
	NMHC (interval permis 0,001-0,002)	0.001
	CO_2 (interval permis 0.00003 - 0.00008)	0.00003

CRESTERI ALE PRETULUI COMBUSTIBILULUI		
	Selectati optiunea din caseta de mai jos	
ⓘ	Alegeti valorile proprii	
	Cresterea anuala a pretului combustibilului %	
	Motorina (€/l)	
	Benzina (€/l)	
	Biogaz/CBG	
	Gaz Natural/CNG (€/Nm3)	
	Electricitate (€/kWh)	
	Biodiesel (€/l)	
	LPG (€/l)	
	Etanol (€/l)	
	Hidrogen gazos (€/Nm3)	
	Hidrogen lichid - kg/100km (€/kg)	
	Hidrogen lichid - l/100km (€/l)	
	Combustibil in emulsie (€/l)	



Note:

- Acest calculator efectuează un calcul al costului pe durata de viață pe baza metodologiei armonizate din Art. 6 din Directiva 2009/33/EC. A fost elaborat de proiectul Clean Fleets / Parcuri de vehicule curate (www.clean-fleets.eu), cu sprijinul Programului Intelligent Energy Europe al Comisiei Europene. [33]
  Clean fleets achiziționează vehicule curate de transport public. "Calculatorul elaborate de proiectul Clean Fleets pentru calcularea costului pe durata de viață este un instrument ușor de utilizat pentru a permite o comparație între costurile pe durata de viață (LCC) și costurile totale de proprietate (TCO) pentru diferite vehicule și oferte în cadrul unui proces de achiziție.
  Instrumentul este în deplină conformitate cu Directiva referitoare la Vehicule Curate / Clean Vehicles Directive (CVD) (2009/33/EC). Include opțiunea de a aplica metodologia de stabilire a costului pe durata de viață operațională din Directivă. Această metodologie exprimă în sume de bani impacturile consumului de combustibil și emisiilor provenite din gaze de eșapare asupra mediului."
- Pentru a utiliza acest calculator, accesați www.clean-fleets.eu
- Orașul Wuppertal, Germania (partener în cadrul proiectului SUITS) utilizează o versiune a acestui instrument / calculator pentru a calcula Costul Duratei de Viață pentru procedura de achiziții publice.

Anexa A2.2. Costuri externe ale transporturilor

1. Dezvoltarea unui transport sustenabil

Dezvoltarea unui transport sustenabil este un concept relativ nou, dar unanim recunoscut ca importanță și necesitate.

Totuși, în multe cazuri, acesta este doar un concept la modă, utilizat in discursuri politice, dar sunt încă prea puțini cei care, înțelegând sensul acestuia, se ocupă de elaborarea unor strategii vizionare, pe termen mediu și lung și de politici care să transpună strategia in practică.

Pe 28.03.2011, Comisia Europeană a adoptat o amplă strategie denumită „**Transporturi 2050**" transpusă prin Cartea Albă a transporturilor COM(2011) 144 final [34] din care selectăm:

- **Crearea unui mediu financiar echitabil: o abordare inedită a taxelor de transport.** Taxele de transport trebuie restructurate în sensul unei aplicări mai generalizate a principiilor „poluatorul plătește" și „utilizatorul plătește". Trebuie aplicate, în cazul autoturismelor, costurile de infrastructură. O a doua etapă: **internalizarea costurilor aplicabile tuturor autovehiculelor** pentru a acoperi atât costurile de infrastructură, cât și costurile sociale pentru congestie, emisii CO_2 (dacă nu sunt incluse în taxa pe carburanți), poluarea locală, zgomot și accidente.
- **Costuri externe totale ale transporturilor** (toate modurile de transport) pentru EU28, în 2016: 987 miliarde euro (6.6% din PIB). [35]
- Din acestea, repartiția pe principalele categorii de costuri externe este: Accidente – 29% ; Congestii – 27%; Poluare aer – 14%; Schimbări climatice – 14%. [35]. Din **costurile externe** totale, **93%** sunt generate de transportul cu autoturisme. Aproximativ 77% din costuri sunt generate de transportul de călători. [36] [37]
- **Congestiile în trafic** costă Europa (în 2016) aproximativ 270 miliarde euro, 1,9 % din Produsul Intern Brut / an. [35]. Costurile generate de congestii vor crește cu aproximativ 50 % până în anul 2050! [34]. In afara costurilor sociale și de timp, congestiile în trafic cresc semnificativ emisiile de CO_2 și de gaze cu efect de seră (GHG), zgomotul și efectele nocive asupra sănătății.
- Mobilitatea urbană este răspunzătoare pentru 40% din totalul noxelor de CO_2 generate de transportul rutier și pentru până la 70% din poluarea cu alți poluanți din transport. [38]
- In centrele urbane trebuie realizat un transport de marfă fără emisii de CO_2 până in 2030, iar automobilele cu combustibili convenționali se vor reduce cu 50% și vor fi eliminate până în 2050.

  Este necesară orientarea spre automobile electrice, pe bază de hidrogen și hibride, spre transportul public ecologic și spre mersul pe jos sau cu bicicleta în mediul urban. O mare parte din responsabilitatea organizării transportului în orașe le revine statelor membre și **fiecare oraș va trebui să decidă care sunt mijloacele de transport adecvate.**
- Deplasarea cu 50% a călătoriilor pe distanțe mari de la rutier la transportul feroviar și pe apă.
- Costul social al **accidentelor** și al zgomotului va continua să crească. În 2012, media europeană a fost de 55 decese la 1 milion locuitori, cu aproape 100 decese / milion de locuitori în unele țări. În fiecare an, aproximativ 1,3 milioane oameni mor în accidente rutiere în întreaga lume. Aceasta înseamnă mai mult de 3.500 morți în fiecare zi. [39] Costul social estimat pentru un accident rutier a fost de 1,84 milioane euro, și anume 250 miliarde euro în 2012, aproximativ 2% din PIB-ul UE [40]. 69 % din accidentele rutiere au loc în orașe. [34]. Cadrul Politicii UE referitoare la siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii

pași către „Viziunea zero”. [41] [34] În această perspectivă, obiectivul UE este acela de a reduce la jumătate numărul deceselor în trafic până în 2020. In perioada 2010-2012 această reducere a fost respectată, dar începând cu 2013, reducerile au stagnat, astfel că la sfarșitul anului 2017 numărul deceselor era cu 29% mai mare față de reducerea preconizată. [37]. 97% din decesele din transport (toate modurile) sunt din accidente rutiere. Peste 90 % din decesele survenite în urma accidentelor rutiere în statele membre au loc pe drumuri urbane și rurale.

- Transportul produce cca. un sfert din totalul emisiilor cu efect de seră (GHG) din Europa. Din totalul emisiilor din transport in anul 2014, transporturile auto produc **72,8%,** iar transporturile feroviare 0,6% . [42]

  Obiective convenite pe 23.10.2014 de liderii UE: reducere GHG față de 1990 cu cel puțin 40% în 2030 și cu cel puțin 80% în 2050. [43] Orașele suferă cel mai mult de pe urma congestionării, a calității scăzute a aerului și a expunerii la zgomot.

  Orașele și autoritățile locale vor juca un rol crucial în îndeplinirea acestei strategii.

Acestea fiind principalele linii directoare ale noii strategii Europene, prezentăm câteva exemple de aplicare.

1.1 “Securea lui Beeching” și Master Plan-ul General de Transport al României (2015).

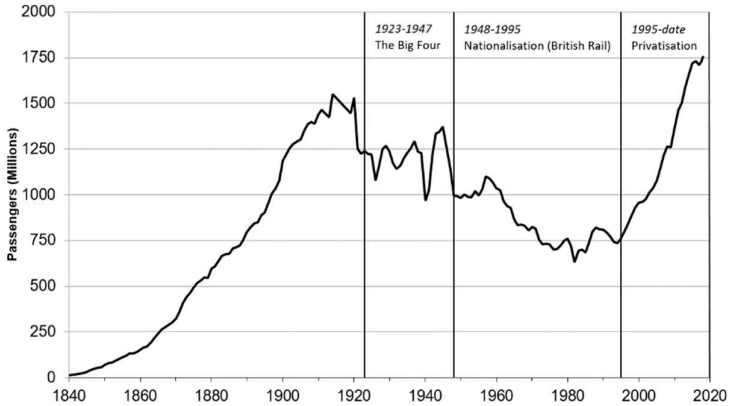
“Securea lui Beeching”a rămas denumirea istorică prin care se face referire la reducerea rețelei de căi ferate, propusă Guvernului Britanic prin rapoartele Dr. Richard Beeching, în 1963 și 1965. [44] Din motive de eficientizare a costurilor s-a decis reducerea căilor ferate britanice cu cca. 35%, urmând ca din totalul existent doar cca. 40% sa fie dezvoltat ulterior.

A fost realizată o economie de cca. 30 milioane £, în timp ce pierderile totale depășeau 100 milioane £ per an.

Reducerea drastică a numărului de călători și efectele negative pentru societate au dus la proteste importante.

Constându-se efectul dezastruos al acestor măsuri, au fost deschise 27 linii noi şi 68 gări între anii 1995 și 2009, concomitent cu îmbunătățirea infrastructurii. Numărul de călători este doar unul din indicatorii transportului feroviar, dar efectele conexe acestui indicator, efecte sociale și asupra mediului înconjurător, sunt mult mai importante.

Diagrama de mai jos ilustrează convingător efectele celor două politici (din 1963 și respectiv de după 1995).



Transportul feroviar de călători în Marea Britanie în perioada 1829÷2018.

In anul 2014 echipa de experți britanici care a elaborat Master Planul General de Transport al României (MPGT) pentru perioada 2014÷2030 a inclus în Master Plan măsura închiderii a cca. 4.000 km de linii de cale ferată (cca. 40% din total), măsură aprobată de Guvern în 2014**.** [45] [46]
In MPGT nevoile de finanțare necesare pentru dezvoltarea transportului rutier au fost stabilite la o valoare cu cca. 36% mai mare față de cele ale transportului feroviar.

Invățăturile istoriei se uită, iar liniile directoare ale strategiei UE de dezvoltare a transporturilor sunt ignorate?

1.2 Politica de transport în Constanța

Constanța este cel de-al cincilea oraș ca mărime al României, oraș turistic, pe malul Mării Negre.
Tramvaiele (cu aburi) au fost introduse în anul 1905, iar tramvaiele electrice în anul 1944. [47]
In anul 2008 Primăria din Constanța a decis anularea transportului cu tramvaie și înlocuirea acestora cu autobuze.
Liniile, depourile si atelierele de întreținere tramvaie au fost dezafectate.

Intr-adevăr, Cartea Albă a Transporturilor încă nu apăruse, dar dezavantajele autobuzelor față de tramvaie (din punct de vedere noxe, accidente, congestii, capacitate, nivel confort etc.) erau bine cunoscute și în anul 2008!

1.3 Politica de transport în Iași

Iași este cel de-al patrulea oraș ca mărime al României [48] .
Orașul are una din cele mai lungi rețele de tramvaie din România. Incepând cu anul 1990, au fost modernizate aproape 20% din liniile de tramvai, iar în perioada 2007÷2015 restul de peste 80% .
Proiectele continuă până în anul 2023, prin achiziționare de tramvaie noi, modernizare depouri, extinderea liniilor actuale, realizarea unor pasaje rutiere.
După 2007, proiectele au fost posibile în principal prin atragerea de fonduri europene (peste 114 mil. euro), suplimentate cu fonduri obținute prin fonduri stucturale naționale.
Pană în prezent, efectul acestor îmbunătățiri a fost reducerea cu peste 60% a întreruperilor în circulație, iar efectele sociale, reducere noxe, reducere accidente etc. sunt considerabile.

Aceste realizări au fost posibile printr-un efort și management responsabil și organizat al Primăriei Iași, în cooperare cu Compania de Transport Public Iași.

Cele trei exemple de mai sus ilustrează faptul că strategiile UE nu se realizează automat, respectiv că o bună implementare a acestora este condiționată de implicarea unor oameni competenți, motivați, organizați și cu inițiative în folosul întregii societăți, pe termen lung.

2. Costurile externe ale transportului

Conceptul „Costuri Externe ale transporturilor” este un concept complex, important și care trebuie utilizat după o bună înțelegere a importanței acestora și a mecanismelor utilizate în sprijinul internalizării acestora.

In Ghidul de Achiziții Inovative, în mod deosebit la capitolele 5.1 – Criterii inovative de achiziții și 5.1.4 – Costuri externe ale transportului, sunt prezentate și explicate considerații generale, context, definiții, importanță.

Prezenta Anexă completează datele din Ghid cu informații și surse bibliografice pe care le apreciem utile pentru înțelegerea acestui concept și a modalității de utilizare în strategia și politicile de dezvoltare a mobilității sustenabile.

Înțelegerea conceptului de costuri externe ale transportului duce, în principiu, la două tipuri de acțiuni:

- Elaborarea unei strategii de dezvoltare a mobilității durabile bazate pe minimalizarea costurilor externe.
  In principiu, un transport urban se va realiza prin dezvoltarea unui transport public performant și atractiv, bazat pe vehicule de transport de mare capacitate, sigure, rapide, neexpuse riscurilor de congestii și cu nivel redus de noxe [metrou, metrou ușor / tramvaie rapide, tramvaie].
  Această rețea de transport principală va fi completată cu autobuze si troleibuze electrice. Foarte importantă este dezvoltarea conștiinței cetățenilor pentru a prefera deplasări si participări la socializare, evenimente culturale. turistice etc., prin mersul pe jos, cu bicicleta, trotineta.

  Buna realizare a acestor deziderate va avea și consecința implicită a reducerii deplasărilor cu autoturisme, deci reducerea semnificativă a costurilor externe reale care sunt suportate de întreaga societate.

  Foarte multe studii, proiecte [49] și Directive Europene [50] [51] stabilesc principiile si modalitățile de elaborare a unor astfel de strategii.
- Punerea în aplicare a unor măsuri pentru internalizarea costurilor externe.

2.1 Strategia pentru punerea în aplicare a internalizării costurilor externe

Liniile directoare ale acestei strategii au fost definite prin Comunicarea Comisiei Europene COM(2008) 435 final [52], completată cu Anexa tehnică referitor la Strategie - SEC(2008) 2207 [53], cu documentul SEC(2008) 2208 [54] – Impact assessment of the internalisation of external costs / Evaluarea impactului internalizării costurilor externe și SEC(2008) 2209 [55] – Summary of the Impact assessment of the internalisation of external costs / Rezumat al evaluării impactului internalizării costurilor externe.

Redăm mai jos o sinteză a principalelor idei din aceste documente și alte documente conexe:

- Costurile externe ale transportului se referă la costurile generate de transport care afectează și sunt suportate de întreaga societate. Aceste costuri sunt cele cauzate de congestii în trafic, accidente, poluare aer, modificări ale climei date de gaze cu efect de seră – GHC, zgomot, alte efecte asupra mediului, uzura si distrugerea infrastructurii de transport. [56] Numeroase studii au realizat modele de calcul pentru ca aceste costuri sociale să poată fi exprimate în cheltuieli monetare.
- Internalizarea costurilor externe are drept scop asigurarea unei concurențe corecte între modurile de transport [57], (*întrucât peste 93% din costurile externe totale sunt generate de transportul cu autovehicule* [36] [37]), precum și reducerea costurilor suportate de întreaga societate, respectând principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește” [34]
- Pentru ca prețurile să reflecte costurile interne, este necesară evaluarea valorii fiecărei categorii de costuri externe. [53] Redăm mai jos o sinteză referitor la abordările pentru prinicipalele componente ale costurilor externe, selectată de noi conform Handbook on External Costs of Transport, RICARDO-AEA [56] :

Compo-nenta cost	Abordarea celei mai bune practici	Diferența dintre costurile marginale și cele medii	Implementare practică și diferențiere propusă	Mod transport rutier
Costuri infra-structură necorespun zătoare	WTP pt estimarea valorii timpului (pe baza abordărilor ținând cont de preferințele exprimate). Ca	În zonele congestionate, costurile marginale sunt peste costurile medii. Diferența este relevantă	Estimarea costului marginal pe baza curbelor fluxului de viteză pentru aglomerațiile de trafic	Transportul individual duce la congestionare colectivă a traficului, concentrată pe drumuri

	alternativă: WTA. WTP pentru sloturi de acces insuficient (pe baza SP cu abordări reale sau artificiale). Ca alternativă: WTA.	pentru definirea costurilor externe.	specifice (urban-interurban, ore de vârf – în afara orelor de vârf). Nu sunt fezabile abordările de sus în jos.	îngustate și la ore de vârf
Costuri accidente	Costuri pentru resurse pentru evaluarea accidentelor. WTP pentru estimarea valorii vieții statistice, pe baza SP pentru reducerea riscurilor în trafic. Ca alternativă: WTA	Costurile marginale diferă individual (pentru traficul ne-programat). Este posibilă (și aplicată în mod tipic de companiile de asigurare) gruparea utilizatorilor infrastructurii în funcție de riscul accidentelor. Astfel, se poate presupune că, în cadrul fiecărei grupări, costurile medii și marginale sunt similare.	Diferențiere (grup de utilizatori) conform programelor aplicate de companiile de asigurare.	Nivelul de externalitate depinde de tratarea accidentelor individuale auto-induse (risc individual sau colectiv) pentru care asigurarea acoperă compensarea victimelor. Nivelul externalității depinde de tratarea accidentelor individuale auto-provocate (risc individual sau colectiv). Asigurarea acoperă compensarea victimelor (exclusiv valoarea vieții).
Costurile poluării aerului și sănătatea oamenilor	Abordare prin evaluarea de jos în sus a impactului, pe baza costului resurselor și WTP pentru viața umană (ani de viață pierduți). Ca alternativă: WTA.	Funcția liniară doză-răspuns: costuri marginale similare cu costuri medii.	Costuri marginale (medii) per tip de vehicul (EURO-clasă) și trafic și aglomerări de populație (urban, interurban).	Nivelul externalității depinde de tratarea accidentelor individuale auto-induse (risc individual sau colectiv). Asigurarea acoperă compensarea victimelor (exclusiv valoarea vieții).
Poluarea aerului și daune la clădiri / materiale	Abordare prin evaluarea de jos în sus a impactului pe baza costurilor de reparații.			
Poluarea aerului și natura	Abordare prin evaluarea de jos în sus pe baza pierderilor (ex. pierderi de recolte la factori de cost).	Funcția liniară doză – răspuns. Costuri marginale similare costurilor medii	Costuri marginale (medii) per tip de vehicul (EURO-clasă) și aglomerări de trafic (urban, interurban).	Strânsă legătură între densitatea populației și costurile daunelor
Zgomot	Costuri legate de disconfortul fonic: abordare WTP pe baza estimării hedonice a prețurilor (pierderea chiriilor – aceasta reflectă WTA) sau SP pentru reducerea zgomotului. Costuri legate de sănătate: abordare prin evaluarea de jos în sus a impactului referitor la sănătatea umană, pe baza WTP.	Impactul scăzut al unui vehicul suplimentar cu intensificarea zgomotului de fundal ca urmare a scării logaritmice. Costuri marginale sub costurile medii.	Costuri marginale (medii) per trafic și aglomerări de populație (urban, interurban)	Strânsă legătură între densitatea populației și costurile daunelor
Schimbare climatică	Abordare prin evitarea costurilor pe baza	Funcția costurilor complexe. Ca	Costuri marginale (medii) per tip de	Toate GHG relevante.

	scenariilor reductive referitoare la emisii GHG; alternativ, abordare pe baza costurilor daunelor; prețuri de referință ale unui sistem de comercializare a emisiilor.	simplificare: costuri marginale pentru daune similare costurilor medii (dacă nu sunt incluse riscuri majore). Pentru evitarea costurilor, costurile marginale sunt mai mari decât costurile medii.	vehicul și / sau combustibil	
Natură și amenajări	Abordare pe bază de cost de compensare (pe baza costurilor de reparație virtuale).	Costurile marginale sunt considerabil mai mici decât costurile medii.	Costuri variabile medii (sau marginale) per tip de infrastructură.	Diferențiere între rețeaua istorică și extinderea autostrăzilor.

Notații:

- *WTP - disponibilitatea de a plăti. Abordare care se referă la disponibilitatea de a plăti pentru o îmbunătățire.*
- *WTA - disponibilitatea de a accepta. Abordare care se referă la disponibilitatea de a accepta o compensare pentru non-îmbunătățire*
- *SP - abordare pe baza preferinței exprimate. Metoda preferinței exprimate utilizând o abordare contingentă a evaluării măsoară direct WTP, dar depinde foarte mult de conceperea sondajului și de nivelul informației.*

2.2 Internalizarea costurilor externe

Pentru internalizarea costurilor externe este necesar să se ia în considerare evaluarea fiecărui cost extern.

2.2.1 Congestiile în trafic

In orașele mari ale Europei un șofer petrece între 50÷218 ore/an prins în blocaje în trafic. Mașinile mici sunt cel mai popular mod de transport în Europa, acestea reprezentând aproximativ 72% din totalul kilometrilor de pasageri.

Responsabilii pentru politicile de dezvoltare a unui transport sustenabil trebuie să identifice cauzele congestiilor în trafic, pe cei care generează aceste cauze si măsurile necesare pentru eliminarea / reducerea congestiilor.

In principiu, măsurile necesare se referă la:

- Dezvoltarea unui transport public performant bazat pe vehicule de transport cu risc redus de congestii: metrou, metrou ușor cu traseu dedicat, transport pe cablu etc.
- Dezvoltarea / modernizarea unei infrastructuri de transport sigure si optimizate conform nevoilor de trafic.
- Plăți adecvate pentru responsabilii congestiilor în trafic.
- Sensibilizarea cetățenilor în ceea ce privește utilizarea cât mai puțin și doar în cazuri speciale a automobilelor personale în traficul urban si respectiv parcarea acestora în locuri neautorizate.
- Taxe suplimentare, adecvate, în cazul automobilelor care intră în traficul urban, în funcție de zone, de ore, grad de ocupare vehicul, precum și sancțiuni severe pentru parcările neautorizate. Există studii teoretice si studii de caz referitor la aplicarea cu succes a unor astfel de măsuri în diverse orașe. [58] , [56] , [59] , [60]
- Sisteme de informare și poziționare GPS care să ofere informații în timp real asupra rutelor optime (din punct de vedere timp si costuri) de deplasare și a congestiilor în trafic.
- Dezvoltarea și încurajarea sistemelor de deplasare alternative: pietonal, biciclete, trotinete - în completarea sistemului de transport public.

- Gestionarea dinamică a traficului urban, atât a transportului public cât și a celorlalte vehicule.
- Planificarea optimizată a transporturilor de marfă urbane, a reparațiilor și întreținerii infrastructurii.
- Managementul inteligent al dezvoltării şi mobilităţii urbane.
- În pregătirea PMUD și a procedurilor de achiziții publice, studiile de prefezabilitate trebuie să analizeze diverse moduri de transport, luând în considerare costurile de achiziție, costurile pe toată durata de viață / Life Cycle Costs, dar și costurile externe aferente pentru fiecare variantă analizată.

2.2.2 Costul Accidentelor rutiere

Acesta include costul estimat pentru rănirea sau moartea persoanelor implicate, costurile pentru familii, prieteni, angajatori și costurile conexe pentru societate.

OECD (2012), pe baza rezultatelor unei meta-analize, sugerează o valoare centrală (medie) de 3,0 milioane Euro, universală pentru cele 27 state membre UE, în prețuri la nivelul anului 2005 [61]

Internalizarea acestor costuri trebuie să țină cont de cauzele producerii accidentelor si responsabilitățile pentru aceste cauze. Directiva UE 2008/96/EC [62] referitoare la siguranța rutieră cere Statelor Membre să efectueze calculul costurilor medii sociale pentru accidente. Internalizarea acestor costuri va avea ca rezultate reducerea substanțială a costurilor din accidente și o mai corectă despăgubire a celor afectați.

2.2.3 Costurile poluării

Impacturile emisiilor care poluează aerul depind în mare măsură de loc și de numeroși factori, de exemplu condițiile locale de trafic, tipul vehiculelor, tipul emisiilor poluante, densitatea populației etc. Efectele poluării afectează grav sănătatea, dar și ecosistemul. Aceste efecte trebuie evaluate și estimate în valori monetare. O serie de studii și proiecte de cercetare au evidențiat sursele poluării, efectele acestora și costurile calculate în funcție de standardele Euro 0-6, de trafic (urban, suburban, rural) etc. . [63] [64] [65] [56]

2.2.4 Costurile pentru zgomot

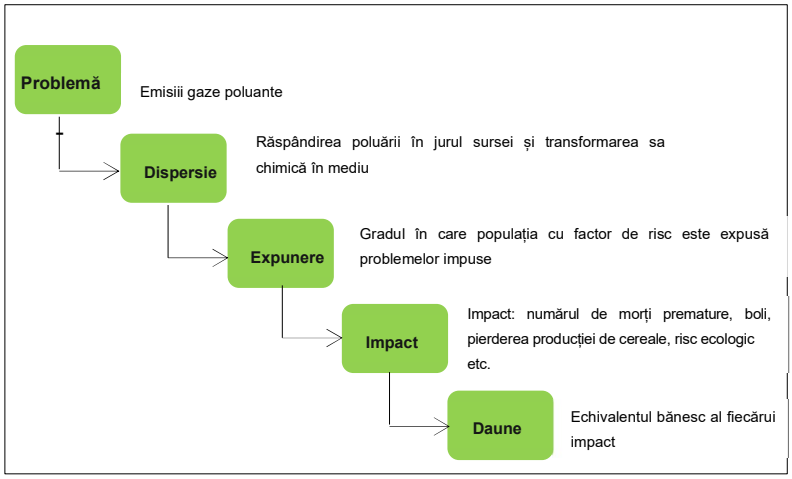
Poluarea fonică provenită din trafic pune mediului o problemă de importanță din ce în ce mai mare, având serioase repercusiuni asupra sănătății, productivității muncii și activităților din timpul liber. O serie de studii si proiecte de cercetare au evidențiat efectele zgomotului și costurile calculate în funcție de diverși parametri. [66] [67] [56] [31]

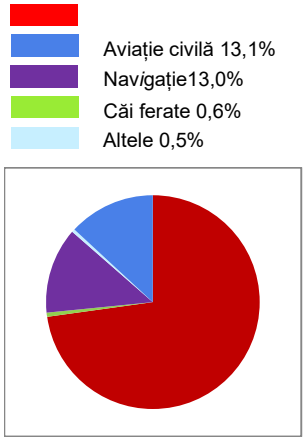
2.2.5 Costurile schimbării climatice

Schimbarea climatică indusă de emisiile de gaze cu efect de seră (GHG) este în prezent unul din subiectele cheie în rezultatele cercetării globale. Modelele climatice și modelele aferente de evaluare a impactului economic sunt îmbunătățite continuu și rezultatele noilor scenarii sunt date publicității. Estimarea costurilor pentru diferite moduri de transport presupune următoarele etape [56] :

- cuantificarea emisiilor GHG pentru diverse vehicule, exprimate în tone CO2 echivalent per vkm [vehicul-km];
- valoarea costurilor schimbărilor climatice per echivalent tonă CO2;
- calcularea costurilor marginale ale schimbării climatice pentru diferite tipuri de vehicule (și de combustibil).

Transport rutier 72,8%





Abordare de jos în sus a evaluării impactului (IPA) [56]. *Sursă: EEA 2011.*

Studiile efectuate avansează valori calculate pentru diverse categorii de vehicule, sursa de energie (benzină, motorină), capacitatea cilindrică, EURO-Clasă, zonă de trafic (urban, rural, autostrăzi, cale ferată) [42] [68] [69], [70] [71]

2.2.6 Costuri ale proceselor în amonte și în aval [56]

Acestea se referă la efectele indirecte determinate de producerea de energie, de vehicule și de infrastructura de transport, care duc la costuri externe suplimentare. In principiu, cele mai relevante procese care produc aceste costuri sunt producția de energie de orice tip, producția vehiculelor inclusiv mentenanța acestora, construcția și mentenanța infrastucturii. Ca și pentru celelalte costuri, studiile de specialitate oferă valori ale acestor costuri în funcție de procese și diverși parametri.

Emisii de gaze cu efect de seră (GHG) rezultate din transporturi per mod de transport în 2014. [42]

2.2.7 Costuri marginale ale infrastructurii [56], [72], [73]

Această categorie de costuri corespunde creșterii costurilor de mentenanță și reparații ale infrastucturii de transport ca urmare a creșterii nivelului de trafic.

2.3 Instrumente economice pentru internalizarea costurilor externe

Principalele instrumente economice utilizate care au ca efect internalizarea costurilor externe sunt: impozitarea. taxarea (sau tarifele de utilizare) și, în anumite condiții [68], comercializarea drepturilor de emisie.

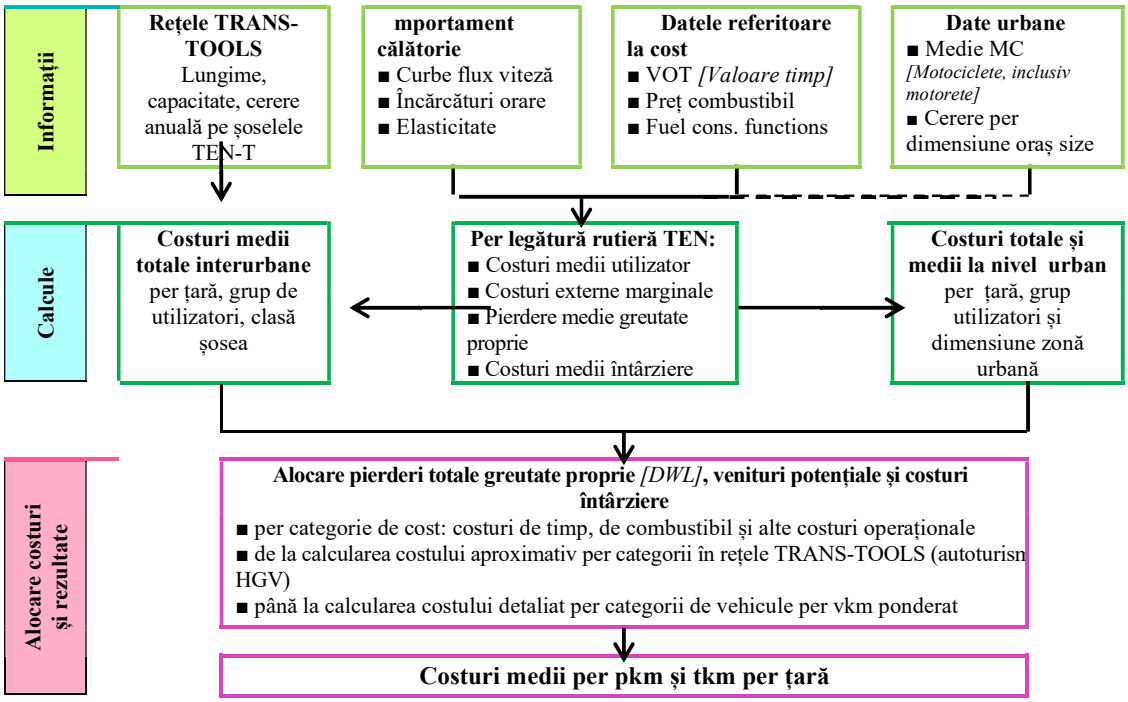
Cunoașterea particularităților fiecărei categorii de costuri externe, parametrii de care depinde, condițiile locale sunt necesare și importante pentru analizarea instrumentelor economice adecvate. Instrumentele economice trebuie să fie aplicate diferențiat, în funcție de aceste informații, astfel încât internalizarea costurilor să fie eficientă, să ajute concurența echitabilă între modurile de transport și să protejeze buna funcționare a pieței interne.

Principiul general pentru internalizare este: „tarifarea la nivelul costului marginal social”, conform principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”.

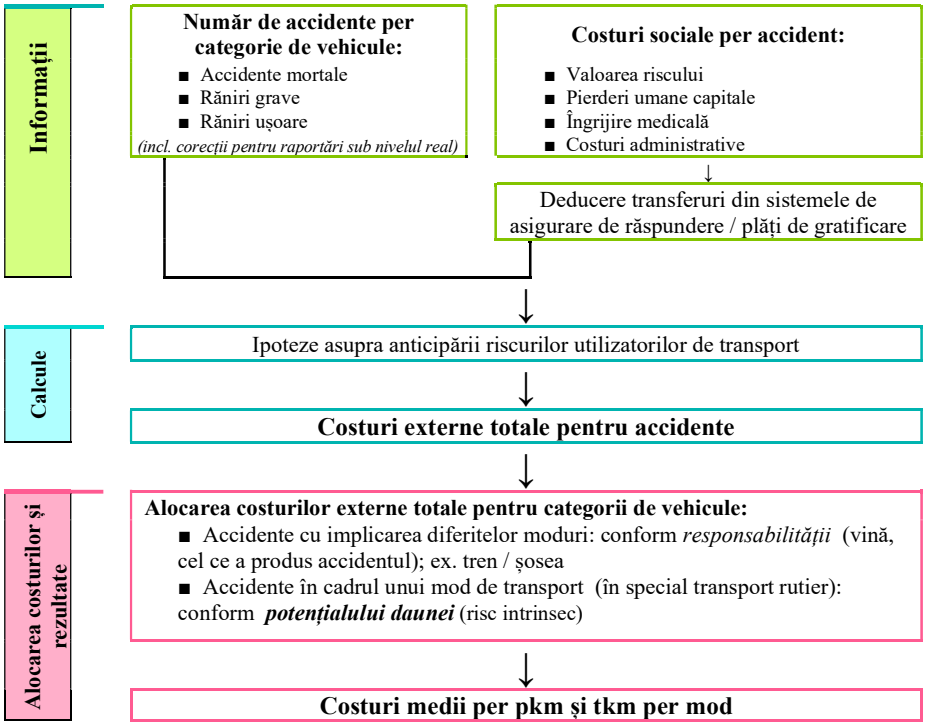
In afară de numeroasele studii dedicate costurilor externe și internalizării acestora, recomandăm documentele de sinteză ale Comisiei Europene [53], [54], [7], [8] „Ghidul pentru Finanțare Inovativă” [58], precum și celelalte documente selectate în Bibliografie.

2.4. Metodologii pentru calcularea Costurilor Externe (exemple). [36]

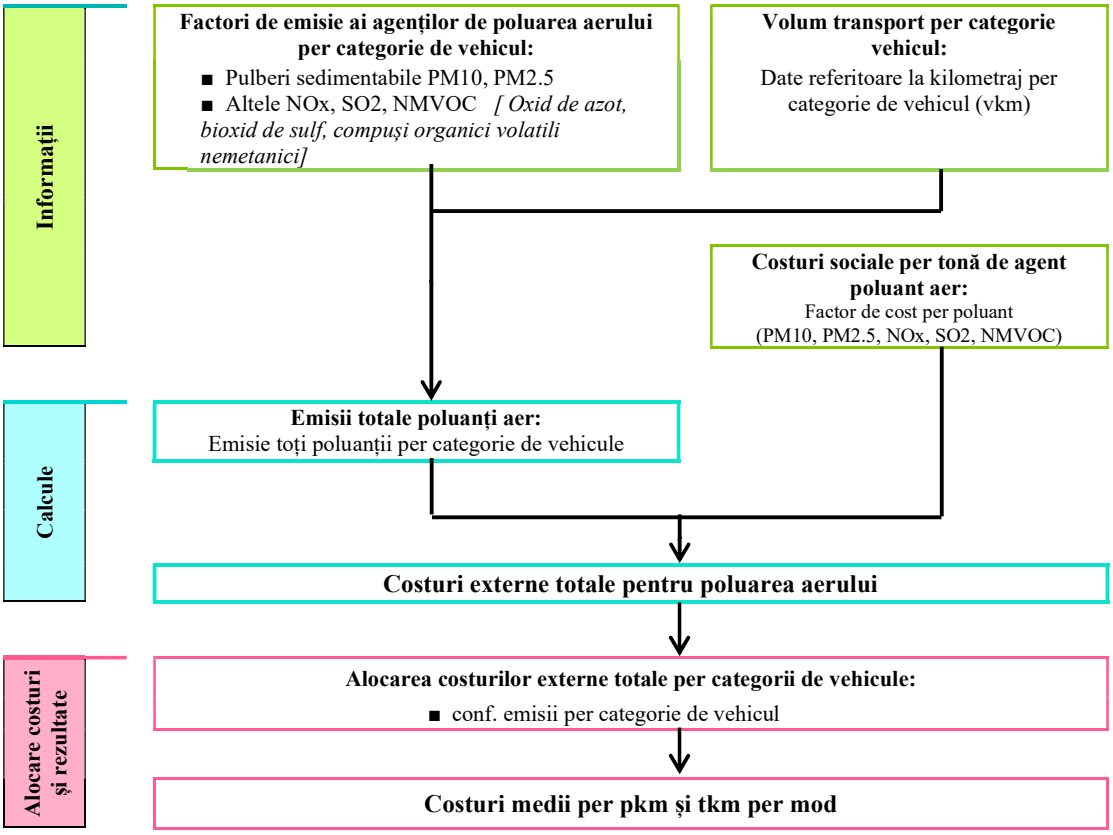
2.4.1. Procedură de estimare a costurilor de congestie



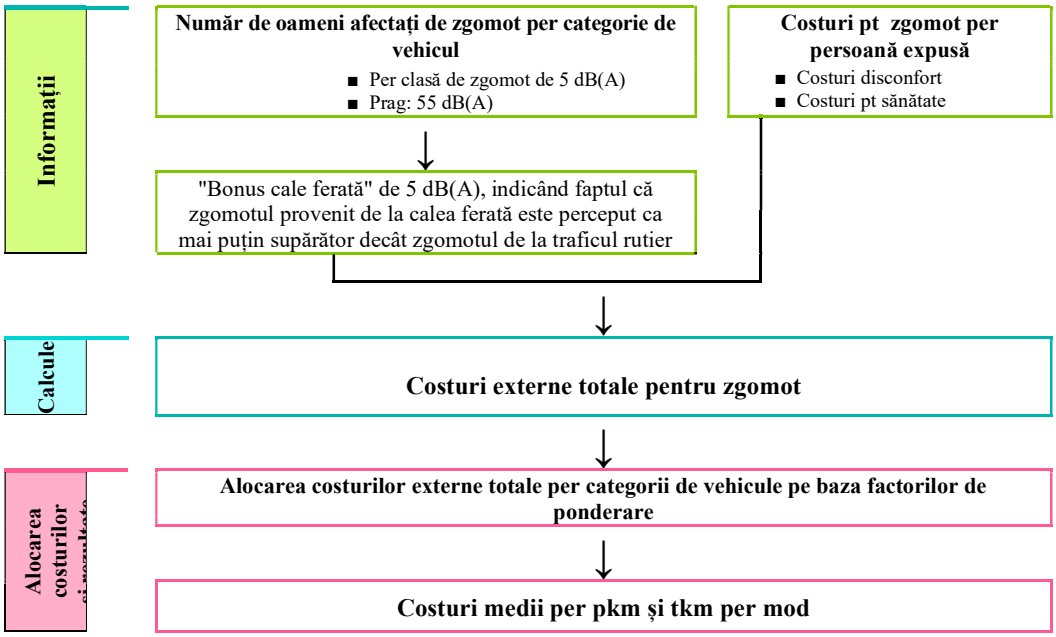
2.4.2. Abordare generală pentru calcularea costurilor externe ale accidentelor



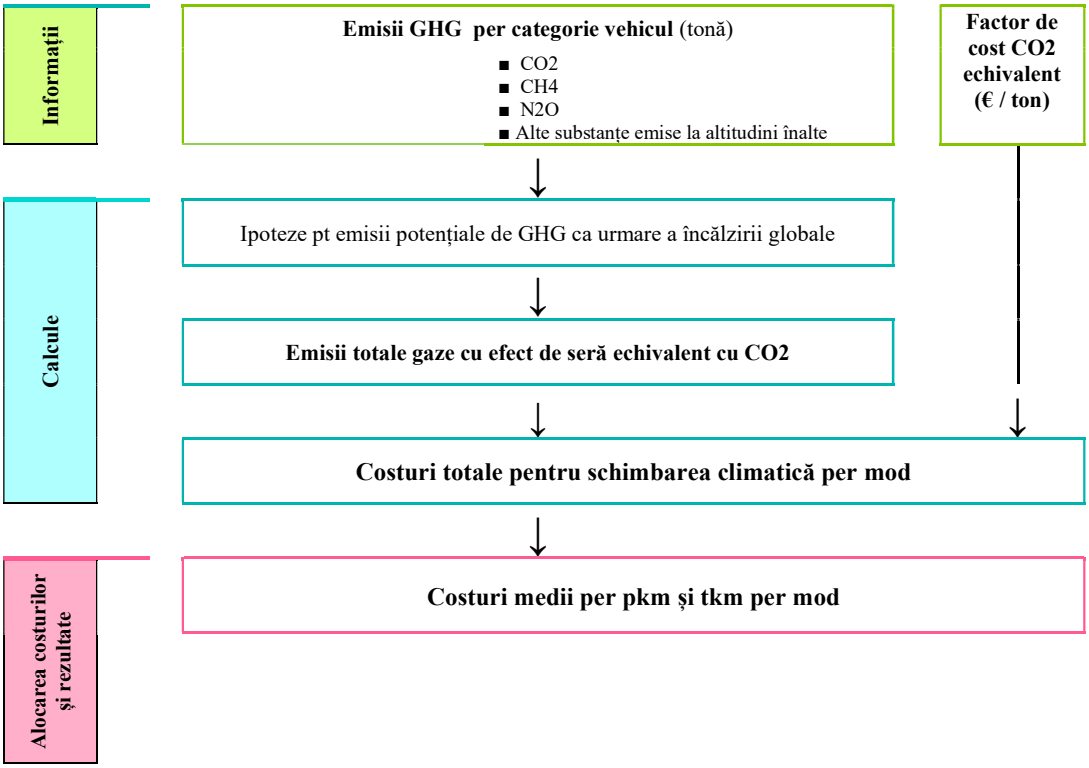
2.4.3. Metodologie pentru costurile pentru poluarea aerului



2.4.4. Metodologie pentru costurile pentru zgomot



2.4.5. Metodologie pentru costurile pentru schimbarea climatică



2.5 Studiu de caz – București. Propunere de metodologie pentru evaluarea costurilor externe

Bucureștiul este un oraș aglomerat, sufocat de numărul de mașini, ceea ce ar impune politici de mobilitate urgente și eficiente. Redăm mai jos un tabel comparativ pentru trei orașe europene, tabel care ilustrează afirmația de mai sus. Tabelul a fost prezentat de echipa de experți în cadrul lucrărilor de elaborare a Planului de Dezvoltare a Mobilității Sustenabile (SUMP) pentru București și zona limitrofă – Ilfov [74] :

Rețea rutieră – Configurație și conectivitate			
	București	Viena	Praga
Suprafață (km^2)	228	414	496
Populație (2012)	1.883.425	1.717.084	1.241.664
Densitate populație	**8.260**	4.148	2.503
KM de șosele (2012)	**4.251**	7.108	6.006
KM de șosele per suprafață	18,64	17,17	12,11
KM de artere	258	309	141
KM de autostrăzi	**19**	121	114
Vagoane călători (2012)	**1.125.591**	680.000	697.000
Mașină / Persoană (2012)	0,60	0,40	0,56
KM de șosele per 1000 vehicule	3,78	10,45	8,62

Notă – am poșat cu galben unele rubrici,considerând că sunt relevante pentru cauzele congestiilor de trafic in București.

Datele statistice oferite anual de TomTom International BV plasează Bucureștiul pe locul 8 în lume din 146 orașe analizate din punct de vedere al indicelui nivelului de congestie (locul 1 în Europa) pe anul 2014 și locul 5 (1) pe anul 2015. În 2018, Bucureștiul rămâne pe locul I în Europa și pe locul 11 în lume (*din 403 orașe analizate, din 56 țări*). [75]

Bucureștiul dispune de un inel de centură feroviară, dar sunt necesare reparații și modernizări ale infrastructurii pentru a deveni circulabil. În cadrul discuțiilor din Grupul de Mobilitate al Primăriei Generale a Municipiului Bucuresti, acest proiect de modernizare a fost unul din proiectele propuse pentru decongestionarea traficului în București. În cadrul analizelor preliminare de elaborare a PMUD București, s-a făcut o analiză cost-beneficiu pe baza estimării numărului de călători care ar călători pe această centură feroviară. Pe baza acestei analize, proiectul rezulta ca nefiind fezabil.

In cadrul unei prezentări făcute la Grupul de Mobilitate al Primăriei Generale a Municipiului București [76], in prezența grupului de experți care elaborau PMUD-ul pentru București-Ilfov, s-a afirmat că proiectul de reabilitare a inelului de centură feroviară a Municipiului Bunurești este un proiect important și obligatoriu pentru sistematizatea circulației, inelul feroviar, completat cu puncte intermodale (metrou, tramvai, parcări avantajoase etc.) având un efect major pentru realizarea unui transport public de mare capacitate, rapid, sigur, confortabil, care – corelat cu alte măsuri – ar fi redus substanțial traficul zilnic de navetiști (circa 400.000 mașini care intră în / ies din București). În această perspectivă majoră, o analiză cost-beneficiu bazată pe estimarea unui număr de călători pe baza unor date actuale de trafic este nerelavantă și neimportantă. Mult mai importantă este reducerea costurilor externe rezultată ca urmare a unui transfer major de călători cu autoturisme proprii spre un transport public axat pe linia feroviară de centură + stații de transport intermodale, spre metrou, tramvaie etc. Reducerea substanțială a costurilor externe reprezintă beneficii majore pentru întreaga societate, beneficii mult mai importante față de profitul / pierderile care s-ar obține prin biletele de tren ale călătorilor de pe linia de centură. Implicit, realizarea unui astfel de proiect ar mări și numărul de călători pe linia de centură feroviară, mult peste estimările făcute pe baza unui trafic actual, cu un transport public neperformant și cu nivel ridicat al congestiilor. În susținerea acestor idei, prezentarea propune un sistem de evaluare a reducerii costurilor externe. Cu cât această evaluare a costurilor externe este mai complexă, cu atât poate servi ca bază pentru fundamentarea fezabilității unui proiet care la o simpla analiză cost-beneficiu pare nefezabil. Spre informare și ca exemplu pentru alte dezvoltări ale unui astfel de mod de abordare, anexăm prezentarea la care ne-am referit mai sus.

Sperăm ca acest exemplu, corelat cu informațiile succinte de mai sus și cu cele detaliate oferite în recomandările bibliografice de mai jos, să permită dezvoltatorilor de strategii și politici publice pentru dezvoltarea unei mobilități sustenabile, abordări bazate pe reducerea și internalizarea costurilor externe, în avantajul major al întregii societăți.

Anexă: Studiu de caz – București

EU Concepts R&D

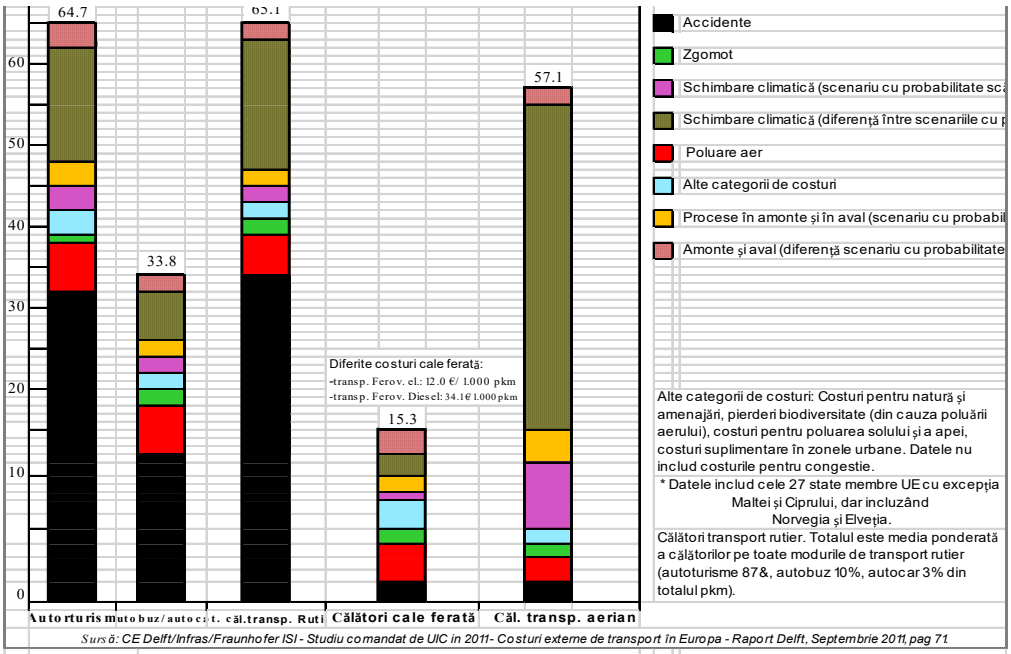
Comparație între costurile externe ale modurilor de transpport - *studiu de caz România*

EU Concepts E&D – Dan Caraman, Laura Panea
dan.caraman@euconcepts.ro

Prezentare în cadrul Comitetului pentru Mobilitate al Primăriei București, 5.05.2015

1

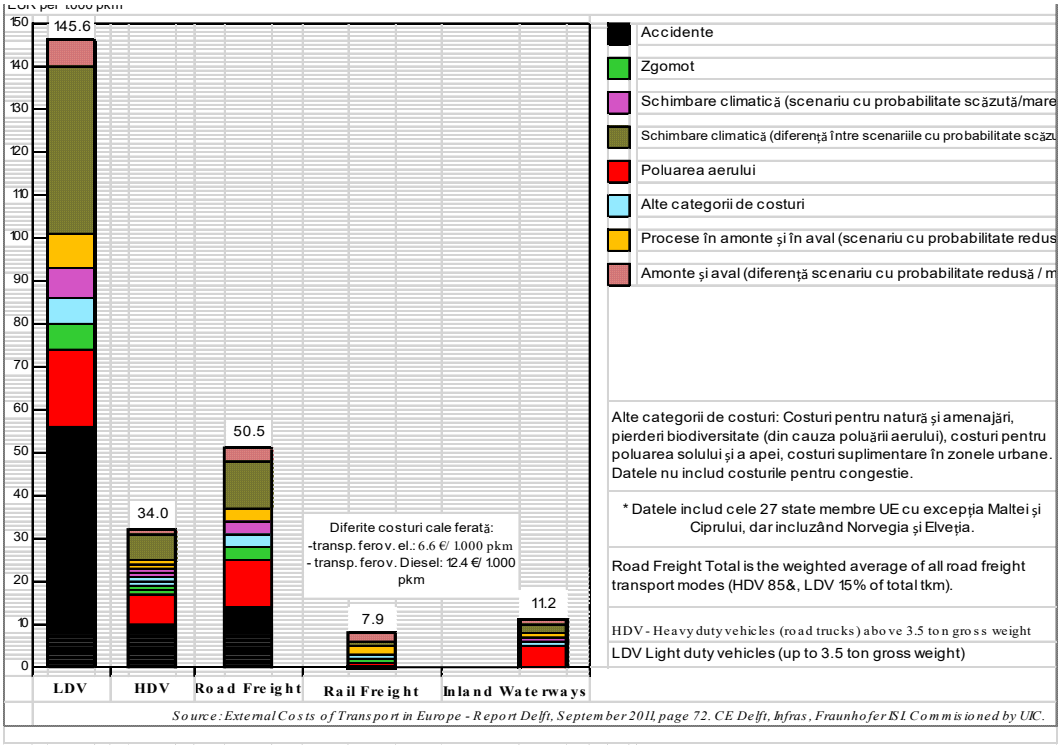
Costuri externe medii în 2008 pentru EU-27: transport călători (exclusiv congestia)



SURSĂ: CE Delft/Infras/Fraunhofer ISI, Septembrie 2011, pag 71 – studio comandat de UIC în 2011
(alte categorii de costuri se referă la cele legate de natură și ambient, pierderi din punct de vedere al biodiversității, poluarea solului și apei, biodiversitate și la costurile suplimentare în zonele urbane)
* Datele se eferă la EU-27 cu excepția Malei și Ciprului, fără a include totuși Norvegia și Elveția

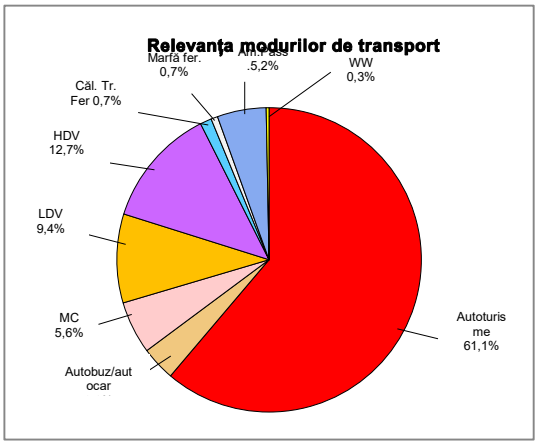
Prezenare în cadrul Comitetului pentru Mobilitate din Primăria București, 5.05.2015 2

Costuri externe medii în 2008 pentru EU-27: transport marfă (transp. marfă de mare tonaj exclusiv congestia)



Prezenare în cadrul Comitetului pentru Mobilitate din Primăria București, 5.05.2015 3

Cota diferitelor moduri de transport în costurile externe totale în 2008 pentru EU-27 (exclusiv congestia)



Sursa: 'Costuri externe în Europa', studio comandat de UIC în 2011
CE/INFRAS/ISI, 2011, p.80

Prezentare în cadrul Comitetului pentru Mobilitate al Primăriei București, 5.05.2015 4

EUCen R & D

Costuri externe medii generate de sectorul transport în 2008

Transport de călători (€/1.000 pkm)						
Rutier				Cale ferată	Aerian	Total
Vehicule private	Autobuze & autocare	Motociclete & motorete	Total călători Rutier	Transport călători	Transport călători	
61,5	19,5	89,1	56,7	34,7	54,0	55,1

Sursă: 'Costuri externe în Europa', studiu comandat de UIC în 2011CE/INFRAS/ISI, 2011, p.83

Transport de mărfuri (€/1.000 tkm)					
Rutier			Cale ferată	Aerian	Total
Vehicule utilitare ușoare	Vehicule utilitare grele	Transport total rutier mărfuri *	Transport mărfuri	Transport mărfuri	
206,0	19,5	34,9	13,1	7,2	28,2

Sursa: 'Costuri externe în Europa', studio comandat de UIC în 2011CE/INFRAS/ISI, 2011, p.83
* Transport total rutier de mărfuri – calculate ca medie de greutate

Prezentare în cadrul Comitetului de Mobilitate al Primăriei București, 5.05.2015 | 5

EUCen R & D

Case study – Posibil impact al centurii de cale ferată a orașului București din punct de vedere al costurilor externe (I)

Nevoile de călătorie ale locuitorilor din apropierea centurii de cale ferată:

Populația totală (aria acoperită de studiu)	100%	256.150	locuitori
Din care, populație activă	60%	153.690	locuitori
Cu grad de angajare a populației active	60%	92.214	locuitori
Dintre care, gradul de angajare în activități care implică naveta la și de la serviciu zilnic (construcții, administrație, comerț, servicii, industrie etc.) ceea ce înseamnă călătorie doar pentru :	40%	**36.886**	călători
Călători despre care se estimează că ar călători cu trenul, din numărul total al călătorilor	30%	**11.066**	Călători/zi și direcție

Având în vedere că în județul Ilfov există 12.779 companii cu un număr mediu de 20 angajați per companie, rezultă un număr de **255.570** posturi vacante.
Din locurile de muncă de mai sus, un număr de 55.328 sunt ocupate de cei ce locuiesc în Jud. Ilfov.
Rezultă că restul de 200.242 locuri de muncă sunt ocupate de cei ce locuiesc în București.
Dintre aceștia, estimăm că doar 5% călătoresc cu trenul, și anume **10.012 călători / zi**.

Rezultă un trafic zilnic de	21.078	gers / zi și direcție de mers .

Sursă: Studiu de prefezabilitate referitor la reabilitarea și modernizarea Centurii de cale ferată București în vederea punerii în funcțiune a trenurilor pentru călători de către putting into operation passenger Metroul S.A. și ISPCP S.A. în 2012.

Prezentare în cadrul Comitetului pentru Mobilitate al Primăriei București, | 6

Studiu de caz – Posibil impact al Centurii feroviare a Municipiului București din punct de vedere al Costurilor Externe (II)

Având în vedere capacitatea de a atrage 21.078 călători / zi și sens de mers, linia de cale ferată de centură a Municipiului București are potențialul de a realiza următoarele economii:

Costuri externe totale medii generate pe rutier € / an	Costuri externe totale medii generate de traficul feroviar € / an	Economii rezultate din trecerea călătorilor la traficul feroviar € / an
Călători * 2 sensuri de mers * ; * 15 km/zi * 2 sensuri de mers) 1000pkm/an = 17,9 mil. E	(21.078 călători * 2 sensuri de mers 250 zile * 15 km/zi * 2sensuri de ners) * 34,7 E/1000pkm/an = 10,9 mil. E	17,9 mil. E – 10,9 mil. E = 7 mil. E

Prezentare în cadrul Comisiei de Mobilitate a Primăriei București, 5.05.2015 | 7

Fezabilitatea reabilitării și modernizării centurii feroviare a Municipiului București

- **Conform Studiului de pre-fezabilitate realizat de Metroul S.A. și I.S.P.C.F. S.A. în 2012 21.078 călători / zi / sens de mers vor utilize centura feroviară**
- **Experiența internațională arată că un trafic zilnic de 15 – 20 mii călători / zi / sens de mers reprezintă un adevărat succes**
- **Conform costurilor externe din sectorul transporturilor, publicate în studiul UIC, trecerea a 21.078 călători de la transportul rutier la cel feroviar ar genera economii anuale de aprox. 7 milioane EURO.**
- **Conform documentului "Transportul sustenabil – o perspectivă viabilă de evoluție" publicată de Academia Română în 2015, nivelul costurilor externe generate de congestie (studiu de caz Franța, 20007), reprezintă aproximativ 26% din nivelul costurilor externe totale. În cazul analizei realizate în România, la cele 7 milioane de EURO s-ar mai adăuga 1,8 milioane EURO.**
- **Pe lângă diminuarea costurilor externe generate de sectorul transporturi, proiectul de modernizare și reabilitare a centurii de cale ferată va avea un impact pozitiv și asupra indicatorilor de mobilitate prevăzuți de PMUD, precum: accesibilitate sporită, siguranță și**

Prezentare în cadrul Comisiei pentru Mobilitate a Primăriei București, 5.05.2015 | 8

Studiu de caz pentru București: costuri externe de transport

Nr.	Costuri externe de transport	Index de corecție	PIB 2010	Costuri externe totale		Transport rutier		Transport feroviar		Rutier-Feroviar
			miliarde €	miliarde €/an	Din PIB	total	miliarde €/an	total	miliarde €/an	miliarde € /an
0	UE+ Norvegia + Elveția			**500**	**4%**	**93%**	**465**	**< 2%**	**10**	**455**
1	București-Ilfov		**31,26**	**1,25**			**1,16**		**0,03**	**1,14**
2	București-Ilfov	K1		**3,45**			**3,21**		**0,07**	**3,14**
3	București-Ilfov	K2		**1,94**			**1,80**		**0,04**	**1,77**
4	București-Ilfov	K3		**2,24**			**2,08**		**0,04**	**2,04**
5	**București-Ilfov total**						**2,54**			

Note explicative:
În rândul 0, datele evidențiate cu verde corespund sursei 'Costuri externe de transport în Europa, studiu actualizat" CE Delft, Septembrie 2011.
În rândul 1, valorile pentru București – Ilfov au fost calculate față de PIB București – Ilfov (conform datelor NIS), aplicând același procent ca în rândul 0.
De fapt, considerăm că în București, costurile de congestie precum și toate celelalte costuri (aferente, dar și cele suplimentare generate de călătoria în trafic foarte aglomerat și în condiții de infrastructură necorespunzătoare) sunt mult mai mari. De exemplu:

- Indicatorul cel mai bine asociat cu riscul de congestie este numărul de km de șosele / 1000 vehicule. Conform prezentării PMUD făcute la Primăria București pe 15.02.2015, acest indicator = 10,45 pentru Viena, în timp ce, pentru București = 3,78.
  Raportul dintre aceste două valori este K1 = 10,45 / 3,78 = 2,76
- Conform clasificării nivelurilor de congestive măsurate în 2014 (Tom Traffic Index (http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/#list), București este pe locul 8 în lume în ceea ce privește congestia, cu un nivel de congestie de 45%, în timp ce Viena este pe locul 57, cu un nivel de 29%.
  Raportul dintre cele două niveluri este: K2 = 45 / 29 = 1,552.
- Accidente rutiere. În 2013, România s-a clasat pe primul loc în UE, cu un număr de 93 decese / milion de locuitori, comparativ cu media UE de 52.
  Rezultă K3 = 93 / 52 = 1,79. În 2012 au fost înregistrate 2.042 accidente rutiere mortale și 4 accidente mortale pe cale ferată.
- În tabelul de mai sus, valorile de la rândurile 2, 3 și 4 au fost calculate înmulțind valorile de la rândul 0 cu indicele de corecție K1, K2, K3.

Nr.	Date statistice oficiale Accidente rutiere în 2012	Decese	Răniri grave	Decese + Răniri grave	Costuri ale deceselor + rănirilor grave [miliarde €]
	Județul Ilfov	64	293	357	
	București	79	946	1.025	
5	**Total București + Județul Ilfov**	**143**	**1.239**	**1.382**	**2,54**

Notă: Conform formulei statistice a FPV (Fatality Prevention Value / Valoare Prevenire Accidente mortale) indicate în Raportul Consiliului European pentru Siguranța Traficului / European Council Report for Traffic Safety (ETSC), o viață omenească pierdută într-un accident rutier valorează 1,84 milioane €.

Bibliografie

[1] CENELEC - European Commitee for Electrotechnical Standardization, “EN 60300-3-3 :2004. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing.,” CENELEC - European Commitee for Electrotechnical Standardization, Bruxelles, 2004.

[2] IEC - International Electrotechnical Commission, “IEC 60300-3-3 Ed.3.0 b:2017. Part 3-3: Application Guide. Life Cycle Costing.,” IEC - International Electrotechnical Commission, 2017.

[3] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” *Official Journal of the European Union,* vol. 52, no. L120, p. 5–12, 2009.

[4] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts,” *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L94, p. 1–64, 2014.

[5] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance,” *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L94, p. 65–242, 2014.

[6] European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC,” *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L94, p. 243–374, 2014.

[7] European Commission - DG MOVE, “COM/2017/0653 final - Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2009/33/EU on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” European Commission - DG MOVE, Brussels, 2017.

[8] European Commission - DG MOVE, “COM/2017/0653 final - ANNEX to the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” European Commission, Brussels, 2017.

[9] European Commission - DG MOVE, “SWD/2017/0366 final - IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for A Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles,” European Commission, Brussels, 2017.

[10 European Commission - DG MOVE, “SWD/2017/0367 final - EXECUTIVE SUMMARY OF THE IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficent road transport,” European Commission, Brussels, 2017.

[11 UIC - International union of railways, “Leaflet nr 345 - Environmental specifications for new rolling stock,” UIC - International union of railways, Paris, 2006.

[12 UIC - International Union of Railways, “Leaflet nr 330 - Railway specific environmental performance indicators,” UIC - International Union of Railways, Paris, 2008.

[13 UIC - International Union of Railways, “LCC-driven procurement,” 09 10 2002. [Online]. Available: http://www.railway-energy.org/static/LCC_driven_procurement_87.php. [Accessed 25 February 2018].

[14 A. O’Donovan, J. Frith and C. McKerracher, “Electric Buses in Cities - Driving Towards Cleaner Air and Lower CO2,” Bloomberg New Energy Finance, N/A, 2018.

[15 D. S. §. Davodd, “Energy Star,” 2003 December 2003. [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Energy_Star. [Accessed 10 March 2018].

[16 EPA - U.S. Environmental Protection Agency, “Sustainable Materials Management: the road ahead. 2009-2020.,” EPA - U.S. Environmental Protectionn Agency, N/A, 2009.

[17 European Commission - DG ENV, “Green Public Procurement,” 13 August 2019. [Online]. Available: http://ec.europa.eu/environment/gpp/index_en.htm. [Accessed 12 September 2019].

[18 CEMR-EP and EPSU, “The EC Guide on Socially Responsible Public Procurement (SRPP) - defining principles, requirements and standards of Socially Responsible Public Procurement (SRPP) for local and regional government,” N/A June 2011. [Online]. Available: https://www.epsu.org/sites/default/files/article/files/SRPP_Joint_Statement_Final_Annex.pdf. [Accessed 04 March 2018].

[19 F. Yaker, “Sustainable Public Procurement (SPP). Objectives, Illustrative Practices and Emerging Trends, Drawing on the SPP Work of UU Environment,” 22 February 2017. [Online]. Available: https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/gp220217/farid_yaker.pdf. [Accessed 10 March 2018].

[20 European Commission - DG ENV, “Eco-innovation. When business meets the environment,” 03 October 2016. [Online]. Available: http://ec.europa.eu/environment/eco-innovation/discover/programme/index_en.htm. [Accessed 10 March 2018].

[21 Marcus1234/Wikipedia, “Smart city,” 03 August 2007. [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Smart_city. [Accessed 12 July 2019].

[22 A. Stålberg, “Life Cycle Costing (LCC) – a modern procurement tool,” N/a N/A N/A. [Online]. Available: http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/expertgroup.pdf. [Accessed 10 July 2019].

[23 O. Perera, B. Morton and T. Perfrement, “Life Cycle Costing in Sustainable Public Procurement: A Question of Value. A white paper from IISD,” International Institute for Sustainable Development, Winnipeg, 2009.

[24 C. Jean, “LCA and Procurement,” N/A N/A 2013. [Online]. Available: http://www.esaiweb.org/documents/workshops/lca-2013/Jean-Clarkes-presentation.pdf. [Accessed 10 July 2019].

[25 Inteligent Energy Europe, “Project Fact Sheet: Energy efficiency and environmental criteria in the awarding of regional rail,” European Commission, 2011.

[26 Intelligent Energy Europe, “Energy efficiency and environmental criteria in the awarding of regional rail transport vehicles and services (ECORAILS),” European Commission.

[27 F. Stanta and N. Pascal, “Incorporating the ECORailS instruments step by step into the PSC between Region Lombardy and TRENORD. Results from the Lombardy Pilot Application,” ECORails Project, N/A, 2011.

[28 M. Brok and J. M. Petersen, “Possibilities for introducing higher focus on energy efficiency in future PSC for the Øresund traffic,” ECORails Project, N/A, 2011.

[29 Integral Consuling R&D; CFR Călători, “Timisoara Pilot Applications - Test objectives, methodology and results,” ECORails Project, N/A, 2011.

[30 Technology Innovation Agency Berlin (TSB), “The ECORailS Guidelines in use. Examples from the pilot application Berlin-Brandenburg,” ECORails Project, N/A, 2011.

[31 ECORailS Consortium, “Guidelines for Public Transport Administrations in Europe,” ECORails Project, N/A, 2011.

[32 D. Caraman, “Total Life Cycle Costs for DMU - a form for a Procurement Documentation,” Integral Consulting R&D, Bucharest, 2011.

[33 The Clean Fleets Project; Intelligent Ennergy Europe (IEE) Programme, “The Clean Fleets Life Cycle Cost Calculator,” 2015.

[34 European Commission, COM/2011/0144 final - WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, Brussels: European Commission, 2011.

[35 H. v. Essen, “Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities,” CE Delft, Delft, 2018.

[36 H. v. Essen, A. Schroten, M. Otten, D. Sutter, C. Schreyer, R. Zandonella, M. Maibach and C. Doll, “External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008,” CE Delft, Infras, Fraunhofer ISI, Delft, 2011.

[37 European Transport Safety Council, “13th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report,” 19 June 2019. [Online]. Available: https://etsc.eu/13th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/. [Accessed 10 July 2019].

[38 European Commission - DG MOVE, “Clean transport, Urban transport. Urban mobility,” 07 August 2019. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en. [Accessed 15 August 2019].

[39 Economoc Commission for Europe Inland Trasport Commitee, “Informal Document no. 6 Secretariat. Final.,” 2011.

[40 European Transport Safety Council (ETSC), “Police Reform and Consequences for Road Safety,” European Transport Safety Council, August 2012.

[41 European Commission, “SWD/2019/0283 final - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". SWD(2019) 283 final,” European Commission, Brussels, 2019.

[42 European Commission - Secretariat-General, “COM/2016/0501 final - A European Strategy for Low-Emission Mobility,” European Commission, Brussels, 2016.

[43 European Commission - DG CLIMA, “2030 climate & energy framework. Policy.,” N/A 10 2014. [Online]. Available: http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index_en.htm. [Accessed 10 July 2019].

[44 G-Man/Wikipedia, “History of rail transport in Great Britain,” 28 July 2003. [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_rail_transport_in_Great_Britain. [Accessed 10 June 2019].

[45 Asociația Inginerilor din Romania AGIR, „Master Planul General de Transport al Romaniei. Evaluare si propuneri,” *Univers Ingineresc nr. 2 / 2015,* N/A February 2015.

[46 A. Popescu, “Master Planul General de Transport al României - Probleme la nivel European şi Naţional ? Episodul III. Cui prodest, domnule Boloş?,” 15 January 2017. [Online]. Available: http://www.romaniacurata.ro/master-planul-general-de-transport-al-romaniei-probleme-la-nivel-european-si-national-iii-cui-prodest-domnule-bolos/. [Accessed 10 June 2019].

[47 Cezarika1/Wikipedia, “Lista rețelelor de tramvai din România,” 05 June 2010. [Online]. Available: https://ro.wikipedia.org/wiki/Lista_re%C8%9Belelor_de_tramvai_din_Rom%C3%A2nia. [Accessed 10 June 2019].

[48 A. Andrei, “Cum s-au cheltuit banii de la UE, episodul IV: Investiţii uriaşe în linii de tramvai, zero în vehicule,” 01 October 2018. [Online]. Available: https://www.ziaruldeiasi.ro/stiri/cum-s-au-cheltuit-banii-de-la-ue-episodul-iv-investitii-uriase-in-linii-de-tramvai-zero-in-vehicule--200967.html. [Accessed 10 June 2019].

[49 S. Rupprecht, L. Brand, S. Böhler-Baedeker, L. M. Brunner, A. Colclough, A. Dragutescu, M. Horvat, T. Durlin, S. Werland and F. Rudolph, “Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Second Edition). Final Draft for SUMP Conference,” Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH, N/A, 2019.

[50 European Commision, “COM/2013/0913 final - Together towards competitive and resource-efficient urban mobility,” European Commision, Brussels, 2013, 17 December.

[51 European Commission, “ANNEX 1 – Annex. A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans to Communication Together towards competitive and resource-efficient urban mobility,” European Commission, Brussels, 2013.

[52 European Commision, “COM/2008/0435 final - Strategy for the internalisation of external costs,” European Commision, Brussels, 2008.

[53 European Commission, “SEC/2008/2207 final - Stratégie pour une mise en œuvre de l’internalisation des coûts externes - Annexe technique à la stratégie pour une mise en œuvre de l’internalisation des coûts externes,” European Commission, Brussels, 2008.

[54 European Commission, “SEC/2008/2208 final - Strategy for an internalisation of external costs and the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infra...,” European Commission, Brussels, 2008.

[55 European Commission, “SEC/2008/2209 final - Strategy for an internalisation of external costs and the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infra...,” European Commission, Brussels, 2008.

[56 A. Korzhenevych, N. Dehnen, J. Bröcker, M. Holtkamp, H. Meier, G. Gibson, A. Varma and V. Cox, “Update of the Handbook on External Costs of Transport. Final Report,” Ricardo-AEA, London, 2014.

[57 Commission of the European Communities, “COM/95/0691 final - Towards fair and efficient pricing in transport policy- options for internalising the external cost of transport in the European Union - Green Paper,” Commission of the European Communities, Brussels, 1995.

[58 A. Lugovoi and A. Parker, “Guidelines to Innovative Financing, Appendix C1 - Congestion Charge,” ARCADIS, U.K.; SUITS Project, N/A, 2019.

[59 I. Hansen, “Determination and Evaluation of Traffic Congestion Costs,” *European Journal of Transport and Infrastructure Research (EJTIR),* vol. 1, no. 1, pp. 61 - 72, 2001.

[60 D. S. Grant-Muller and J. Laird, “Costs of Congestion: Literature Based Review of Methodologies and Analytical Approaches,” *Scottish Executive Social Research,* p. 79, N/A November 2006.

[61 V. Biausque, “The value of statistical Life: a meta-analysis,” Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris, 2012.

[62 European Parliament, Council of the European Union, “Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management,” *Official Journal of the European Union,* vol. 51, no. L 319, p. 59–67, 2008.

[63 European Environment Agency, “EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016. Technical guidance to prepare national emission inventories,” European Environment Agency, Copenhagen, 2016.

[64 Emisia, “Discover the transport and emissions world with custom assessments,” N/A N/A 2018. [Online]. Available: https://www.emisia.com/assessments/. [Accessed 10 June 2019].

[65 Transport & Mobility Leuven NV, “TREMOVE,” N/A N/A 2010. [Online]. Available: https://www.tmleuven.be/en/navigation/TREMOVE. [Accessed 10 June 2019].

[66 C. Clark and S. A. Stansfeld, “The Effect of Transportation Noise on Health and Cognitive Development: A Review of Recent Evidence,” *International Journal of Comparative Psychology,* no. 20, pp. 145-158, 2007.

[67 N. Pignier, “The impact of traffic noise on economy and environment: a short literature study,” The Centre for ECO2 Vehicle Design, Stockholm, 2015.

[68 European Parliament, Council of the European Union, “Directive (EU) 2018/410 of the European Parliament and of the Council of 14 March 2018 amending Directive 2003/87/EC to enhance cost-effective emission reductions and low-carbon investments, and Decision (EU) 2015/1814,” *Official Journal of the European Union,* vol. 61, no. L 76, pp. 3-27, 2018.

[69 The World Bank, “Urban Transport and Climate Change,” 14 August 2012. [Online]. Available: https://www.worldbank.org/en/news/feature/2012/08/14/urban-transport-and-climate-change. [Accessed 11 June 2019].

[70 SLoCaT, “Transport and Climate Change. Global Status Report 2018,” SLoCaT, N/A, 2018.

[71 European Environment Agency, “Greenhouse gas emissions from transport,” 22 November 2018. [Online]. Available: https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-11.. [Accessed 10 June 2019].

[72 H. Link, “Estimates of marginal infrastructure costs for different modes of transport,” in *43rd Congress of the European Regional Science Association*, Jyvaskyla, 2003.

[73 A. Schroten, L. v. Wijngaarden, M. Brambilla, M. Gatto, S. Maffii, F. Trosky, H. Kramer, R. Monden, D. Bertschmann, M. Killer, V. Lambla, K. E. Beyrouty and S. Amaral, “Overview of transport infrastructure expenditures and costs,” European Commission - DG MOVE, Delft, 2019.

[74 AVENSA; Rom Transportation Engineering, “Sustainable Urban Mobility Plans for Grows Poles in Romania - Bucharest-Ilfov Aglomeration.,” AVENSA; Rom Transportation Engineering, Bucharest, 2015.

[75 TomTom International, “Traffic Index,” N/A N/A 2018. [Online]. Available: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/. [Accessed 11 June 2019].

[76 D. Caraman and L. Panea, “Comparisons among external costs of transport modes – case study Bucharest,” Integral Consulting R&D, Bucharest, 2015.

SUITS

Livrabil Nr.:	D4.3

Ghid de Achiziții Publice Inovative
Anexa A3

Proceduri inovative de achiziţii publice

Acronim Proiect:	SUITS
Titlu complet:	
Sprijin acordat sistemelor integrate de transport urban ; Instrumente transferabile pentru autorităţi	
Acord de Grant Nr.:	690650
Pachet de lucru Nr.	4
Denumire pachet de lucru:	
Finanţare inovativă şi sustenabilă, inovaţie în achiziţii şi în afaceri	
Autor(i) responsabil (i):	
Integral Consulting R&D, Romania Dan Caraman, Cristiana Damboianu, Ștefan Roșeanu	
Co-Autor(i) responsabil(i):	
Data:	28.11.2019
Stadiu:	V2.0

2020 CiVITAS
Cleaner and better transport in cities

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

Disclaimer

Prezentul document conține anexele A 3.1 – A 3.5 la „Ghidul de achiziții inovative" – un document de cercetare elaborat de proiectul SUITS (Susținerea Sistemelor Integrate de Transport Urban; Instrumente Transferabile pentru Autoritățile Locale), în cadrul programului de cercetare Horizon 2020.

Aceste Anexe completează datele din Ghiduri cu informații suplimentare, exemple și referințe bibliografice selectate pe care le considerăm utile pentru înțelegerea acestor concepte ale unor proceduri de achiziții inovative și a modalității de utilizare a lor în strategia și politicile care au ca scop dezvoltarea mobilității sustenabile.

Este interzisă copierea, distribuirea sau publicarea conținutului materialelor prezentate în acest Ghid sub orice formă, atât de persoane fizice, cât și de persoane juridice, fără acordul în scris al autorilor.
Informațiile și punctele de vedere prezentate în această versiune a Ghidului sunt cele ale autorilor, fără a reflecta neapărat opinia oficială a Uniunii Europene. Nici instituțiile și organismele Uniunii Europene, nici persoanele care acționează în numele acestora nu sunt răspunzătoare pentru utilizarea informațiilor incluse în prezentul Ghid.

În cazul în care potențialii beneficiari au întrebări, sau doresc clarificări referitoare la Anexele A3.1 – A3.5, aceștia sunt rugați să se adreseze la: office@integralconsulting.ro

Cuprins

Anexa A3.1 - Proceduri de achiziții inovative în contextul Contractelor de Servicii Publice pentru transport urban de călători 5
1. Introducere 5
2. Reglementări privind ajutoarele de stat și compatibilitatea cu piața internă 6
3. Stakeholderi în domeniul procedurilor de achiziție publică de servicii de transport . 9
4. Soluții pentru achiziții inovative în cadrul Contractelor de Servicii Publice 10
5. Rezumat și concluzii 11

Anexa A3.2 Achiziții publice în comun pentru un grup de orașe / regiuni / transfrontaliere 12
1. Introducere 12
2. Procese de achiziții publice în comun pe piețele interne 15
2.1. Organizații de achiziții publice în comun 15
2.2. Inițiative de achiziții publice în comun 16
3. Organisme centrale de achiziție 16
4. Achiziție publică în comun transfrontalieră 18
4.1. Reglementări referitoare la achizițiile publice transfrontaliere în comun 19
4.2. Achiziții publice transfrontaliere efectuate de organisme centrale de achiziționare 19

Anexa A3.3 Parteneriate inovative în procedurile de achiziție 21
1. Introducere 21
2. Proceduri de achiziții publice inovative 21
2.1 Achiziții pre-comerciale (PCP) 23
2.2 Achiziționarea de soluții inovative (PPI) 27
2.3 Acțiuni de coordonare și suport (CSA). 28
3. Concluzii. 28

Anexa A3.4 Strategii și planuri de achiziții pe termen lung 29

Anexa A3.5 Proceduri de achiziții cu surse de finanțare multiple 32

Bibliografie 35

Istoric document

Data	Autor	Acțiune	Stadiu	Nivel disem
23.03.18	INTECO - Stefan Roseanu	Elaborarea Anexei A3.1 – Proceduri de achiziții inovative în contextul Contractelor de Servicii Publice pentru transportul urban de călători	V0.1 - Draft	RE
14.05.19	INTECO – Ștefan Roșeanu	Elaborarea Anexei A3.2 – Achiziții publice în comun pentru un grup de orașe / regiuni / transfrontaliere	V1.1 - Draft	RE
25.07.19	INTECO – Ștefan Roșeanu	Elaborarea Anexei A3.4 – Strategii și planuri de achiziții pe termen lung	V1.2 - Draft	RE
25.07.19	INTECO – Ștefan Roșeanu	Elaborarea Anexei A3.5 – Proceduri de achiziții cu finanțare multiplă	V1.3 - Draft	RE
27.08.19	INTECO – Dan Caraman	Elaborarea Anexei A3.3. – Parteneriate inovative în procedurile de achiziție	V1.4 - Draft	RE
05.09.19	INTECO – Ștefan Roșeanu; Isolda Constantin	Verificări și editare pentru Anexa A3 – Proceduri inovative de achiziție (Disclaimer, Cuprins, Bibliografie)	V1.5 - Draft	RE
27.11.19	INTECO – Dan Caraman, Ștefan Roșeanu	Versiunea finală a Anexei A3 la Ghid	V2.0	PU

Stadiu: V0.1 – Prima versiune pentru Aplicația Pilot,

V1.1 – V1.5 – Completări annexe. Transmitere feedback.

V2.0 - Versiunea finală a Anexei A3 ca parte a Ghidului D4.3 care urmează să fie depus (la Comisia Europeană).

Nivel de diseminare:

PU - Public
PP – Restricționat la alți participanți la program (inclusiv Serviciile Comisiei)
RE – Restricționat la un grup specificat de consorțiu (inclusiv Serviciile Comisiei)
CO – Confidențial, doar pentru membrii consorțiului (inclusiv Serviciile Comisiei)

Anexa A3.1 - Proceduri de achiziții inovative în contextul Contractelor de Servicii Publice pentru transport urban de călători

1. Introducere

Țările membre ale Uniunii Europene se caracterizează prin creșterea tendinței de urbanizare. Așezările omenești din UE au introdus și, după cum este de așteptat, vor continua să introducă elemente sociale și economice de bază care definesc zonele urbane. Din rațiuni istorice, nu există o singură rețetă de includere a tuturor caracteristicilor unor astfel de organizații administrative, ceea ce face posibilă existența unor arii foarte dense, sau foarte întinse în ceea ce privește zonele rezidențiale sau punctele de interes social și economic de fiecare zi.

Pe baza Tratatului Funcționării Uniunii Europene [1], se cere asigurarea accesului la educație, servicii de sănătate, administrație publică etc. în cadrul statelor membre UE și o soluție pentru a răspunde acestei cerințe este asigurarea unor servicii de interes economic general din zona transporturilor. În această lucrare ne vom referi la aspecte legate de transportul public sau de asigurarea unor soluții de transport pentru grupuri de oameni, nu la sisteme pentru forme de transport individual sau pentru transportul și livrarea mărfurilor.

Tradiția acestui domeniu economic acoperă o multitudine de forme de organizare a transportului, de la o abordare mai liberală la o pondere mai mare a controlului public. Așa cum au sintetizat cercetătorii Matthias Finger și Dominique Finon în 2011, transportul public din țările Uniunii Europene se încadrează acum în conceptul de serviciu universal și este reglementat la nivel european în principal de Reglementarea UE 1370/2007 (amendată și actualizată prin Reglementarea UE 2338/2016). Cercetătorii au identificat patru școli principale de gândire în Europa, fiecare din ele contribuind în proporții diferite la reglementarea pieței nou liberalizate a transportului public pentru călători: „se face distincția între tradiția latină, anglo-saxonă, germană și scandinavă.” Prevederile cadrului legal și de reglementare al UE în acest domeniu au încercat să integreze aceste viziuni. [1, pp. 54-69]

Pentru a pune la dispoziția cetățenilor UE un număr tot mai mare de instrumente pentru a avea acces la servicii de transport public de o calitate superioară și pe care să și le poată permită, accentul se deplasează în prezent spre deschiderea pieților de transport urban spre o competiție transparentă în conformitate cu reglementările. Cu noile documente juridice care reglementează sectorul de transport terestru (în principal EU Reg. 1370 [2] și EU Reg. 2338

[1] Treaty on the Functioning of the European Union / Tratat privind Funcționarea Uniunii Europene, Protocol (Nr 25) referitor la exercitarea Competențelor sale, Articolul 1:
Valorile comune ale Uniunii în domeniul serviciilor de interes economic general, conform Articolului 14 din cadrul Tratatului privind Funcționarea Uniunii Europene includ în special:
- rolul esențial și libertatea autorităților naționale, regionale și locale în ceea ce privește asigurarea, încredințarea prestării și organizarea serviciilor de interes economic general cât se poate de aproape de nevoile utilizatorilor;
- diversitatea dintre diferite servicii de interes economic general și diferențele în ceea ce privește nevoile și preferințele utilizatorilor, așa cum pot rezulta din diferite situații geografice, sociale și culturale;
- un nivel înalt de calitate, siguranță și accesibilitate, tratament egal și promovarea accesului universal și a drepturilor utilizatorilor.

[3]) asistăm la o competiție mai mare între operatorii de transport public și o preocupare sportiă pentru respectarea reglementărilor referitoare la ajutorul de stat. [4]

Autoritățile publice atribuie Contractele pentru Servicii Publice furnizorilor lor de servicii publice și abordează chestiuni cum ar fi compensarea costurilor de operare și investițiile de capital într-un mod mai transparent și previzibil.

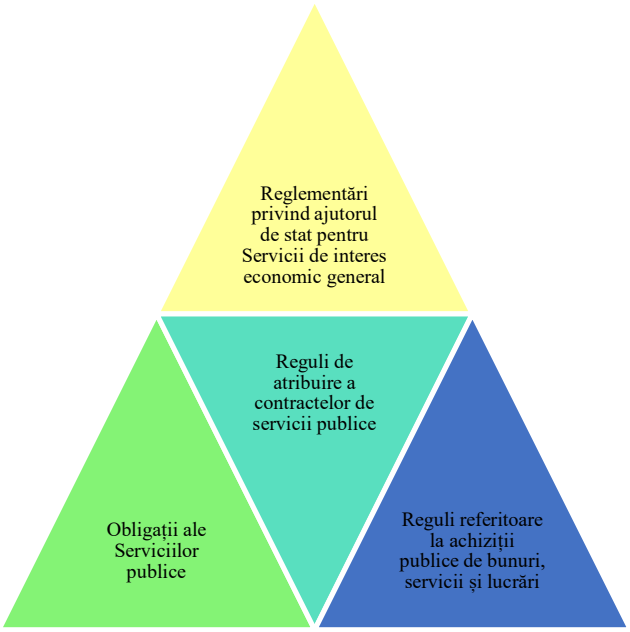


Fig. 1 – Principalele concepte care guvernează procesele de achiziții publice inovatoare în domeniul transportului public urban

Se observă o strânsă legătură între condițiile de lucru pentru afaceri incluse în Contractul de Servicii Publice și strategiile și procedurile de achiziții publice.

2. Reglementări privind ajutoarele de stat și compatibilitatea cu piața internă

Când factorii de decizie naționali, regionali și / sau locali iau măsuri, pe baza tradițiilor respective, în vederea introducerii unor „obligații privind serviciul public" și piața nu este în măsură să furnizeze singură soluții economice, trebuie să se stabilească o relație contractuală între autoritatea publică având competența necesară și furnizorul de servicii.

Contractul poate acoperi compensații financiare sau de alt tip în natură pentru pierderile nete, inclusiv prevederile de investiții pentru asigurarea contractului. În contextul unei piețe din ce în

ce mai competitive în acest domeniu de activitate, compensarea este supusă reglementărilor pentru ajutoarele de stat și legislatorul European a furnizat cadrul legal pentru a realiza legătura dintre ajutorul de stat și condițiile generale ale pieței și conceptul de servicii de interes economic general.[2]

Cu accent pe coeziunea socială și teritorială a cetățenilor UE pentru a realiza o mai bună integrare europeană, câteodată forțele pieței nu sunt suficiente pentru a asigura servicii de transport la nivel adecvat pentru a răspunde tuturor nevoilor colective. „Serviciile de interes economic general (SIEG) reprezintă blocuri esențiale pentru construirea unui model social european cu grad ridicat de competitivitate și acoperire socială." [5, pp. 16-18]

SIEG fac parte din serviciile de interes general (SIG) alături de serviciile de interes social general (SISG). Datorită celor patru tradiții majore care guvernează relația dintre autoritatea publică și piață din punct de vedere a ceea ce numim astăzi SIG (cel latin, anglo-saxon, german și scandinav), nu există o listă clară de activități incluse în domeniul fiecăruia din cele trei concepte. Sensul și domeniul SIG sunt încă în evoluție și autoritățile UE care se ocupă de competiție verifică pe baza unor erori evidente definirea unui (nivel de) serviciu în domeniul de definiție al SIG. „Curtea de Justiție a stabilit că SSGI sunt servicii care prezintă caracteristici speciale comparativ cu cele ale altor activități economice". [6, p. 11]

Contractarea serviciilor de transport public în noul context al pieței generează îngrijorări din partea stakeholderilor din transportul public referitor la respectarea reglementărilor de piață din domeniul ajutorului de stat, in special în țări ca România, Spania, Italia, Protugalia și Grecia, unde există o tradiție de a gestiona servicii publice (serviciul public este definit la nivel național ca fiind un serviciu pe care guvernul, prin întreprinderile publice și administrația sa publică, îl asigură tuturor cetățenilor, indiferent de zonă geografică, gen, origine, statut social etc.). [...] Per total, în această tradiție, serviciul public este o știință politică și un concept legal' [1, p. 56]). Au loc dezbateri deschise în legătură cu abordarea noii provocări de a răspunde regulilor de ajutor social și de a continua să fie un investitor activ în creșterea calității serviciilor în sectorul de transport public.

Un punct forte în evaluarea relației de lucru dintre autoritatea competentă și operatorul de transport public a fost stabilit de Curtea de Justiție UE în decizia Altmark, în 2003. [7] Rezultatele sunt utilizate de autoritățile care reglementează competiția când investighează procedurile privind ajutorul de stat în contextul SIEG.

---

[2] Principalele documente legale UE în acest domeniu:

- Treaty on the Functioning of the European Union / Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, art. 14, 93, 106-108;
- Decizia Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea Art. 106(2) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru oblifația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general.
- Comunicare din partea Comisiei. Cadrul de lucru al Uniunii Europene pentru ajutorul de stat sub forma compensării serviciilor (2011);
- Comunicare din partea Comisiei privind aplicarea reglementărilor referitoare la ajutorul de stat în UE sub formă de compensații acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (2012)
- Comunicare din partea Comisiei privitor la 'Un cadru de calitate pentru Serviciile de interes general în Europa' (2011)

„Hotărârea Curții de Justiție din Altmark declară compensarea serviciilor publice ca neconstituind ajutor de stat în sensul Articolului 107 din TFEU, cu condiția îndeplinirii a patru criterii cumulate:

- În primul rând, întreprinderea destinatară trebuie să îndeplinească obligații publice care să fie clar definite.
- În al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în avans în mod obiectiv și transparent.
- În al treilea rând, compensația nu poate depăși necesarul pentru a acoperi în întregime sau parțial costurile suportate pentru îndeplinirea obligațiilor privind serviciile publice, având în vedere plățile relevante și un profit rezonabil.
- În cele din urmă, în cazul special în care întreprinderea care urmează să îndeplinească obligațiile legate de furnizarea serviciului public nu este aleasă în urma unei proceduri de licitație publică prin care să se permită selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică le-ar fi suportat în condițiile unei bune administrări și ale unui echipament adecvat.” [8, p. 46]

Comisia Europeană a emis un nou ghid în legătură cu modul în care aceste patru criterii ar trebui îndeplinite de părțile care lucrează la contractarea serviciilor de transport public. Pentru a evita furnizarea de servicii de nivel scăzut către cetățeni, Comisia face diferență între „prețul cel mai mic” și „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic” acceptând această a doua variantă ca răspunzând, de asemenea, criteriilor Altmark cu condiția ca respectivele criterii de atribuire, inclusiv cele legate de mediu sau sociale să fie strâns legate de obiectul serviciului furnizat și să permită ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic să corespundă valorii pieței.

În astfel de cazuri, un mecanism de recuperare (clawback) poate fi adecvat pentru a reduce riscul de supracompensare ex ante. Autoritatea de atribuire nu este împiedicată de a stabili standarde de calitate care trebuie respectate de toți operatorii economici, sau de a lua în considerație aspectele calitative ale diferitelor propuneri în luarea deciziei referitoare la atribuire”. [6, p. 13]

Prin urmare, nu este de datoria Comisiei să furnizeze o listă de criterii pentru a determina interesul general pentru un anume serviciu. Este atribuția autorităților din Statele Membre să determine dacă un serviciu este, sau nu, de interes general.

Ghid de aplicare a reglementărilor UE referitoare la achiziții publice și la piața internă de servicii de interes general SWD(2013) 53 final/2. [8]

3. Stakeholderi în domeniul procedurilor de achiziție publică de servicii de transport

În domeniul achizițiilor publice pentru bunuri, servicii și lucrări necesare pentru a administra serviciile de transport public într-o zonă urbană, există o serie de stakeholderi:

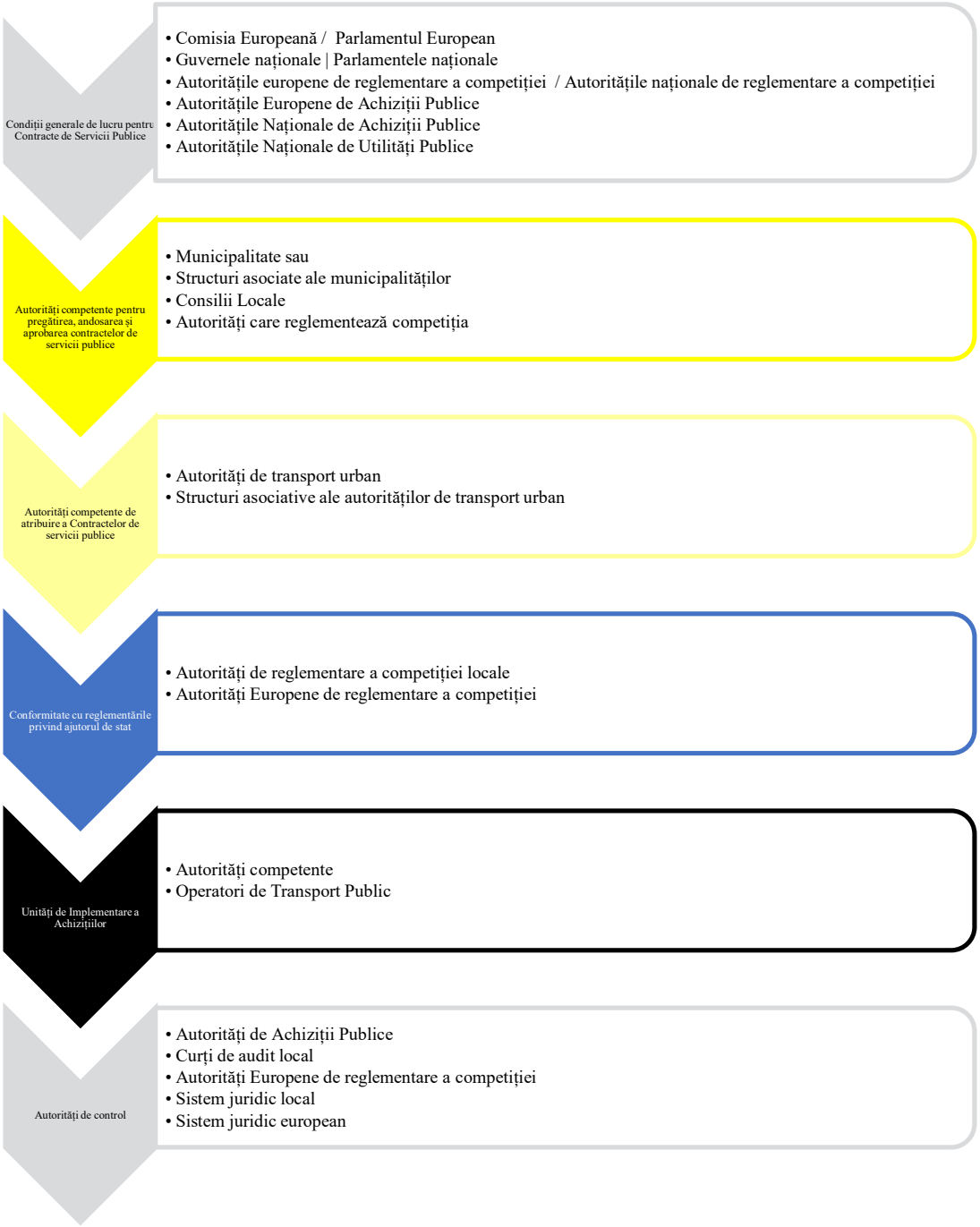


Fig. 2 – Principalii stakeholderi în procesul de achiziții publice pentru bunuri și servicii în transportul public

4. Soluții pentru achiziții inovative în cadrul Contractelor de Servicii Publice

În vederea implementării unor soluții inovative pentru procedurile de achiziții de bunuri, servicii și lucrări în contextul Contractelor de Servicii Publice pentru transportul public urban, autoritățile publice trebuie să implementeze o serie de proceduri pentru a defini domeniul SIEG și, într-un stadiu ulterior, al achizițiilor.

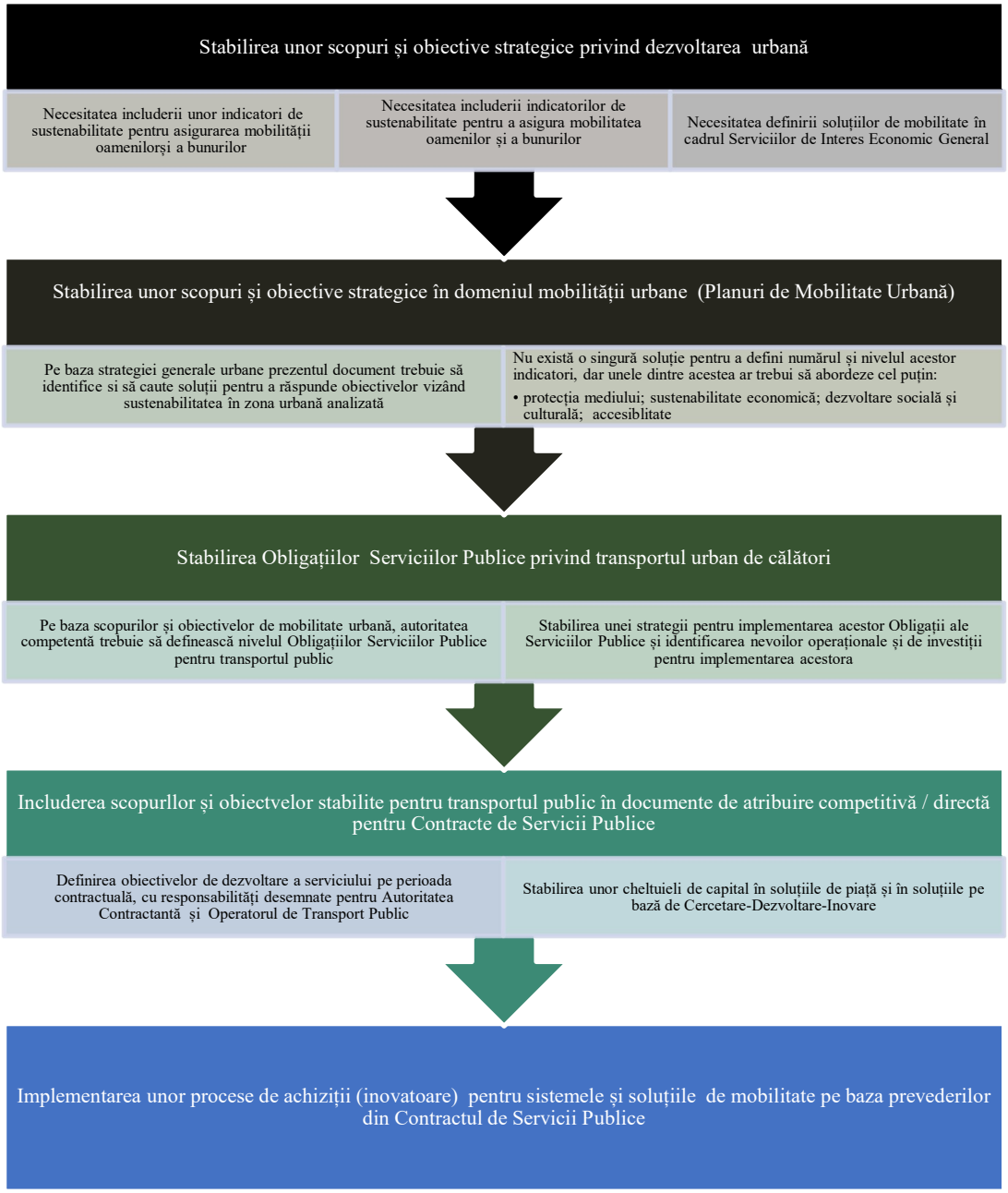


Fig. 3 – *Proces de formare a procedurilor de achiziții inovatoare pentru a răspunde reglementărilor privind ajutorul de stat pentru Servicii de Interes Economic General*

5. Rezumat și concluzii

În statele membre ale Uniunii Europene, activitățile de transport public sunt considerate ca făcând parte din Serviciile de Interes Economic General, deoarece asigură accesul cetățenilor la drepturile fundamentale privind mobilitatea și accesibilitatea. Suntem în plin proces de reformă pe termen lung, în cadrul căruia monopolul asupra serviciilor publice este înlocuit treptat de piețele reglementate și întreprinderile de transport public sunt în curs de a înlocui administrațiile de transport public.

Aceste piețe reglementate sunt supuse unor cheltuieli de fonduri publice deoarece veniturile directe nu acoperă toate costurile operaționale și autoritățile publice atribuie Contracte de Servicii Publice operatorilor de transport public unde eventualele pierderi operaționale sunt acoperite de compensații în schimbul îndeplinirii cerințelor Obligațiilor Serviciilor Publice.

Autoritățile naționale și europene care reglementează competiția verifică totodată și conformitatea acestor relații contractuale cu reglementările privind ajutoarele de stat pentru a se evita supra- sau sub-compensarea întreprinderilor și a stabili condiții pentru competiția de piață. În cazul în care contractul răspunde Obligațiilor clare privind Serviciile Publice, fondurile publice cheltuite pentru administrarea serviciilor de transport public (pentru a acoperi atât cheltuielile operaționale, cât și pe cele de capital) sunt considerate conforme cu condițiile pieței interne și nu sunt supuse unor investigații privind ajutorul de stat.

Procesele de achiziții ar trebui să se refere la operațiunile incluse în astfel de Contracte de Servicii Publice.

Pentru a permite unităților de implementare a achizițiilor, stabilite la nivelul autorității publice și la nivelul operatorului de transport public, să implementeze procedurile moderne și inovatoare de achiziții publice prevăzute în cadrul legal al achizițiilor publice, prevederile Contractelor de Servicii Publice trebuie să includă Obligații clare privind Serviciile Publice cu obiective de dezvoltare a nivelului serviciului pe perioada contractuală, fără a se limita la acestea:

1. reducerea impactului serviciului asupra mediului;
2. creșterea frecvenței și ariei de acoperire a serviciului;
3. creșterea siguranței serviciului;
4. asigurarea unor servicii multimodale și multi-operaționale;
5. costuri operaționale mai mici per utilizator;
6. creșterea nivelului de confort și siguranță pentru utilizatori și angajați;
7. creșterea transparenței cheltuielilor;
8. creșterea gradului de monitorizare a indicatorilor și de transparență și siguranță în raportare;
9. obiective de cercetare-dezvoltare- inovare .

Obligațiile privind serviciile publice, însoțite de un plan corect de compensare ar genera cadrul de lucru operațional pentru dezvoltarea și efectuarea procedurilor de achiziții publice pentru bunuri, servicii și lucrări, generatoare de economii nu numai la nivel financiar, dar și economic.

Anexa A3.2 Achiziții publice în comun pentru un grup de orașe / regiuni / transfrontaliere

1. Introducere

Achiziții în comun înseamnă combinarea activităților de achiziții a două sau mai multe autorități contractante (CA). Caracteristica definitorie cheie este că trebuie să fie o singură ofertă publicată din partea tuturor autorităților participante [9].

Astfel de activități de achiziție în comun nu reprezintă un concept complet nou în cadrul juridic și de reglementare al Uniunii Europene. Directiva 2004/18/EC [10] și Directiva 2004/17/EC [11] au inclus prevederi referitoare la procedurile de achiziții în comun și au fost organizate și în trecut agenții de achiziții în comun în Statele Membre UE. Pe teritoriul Marii Britanii, Olandei, Germaniei, autoritățile publice fac achiziții împreună de ani de zile – deși în numeroase țări europene, mai ales în Sud, experiența în acest domeniu este foarte mică sau chiar lipsește [9] [12]. Directivele din anul 2016 referitoare la Achiziții Publice furnizează clarificări și reglementări mai bune în ceea ce privește stabilirea procedurilor.

Totuși, noile Directive nu intenționează să impună atribuiri de contracte nici comune, nici separate și Autoritățile Contractante trebuie să evalueze forma corespunzătoare de organizare a procesului de achiziții. [13, p. 66] [14, p. 244]

Activitățile de achiziție centralizată se referă la cele efectuate permanent, fie pentru achiziționarea de bunuri și / sau servicii pentru autoritățile contractante, fie pentru atribuirea de contracte publice sau încheierea de acorduri cadru pentru lucrări, bunuri sau servicii pentru Autoritățile Contractante." [13, p. 96]

Organismul central de achiziționare reprezintă o Autoritate Contractantă care furnizează activități centralizate de achiziționare și, posibil, activități auxiliare de achiziționare. [13, p. 96]

Țări	Achiziție totală (Mil. EUR)	Achiziție (% PIB)	Achiziționare în comun (%)	Achiziționare centralizată
Malta	700	10	71	Da
Marea Britanie	274.600	14	21	Da
Belgia	52.010	14	15	Da
Cipru	1.090	7	15	Nu
Letonia	2.660	11	15	Nu
Danemarca	33.800	14	14	Da
Slovenia	4.450	13	12	Nu
Suedia	68.680	16	10	Da
Finlanda	34.460	18	10	Da
Italia	157.230	10	10	Da
Ungaria	13.730	14	10	Da
Irlanda	15.540	9	9	Da
Croația	5.300	12	9	Da
Slovacia	8.480	12	6	Da

Lituania	3.420	10	6	Da
Franța	306.980	15	5	Da
Austria	35.180	11	5	Da
Republica Cehă	21.480	14	5	Nu
Luxembourg	5.470	12	5	Nu
Germania	401.730	15	4	Da
Estonia	2.450	13	4	Da
Olanda	136.320	23	3	Nu
Polonia	46.970	12	3	Nu
Spania	99.600	10	2	Da
Portugalia	17.290	10	2	Da
România	15.980	11	1	Nu
Bulgaria	4.810	12	1	Da
Grecia	16.230	9	0	Nu

Tabelul 1 – Abordarea procesului de Achiziție în comun în Statele Membre UE [15]

Directivele din anul 2016 privind Achizițiile Publice iau în considerație diversitatea contractelor de lucrări publice. În aceste condiții, Autoritățile Contractante trebuie să prevadă atribuirea contractelor de proiectare și execuție a lucrării fie separat, fie în comun.

Autoritățile Contractante cumpără împreună doar rareori – doar 11% din proceduri sunt efectuate prin achiziție cooperativă. Aceasta este o ocazie ratată, deoarece achiziționarea în cantități mari poate avea ca rezultat prețuri mai bune și bunuri și servicii de calitate superioară, aducându-și totodată aportul la schimbul de know-how. [16]

Conform buletinului informativ elaborat de ICLEI, solicitarea de proceduri de achiziții în comun poate reprezenta:

- o poartă de acces pentru introducerea achizițiilor sustenabile;
- o platformă de lansare pentru clienți în ceea ce privește soluțiile inovatoare verzi;
- o soluție pentru a reduce prețul produselor și serviciilor sigure din punct de vedere al mediului;
- o modalitate de a introduce noi produse pe piețele naționale;
- o soluție de a standardiza cererile legate de mediu;
- cheia pentru a cumula expertiză în domeniul mediului;
- un răspuns pentru încurajarea furnizorilor de a dezvolta noi produse [9].

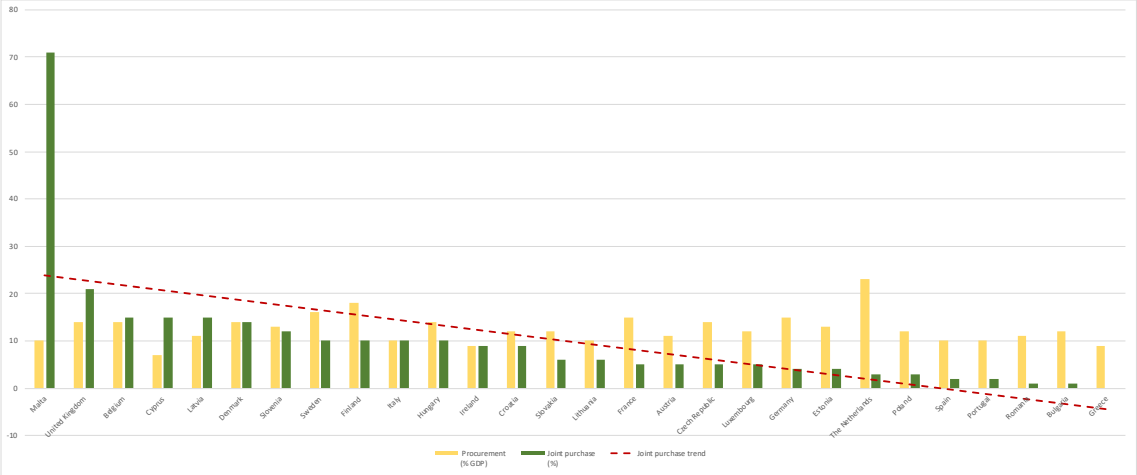


Fig. 1 – Tendința de achiziții publice în comun în Statele Membre UE [15]

Achizițiile publice în comun transfrontaliere pot duce la economii și la rezultate mai bune profitând de piața unică a UE. Noile reglementări referitoare la achiziții publice facilitează concentrarea achiziționării de către autoritățile contractante prin:

- utilizarea de proceduri de achiziții transfrontaliere și în comun sau
- achiziționarea printr-un organism central de achiziționare [17]

Buletinele informative, anunțurile contractuale, sau anunțurile de atribuire de contracte anterioare trebuie să includă," acolo unde este cazul, specificația că autoritatea contractantă este un organism centralizat de achiziționare, sau că este sau poate fi implicată orice altă formă de achiziție în comun." [13, pp. 210-219]

Proiectul SPICE a identificat patru tipuri diferite de cooperare în domeniul Achizițiilor Publice:

1. Achiziție în comun
2. Achiziție în paralel
3. Achiziție pe baza unei specificații comune
4. Achiziție în comun prin intermediul unui organism central. [18]

Conform proiectului BuyZET, activitățile de achiziție în comun pot fi efectuate:

- între autorități contractante din aceeași țară
- ca achiziții în comun internaționale / transfrontaliere între autorități contractante din țări diferite (organisme centrale de achiziție la nivel european, orașe din alte țări europene).

Una din constatările cheie din cadrul proiectului BuyZET este că una din cele mai populare practici o constituie 'achizițiile publice în comun', care combină acțiunile de achiziții a două sau mai multe Autorități Contractante. În sectorul de transport, achizițiile în comun pot fi o modalitate efectivă de a crește nivelul serviciilor și vehiculelor de achiziționat și de a le reduce prețul, comandând cantități mari și chiar partajându-le cu diferiți cumpărători. Totuși, în cazul vehiculelor și infrastructurilor, nevoile sunt diferite în funcție de cumpărători. [19]

2. Procese de achiziții publice în comun pe piețele interne

Procedurile de achiziții publice în comun organizate de Autoritățile Contractante din același stat membru pot avea diferite forme:

- Autoritățile Contractante își pot coordona achizițiile prin pregătirea de specificații tehnice comune pe care și le vor procura ulterior un număr de Autorități Contractante, fiecare derulând o procedură separată de achiziții.
- Autoritățile Contractante derulează împreună o procedură de achiziții, fie acționând împreună, fie încredințând unei autorități contractante conducerea procedurii de achiziții în numele tuturor autorităților contractante.

La implementarea procedurilor de achiziții publice în comun, Autoritățile Contractante răspund împreună de îndeplinirea obligațiilor impuse de Directivele privind Achizițiile Publice. Aceasta se aplică de asemenea în cazurile în care o autoritate contractantă conduce procedura, acționând în nume propriu și în numele celorlalte autorități contractante implicate.

Responsabilitatea este legată doar de procedura implementată de respectiva Autoritate Contractantă și, în cazul în care procedura de achiziții este condusă doar parțial în comun de Autoritățile Contractante, responsabilitatea solidară se aplică doar acelor părți ale procedurii care au presupus o implicare comună. Pentru procedurile sau partea de procedură pe care o Autoritate Contractantă o implementează separat, responsabilitatea revine în totalitate respectivei Autorități Contractante. [13, pp. 78, 119] [14, pp. 257, 307]

2.1. Organizații de achiziții publice în comun

ESPO (Eastern Shires Purchasing Organisation, UK) este o organizație profesională de achiziție deținută de sectorul public (PBO), specializată în furnizarea, de mai bine de 35 de ani, a unei game largi de bunuri și servicii către sectorul public. Organizația oferă o soluție cuprinzătoare, multifuncțională, incluzând peste 25.000 produse de catalog, 120 cadre de lucru și servicii de achiziții la comandă, toate cu sprijin și consiliere din partea echipelor noastre de experți.
Fiind deținute în proporție de 100% de sectorul public, orice surplus pe care agenția îl generează după acoperirea costurilor sale va fi returnat la capitalul public. [20]

Umweltverband (Gemeindeverband für Abfallwirtschaft und Umweltschutz - Vorarlberger Gemeindehaus, Austria) coordonează sarcinile supra-regionale legate de mediu ale membrilor săi, cele 96 municipalități din provincia Austriacă Vorarlberg. Asociația le acordă sprijin în activitățile legate de mediu și le reprezintă interesele legate de mediu în relația cu statul, guvernul federal și sectorul privat. [21].
Nederlands Inkoopcentrum (NIC, Netherlands) are experiență ca specialist în achiziționare din 1921. Organizația este activă în domeniul multor segmente exigente de achiziționare, cum ar fi: utilaje, informații și automatizare, sănătate și domeniul social, servicii profesionale, peisagistică și lucrări de construcție și infrastructură [22]

Germania nu deține doar unul, ci patru organisme centrale de achiziționare la nivel federal, specializate tematic după cum urmează:

5. The Federal Financial Directorate Southwest / Directoratul Financiar Federal Sud-vest (BFD Südwest) achiziționează pentru administrația de impozite.
6. The Federal Institute for Materials Research and Testing / Institutul Federal pentru Cercetare și Testare de Materiale încheie acorduri cadru pentru grupe specifice de produse tehnice.
7. The Federal Office for Equipment, IT Technology, and Use of the German Armed Forces / Oficiul Federal pentru Echipamente, Tehnologie IT și Utilizarea Forțelor Armate Germane răspunde în principal de achiziții pentru armata germană.
8. The **Central Purchasing Body of the Ministry of the Interior** / Organismul Central de Achiziții al Ministerului de Interne joacă cel mai important rol, deoarece face achiziții pentru toate agențiile federale, administrează principala platformă de achiziții electronice și îndeplinește alte funcții care acordă sprijin.

De asemenea, există organisme centrale de achiziționare la nivel regional, de exemplu **Organismul Central de Achiziție** din **Rheinland Pfalz** [23]

Uniunea Grupurilor de achiziționare publică (L'Union des groupements d'achats publics, UGAP, Franța) este o instituție publică industrială și comercială (EPIC) sub supravegherea Ministerului Bugetului și Ministerului Educației. Este singurul centru „generalist" de achiziții publice din Franța, care se distinge prin politica sa de parteneriat, angajarea față de politicile publice (inovație, IMMuri, Dezvoltare durabilă) și operațiunile de „cumpărare pentru revindere" [24]

2.2. Inițiative de achiziții publice în comun

În Suedia, orașul Stockholm și compania de stat de utilități Vattenfall – cu ajutorul specialiștilor în achiziții SKL Kommentus Inköpscentral AB, au inițiat o achiziție publică în comun. Entitățile suedeze de achiziții (municipalități și consilii județene) și organizații private au fost invitate, de asemenea, să participle în cadrul acestui proces. Grupul de cumpărători a fost alcătuit din 296 organizații care au avut ca obiectiv total achiziționarea de 5 000 vehicule în decurs de patru ani. Agenția Suedeză pentru Energie a furnizat grupului 6.000 € pentru achiziționarea primelor 1 000 vehicule [25].

3. Organisme centrale de achiziție

Organismele centralizate de achiziție (Central Purchasing Bodies / CPB) sunt reglementate de Directiva 2014/24/EU și, în consecință, nu se înscriu la achizițiile publice organizate ca urmare a Directivei 2014/25/EU.

În majoritatea Statelor Membre UE, organismele centrale de achiziție (CPB) răspund de efectuarea achizițiilor, administrând sisteme dinamice de achiziții sau atribuind contracte / acorduri cadru pentru alte Autorități Contractante, cu sau fără remunerație. Este de așteptat ca Autoritățile Contractante pentru care se încheie un acord cadru să utilizeze respectivul acord cadru pentru achiziții individuale sau repetitive.

Legislatorii UE cer Statelor Membre ca întărirea reglementărilor referitoare la Organismele Centrale de Achiziție să nu împiedice în niciun fel practicile curente de achiziție publică în comun ocazională.

Dimpotrivă, anumite trăsături ale achizițiilor publice în comun trebuie clarificate, datorită rolului important pe care achiziția publică în comun îl poate juca, nu în ultimul rând în legătură cu proiectele inovative. [13, p. 78]

Relația juridică dintre Autoritățile Contractante și Organismele Centrale de Achiziții poate fi stabilită pe baza unui contract de serviciu public pentru prestarea de activități de achiziții centralizate care pot include și prestarea unor activități secundare de achiziții. Contractul nu intră sub incidența reglementărilor achizițiilor publice. [13, p. 118]

Organismele Centrale de Achiziții trebuie să acționeze ca:

- angrosiști - prin cumpărare, stocare și revindere, sau
- intermediari – prin atribuire de contracte, operare de sisteme dinamice de cumpărare, sau încheierea unor acorduri cadru care vor fi utilizate de Autoritățile Contractante.

Dacă Organismele Centrale de Achiziții acționează ca intermediari, implementarea trebuie realizată:

- prin efectuarea procedurilor relevante de atribuire în mod autonom, fără instrucțiuni detaliate din partea autorităților contractante implicate
- prin efectuarea procedurilor relevante de atribuire conform instrucțiunilor autorităților contractante implicate, în numele și în beneficiul lor.

Se solicită Organismelor Centrale de Achiziții și Autorităților Contractante să stabilească reglementările privind alocarea responsabilității pentru respectarea obligațiilor care decurg din Directivele referitoare la Achiziții Publice.

- dacă Organismele Centrale de Achiziție au responsabilitate unică în ceea ce privește procedurile de achiziții, trebuie să răspundă unic și direct și pentru legalitatea procedurilor;
- dacă Autoritățile Contractante conduc anumite părți ale procedurii, trebuie să răspundă în continuare pentru etapele pe care le organizează ." [13, p. 77]

Se solicită ca Autoritățile Contractante care constituie părți ale unui anumit acord cadru să fie clar indicate de la început, fie prin numele lor, fie prin alte modalități. Pe de altă parte, un acord cadru nu trebuie să fie deschis intrării unor noi operatori economici după ce a fost încheiat. " [13, pp. 77-78]

O Autoritate Contractantă își îndeplinește obligațiile ca urmare a legilor licitației publice când:

- achiziționează bunuri sau servicii de la un Organism Central de Achiziții oferind activitățile de achiziție centralizată ;
- achiziționează lucrări, bunuri sau servicii utilizând:
  - contracte atribuite de Organismul Central de Achiziție,
  - sisteme dinamice de achiziții acționate de organismul central de achiziții, sau
  - un acord cadru încheiat de Organismul Central de Achiziții, prin care se oferă activitate centralizată de achiziționare.

Totuși, Autoritățile Contractante implicate vor răspunde de îndeplinirea obligațiilor legale referitoare la părțile de care se ocupă, și anume:

(a) atribuirea unui contract în cadrul unui sistem dinamic de achiziționare, condus de un Organism Central de Achiziție;

(b) organizarea redeschiderii competiției în cadrul unui acord cadru care a fost încheiat de un organism central de achiziții.
(c) stabilirea operatorilor economici, ca parte a acordului cadru, care vor efectua o anumită sarcină într-un acord cadru încheiat de un organism central de achiziții. [13, p. 118]

Și în acest caz se acordă atenție specială creșterii rolului IMM-urilor în economia UE, iar Organismele Centrale de Achiziții trebuie să sprijine participarea acestor jucători economici în procesul de achiziții publice. Se așteaptă ca Autoritățile Contractante implicate să clasifice în cadrul sistemului categorii de produse, lucrări sau servicii definite obiectiv Astfel de categorii trebuie definite cu referire la factori obiectivi care ar putea include, de exemplu, dimensiunea maxim admisă a contractelor specifice care urmează să fie atribuite la categoria respectivă, sau o anumită zonă geografică în care urmează să se deruleze anumite contracte. În cazurile în care un sistem dinamic de achiziționare este împărțit în categorii, autoritatea contractantă trebuie să aplice criteriile de selecție proporțional cu caracteristicile categoriei în cauză. [13, p. 76]

4. Achiziție publică în comun transfrontalieră

În contextul procedurilor de achiziții publice în comun organizate de Autoritățile Contractante în același Stat Membru, asociațiile transfrontaliere aduc și mai multe provocări juridice ca urmare a potențialelor conflicte ale legilor naționale. Directivele din anul 2016 referitoare la Achiziții Publice introduc un cadru de lucru mai bine reglementat pentru astfel de proceduri comparativ cu Directiva 2004/18/EC anterioară, care a permis implicit achizițiile publice în comun transfrontaliere.

Pe lângă reglementările Directivei 2014/24/EU și Directivei 2014/25/EU, legislatorii europeni solicită o nouă reglementare care să stabilească:

- condițiile pentru utilizarea transfrontalieră a organismelor centrale de achiziție
- legislația aplicabilă referitoare la achiziții publice:
    - legislația aplicabilă referitoare la compensații, în cazuri de proceduri transfrontaliere în comun,
    - Reglementarea CE Nr 593/2008 a Parlamentului European și a Consiliului, referitoare la conflictul de legi [26]
- procedurile pentru ca Autoritățile Contractante din diferite State Membre să poată înființa entități comune conform legislației naționale și a Uniunii.
- reglementările publice pentru astfel de forme de achiziții publice în comun.

Procedurile de achiziții publice transfrontaliere în comun sunt concepute de legislator pentru a oferi oportunități de scădere a costului unitar ca urmare a unor operațiuni la scară largă și tehnologii mai bune și nu trebuie utilizate de Autoritățile Contractante în scopul de a se sustrage prevederilor obligatorii ale legislației publice [13, p. 78] [14, p. 258]

4.1. Reglementări referitoare la achizițiile publice transfrontaliere în comun

Autoritățile Contractante din diferite State Membre au voie să acționeze solidar în procesul de atribuire de contracte publice, utilizând diferite mijloace:

1. mai multe Autorități Contractante din diferite State Membre pot atribui solidar un contract public, încheia un acord cadru, sau opera un sistem dinamic de achiziții;
2. mai multe Autorități Contractante din diferite State Membre pot înființa o entitate solidară incluzând Grupări Europene de Cooperare Teritorială[3] sau alte entități juridice [13, pp. 119-120] [14, pp. 307-308]

În cazul în care mai multe Autorități Contractante din diferite State Membre doresc să atribuie solidar un contract public, participanții vor încheia un acord care stabilește:

- responsabilitățile părților și prevederile naționale relevante aplicabile;
- organizația internă a procedurii de achiziție, inclusiv managementul procedurii, distribuția lucrărilor, produselor sau serviciilor care trebuie achiziționate și încheierea contractelor.

La stabilirea responsabilităților și a legii naționale aplicabile, autoritățile contractante participante își vor atribui responsabilități specifice și vor stabili prevederile aplicabile ale legislației naționale din fiecare dintre Statele Membre respective.

Alocarea responsabilităților și legea națională aplicabilă vor fi menționate în documentele de achiziție pentru contractele publice atribuite solidar.

În al doilea caz, când mai multe Autorități Contractante din diferite State Membre înființează o entitate comună, participanții se vor pune de acord asupra reglementărilor naționale aplicabile referitoare la achiziții ale unuia din următoarele State Membre:

- prevederile naționale din Statul Membru în care entitatea comună are sediul înregistrat;
- prevederile naționale din Statul Membru în care entitatea comună își îndeplinește activitățile.

Acordul are la bază decizia organismului competent al entității comune.
Acordul se poate aplica:

- pentru o perioadă nedeterminată, când este stabilit în actul de constituire a entității comune, sau
- pentru o anumită perioadă de timp, anumite tipuri de contracte, sau la unul sau mai multe atribuiri de contracte individuale." [13, pp. 119-120] [14, pp. 307-308]

4.2. Achiziții publice transfrontaliere efectuate de organisme centrale de achiziționare

[3] Pentru mai multe detalii referitoare la reglementările și procedurile pentru EGTC vezi Reglementarea (CE) Nr 1082/2006 a Parlamentului European și Consiliului, din 5 iulie 2006 referitoare la o Grupare Europeană de cooperare teritorială / European grouping of territorial cooperation (EGTC)

Un Stat Membru nu va interzice Autorităților sale Contractante să utilizeze activitățile de achiziționare centralizate oferite de Organismele Centrale de Achiziționare localizate într-un alt Stat Membru.

Prevederea referitoare la activitățile centralizate de achiziționare efectuate de un Organism Central de Achiziție localizat într-un Stat Membru se va realiza în conformitate cu prevederile naționale ale Statului Membru în care este amplasat Organismul Central de Achiziții.

Prevederile naționale ale Statului Membru în care este amplasat Organismul Central de Achiziții se vor aplica și în următoarele cazuri:

(a) achiziționarea unui contract în cadrul unui sistem dinamic de cumpărare;
(b) redeschiderea competiției în cadrul unui acord cadru;
(c) stabilirea operatorului economic, parte a acordului cadru, care va efectua o anumită sarcină." [13, pp. 119-120]

Anexa A3.3 Parteneriate inovative în procedurile de achiziție

1. Introducere

Strategia pentru o dezvoltare sustenabilă a transportului și a mobilității trebuie să asigure nevoile economice și sociale ale societății, reducând totodată la minimum și impactul nedorit asupra mediului.
Aceste deziderate majore pot fi asigurate numai printr-o dezvoltare competitivă a inovării în conformitate cu obiectivele necesare dezvoltării durabile.
O inovare competitivă poate fi asigurată numai printr-o finanțare corespunzătoare care să asigure condțiile tehnice și dezvoltarea și stabilitatea echipelor de cercetare.

Desigur, există politici naționale / regionale și / sau ale firmelor pentru sprijinrea inovării, dar de multe ori finanțările nu sunt suficiente, sau nu sunt orientate spre satisfacerea nevoilor pe termen lung ale societății, ci mai ales pe rezolvarea unor cerințe urgente.

Achizițiile publice se organizează de regulă în timp relativ scurt și cerințele documentației de achiziție se axează pe caracteristicile tehnice și economice ale produselor/serviciilor care se achiziționează.

Totusi, spiritul reformei achizițiilor publice inițiate de Comisia Europeană se referă și la modalități de susținere a inovării în sprijinul achiziției viitoarelor produse / servicii necesare dezvoltării sustenabile a mobilității și transportului.

Prima condiție necesară este ca, la nivel global, național, regional și local să se stabilească obiectivele operaționale generale și specifice pe termen mediu și lung.

Aceste obiective se referă în principiu la creșterea eficienței energetice, reducerea accidentelor, a blocajelor în trafic, a poluării aerului și a gazelor cu efect de seră, internalizarea costurilor externe, reducerea poluării fonice, asigurarea accesibilității generale a tuturor persoanelor la transportul public, măsuri pentru creșterea generalizată a mobilității și a activităților de recreere, sociale, culturale, turistice.

Aceste obiective majore se pot realiza numai prin corelarea strategiilor si activităților locale cu cele naționale și europene, completându-le însă cu activități și obiective specifice.

Realizarea unor posibilități alternative de transport, a unei infrastructuri adecvate și performante, a unor servicii competitive și accesibile, a unui sistem de informații complex, prietenos și în timp real, necesită dezvoltări complexe, bazate pe inovare tehnologică.

Inovația tehnologică reprezintă o condiție necesară pentru competitivitatea și prosperitatea economică pe termen lung, pentru coeziunea socială, calitatea locurilor de muncă și o protecție mai bună a mediului.

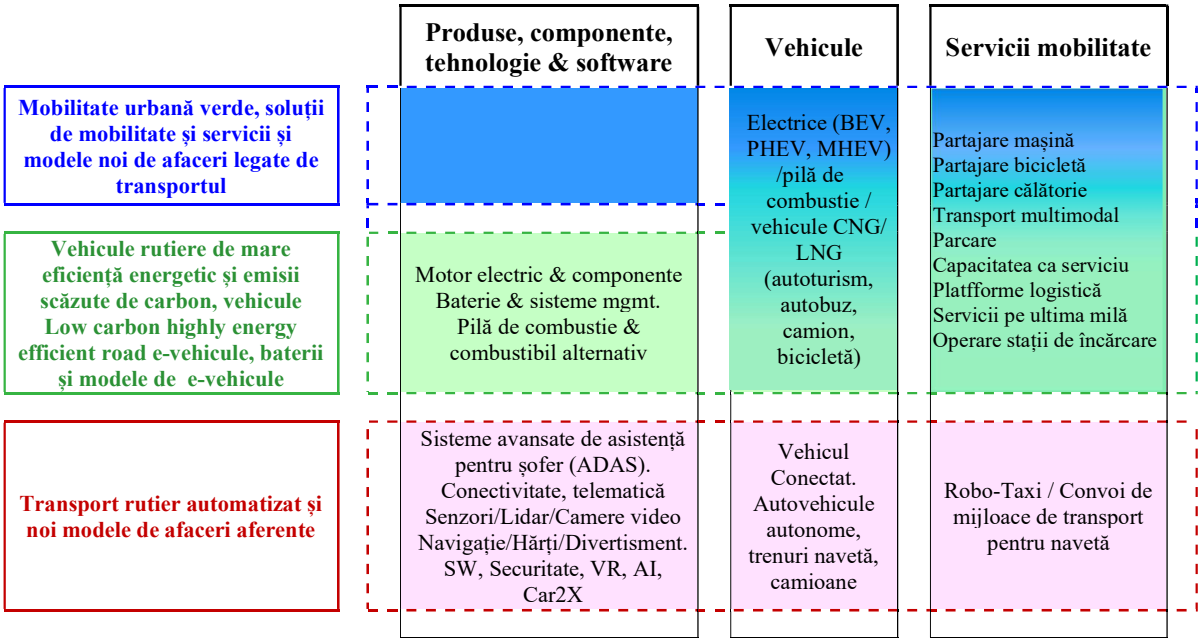
2. Proceduri de achiziții publice inovative

Mobilitatea mai curată și mai sustenabilă reprezintă una din marile provocări ale timpului nostru. De aceea, programul de Cercetare Dezvoltare HORIZON 2020, Banca Europeană de Investiții (BEI) și alte organisme financiare sau programe naționale și ale Uniunii Europene sprijină inovarea în aceste mari provocări.
Accesul mai ușor la finanțe ar putea aduce beneficii sectorului în următoarele trei zone emergente, care constituie domeniul prezentei lucrări și au un mare potențial pentru a contribui la obiectivele Comisiei:

- soluții și servicii legate de mobilitate urbană ecologică;

- vehicule rutiere cu grad ridicat de eficiență energetică și cu emisii scăzute de carbon;
- transport rutier automatizat și conectat.

Studiul EIB referitor la accesul la finanțe pentru sectorul de transport rutier inovativ [27] s-a axat pe aspectele legate de tehnologie ale Transportului Inovativ, așa cum sunt prezentate sintetic în figura de mai jos:



Produse, tehnologii și servicii în cadrul Transportului inovativ

Scopul acestui studiu este de a furniza o analiză cuprinzătoare a competitivității sectorului de Transport European Inovativ și a condițiilor de acces la finanțe al diferiților participanți la piață. Astfel, prezentul studiu are ca obiectiv să contribuie constructiv la dezvoltarea politicii europene pentru inovație în transport.

Finanțările sunt preconizate să spijine mai ales IMM-urile și companiile nou înființate cu activități inovative (Start-up) în domeniul transportului.

In scopul promovării inovării în domeniul soluțiilor și serviciilor de mobilitate ecologică și al vehiculelor rutiere cu grad ridicat de eficiență energetică și cu emisii scăzute de carbon, studiul EIB face recomandări importante dintre care enumerăm:

- Motivarea Operatorilor de Transport Public (OTP) și a Autorităților de Transport Public (PTA) pentru deschiderea spre platforme digitale de mobilitate ale terților
- Adaptarea flexibilă a unor granturi pentru companii de servicii cu dezvoltare rapidă
- Stimularea beneficiilor obținute din taxa pe infrastructură prin îmbinarea granturilor cu datoria flexibilă
- Sprijin acordat asimilării combustibililor alternativi pentru parcurile de vehicule de transport public și evaluarea valorii aferente
- Sprijinirea și îmbunătățirea ecosistemelor hub-urilor de mobilitate existente și emergente

- Abordarea deficitului de finanțare din faza de dezvoltare prin sprijin acordat transportului inovativ dedicat, sau fonduri multi-corporatiste
- Atragerea atenției asupra instrumentelor financiare existente.

Programul de cercetare-dezvoltare HORIZON 2020 este un important instrument care sprijină financiar inovarea în domeniul transportului inteligent, verde și integrat (Smart, Green and Integrated transport) [28]. Numai în acest domeniu programul H2020 alocă un buget de 1088 milioane Euro pentru proiectele de inovare care vor fi admise în perioda 2018-2020.

Obiectivele principale ale proiectelor de inovare finanțate prin programul HORIZON 2020 sunt:

- Transport eficient din punct de vedere al resurselor și care respectă mediul. Scopul este de a reduce impactul sistemelor de transport asupra climei și mediului (inclusiv poluarea fonică, a aerului și a apei) prin îmbunătățirea eficienței acestora în ceea ce privește utilizarea resurselor naturale și prin reducerea dependenței de combustibilii fosili și de importurile de energie.
- Mobilitate optimizată, congestie redusă și grad mai ridicat de siguranță și securitate. Scopul este de de reconcilia nevoile crescute de mobilitate cu o mai mare fluiditate a transportului, prin soluții inovatoare pentru sisteme de transport robuste care să asigure un transport inclusiv, continuu de la punctul de pornire la punctul de destinație, accesibil, în condiții de siguranță și securitate care utilizează din plin capabilitățile tehnologiilor moderne de informare și comunicare (ICT).
- Conducere globală pentru industria de transport european. Scopul este de a întări competitivitatea și performanța întreprinderilor europene constructoare de mijloace de transport și a serviciilor aferente pe piețele globale, inclusiv procesele logistice.
- Cercetare socio-economică și comportamentală și activități de perspectivă în vederea trasării politicii. Obiectivul este de a acorda sprijin trasării unei linii politici mai bune, necesare promovării inovației și de a răspunde provocărilor ridicate de transport, inclusiv internalizarea costurilor externe și de nevoile societale aferente. Cercetarea socio-economică este de asemenea un instrument important pentru atingerea obiectivelor din cadrul acestui program.

În afară de proiectele de inovare, programul H2020 sprijină financiar procedurile de achiziții inovative. Cele trei instrumente de finanțare, sprijinite prin programul H2020, sunt enumerate mai jos.

Aceste proceduri nu se exclud reciproc; dimpotrivă, se recomandă aplicarea lor în mod complementar.

2.1 Achiziții pre-comerciale (PCP)

Încă în 2007, Comisia Europeană, prin Comunicarea COM(2007) 799 final - Pre-commercial Procurement: Driving innovation to ensure sustainable high quality public services in Europe / Achiziții pre-comerciale: Direcționarea inovației spre asigurarea de servicii publice de înaltă calitate în Europa [29] a subliniat importanța acestei proceduri și a definit scopul și modalitățile de abordare.
În această Comunicare se menționează:

“Comunicarea referitoare la o "strategie bazată în mare măsură pe inovație pentru UE" a evidențiat importanța achizițiilor publice pentru a întări capacitatea de inovare a Uniunii, îmbunătățind în același timp calitatea și eficiența serviciilor publice”.
“*Sectorul public SUA cheltuiește 50 miliarde $ 14 per an pentru achiziții de R&D, o sumă de 20 de ori mai mare decât în Europa și care reprezintă aproximativ jumătate din diferența totală de investiție în R&D dintre SUA și Europa. Acest lucru a jucat un rol important în îmbunătățirea calității serviciilor publice și în apariția companiilor competitive la nivel global”.*

Achizițiile pre-comerciale se referă la achiziții publice de servicii de cercetare și dezvoltare, fără să includă implementarea lor în produsele comerciale finale.

Achizițiile pre-comerciale se pot utiliza când piața nu reușește să furnizeze soluții capabile să răspundă cerințelor cumpărătorilor. Achizițile se organizează pentru obținerea de noi soluții, concepute și testate pentru a răspunde cerințelor achizitorilor. Achizițiile pre-comerciale permit compararea unor metode alternative de abordare a diverse soluții, prin conceperea soluțiilor, elaborarea și testarea modelului / prototipului. [30]
Achizițiile pre-comerciale direcționează dezvoltarea inovativă spre necesitatile sectorului public, permițând comparația / validarea diverselor solutii de abordare. Prin achizițiile pre-comerciale se realizează o deschidere a pieței către IMM-uri și menținerea acceptabilă a riscului inovației prin contracte mici, care cresc treptat ca dimensiune. [31]
În PCP achizitorul public alege să nu păstreze exclusiv pentru uzul său rezultatele R&D. Această abordare se bazează pe:

- Asumarea în comun a riscurilor – beneficiilor conform condițiilor de piață (atât pentru achizitorul public, cât și pentru companiile implicate în achizițiile pre-comerciale).
- Dezvoltare competitivă în etape
- Separarea fazei R&D de faza de producere de produse finite în scop comercial.
  De exemplu, fazele se pot referi la definirea cercetării, explorarea soluțiilor, prototipului, dezvoltându-se inițial o serie mică de produse / servicii pentru testare pentru a dovedi că respectivul produs / respectivele servicii concepute sunt gata de producție / livrare la standarde de calitate acceptabile. R&D nu include activități de dezvoltare comercială cum ar fi producția de masă, desfacere pentru stabilirea viabilității comerciale sau recuperarea costurilor R&D.

Procedurile de achizitii se organizează pe etape, cu evaluarea fiecărei faze R&D pentru a selecta progresiv cele mai bune soluții. La ultima etapă se mențin cel puțin doi competitori pentru a asigura o piață competitivă.

Provocarea este de a permite achizitorilor publici implementarea în comun a achizițiilor pre-comerciale pentru a anihila decalajul dintre cerere și ofertă pentru tehnologiile inovative de informare și comunicare. Obiectivul este de a aduce îmbunătățiri radicale calității și eficienței serviciilor publice încurajând dezvoltarea și validarea soluțiilor inovatoare prin achiziții pre-comerciale. Acțiunile din cadrul achizițiilor pre-comerciale vizează consorții de achizitori cu nevoi similare de achiziții, care doresc să achiziționeze împreună dezvoltarea unor soluții inovatoare pe bază de tehnologii de informare și comunicare pentru modernizarea serviciilor publice, creând în același timp oportunități de dezvoltare pentru industrie și cercetători în Europa și pe noile piețe. [32]

Proiectul FABULOS [33] caută noi soluții și tehnologii pentru a pregăti orașele pentru viitorul mobilității, inclusiv concepte ca, de exemplu, autobuze conduse automat, fără șofer. Se vor dezvolta noi soluții de transport și se vor achiziționa prin utilizarea Achizițiilor Pre-Comerciale (PCP), ceea ce permite partenerilor de achiziții să își asume riscurile și beneficiile împreună cu furnizorii. Rezultatul așteptat al proiectului FABULOS este să demonstreze că serviciul de microbuze automate face parte din sistemul de transport public.
Pentru companii, procesul de achiziții pre-comerciale FABULOS oferă prima ocazie de aplicare în practică a soluției lor, pe lângă asistență financiară. Rezultatul final, inclusiv Drepturile de Proprietate Intelectuală, rămân la furnizori. Pentru ceilalți stakeholderi, achiziția pre-comercială FABULOS servește ca sursă de noi informații referitoare la reglementări și la implementarea practică, acoperind tipul de tehnologie cerută, beneficiile și impactul general, inclusiv la nivelul societății.
Procesul de achiziții pre-comerciale constă din trei etape clar definite: faza de concepție, dezvoltarea prototipului și testarea pe teren. Anterior fazei de concept se face consultarea pieței deschise, proces în care, prin dialog cu potențialii furnizori și alți stakeholderi, se va optimiza domeniul achiziției pre-comerciale FABULOS. Rezultatul acestei faze este pregătirea unei licitații.
La sfârșitul procesului de achiziție pre-comercială, este de așteptat ca furnizorii să continue să optimizeze prototipurile testate pentru a le transforma în soluții pregătite să intre pe piață, care pot fi achiziționate de achizitori publici suplimentari.

Comunicarea Comisiei referitor la Achiziții pre-Comerciale [29] este insoțită de un document de lucru: SEC(2007) 1668 – Exemplu de posibilă abordare pentru achiziționarea serviciilor de cercetare – dezvoltare prin aplicarea partajării riscurilor și beneficiilor la condițiile pieței, adică achiziție pre-comercială [34]

Conform acestui document, sectiunile ulterioare organizării achiziției pre-comerciale sunt:

a) Identificarea proiectelor candidate pe baza nevoilor sectorului public.

   Cea mai buna modalitate este de a organiza un dialog deschis inițial înaintea procedurii de achiziții. Scopul este de a înțelege mai bine opțiunea existentă si de a clarifica diferențele de piață în ceea ce privește nevoile reale. In funcție de acest dialog achizitorul public poate decide demararea unei achiziții pre-comerciale pentru dezvoltarea unor noi soluții inexistente pe piață.

b) Luarea deciziei asupra structurii contractului de achiziție pre-comercială.

   Se recomandă un contract cadru pentru servicii R&D structurat pe etape, fiecare etapă cu un contract. Astfel se reduc costurile, riscurile si se creează cadrul pentru selecții succesive ale celor mai bune soluții R&D. Etapele se referă la:

- Etapa 1 - Explorare soluții. Scop: verificarea propunerilor din punct de vedere al fezabilității. Rezultate cerute pentru etapă: evaluare tehnologică, conceperea unei prime soluții, plan de organizare pentru etapa 2 si o evaluare a soluției propuse din punct de vedere cost-beneficiu,
- Etapa 2 – realizarea unui prototip. Rezultate pe etapă: specificație prototip și demonstrare, plan pentru dezvoltarea unei productii limitate si testare, actualizarea analizei cost-beneficiu.

- Etapa 3 – realizare originală a unui prim lot si validare prin probe. Rezultate pe etapă: specificație probă, actualizarea analizei cost-beneficiu. Etapa trebuie să permită verificarea și compararea solutiilor pentru condțiile reale de exploatare ale serviciului public țintă.

Desigur, numărul etapelor (sau sub-etapelor) și rezultatele solicitate pot fi adaptate în funcție de complexitatea și specificul fiecărui proiect. La fiecare etapă se selectează cele mai bune soluții, iar la etapa finală vor participa minimum două companii, asigurând astfel competitivitatea.

c) Luarea deciziei de la bun început în legătură cu includerea în proiect a unui element de ajutor de stat.

De regulă, relația dintre achizitorul public și companie în cadrul achiziției pre-comerciale nu ar trebui să includă un element de ajutor, prin urmare acesta trebuie exclus prin conceperea corespunzătoare a contractului. În cazul în care autoritățile publice cumpără R&D de la companii la prețul pieței, nu există niciun avantaj și, prin urmare, nici element de ajutor de la stat.

d) Stabilirea condițiilor contractuale privind asumarea în comun a riscurilor - beneficiilor conform condițiilor de piață.
În achizițiile pre-comerciale, autoritatea contractantă nu își asumă în exclusivitate toate rezultatele și beneficiile serviciilor R&D prestate în contract, pentru derularea propriilor afaceri, ci le împarte cu alții (companii participante la proiect).
Desigur este necesară alinierea termenilor contractuali pentru asumarea în comun a riscurilor și beneficiilor la condițiile pieței.

e) Lansarea, evaluarea și contractarea în mod transparent, obiectiv, nediscriminatoriu.
Publicarea înaintea competiției a anunțului de licitație, a procedurii si a criteriilor trebuie să se facă pe scară largă și să respecte aceste principii. Se pot utiliza următoarele criterii de atribuire a contractelor:„capacitatea de a aborda problema pusă în licitație”, „calitatea tehnologică și caracterul inovativ al ofertei”, „valoarea adăugată a ofertei pentru societate / economie”.

f) Urmărirea achiziției publice pentru dezvoltarea cantităților comerciale ale produselor finale
Făcând o demarcație clară între faza precomercială de cercetare – dezvoltare și lansarea produselor finale comerciale rezultate din cercetare și dezvoltare, se dă posibilitatea achizitorilor publici să filtreze riscurile tehnologice ale cercetării-dezvoltării înainte de a se implica în achiziționarea unei soluții inovative pe deplin dezvoltate pentru lansare comercială pe scară largă.

Exemplu: achiziții pre-comerciale transfrontaliere cu finanțare UE în Managementul traficului:

Proiectul CHARM – o cooperare între 3 achizitori ai autorității rutiere: Rijkswaterstaat (Olanda), Highways Agency / Agenția pentru Autostrăzi (Marea Britanie), Department Mobility and Public Works - MOW / Departamentul pentru Mobilitate și Lucrări Publice (BE). Autoritățile contractante din cadrul CHARM achiziționează în comun servicii de cercetare-dezvoltare prin achiziții pre-comerciale în vederea trecerii spre o arhitectură deschisă modulară a managementului traficului, dezvoltând module care să optimizeze performanța rețelei, să mărească siguranța rutieră și să reducă emisiile

de CO2 ca urmare a îmbunătățirii managemenului rețelei, previzionării și prevenirii incidentelor și a ITS cooperative. Valoarea achizițiilor pre-comerciale: € 2,88M. [35]

2.2 Achiziționarea de soluții inovative (PPI)

Achiziționarea de soluții inovative / PPI se poate utiliza când provocările de interes public pot fi abordate prin soluții inovative aproape finalizate și nu necesită finanțarea cercetării pentru dezvoltarea de noi soluții. În acest caz, furnizorii pot achiziționa soluțiile existente pentru a le testa și livra la termenele fixate, integrându-le în produsele / serviciile pe care le furnizează. Astfel, achiziționarea de soluții inovative se poate utiliza când nu este necesară achiziționarea unei noi cercetări - dezvoltări pentru a aduce soluții pe piață, cu un semnal clar de la un număr considerabil de persoane dispuse să adopte imediat / clienți care lansează soluții inovative și care sunt dornici să le achiziționeze / dezvolte dacă acestea pot fi livrate cu calitatea și la prețul dorite la un moment dat. Achiziționarea de soluții inovative poate să implice și testarea conformității înainte de aplicare. [36]

Diferențe între achizițiile pre-comerciale (PCP) și achizițiile de soluții inovative (PPI): [36]

Categorie	PCP	PPI
Consorțiu	3 entități juridice, dintre care minimum 2 achizitori publici	3 entități juridice, dintre care minimum 2 achizitori publici
Finanțare	90%	35%
Când?	Necesită R&D pentru dezvoltarea de noi soluții. Clarificare probleme, dar argumente pro / contra referitor la faptul că soluțiile intrate în competiție încă nu sunt comparate / validate. Lipsa unui angajament în vederea implementării.	Necesită soluție care aproape este pe piață / este deja pe piață în cantități mici, dar încă nu îndeplinește cerințele sectorului public pentru implementare pe scară largă. Nu este implicată parte de R&D .
Ce?	Sectorul public achiziționează R&D pentru a direcționa dezvoltarea soluțiilor spre nevoile sale , pentru a acumula cunoștințe despre argumentele pro / contra referitor la soluțiile alternative și a evita blocarea furnizorilor ulterior.	Sectorul public acționează în calitate de client care lansează produse / utilizator printre primii care adoptă produsul / prim cumpărător pentru produsele și serviciile inovative nou sosite pe piață.
Cum?	Sectorul public cumpără R&D de la mai mulți furnizori în paralel (comparând abordări de soluții alternative) sub forma competiției, evaluând evoluția după momentele critice, riscurile și beneficiile R&D asumate împreună cu furnizorii pentru a mări stimularea comercializării pe scară largă.	Sectorul public acționează ca facilitator stabilind un grup de cumpărători cu masă critică pentru stimularea creșterii lanțului de producție, astfel încât produsele să fie aduse pe piață cu raportul dorit calitate / preț într-o anumită perioadă de timp. După o probă sau certificare, grupul de cumpărători achiziționează un volum semnificativ de produse.

Acitivități eligibile	▪ Achiziționarea în comun a serviciilor de R&D ▪ Implementarea contractelor de achiziție ▪ Evaluarea rezultatelor achiziției ▪ Confirmarea strategiei „post PCP" pentru diseminarea / exploatarea rezultatelor	▪ Achiziție în comun de soluții inovative ▪ Implementarea contractelor de achiziție ▪ Evaluarea rezultatelor achiziției ▪ Confirmarea strategiei „post achiziție soluții inovative" pentru diseminarea / exploatarea rezultatelor

Numeroase studii detaliază aspecte teoretice sau studii de caz legate de Achizițiile Publice de Soluții Inovative. Cităm câteva dintre acestea [37] [38] [39] [40] [41] [42] [43] [44] [45]

2.3 Acțiuni de coordonare și suport (CSA).

Acestea sunt activități de coordonare finanțate, de exemplu pregătirea unei achiziții pre-comerciale sau a unei achiziții de soluții inovative de către un grup de achizitori (identificarea de provocări comune, consultanță între piața deschisă și industrie, înainte de inițierea unei achiziții propriu-zise pre-comerciale sau de soluții inovative etc.).

Actiuni tip CSA pot fi finanțate prin Programul H2020. [28] [46]

Astfel, pe 21.04.2020 se vor depune oferte tip CSA pentru 3 Call-uri în secțiunea „Construirea unui viitor rezistent la climă, cu conținut scăzut de emisii de carbon: vehiculul verde" [28] :

- MG-2-13-2020 _Coordonare și sprijin pentru un transport de marfă integrat și sistem logistic
- MG-3- 8-2020 _ Soluții „în premieră" pentru transport și mobilitate sustenabile. Inițiativa UE pentru accelerarea accesului la nivelul întregii piețe UE, dezvoltare și reducerea riscurilor
- MG-4-10-2020 _ Îmbunătățirea impactului și extinderea angajamentului stakeholderilor în sprijinul cercetării și inovării.

3. Concluzii.

- Utlliizarea activitaților R&D în pregătirea procedurilor de achizitii este singura modalitate de a progresa, utilizând soluții inovative în sprijinul realizării obiectivelor declarate pentru dezvoltarea unei mobilități sustenabile, în beneficiul major al întregii societăți.
- Procedurile descrise pot fi completate cu elemente locale specifice care să asigure dezvoltarea, în condiții concurențiale, a unor parteneriate cu firme de R&D (în special IMM-uri și noi intreprinzători), prin care principalele deziderate să fie identificate și rezolvate în perspectiva achizițiilor publice viitoare.
- Parteneriatele inovative și procedurile descrise conțin elemente diferite față de achizițiile obișnuite. Pentru dezvoltarea eficientă și corectă a acestora este necesar ca administrațiile publice să înțeleagă importanța acestora și să pregătească o echipă operativă și de management care să presteze creator și cu multă determinare activitățile necesare.
- Asigurarea finanțării necesare este o activitate complexă, dar printr-o bună organizare și perseverență, se vor găsi întotdeauna surse de finanțare pentru activități competitive de R&D.

Anexa A3.4 Strategii și planuri de achiziții pe termen lung

Investițiile în bunuri, servicii și lucrări reclamă timp și bani din partea oricărei Autorități Contractante. Planificarea pe termen lung poate asigura economii la nivelul bugetului public printr-o mai bună integrare a resurselor existente și introducerea unora noi în organizație. [47, pp. 15-54]

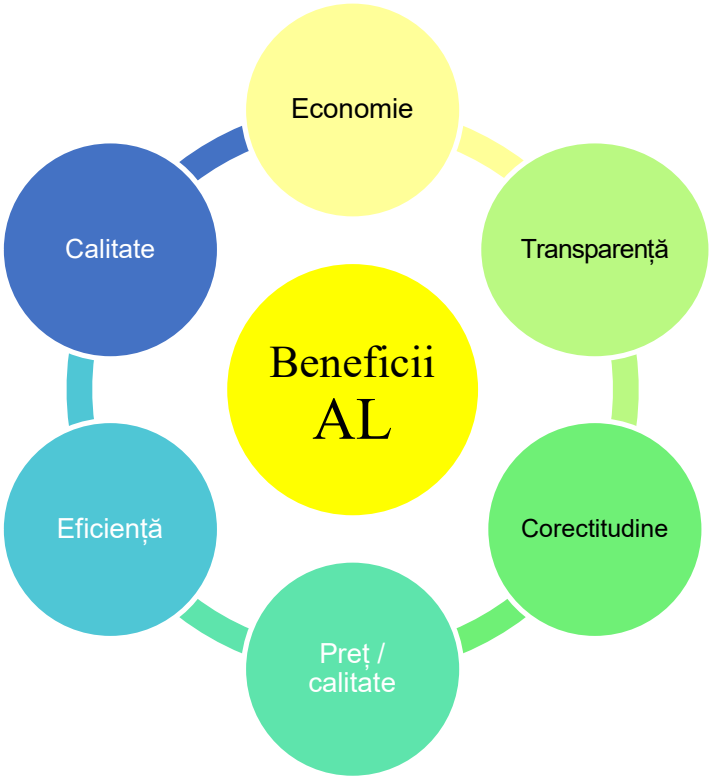


Fig. 1 – Beneficiile planificării achizițiilor publice pe termen lung **[48, p. 2]**

Măsurile legate de mobilitate implică în general decizii complexe, deoarece tehnologiile și principiile de planificare evouează considerabil spre adoptarea digitalizării și spre noua abordare axată pe om. Strategiile de achiziții publice trebuie să se bazeze pe interacțiunea dintre diferitele departamente din aceeași Autoritate Locală, precum și cu actorii de pe piață și cu stakeholderii.

Planificarea achizițiilor publice constituie un proces în desfășurare, procedurile de achiziție trebuind să construiască pe experiența câștigată în organizație prin implementarea unor proiecte similare și pe experiența dobândită de piață. [49]

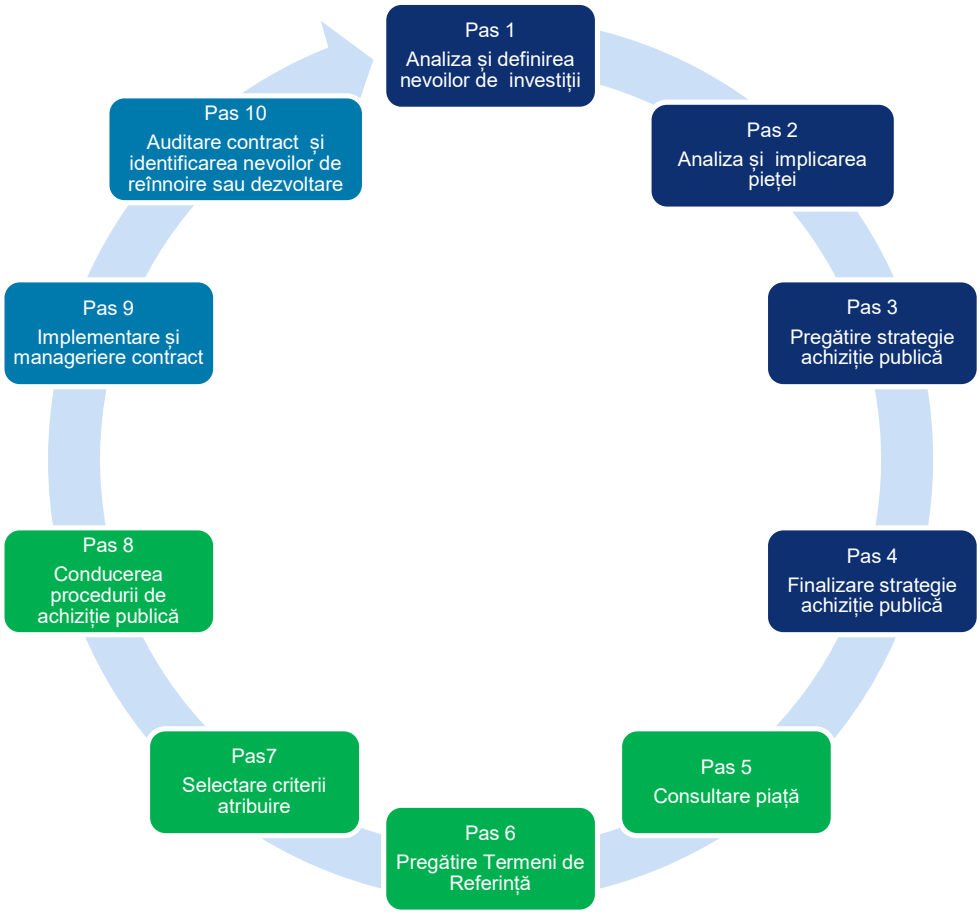


Fig. 2 – Abordare planificare achiziții publice[4]

[4] Pe baza metodologiei concepute de Autoritatea din New South Wales: [49] ***NSW Procurement's approach***, https://www.procurepoint.nsw.gov.au/policy-and-reform/nsw-government-procurement-information/nsw-procurements-approach, last visited June 28, 2019

Anexa A3.4 Strategii și planuri de achiziții pe termen

Sarcini și principale jaloane	Responsabil	Stakeholderi implicați	Sisteme și instrumente	Evidență	Planificare/ Termen așteptat de finalizare
1. Pregătire și planificare					
Detectare nevoi viitoare					
Implicare stakeholderi (numire grup de lucru)					
Analiză piață					
Stabilire conținut					
Alegere procedură					
2. Publicare și transparență					
Redactare documente achiziție					
Publicare anunț contract					
Furnizare clarificări potențialilor ofertanți					
3. Evaluare și atribuire					
Deschidere și evaluare oferte					
Atribuire contract					
Semnare contract					
Publicare anunț atribuire contract					
4. Implementare contract					
Manageriere și monitorizare execuție					
Emitere plăți					
Modificare contract, dacă este cazul					
Încetare contract, dacă este cazul					

Fig. 3 – Tabel cu structura planificării achizițiilor **[47, p. 53]**

Anexa A3.5 Proceduri de achiziții cu surse de finanțare multiple

Proiectele și măsurile legate de mobilitate și transport sustenabile necesită investiții complexe și riscante din partea Autorităților Locale. Pentru a face față acestor riscuri, în special celor legate de investițiile în infrastructurile grele cu o rată mică a profitului, Autoritățile Locale pot căuta diverse surse de finanțare capabile să acopere astfel de riscuri.[5].

Indiferent de sursa originală de finanțare, Autoritățile Locale cheltuiesc fonduri publice în cadrul acestui proces. Se presupune că Autoritățile Locale implementează instrumente transparente și justificabile pentru a verifica dacă fondurile publice sunt cheltuite în mod corespunzător. [50, p. 15]

Autoritățile Locale pot implementa un plan similar celui ce urmează, încercând să îmbine în mod extensiv diferite surse de finanțare[6]:

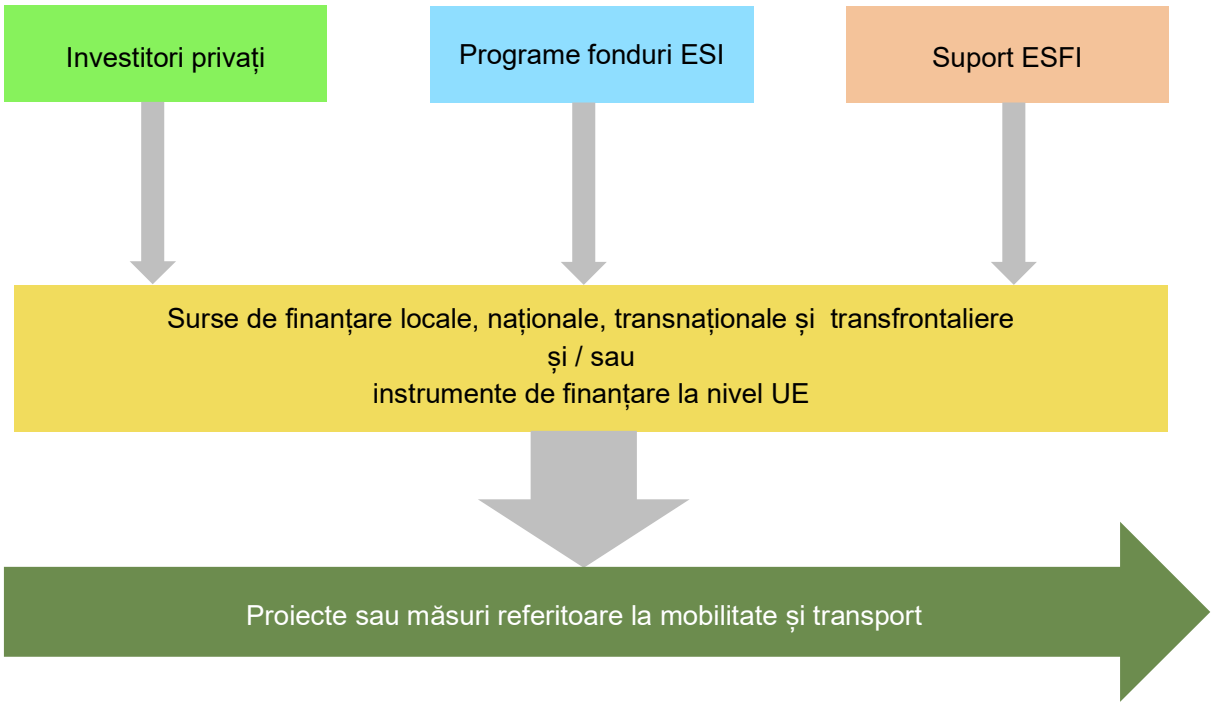


Fig. 1 – Îmbinarea unor multiple fonduri și instrumente de finanțare pentru a sprijini proiectele și măsurile de transport și mobilitate

Fondurile Europene Structurale și de Investiții / European Structural and Investment Funds (fondurile ESI) „reprezintă o denumire comună pentru cinci fonduri europene: Fondul de Dezvoltare Europeană Regională / the European Regional Development Fund (ERDF), Fondul Social European / the European Social Fund (ESF), Fondul de Coeziune / the Cohesion Fund (CF), Fondul Agricol European pentru Dezvoltare Rurală / the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD) și Fondul European Maritim și pentru Pescuit / the European

[5] Pentru mai multe informații referitoare la finanțare și la sursele de finanțare de investit în proiectele de mobilitate și transport și măsurile accesibile Autorităților Locale, vezi documentul proiectului SUITS, **Ghid de finanțare inovativă**, 2019, Olga Feldman, Aleksei Lugovoi, Alice Parker and Shaista Farooq,
[6] Program dezvoltat pe baza [51, pp. 10-13]

Maritime and Fisheries Fund (EMFF), care acționează într-un cadru comun (și anume CPR), precum și conform unor reglementări specifice fondurilor". [51, p. 8]

Fondul European pentru Investiții Strategice / European Fund for Strategic Investments (EFSI) [52] „este o inițiativă UE lansată în comun de Comisie și Grupul EIB pentru a ajuta la acoperirea decalajului actual în ceea ce privește investițiile în UE prin mobilizarea finanțării private pentru investiții strategice și IMMuri. Din punct de vedere juridic, EFSI ia forma unui acord contractual între Comisie și EIB, constând dintr-o garanție UE (16 miliarde EURO) completată de o contribuție de capital EIB (5 miliarde EURO)" [51, p. 6]

Principalele instituții finanțatoare și managerii de instrumente financiare la nivel UE:

1. Banca Europeană de Investiții (BEI) – instituția finanțatoare a Uniunii, care contribuie la integrarea, dezvoltarea și coeziunea la nivel European prin finanțarea unor proiecte în sprijinul politicilor UE;
2. Fondul European de Investiții (FEI) – este elementul specializat al Uniunii Europene pentru capital privat, garanții și microfinanțare, în special în sprijinul IMMurilor, micro-întreprinderilor și întreprinderilor sociale;
3. Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) – instituție financiară internațională având ca scop stimularea tranziției spre economii orientate spre piața deschisă și promovarea dezvoltării private și antreprenoriale. [53]

Reglementările și procedurile legate de transparență în atribuirea contractelor pentru servicii, bunuri și lucrări în cadrul utilizării finanțării publice și instrumentelor de finanțare sunt expuse într-o serie de documente elaborate de fiecare instituție finanțatoare. În cele ce urmează se dă o listă a unor astfel de documente de reglementare [7]:

1. Comisia Europeană, ***FONDURI Europene Structurale și de Investiții și Fondul European pentru elemente complementare investițiilor strategice – Asigurarea coordonării, sinergiilor și complementarității***, Bruxelles, Februarie 2016; [51]
2. Comisia Europeană, ***Ghid de finanțare UE***, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Bruxelles, 2017; [50]
3. Fondul European de Investiții, ***Ghid de Achiziții pentru Fondul European de Investiții. Politica pentru achiziționare de servicii, bunuri și lucrări de către Fondul European de Investiții***, Luxembourg, Iunie 2017; [54]
4. Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, ***Politici și Reglementări de Achiziții***, Londra, 1 Noiembrie 2017; [55]
5. Comisia Europeană, ***Reglementare Financiară aplicabilă bugetului general al Uniunii. Selecție de texte juridice relevante pentru bugetul UE.*** Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Bruxelles. Iulie 2018; [56]

[7] Unele dintre documente sunt actualizate automat de cei ce le emit. Documente de reglementare similare pot fi emise de alte instituții internaționale de finanțare și sunt publicate pe website-urile lor oficiale.

6. Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene, ***Reglementarea (UE, Euratom) 2018/1046 din 18 iulie 2018 a Parlamentului European și a Consiliului, referitoare la reglementările financiare aplicabile bugetului general al Uniunii, ca amendament la Reglementările (UE) Nr 1296/2013, (EU) Nr 1301/2013, (EU) Nr 1303/2013, (EU) Nr 1304/2013, (EU) Nr 1309/2013, (EU) Nr 1316/2013, (EU) Nr 223/2014, (EU) Nr 283/2014, și Decizia Nr 541/2014/EU și cu abrogarea Reglementării (EU, Euratom) Nr 966/2012***, / ***Regulation (EU, Euratom) 2018/1046 of the European Parliament and of the Council of 18 July 2018 on the financial rules applicable to the general budget of the Union, amending Regulations (EU) No 1296/2013, (EU) No 1301/2013, (EU) No 1303/2013, (EU) No 1304/2013, (EU) No 1309/2013, (EU) No 1316/2013, (EU) No 223/2014, (EU) No 283/2014, and Decision No 541/2014/EU and repealing Regulation (EU, Euratom) No 966/2012***, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 193/1, 30 July 2018; [57]
7. Banca Europeană de Investiții, ***Ghid de Achiziții pentru proiecte finanțate de BEI***, Luxemburg, Septembrie 2018; [58]
8. Comisia Europeană, ***Proceduri transparente pentru toți***, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/how-eu-funding-works/rules-and-principles_en. [59]

Bibliografie

[1] M. Finger and D. Finon, “From 'service public' to universal service: the case of European Union in M. Finger and R.W. Kunneke (ed.), International Handbook of Network Industries. The Liberalization of Infrastructure,” in *International Handbook of Network Industries The Liberalization of Infrastructure*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 2011, pp. 54-69.

[2] European Parliament, Council of the European Union, „REGULATION (EC) No 1370/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70,” *Official Journal of the European Union,* vol. 50, nr. L315, p. p. 1–13, 2007.

[3] European Parliament, Council of the European Union, „REGULATION (EU) 2016/2338 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 14 December 2016 amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail,” *Official Journal of the European Union,* vol. 59, nr. L354, pp. 1-19, 2016.

[4] European Commission - DG COMP, “State Aid Scoreboard 2017: Results, trends and observations regarding EU28 State Aid expenditure reports for 2016, Brussels,” 29 November 2017. [Online]. Available: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/state_aid_scoreboard_%202017_final.pdf. [Accessed 14 July 2018].

[5] European Commission, „Communication from the Commission Single Market Act Twelve levers to boost growth and strengthen confidence "Working together to create new growth",” European Commission, Brussels, 2011.

[6] European Commission, „Communication from the Commission on the application of the European Union State aid rules to compensation granted for the provision of services of general economic interest (Text with EEA relevance) (2012/C 8/02),” *Official Journal of the European Union,* vol. 55, nr. C8, pp. 4-14, 2012.

[7] *Case C-280/00 Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH,* 2003.

[8] European Commission, „Guide to the application of the European Union rules on state aid, public procurement and the internal market to services of general economic interest, and in particular to social services of general interest, SWD(2013) 53 final/2,” European Commission, Brussels, 2013.

[9] ICLEI - Local Governments for Sustainability, „Joint procurement. Fact sheet,” European Commission, DG Environment-G2, Brussels, 2008.

[10] European Parliament, Council of the European Union, „Directive 2004/18/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on the coordination of procedures for the award

of public works contracts, public supply contracts and public service contracts," *Official Journal of the European Union,* vol. 47, nr. L134, p. 114–240, 2004.

[11] European Parliament, Council of the European Union, „Directive 2004/17/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors," *Official Journal of the European Union,* vol. 47, nr. L134, p. 1–113, 2004.

[12] Organisation for Economic Co-operation and Development, „Centralised and Decentralised Public Procurement," *SIGMA Papers,* vol. 29, pp. 2-17, 26 October 2000.

[13] European Parliament, Council of the European Union, „Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance," *Official Journal of the European Union,* vol. 57, nr. L94, p. 65–242, 26 February 2014.

[14] European Parliament, Council of the European Union, "Directive 2014/25/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on procurement by entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors and repealing Directive 2004/17/EC Text with EEA relevance," *Official Journal of the European Union,* vol. 57, no. L94, p. 243–374, 26 February 2014.

[15] PWC, „Stock-taking of administrative capacity, systems and practices across the EU to ensure the compliance and quality of public procurement involving European Structural and Investment (ESI) Funds. Final report : country profiles," European Commission - Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brussels, 2016.

[16] European Commission - DG GROW, „Public procurement strategy," N/A N/A N/A. [Interactiv]. Available: http://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/strategy_en. [Accesat 18 July 2018].

[17] European Commission - DG GROW, „Simplifying the rules for contracting authorities to ensure better quality and value for money," 21 March 2016. [Interactiv]. Available: https://ec.europa.eu/growth/content/simplifying-rules-contracting-authorities-ensure-better-quality-and-value-money-0_en. [Accesat 20 July 2018].

[18] F. Zijderhand, B. Kapl, S. Sahala, J.-A. Shiraishi și L. Stender, „D4.1 Best practices in Common Procurements. Deliverable Version 1.0," SPICE (Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment) Project, N/A, 2017.

[19] BuyZET Project, „Establishment of buyers groups in Rotterdam, Oslo and Copenhagen," BuyZET (Procurement of innovative solutions for zero emission urban delivery of goods and services) Project, N/A, 2018.

[20] Eastern Shires Purchasing Organisation, „About us," N/A N/A N/A. [Interactiv]. Available: https://www.espo.org/About-us-(1)/About-ESPO. [Accesat 10 April 2019].

[21] Umweltverband, „Partner der Gemeinden in Umweltfragen," N/A N/A 2013. [Interactiv]. Available: https://www.umweltverband.at/verband/fakten/. [Accesat 10 April 2019].

[22] Nederlands Inkoop Centrum, „Over Het NIC," N/A N/A 2018. [Interactiv]. Available: https://inkoopprojecten.hetnic.nl/. [Accesat 10 April 2019].

[23] PWC, „Public procurement – Study on administrative capacity in the EU Germany Country Profile," European Commission - Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brussels, 2016.

[24] L'Union des groupements d'achats publics, „Nous connaître," N/A N/A N/A. [Interactiv]. Available: https://www.ugap.fr/nous-connaitre_4458054.html. [Accesat 10 April 2019].

[25] ELTIS, „The national procurement of electric vehicles: the Swedish example," 05 September 2016. [Interactiv]. Available: http://www.eltis.org/discover/case-studies/national-procurement-electric-vehicles-swedish-example. [Accesat 11 April 2019].

[26] European Parliament, Council of the European Union, „Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I)," *Official Journal of the European Union,* vol. 51, nr. L177, pp. 6-16, 2008.

[27] A. d. Concini, Financing innovation in clean and sustainable mobility. Study on access to finance for the innovative road transport sector, Luxembourg: Innovation Finance Advisory, European Investment Bank Advisory Services, 2018, p. 122.

[28] European Commission, "Horizon 2020. Work Programme 2018-2020. Smart, green and integrated transport," European Commission, Brussels, 2019.

[29] Commission of the European Communities, "COM(2007) 799 final. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Pre-commercial Procurement: Driving innovation to ensure sustainable high quality," Commission of the European Communities, Brussels, 2007.

[30] D. Caraman, I. Constantin, C. Damboianu și S. Roseanu, „Guidelines to Innovative Procurement," Integral Consulting R&D, Bucharest, 2019.

[31] V. Tsanidis, „Policy Framework in Innovation Procurement," European Commission - DG CNECT, N/A, N/A.

[32] European Commission, "Funding & tender opportunities. Horizon 2020 Framework Programme (H2020)," European Commission, Brussels, 2017.

[33] FABULOS Project, „Pre-Commercial Procurement Process," N/A N/A N/A. [Interactiv]. Available: https://fabulos.eu/fabulos-precommercial-procurement/. [Accesat 02 June 2019].

[34] European Comission, "Example of a possible approach for procuring R&D services applying risk-benefit sharing at market conditions, i.e. pre-commercial procurement," European Comission, Brussels, 2007.

[35] European Commission, „Overview of on-going EU funded PCP and PPI related projects".

[36] European Transport Network Alliance 2020, „Innovation Procurement – PCP and PPI," European Transport Network Alliance 2020, N/A, N/A.

[37] Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment SPICE Project, „Innovative Public Procurement of Intelligent Transport Solutions. City of Copenhagen," Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment SPICE Project, N/A, N/A.

[38] B. A. Kapl, „Public Procurement challanges for Facilitating Innovative Transport and Mobility Solutions," 2017.

[39] Barcelona City Council, "Public procurement as a driving force for innovation," 20 November 2017. [Online]. Available: https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/news-and-documents/news/public-procurement-as-a-driving-force-for-innovation_581167. [Accessed 2 June 2019].

[40] J. v. Vlerken, „Public procurement of innovation - The concept of procurement of innovation and choosing between procurement and contractual approaches," SPICE (Support Procurements for Innovative transport and mobility solutions in City Environment) Project, N/A, 2018.

[41] ICLEI, "Introduction into Joint Public Procurement," 2016.

[42] Procura+ European Sustainable Procurement Network, "Rewarding Sustainable and Innovative Procurement," 2019.

[43] S. Guarnaschelli, S. Lampert, E. Marsh și L. Johnson, „Innovative Financing for Development: Scalable Business Models that Produce Economic, Social, and Environmental Outcomes," 2014.

[44] A. Semple, „Guidance for public authorities on Public Procurement of Innovation , 1st Edition," Procurement of Innovation Platform, ICLEI – Local Governments for Sustainability, Emmendingen, N/A.

[45] Organisation for Economic Co-operation and Development, „Public Procurement for Innovation. Good Practices and Strategies," OECD Public Governance Reviews, N/A, 2017.

[46] European Commission, „H2020 Programme. Proposal template 2018-2020. Administrative forms (Part A) / Project proposal (Part B). Coordination and Support Actions (CSA). Single-stage calls & stage 2 of two-stage calls," European Commission, 2018.

[47] European Commission, Public procurement guidance for practitioners on avoiding the most common errors in projects funded by the European Structural and Investment Funds, N/A: European Commission, 2018.

[48] Asian Development Bank, Strategic procurement planning guidance. Note on procurement, Manila: Asian Development Bank, 2018.

[49] NSW Government, „NSW Procurement's approach," N/A N/A N/A. [Interactiv]. Available: https://www.procurepoint.nsw.gov.au/policy-and-reform/nsw-government-procurement-information/nsw-procurements-approach. [Accesat 9 April 2019].

[50] European Commission - DG BUDG, A guide to EU funding. 2017 edition, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2017.

[51] European Commission, European Structural and Investment FUNDS and European Fund for Strategic Investments complementarities - Ensuring coordination, synergies and complementarity, Brussels: European Union, 2016.

[52] European Parliament, Council of the European Union, „Regulation (EU) 2015/1017 of the European Parliament and of the Council of 25 June 2015 on the European Fund for Strategic Investments, the European Investment Advisory Hub and the European Investment Project Portal and amending Regulations (EU) No 1291/2," *Official Journal of the European Union,* vol. 58, nr. L169, p. 1–38, 2015.

[53] European Commission - DG GROW, „Coordination with European financial institutions," N/A N/A N/A. [Interactiv]. Available: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/growth-and-investment/coordination-european-financial-institutions_en . [Accesat 11 April 2019].

[54] European Investment Bank, „EIF Procurement Guide. Policy for the procurement of services, supplies and works by the EIF," European Investment Bank, Luxembourg, 2017.

[55] European Bank for Reconstruction and Development, „Procurement Policies and Rules," European Bank for Reconstruction and Development, London, 2017.

[56] European Commission - DG BUDG, „Financial regulation applicable to the general budget of the Union. July 2018," European Commission, Brussels, 2018.

[57] European Parliament, Council of the European Union, „Regulation (EU, Euratom) 2018/1046 of the European Parliament and of the Council of 18 July 2018 on the financial rules applicable to the general budget of the Union, amending Regulations (EU) No 1296/2013, (EU) No 1301/2013, (EU) No 1303/2013, (EU) No 13," *Official Journal of the European Union,* vol. 61, nr. L193, p. 1–222, 2018.

[58] European Investment Bank, Guide to Procurement for projects financed by the EIB, Luxembourg: European Investment Bank, 2018.

[59] European Commission, „Transparent procedures for all," N/A N/A N/A. [Interactiv]. Available: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/how-eu-funding-works/rules-and-principles_en. [Accesat 24 June 2019].

[60] Research Grants % Projects Office, „EU - Horizon 2020 - Smart, green and integrated transport challenge. Work Programme 2018-2020," 2018.

[61] European Investment Bank; Alessandro de Concini, "Financing innovation in clean and sustainable mobility. Study on access to finance for the innovative road transport sector," 2018, April.

[62] European Parliament, Council of the European Union, „Regulation (EC) No 1082/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 on a European grouping of territorial cooperation (EGTC)," *Official Journal of the European Union,* vol. 49, nr. L210, p. 19–24, 2006.