

Bp 695 18.12.2018



Biroul permanent al Camerei Deputaților
13.12.2018

Nr. 1001 din 13.12.2018

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL
Înregistrat nr. 6715
Data 18.12.2018

Grupul Parlamentar al Partidului Național Liberal

Către:

Biroul Permanent al Camerei Deputaților

În temeiul prevederilor art.74 din Constituția României, republicată, vă înaintăm, alăturată, **Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr.98/2016 privind achizițiile publice**, spre a fi supusă dezbaterii și aprobării Parlamentului României.

Pentru inițiatori,

Claudiu Vasile RĂCUCI – Deputat PNL



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL	
Înregistrat nr.	6745
Data	28.12.2018

EXPUNERE DE MOTIVE

În ciuda adoptării, în anul 2016, a unei noi legislații privind achizițiile publice, care să corespundă dreptului comunitar în această materie, multe dintre prevederile Legii nr.98/2016 privind achizițiile publice din România generează termene foarte lungi în execuția lucrărilor de infrastructură, în special în ceea ce privește marile investiții publice: autostăzi, drumuri expres, căi ferate și poduri.

Cele mai mari dintre probleme sunt cauzate de faptul că ofertantul declarat câștigător prezintă autorității contractante aceleași resurse (resurse umane, utilaje) pe care le are deja angrenate și în alte contracte de lucrări, aflate în derulare, care sunt, de fapt, indisponibile. Astfel, practic, autoritatea contractantă evaluează capacitatea tehnică a ofertantului pe baza unor resurse care nu pot fi utilizate imediat în realizarea contractului. Este motivul pentru care propunem ca autoritatea contractantă să aibă dreptul de a stabili, prin documentația de atribuire a contractelor de lucrări, condiții de exclusivitate a utilizării resurselor umane și utilajelor, pentru contractul ce urmează a fi atribuit. Altfel spus, atât angajații, cât și utilajele respective să fie utilizate exclusiv pentru contractul atribuit, pe perioada în care se desfășoară lucrările specifice (pe fiecare etapă de execuție să fie identificați atât angajații, cât și utilajele specifice, după CNP și serie de șasiu). Prevederea este, evident valabilă și pentru toți subcontractorii pe care ofertantul îi utilizează la realizarea lucrării.



De asemenea, o altă problemă identificată ca fiind cauza termenelor foarte lungi de execuție o reprezintă orarul de lucru pentru realizarea construcțiilor noi. De pildă, în toată Uniunea Europeană se lucrează 24 de ore pe zi, în trei schimburi și, în funcție de condițiile specifice, 7 zile din 7 zile pe săptămână. Este motivul pentru care în România o autostradă se construiește în 8-12 ani, iar în alte state europene în maximum 2-3 ani.

În fapt, constructorii care câștigă contracte de lucrări în România urmăresc să minimizeze costurile prilejuite de lucrul în 3 schimburi (plata suplimentară a angajaților pe timp de noapte sau iluminatul specific al șantierelor) și preferă ca lucrările să se efectueze doar pe timpul zilei. În aceste condiții, propunem ca pentru marile proiecte de infrastructură realizate în domeniul infrastructurii de transport, Ministerul Transporturilor și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii să evalueze termenele de execuție și să elaboreze caietele de sarcini luând în considerare un program de lucru de 24 de ore pe zi și de 7 zile pe săptămână, cu excepția timpilor exceptați, prevăzuți de legislația în vigoare.

Nu în ultimul rând, o altă mare problemă identificată în domeniul infrastructurii de transporturi o reprezintă intervalele orare în care se efectuează lucrările de reparații sau de întreținere la drumurile naționale, drumurile rapide sau autostrăzi.

Este de notorietate faptul că asemenea lucrări se execută exact în intervalele de timp în care traficul rutier este cel mai ridicat (Valea Oltului, Dealul lui Negru, Valea Prahovei, DN2 etc), iar pe timpul nopții, atunci când traficul este minim, nimeni nu lucrează. Se ajunge astfel la situația în care cetățenii pierd ore în șir în trafic, deși se deplasează către locul de muncă sau în scop de afaceri. De asemenea, impactul asupra transportului de mărfuri



este unul devastator, întârzierile generând costuri uriașe pentru agenții economici. Pentru importatori, costurile suplimentare se regăsesc în preț final al produselor de consum, iar pentru exportatori întârzierile, care înseamnă costuri, înseamnă pierderi de competitivitate importante.

În acest sens, propunem ca lucrările de reparații și modernizare la infrastructura națională de transporturi să se realizeze în afara intervalelor orare cu trafic rutier ridicat, de regulă noaptea.

Având în vedere argumentele prezentate mai sus, înaintăm Parlamentului României, spre dezbatere și adoptare, prezenta propunere legislativă.

INIȚIATORI

Claudiu Vasile RĂCUCI – Deputat PNL

Mărgu Nicolae
Dep. PNL

LUCA TURCAN

NICIAN BODE – PNL

Ion Boboian

ROMAN FLORIN CLAUDIU – deputat PNL
GIUGEA NICOLAE – PNL

ȘTECU GEORGE PNL
19647147 C-TIH PNL

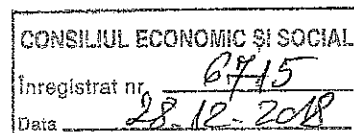
BICA DANUT
MOMILA PETRU
Stefan Ion

OLAR CORNELIU PNL

BUHIZ SORCI PNL

AMPIA
PNL

PNL



Parlamentul României

Camera Deputaților

Senat

LEGE

pentru completarea Legii nr.98/2016 privind achizițiile publice

Parlamentul României adoptă prezenta lege:

Articol unic – Legea nr.98/2019 privind achizițiile publice, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 390, din 23 mai 2016, cu modificările și completările ulterioare, se completează și va avea următorul cuprins:

- 1. La art.54, după alin. (4) se introduce un nou alineat, alin.(4¹), care va avea următorul cuprins:**

(4¹) Autoritatea contractantă are dreptul de a stabili prin documentația de atribuire a contractelor de lucrări condiții de exclusivitate a utilizării resurselor umane și utilajelor, pentru contractul ce urmează a fi atribuit.

- 2. La art.172, după alin. (3) se introduce un nou alineat, alin.(3¹), care va avea următorul cuprins:**

(3¹) Pentru contractele de lucrări, autoritatea contractantă are dreptul de a impune operatorilor economici să demonstreze capacitatea tehnică și profesională, care trebuie să fie dovedite cu resurse afectate exclusiv contractului ce urmează a fi atribuit.

- 3. La art.179, după literele i) și j) se introduc două noi litere, i¹) și j¹) care vor avea următorul cuprins:**



i¹) pentru contractele de lucrări, o declarație în care să se indice personalul angajat în alte lucrări ale operatorului economic și o listă a personalului care va fi ocupat exclusiv pentru realizarea contractului de lucrări ce urmează a fi atribuit.

j¹) pentru contractele de lucrări, o declarație cu privire la utilajele angajate în alte lucrări ale operatorului economic și o listă a utilajelor ce vor fi afectate exclusiv pentru realizarea contractului de lucrări ce urmează a fi atribuit.

4. La art. 235, după alin.(1) se introduc două noi alineate, alin. (1¹) și alin. (1²), care vor avea următorul cuprins:

(1¹) Pentru proiectele de infrastructură de transport prevăzute la alin.(1) Ministerul Transporturilor și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii vor evalua termenele de execuție și vor elabora caietele de sarcini luând în considerare un program de lucru de 24 de ore pe zi și de 7 zile pe săptămână, cu excepția timpilor exceptați, prevăzuți de legislația în vigoare.

(1²) Pentru proiectele de reparații și reabilitări de infrastructură de transport prevăzute la alin.(1) Ministerul Transporturilor și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii vor impune ca lucrările să se efectueze în intervalele orare în care traficul rutier este cel mai scăzut, de regulă noaptea.

5. În termen de 30 de zile de la publicarea prezentei legi în Monitorul Oficial al României, Guvernul actualizează normele metodologice de aplicare.