

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**REPARAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE DUPĂ INTERVENȚIILE
LA REȚELELE PUBLICE DE UTILITĂȚI ÎN STATE MEMBRE ALE UNIUNII
EUROPENE, MAREA BRITANIE ȘI STATELE UNITE**

MAI 2021

Documentare și sinteză: Dan Alexandreanu, consilier parlamentar

Studiul documentar poate fi accesat direct pe Intranet la pagina Direcției studii și documentare legislativă.

* Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă sunt cu caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

ABSTRACT

În secolul trecut, în multe țări de pe glob, infrastructura necesară cetățenilor - construcția de drumuri și căi ferate, transportul energiei electrice, instalarea cablurilor de telecomunicații, alimentarea cu apă, transportul urban și alte servicii publice -, a fost privită ca fiind responsabilitatea sectorului public. În majoritatea statelor europene, de exemplu, în Italia, Germania, Marea Britanie sau Austria, guvernul central sau guvernele landurilor au furnizat multe dintre aceste servicii în mod direct. Doar în anumite cazuri, cum ar fi alimentarea cu apă în Franța, a fost implicat și sectorul privat - dar, chiar și în această situație, el a avut un rol relativ limitat, riscurile financiare fiind suportate în principal de guvern.

Încurajat de exemplele oferite de Marea Britanie, "industria" infrastructurilor a început, treptat și fundamental, să se schimbe, fiind marcată de o trecere de la finanțarea publică la cea privată. Rolul sectorului public s-a schimbat, din actorul direct și activ în furnizarea de bunuri și servicii publice, acesta a devenit unul reprezentat de autoritățile de reglementare, structura de facilitare și de utilizare a bunurilor și serviciilor.

Acceptarea unui rol direct al sectorului privat în finanțarea și furnizarea de infrastructură și servicii publice au fost facilitate de o serie de factori. În primul rând, au existat dovezi clare că lipsa disciplinei pe piața de profil a determinat creșterea numărului de furnizori din sectorul public, implicit creșterea costurilor și reducerea productivității în detrimentul consumatorilor. În al doilea rând, tehnologia s-a schimbat, punând capăt monopolurilor naturale din sectoare precum telecomunicațiile, unde furnizorii de servicii pe cablu, adică serviciile de monopol, au început să se confrunte cu concurența dereglementată a serviciilor celulare. Tot în sectorul energiei electrice, progresele tehnologice au condus la mai multe forme eficiente, descentralizate și flexibile de generare a energiei. A fost realizată dereglementarea accesului terților la rețelele de transport și distribuție, permițând concurența noilor producători independenți de energie.

Într-un studiu al Băncii Europene de Investiții, de exemplu, se face distincție între cinci modele contractuale principale, care pot fi utilizate pentru gestionarea infrastructurii rutiere¹:

- modelul de *contractare publică*: autoritatea publică păstrează controlul asupra infrastructurii și păstrează majoritatea riscurilor proiectului, de la construcție la exploatare. Autoritatea publică finanțează cheltuielile (de capital și întreținere) și încasează veniturile de la consumator;

- modelul *joint-venture*: sectorul privat preia gestionarea infrastructurii. În acest model, riscurile proiectului nu sunt alocate unei anumite părți, fiind partajate între autoritatea publică și cea privată, în baza asocierii. Modelul rămâne flexibil și în ceea ce privește finanțarea cheltuielilor;

- modelul *concesiunii*: în această situație operatorul privat preia riscurile. Cele două părți trebuie să acționeze conform prevederilor contractului. Sectorul privat

¹ https://www.eib.org/attachments/efs/eibpapers/eibpapers_2005_v10_n01_en.pdf

finanțează cheltuielile (cu sau fără subvenții de la autoritatea publică) și încasează veniturile de la consumator. Această categorie acoperă multe sub-modele de contracte, pentru că există o serie întreagă de aspecte ce pot fi adaptate pentru a se potrivi obiectivelor urmărite de societate;

- modelul bazat pe *disponibilitate*: ca și în cazul concesiunii, sectorul public alocă proiectul sectorului privat, dar în acest model, sectorul public încasează cheltuielile din partea consumatorului și, prin urmare, păstrează riscul de venituri al proiectului. Sectorul privat finanțează cheltuielile și primește rambursări din partea autorității publice pe durata contractului, doar dacă infrastructura este disponibilă pentru utilizarea prevăzută, la cerințele inițiale de calitate;

- modelul de *licență*: acest model permite autorităților executarea unei lucrări în situația în care este necesară obținerea unei autorizații. Licența poate include anumite constrângeri cu privire la ceea ce poate efectua sectorul privat. Unele municipalități aleg să ofere licența doar unei singure entități private, alte municipalități aleg să permită efectuarea lucrărilor de către un număr limitat de solicitanți, pentru a evita crearea unui monopol local. În acest model, sectorul privat păstrează controlul asupra infrastructurii și păstrează riscurile proiectului, de la construcție până la darea în folosință a obiectivului respectiv.

Fiecare model poate fi adaptat pentru a se potrivi obiectivelor cuprinse în programele de dezvoltare ale sectorului public.

Din datele existente, la nivelul statelor membre ale Uniunii Europene nu există reglementări unitare privind repararea drumurilor după intervențiile operatorilor de utilități publice. În principiu, se aplică proceduri aprobate de fiecare stat în parte:

- *contracte punctuale de reparații încheiate între autoritățile locale/municipale* care dețin monopolul asupra străzilor/șoselelor și operatorii de utilități publice, după finalizarea unor lucrări de intervenție de orice tip - Marea Britanie, Slovacia, Belgia, Italia, Finlanda, Țările de Jos, SUA;

- *contracte de concesiune încheiate pe o anumită perioadă* între operatori și autoritățile care gestionează utilizarea drumurilor, în condițiile în care sunt realizate lucrări ample la rețelele de utilități publice - Franța, Germania, Spania, Grecia; Finlanda, Portugalia, Bulgaria;

- *contracte de lucrări publice cu răspundere limitată*, încheiate între operatori și autoritățile locale, după privatizarea sistemelor de utilități publice - Austria, Danemarca, Portugalia;

- *lipsa oricărei răspunderi a operatorilor de utilități* și obligativitatea autorităților locale de a rezolva problemele drumurilor publice - Belgia, Polonia;

- *încheierea de parteneriate public-private* - Slovacia, Germania.

Un acord-cadru este utilizat, în general, de către o autoritate contractantă pentru a atribui un contract public pentru lucrări, bunuri sau servicii de natură repetitivă (dar sub rezerva variațiilor de urgență), scopul său final neputând fi estimat în momentul invitației de participare la licitație, (de exemplu, lucrări de reparații rutiere, acordarea de asistență juridică autorității contractante în cazul litigiilor, etc.). Acordurile-cadru sunt atribuite în conformitate cu procedurile normale aplicabile pentru atribuirea contractelor publice.

SITUAȚIA CURENTĂ

În **Marea Britanie** nu există obligații legale care să reglementeze poziția sau adâncimea la care o instalație de apă, gaz sau curent trebuie să fie așezată sub un drum/autostradă.

Legea privind drumurile și lucrările stradale noi (1991)², astfel cum a fost modificată prin Legea transporturilor (2000)³ și Legea privind gestionarea traficului (2004)⁴ stabilesc o serie de cerințe minimale care trebuie adoptate în timpul instalării, reparații și întreținerii hub-urilor de utilități poziționate sub drumuri și străzi. Consultarea timpurie între autoritățile de care aparțin străzile, planificatorii, arhitecții, dezvoltatorii și operatorii de utilități este deosebit de importantă pentru a se asigura că sunt convenite cerințele de planificare pentru instalarea infrastructurii, de la închiderea drumurilor și până la data la care acestea se redau în folosință.

Potrivit statisticilor, în ultimii 5 ani, consiliile locale au plătit 43,3 milioane de lire sterline despăgubiri conducătorilor auto și bicicliștilor care au suferit leziuni și daune legate de starea drumurilor (surpări de teren, gropi sau alte deficiențe). Astfel că, din anul 2018, companiile de utilități pot fi obligate să emită garanții pe o perioadă de 5 ani după ce vor desfășura lucrări pe drumurile din Marea Britanie. Sunt vizate companiile de apă, gaz, telefonie și electricitate care trebuie să repare gropile și suprafețele de drum periculoase care pot apărea în termen de 5 ani după finalizarea lucrărilor la drumuri. În plus, toți contractanții rutieri care desfășoară lucrări de întreținere a șoselelor pentru autoritățile locale trebuie să ofere aceeași garanție. Anterior, garanția minimă pentru lucrările la drumuri efectuate de companiile de utilități era de 2 ani.

În **Franța**, Legea nr. 2005-809 din 20 iulie 2005 privind concesiunile⁵ menționează conceptul de *contract de operare* prin asumarea responsabilității de către concesionar (adesea o companie privată), nu doar a costurilor de operare și de întreținere de rutină, ci și a investițiilor. Concesionarul este remunerat direct de la utilizator printr-o taxă fixată în contractul de concesiune, care poate fi revizuită în

² https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/43578/street-works-code-of-practice.pdf

³ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents>

⁴ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2004/18/contents>

⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000262886>

conformitate cu o formulă propusă în contract, utilizând principalii indici publicați de INSEE.

Companiile de apă, de exemplu, fac parte dintr-un SEMOP (Société d'Economie Mixte à Opération Unique), structura fiind creată în anul 2015, având competențe în gestionarea lucrărilor specifice și conexe. Astfel, noua structură înființată permite unei autorități locale să desemneze, prin intermediul unei proceduri de achiziții, operatorul privat căruia îi va atribui contractul de realizare a unei lucrări de reparație/întreținere a drumurilor. În această situație, serviciile necesare pentru gestionarea utilităților publice sunt externalizate, iar firmele implicate în procedurile necesare reprezintă un singur acționar comun. Aceste structuri facilitează dialogul între autoritatea care delegă unele competențe și companiile private, în special în ceea ce privește instrumentele utilizate pentru gestionarea instalațiilor, fapt important de reținut în contextul în care se menține o distincție clară între rolurile autorităților publice și cele ale operatorului.

Managerii proiectelor de construcții de drumuri sau de reparații trebuie să trimită un plan al lucrărilor respective, incluzând schițe care să delimiteze zona afectată care este gestionată și de operatorii rețelelor de utilități (perioada 2019-2026). În schimb, operatorii rețelelor trebuie să furnizeze managerilor hărți ale rețelelor lor subterane din zonă, indicând precizia amplasării geografice a diferitelor structuri, în funcție de trei clase de precizie:

- clasa A: dacă incertitudinea maximă a locului indicat de operatorul de utilități este mai mică sau egală cu 40 cm;
- clasa B: dacă incertitudinea maximă a locului indicat de operatorul de utilități este mai mare decât cea pentru clasa A și mai mică sau egală cu 1,5 metri;
- clasa C: dacă incertitudinea maximă a locului indicat de operatorul de utilități este mai mare de 1,5 metri sau dacă operatorul nu este în măsură să furnizeze zona de amplasare a cablurilor/conductelor.

Codul general al autorităților locale și regionale prevede trei tipuri principale de contracte⁶:

- de proprietate (proprietate locativă), o concesiune de servicii la scară mai mică, de exemplu de aprovizionare cu apă pentru localități cu un număr mic de locuitori;
- de concesiune, operatorul fiind responsabil de totalitatea elementelor necesare furnizării unui serviciu public, de la instalarea conductelor de apă, la repararea drumurilor după încheierea lucrărilor;
- "régie intéressée" un acord de tip concesiune, în cazul în care nu există un contract direct de plată efectuată de către un utilizator final. Riscul este delegat concesionarului, iar remunerația se bazează pe performanță.

Toate cele trei tipuri de contracte se încadrează în definiția europeană a serviciului de concesiune. Specificitățile care disting aceste contracte publice sunt următoarele:

- o parte substanțială din remunerația contractantului provine direct de la utilizatorul final sau activitatea sa se bazează pe criterii de performanță;
- obiectul contractului este serviciul furnizat utilizatorului final, nefiind doar un contract încheiat între autoritatea publică și operator;

⁶ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070633/

- autoritatea contractantă păstrează un rol important de supraveghere: stabilește obiectivele contractului, primește un raport tehnic anual (adesea verificat de consultanți independenți) și bugetul anual al contractantului necesar proiectului, care este apoi verificat printr-un audit al unei Camere regionale;
- durata concesiunii poate fi mărită, dar numai dacă acest lucru este justificat pe motivul necesității construcției unor noi facilități. Prelungirea contractului nu poate depăși un an.

În **Slovacia**, relațiile contractuale dintre părți sunt reglementate de Codul comercial, care stabilește regulile generale referitoare la contracte, precum și dispozițiile de bază privind contractele individuale, de exemplu un contract de servicii între două sau mai multe structuri - autorități locale/operatori ai sistemelor de utilități⁷. Spre deosebire de Codul civil, majoritatea dispozițiilor Codului comercial care reglementează un contract de servicii pot fi ajustate de părți de comun acord. În plus, regulile generale privind contractele sunt utilizate în cazul relațiilor contractuale dintre părți și pot fi clasificate în conformitate cu dispozițiile ce reglementează contractele de cumpărare sau contractele nespecifice.

O altă modalitate aplicabilă în domeniul reparării drumurilor, inclusiv în ceea ce privește lucrările de construcție este prevăzută de Legea privind achizițiile publice⁸, care reglementează achizițiile de proiecte de parteneriat public-privat (PPP) și alte aspecte relevante.

Procesul de asigurare a calității drumurilor este una dintre fazele procesului de codificare a șoselelor. Drumurile din Slovacia sunt evaluate și codificate conform unor metode tehnice (RAP-SR-2-4) privind codificarea drumurilor locale.

În **Austria**, municipalitățile au atribuții privind furnizarea de servicii publice care prezintă un interes esențial pentru locuitori: sistemele de canalizare, alimentarea cu energie (landurile fiind responsabile pentru producerea de energie electrică și pentru activitatea de transport), eliminarea deșeurilor. Competențele privind alimentarea cu apă și evacuarea apelor reziduale revine statului federal, iar organizarea serviciilor respective revine municipalităților. Astfel, municipalitățile trebuie să rezolve și problema reparării drumurilor publice după intervențiile de mentenanță necesare rețelelor de utilități publice, încheind contracte cu firmele private.

Contractanții trebuie să îndeplinească contractul în conformitate cu specificațiile tehnice și calendarul contractual. Termenii menționați pot stipula obligații suplimentare - în special, în legătură cu calitatea lucrării.

Un sistem de management sistematic descris în standardul ISO 39001 permite definirea cerințelor organizaționale minime pentru siguranța traficului rutier. Obiectivul ISO 39001 este reducerea incidentelor negative cauzate de traficul rutier. Odată cu introducerea unui sistem de management conform acestui standard și a unei certificări

⁷ https://blr.flaw.uniba.sk/index.php/BLR/issue/view/2020_1/10

⁸ <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Act%20343-2015%20Coll.%20on%20Public%20Procurement%202016.pdf>

corespunzătoare, toți operatorii trebuie să aibă în vedere importanța acestor obiective față de părțile interesate.

În **Belgia**, serviciile specifice care sunt sarcini standard pentru municipalități sunt organizate împreună prin asociațiile intercomunale, conform Constituției⁹. Aceste servicii reprezintă monopoluri ale administrației locale.

Cele mai multe dintre aceste asociații funcționează în mai multe domenii, cum ar fi alimentarea cu apă și gestionarea apelor uzate, distribuție de energie electrică și de gaze naturale, serviciile de televiziune/internet, servicii de sănătate publică, etc. Aceste structuri pot lua forma unor societăți cu răspundere limitată, cooperative cu răspundere limitată sau asociații non-profit.

Municipalitățile au obligația de întreținere a drumurilor locale. Ele sunt responsabile, printre altele, pentru lucrările de infrastructură, asfaltare, reparații, marcarea, crearea de parcuri, gestionarea semnalelor de circulație și deszăpezire. Operatorul de rețea este numit pentru 20 de ani și este responsabil pentru operarea, întreținerea și dezvoltarea structurii respective.

În ceea ce privește **Italia**, ARERA este un organism independent de reglementare pentru piețele energetice și serviciile integrate de apă. Înființată în 1995, i s-a încredințat sarcina de a proteja interesele utilizatorilor și consumatorilor, de a promova principiile concurenței și de a asigura servicii eficiente, rentabile și profitabile la nivel național în sectoarele electricității și gazelor cu niveluri de calitate satisfăcătoare prin activități de reglementare și control.

Această structură dispune de un serviciu specializat de consultanță și de raportare în fața Guvernului și Parlamentului cu privire la sectoarele reglementate, având posibilitatea de a formula propuneri, observații și recomandări pentru acțiuni de politică viitoare.

Rezoluția ARERA nr. 653/2015/R/eel¹⁰ privind calitatea transportului de energie electrică în perioada de reglementare 2016-2023 prevede că toate companiile de distribuție trebuie să asigure funcționarea continuă a serviciului și/sau trebuie să îl restabilească într-un timp rezonabil atunci când există o problemă tehnică. Pentru a asigura buna funcționare a serviciului, companiile de distribuție trebuie să efectueze întreținerea regulată a componentelor de rețea, la aceasta adăugându-se inclusiv repararea de calitate a drumurilor atunci când sunt necesare intervenții subterane.

Atunci când utilizează drumurile publice, operatorii rețelilor de gaze și electricitate din **Germania** trebuie să încheie acorduri de concesiune cu municipalitatea care deține drumurile. Acordurile de concesiune trebuie să fie licitate de către municipalități la fiecare 20 de ani printr-o procedură nediscriminatorie, fără posibilitatea de a-și favoriza în mod nejustificat propriile structuri de utilități publice.

⁹ <https://constitutii.files.wordpress.com/2013/02/belgia.pdf>

¹⁰ https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:_memAjeumrMJ:https://www.arera.it/it/docs/15/653-15.htm+&cd=1&hl=en&ct=clnk&gl=ro

Municipalitățile sunt obligate să ofere acces la drumurile publice pentru construirea și exploatarea liniilor de electricitate necesare consumatorilor finali pe o bază nediscriminatorie. Astfel de contracte de concesiune pentru utilizarea drumurilor publice pentru construirea și exploatarea liniilor de distribuție nu pot depăși termenul de 20 de ani. În cazul în care un contract de concesiune nu este prelungit după expirare, operatorul de ieșire al rețelei este îndreptățit să transfere rețeaua către noul operator ales contra unei remunerații rezonabile. Întreprinderea de furnizare a energiei electrice care utilizează drumurile publice pentru construcția și exploatarea rețelelor trebuie să plătească o taxă de concesiune, care este reglementată în Ordonanța privind taxele de concesiune.

În 2005, a intrat în vigoare un document de accelerare a parteneriatelor publice-private¹¹, eliminând unele dintre restricțiile existente, în principal prin modificări ale reglementărilor privind taxele aplicabile. Cu toate acestea, legislația nu acoperă toate aspectele legale asociate implementării PPP-urilor.

Parteneriatul public-privat este utilizat în principal numai în domeniul drumurilor deținute de municipii. Proiecte pilot în ceea ce privește întreținerea drumurilor au fost implementate ca parte a reformei administrative din Baden-Württemberg, Saxonia sau Hesse încă din anul 2005.

În practică, sunt aplicabile 6 standarde de verificare a calității drumurilor după lucrări de reparații și mentenanță.

În ultimii 20 de ani, în **Grecia** s-au utilizat contracte de tip concesiune pentru proiectele de infrastructură. Contractorii sunt responsabili de întreținerea infrastructurii, fiind plătiți din plata taxelor de drum/a taxelor de utilizare. Entitatea responsabilă pentru aceste proiecte este Secretariatul pentru lucrări publice din cadrul Ministerului mediului, planificării și lucrărilor publice.

În același timp, în 2005, Parlamentul a adoptat Legea nr. 3389/2005¹² privind parteneriatele public-private. Obiectivul principal a fost atragerea finanțelor private pentru dezvoltarea unei game diverse de infrastructuri publice și pentru a asigura necesarul de întreținere și de calitate a serviciilor ulterioare.

În **Spania**, concesiunea de lucrări și servicii publice este definită în detaliu în Legea privind contractele din sectorul public (Legea nr. 30/2007) și, de asemenea, în Legea concesiunii (Legea nr. 13/2003). Potrivit legii, o concesiune se bazează pe finanțarea, construirea și operarea unei facilități publice de către un operator de servicii publice.

¹¹

https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/izr/2006/Downloads/5TegnerRehberg.pdf?__blob=publicationFile&v=1

¹² [https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/greece-law-public-private-partnerships-english#:~:text=Greece%3A%20Law%20on%20Public%20Private%20Partnerships%20\(English\)%20%2D%20Law,funded%20by%20the%20private%20sector.](https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/greece-law-public-private-partnerships-english#:~:text=Greece%3A%20Law%20on%20Public%20Private%20Partnerships%20(English)%20%2D%20Law,funded%20by%20the%20private%20sector.)

Un contract de concesiune poate acoperi construcția, întreținerea și exploatarea unei noi infrastructuri sau întreținerea și exploatarea unei infrastructuri existente. Prin urmare, nu există o distincție juridică între cele două tipuri de concesiuni.

Concesiunile sunt văzute ca aranjamente flexibile, care scurtează timpul necesar dezvoltării infrastructurii, permițând o mai bună utilizare a fondurilor publice și încurajând o mai bună cooperare între sectorul privat și cel public.

Nu sunt necesare proceduri speciale pentru licitațiile publice, pentru contractele sub o valoare de 18.000 de euro. O formă de concurență între diferiți contractori sunt necesari între valori cuprinse între 18.000 și 60.000 de euro. În aceste categorii sunt incluse, printre altele, contractele de întreținere și de reparații ale drumurilor în cazul intervențiilor la rețelele de utilități.

Întreținerea zilnică a autostrăzilor și a drumurilor naționale din **Finlanda** se desfășoară prin contracte de concesiune cu o durată de 5 - 7 ani¹³. Fiecare antreprenor are responsabilitatea generală pentru întreținerea drumurilor incluse în zona contractuală alocată acestora, având grijă de supravegherea proiectelor, îndeplinirea sarcinilor de întreținere, asigurarea calității și achizițiile necesare.

Contractele publice trebuie să respecte regulile care ghidează diferitele etape ale procedurii de achiziții publice, redactarea documentelor de achiziții publice, precum și publicitatea și încheierea contractelor.

Lucrările de reparații și întreținere se efectuează în conformitate cu criteriile de calitate stabilite de Centrele pentru dezvoltare economică, transporturi și mediu.

În **Danemarca** nu a existat un sistem național de înregistrare a incidentelor de deteriorare a infrastructurii subterane, dar acest lucru s-a schimbat odată cu actualizarea la sistemul LER 2.0¹⁴. Începând cu februarie 2021, este obligatoriu ca proprietarii de rețele să raporteze toate incidentele de daune subterane sistemului electronic LER, cel puțin o dată pe an. Pentru fiecare incident, trebuie raportat tipul de utilitate și proprietarul, eventualele decese produse și costul pagubelor. Se așteaptă ca beneficiile reale ale noului sistem să înceapă să apară după iulie 2023, când sistemul va fi complet implementat.

Aceasta este o inițiativă națională importantă care implică o strânsă colaborare între părțile interesate pentru a aborda una dintre principalele cauze ale întârzierilor în construcții sau depășirile de costuri.

În plus, Danemarca are o lungă tradiție a instituțiilor semi-publice, care sunt organizate ca inițiative independente din punct de vedere juridic și fără scop lucrativ - așa-numitele "instituții cu proprietate de sine". La nivel local se aplică externalizarea serviciilor tehnice și de curățenie, precum și întreținerea drumurilor și activitățile de transport. Nu sunt menționate alte condiții vizând activitatea operatorilor de utilități

¹³ http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363542/FULLTEXT01?_t_tags=language%3A%2Csiteid%3Afe6b9f2f-839f-43c6-a237-b1141230175b&_t_hit.id=Trafikverket_PublicWeb_PageTypes_WebPublicationShopType/rPaVZBhVSYWQx7jj_HDTaA&_t_hit.pos=99

¹⁴ <https://joinup.ec.europa.eu/collection/egovernment/document/danish-register-underground-cable-owners-ler-0>

publice, în sectoarele menționate, dar toate lucrările necesare se realizează conform standardelor rutiere daneze.

În **Portugalia**, Legea 141/2006¹⁵ impune autorităților locale să gestioneze riscurile și să evite eventualele despăgubiri către entitățile private sau plăți care nu sunt anticipate, atunci când este negociat un acord de servicii. Există posibilitatea ca o entitate publică să negocieze un PPP într-un mod rezonabil pentru asigurarea stabilității acordului încheiat cu orice operator de servicii publice. Diferența dintre concesiunile de lucrări și cele de servicii se bazează pe valoarea infrastructurii în raport cu valoarea necesară pentru îndeplinirea contractului.

Obiectul unui contract de concesiune este dreptul unei companii de a exploata infrastructura existentă. Deoarece contractul de concesiune este definit ca un contract pe termen lung între o entitate privată și o companie publică, riscul de disponibilitate este transferat către concesionar, iar entitatea publică rămâne proprietarul activelor.

Legea privind parteneriatele public-private¹⁶ a creat alte tipuri de acorduri, cum ar fi:

- acordul de servicii (contract de prestare servicii) în cazul în care entitatea publică continuă să opereze serviciul public, iar entitatea privată cooperează doar în cazul anumitor servicii;
- contractul de gestiune conform căruia o entitate privată administrează o instituție publică care prestează servicii către terți, aceste acorduri fiind încheiate în special în domeniul sănătății.

În noiembrie 2017, Parlamentul **Bulgariei** a adoptat o lege privind concesiunile¹⁷, care transpune în legislația națională Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune. Noua lege a revocat vechiul cadru legal din 2006, precum și Legea parteneriatului public-privat, din 2013.

Legea privind concesiunile¹⁸ guvernează parteneriatul public-privat în cazul în care un operator economic execută lucrări sau furnizează servicii acordate de o autoritate publică prin intermediul unei concesiuni de lucrări sau a unei concesiuni de servicii. Scopul acestei legi este de a asigura:

- dezvoltarea unei infrastructuri și servicii de interes general de înaltă calitate și accesibile, prin parteneriat între autoritățile publice și operatorii economici;
- răspunsul oferit nevoilor societății prin implicarea investițiilor private în lucrări și în furnizarea și gestionarea serviciilor la cel mai bun raport preț-calitate;
- cheltuirea eficientă a resurselor publice și a resurselor din fondurile și programele structurale și de investiții europene;

¹⁵ <https://dre.pt/pesquisa/-/search/539230/details/maximized>

¹⁶ <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Projects-Construction-Infrastructure/Portugal/AM-Pereira-Sragga-Leal-Oliveira-Martins-Jdice-e-Associados-Sociedade-De-Advogados/New-Decree-Law-Revises-Scope-of-Application-of-PPP-Regulations>

¹⁷ <https://www.me.government.bg/en/library/concessions-act-556-c25-m258-2.html>

¹⁸ <https://dgkv.com/uf/publications/Bulgarian%20Law%20on%20Concessions.pdf>

- eficiența economică în gestionarea proprietății publice.

În plus, Agenția pentru infrastructură rutieră aflată în subordinea Ministrului dezvoltării regionale și lucrărilor publice are printre competențe¹⁹:

- administrarea drumurilor naționale în conformitate cu programele operaționale pe termen mediu;
- derularea proiectelor finanțate prin programele operaționale "Transport" și "Dezvoltare regională";
- organizarea de achiziții publice pentru lucrări de inginerie rutieră;
- evaluarea impactului auditului asupra siguranței rutiere;
- construcția, reparația și întreținerea drumurilor naționale.

În **Polonia**, autorizația de construcție nu este necesară pentru efectuarea lucrărilor de construcție constând în refacerea și repararea drumurilor, a căilor ferate și a echipamentului feroviar. În cazul construcției de drumuri sau de utilități, ale căror trasee au fost stabilite în planurile locale de dezvoltare spațială, precum și atunci când pentru efectuarea altor lucrări de construcții privind drumurile și utilitățile, numărul părților este mai mare de 20, se aplică prevederile Codului de procedură administrativă.

Conform prevederilor Legii privind construcțiile (1994)²⁰, districtul a fost înființat ca al doilea nivel al administrației locale. Fiecare district sprijină localitățile de pe teritoriul său în îndeplinirea tuturor funcțiilor care depășesc capacitatea și misiunea acestora din urmă. Responsabilitățile unui district includ și gestionarea drumurilor publice. În această situație, dacă operatorul de servicii publice nu își îndeplinește atribuțiile contractuale, autoritățile districtuale sunt obligate să asigure mentenanța drumurilor.

În **Țările de Jos**, operatorii de rețea sunt obligați să raporteze toate incidentele de deteriorare a infrastructurii, inclusiv zona, cauza și alte informații utile. Pe baza acestor informații se realizează un raport anual de statistică privind avariile subterane ale utilităților și costurile directe ale daunelor produse infrastructurii subterane. În costuri sunt incluse toate sumele necesare reparațiilor, inclusiv a drumurilor afectate.

Peste 80% din drumurile olandeze sunt acoperite cu ZOAB (asfalt poros cu dublu strat). Starea lor trebuie monitorizată pentru a asigura siguranța și pentru a determina dacă sunt necesare lucrări de întreținere, astfel încât să se respecte cerințele legale privind siguranța, zgomotul și calitatea deplasării vehiculelor. Măsurarea deteriorării suprafeței și a rezistenței la derapare sunt două tehnici importante utilizate de firmele de profil, criteriile trebuind respectate și de operatorii de rețele de utilități publice. Nu există alte mențiuni privind perioada de garanție a lucrărilor de acest gen.

În **România**, operatorul de distribuție al curentului electric, de exemplu, stabilește condițiile de coexistență dintre noile obiective de investiții și rețelele electrice (0,4 - 110

¹⁹ <http://www.api.bg/index.php/en/normativna-baza>

²⁰ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19940890414>

kV) sau, după caz, certifică faptul că un amplasament necesar este liber de rețele electrice subterane. Autorizațiile de construcție, reparație, etc., nu se eliberează fără avizul de amplasament obținut de la operatorul de distribuție al zonei respective.

Pagubele economice produse agenților economici și disconfortul clienților casnici precum și mărirea probabilității de defect ulterioare a rețelei de distribuție reprezintă un tablou al consecințelor lucrărilor efectuate fără un aviz de amplasament.

Conform Legii nr. 82/1998, cu completările și modificările ulterioare, executantul de lucrări în zona drumului public este obligat să realizeze amenajări rutiere care să permită derularea în siguranță a circulației, iar atunci când acestea se efectuează pe trotuar, să construiască pasaje pentru pietoni, separate de partea carosabilă și protejate corespunzător²¹.

La terminarea lucrărilor, executantul este obligat să aducă drumul la starea inițială, iar administratorul drumului public să verifice și să recepționeze lucrările numai dacă acestea corespund normelor de calitate prevăzute de lege și avizelor obținute anterior începerii lucrărilor. De asemenea, administratorul drumului public trebuie să ia măsuri de înlăturare imediată a cauzelor evenimentelor rutiere datorate configurației, stării sau dotării tehnice necorespunzătoare a acestuia.

În **Statele Unite**, conflictele între operatorii de utilități, autorități locale, cetățeni, apar la intersecția proiectelor de autostrăzi și a utilităților supraterane și subterane (de exemplu, energie electrică, fibră optică, apă, gaze naturale, canalizare și televiziune prin cablu). Administrația federală a autostrăzilor (FHWA), Asociația americană a transporturilor de stat (AASHTO) și agențiile de transport de stat implementează mai multe proiecte care au apărut în cadrul celui de-al doilea Program strategic de cercetare a autostrăzilor (SHRP2). Motivația acestor proiecte a fost identificarea și soluționarea conflictelor dintre diferitele sisteme de utilități publice și o gestionare mai eficientă a datelor existente, în primul rând, în faza de pre-construcție²².

Ineficiențele de coordonare și colaborare pot conduce la probleme multiple, cum ar fi întreruperile neașteptate ale instalării sistemelor de utilități în timpul construcției, deteriorarea instalațiilor, întârzieri care pot prelungi perioada de livrare a proiectului și pot crește costurile totale, mutări inutile ale utilităților și percepția negativă despre proiect.

În ultimii 5 ani, statul a devenit responsabil pentru întregul cost al modificării sau mutării utilităților care se încadrează în drepturile de trecere ale autostrăzilor publice - atunci când facilitățile sunt deținute sau exploatate de o municipalitate, un organism guvernamental sau o subdiviziune a statului - după cum este necesar pentru activitatea de construcție a autostrăzilor, reconstrucție, relocare, reparație sau întreținere.

Codurile administrative aplicabile la nivelul unora dintre statele americane prevăd ca statul să ramburseze proprietarului cheltuielile cu relocarea facilităților de utilități publice necesare pentru orice proiect în care statul respectiv urmează să primească la rândul său cel puțin 90% din costul proiectului din fonduri federale sau de la guvernul federal sau de la orice agenție a acestora.

²¹ <http://www.cnadnr.ro/ro/conditii-de-avizareautorizare>

²² https://www.sammamish.us/attachments/pagecontent/41982/2016_Public_Works_Standards.pdf

De asemenea, se permite Departamentului Transporturilor să negocieze acorduri de modificare sau relocare a utilităților publice pentru a îmbunătăți eficiența și echitatea. Deși nu este obligat prin lege să facă acest lucru, Departamentul poate alege să încheie un acord cu o entitate de utilitate publică în acest scop.

În această situație statul poate urmări, printre altele:

- reducerea cheltuielilor;
- reducerea întârzierilor proiectului;
- reducerea daunelor și a comenzilor de modificare a proiectului;
- îmbunătățirea productivității și calității firmelor contractante;
- minimizarea deteriorării pavajelor existente și a întreruperii traficului;
- creșterea eficienței activităților de topografie prin eliminarea analizelor duplicate;
- minimizarea șanselor de deteriorare a mediului;
- inducerea de economii în gestionarea riscurilor și asigurărilor;
- urmărirea în timp real a calității lucrărilor executate.

BIBLIOGRAFIE

- <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>
- <https://erranet.org/newsletter-2020-2/>
- https://cdn.ymaws.com/www.muca.org/resource/resmgr/docs/White_paper__Reducing_Damage.pdf
- <https://geospatial.blogs.com/geospatial/2018/03/french-national-initiative-to-map-all-urban-subsurface-critical-infrastructure-by-2019.html>
- <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00402/SN00402.pdf>
- https://ec.europa.eu/growth/content/public-procurement-utilities-sector-water-energy-transport-and-postal-services-0_en
- https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2016/274/pdfs/ukxi_20160274_en.pdf
- https://www.nclc.org/images/pdf/older_consumers/consumer_facts/cf_dealing_with_utility_companies.pdf
- <https://www.eureau.org/resources/publications/member-publications/5299-public-water-and-waste-water-services-in-france/file>
- <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2014/act/44/section/9/enacted/en/html>
- https://www.engie.com/sites/default/files/assets/documents/2019-10/2007-referencedocumentgdf_0.pdf
- <https://www.aib-net.org/sites/default/files/assets/facts/domain-protocols/AIB%20Domain%20Protocol%20AST%20Latvia%20%2022-02-2021.pdf>
- https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/43578/street-works-code-of-practice.pdf
- <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/contents>
- <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2004/18/contents>
- https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/2019-european-semester-national-reform-programme-latvia_en_0.pdf

- https://userstcp.org/wp-content/uploads/2019/11/Task9_MEELS_Report_2.pdf
- <http://www.energimyndigheten.se/en/>
- <https://www.pwc.com/id/en/publications/assets/utilities-ifrs.pdf>
- https://blr.flaw.uniba.sk/index.php/BLR/issue/view/2020_1/10
- <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Act%20343-2015%20Coll.%20on%20Public%20Procurement%202016.pdf>
- <https://www.nordicenergyregulators.org/about-nordreg/member-states/>
- https://www.uclg.org/sites/default/files/gold_iii_-_europe_-_country_sheets.pdf
- <http://streetworks.org.uk/wp-content/uploads/V1-Positioning-Colour-Coding-Issue-8.pdf>
- https://ec.europa.eu/ten/transport/legislation/doc/2006_08_report_ten_synergies_en.pdf
- https://www.eib.org/attachments/efs/eibpapers/eibpapers_2005_v10_n01_en.pdf
- <https://ppiaf.org/documents/4709/download>
- <https://www.racfoundation.org/media-centre/extended-guarantee-for-road-repairs>
- <https://www.ibtta.org/sites/default/files/Concessions%20in%20EU%20WBon.pdf>
- <https://thelawreviews.co.uk/title/the-projects-and-construction-review/belgium>
- https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/804471/Street_Works_Toolkit_2.0.pdf
- https://www.sammamish.us/attachments/pagecontent/41982/2016_Public_Works_Standards.pdf
- <https://www.global-regulation.com/translation/czech-republic/506923/road-traffic-act.html>
- <http://www.proceedings.univ-danubius.ro/index.php/eirp/article/view/1967/2328>

- [https://unrisd.org/80256B3C005BCCF9%2F\(httpAuxPages\)%2F30625D1A28E4EB5AC12572B30041C487%2F\\$file%2FFrance_web.pdf](https://unrisd.org/80256B3C005BCCF9%2F(httpAuxPages)%2F30625D1A28E4EB5AC12572B30041C487%2F$file%2FFrance_web.pdf)
- https://www.tni.org/files/futureispublic_chapter_4.pdf
- <https://geospatial.blogs.com/geospatial/2020/10/preventing-damage-to-underground-infrastructure-in-denmark.html>
- <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=bc3400fd-2242-434c-b478-9602e5b43e6c>
- http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363542/FULLTEXT01?_t_tags=language%3A%2Csiteid%3Afe6b9f2f-839f-43c6-a237-b1141230175b&_t_hit.id=Trafikverket_PublicWeb_PageTypes_WebPublicationShopType/rPaVZBhVSYWQx7jj_HDTaA&_t_hit.pos=99
- https://erranet.org/wp-content/uploads/2018/04/Mapping_regulation_in_Europe.pdf
- <https://thelawreviews.co.uk/title/the-energy-regulation-and-markets-review/italy#footnote-045-backlink>
- https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/sustainable_transport_forum_report_-_recommendations_for_public_authorities_on_recharging_infrastructure.pdf
- <https://www.carecprogram.org/uploads/05-Public-Private-Partnership-Road-Maintenance-Contracts-in-Spain.pdf>
- <https://www.mrrb.bg/en/roads-act/>
- <https://www.minfin.bg/en/523>
- <https://core.ac.uk/download/pdf/38040283.pdf>
- <https://stoianconstantin.wordpress.com/2020/11/09/emiterea-avizelor-de-amplasament-de-catre-operatorii-de-retea-ordinul-25-2016-actualizat-la-03-11-2020/>
- <https://rip.trb.org/view/1628611>
- <https://www.dlapiperrealworld.com/law/index.html?c=BE&t=construction&s=legal-framework&q=infrastructure-and-utilities>

- <http://www.astrid-online.it/static/upload/protected/MOOD/MOODYS-Italian-Local-Utilities.pdf>
- https://www.epsu.org/sites/default/files/article/files/Private_Government_with_Public_Money.pdf
- <https://joinup.ec.europa.eu/collection/egovernment/document/danish-register-underground-cable-owners-ler-0>
- https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/80568/Pukhlov_Ivan.pdf?sequence=1
- <https://dre.pt/pesquisa/-/search/539230/details/maximized>
- <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Projects-Construction-Infrastructure/Portugal/AM-Pereira-Sragga-Leal-Oliveira-Martins-Jdice-e-Associados-Sociedade-De-Advogados/New-Decree-Law-Revises-Scope-of-Application-of-PPP-Regulations>
- <https://dgkv.com/uf/publications/Bulgarian%20Law%20on%20Concessions.pdf>
- http://www.eurorap.org/wp-content/uploads/SENSoR-Star-Rating-Report.SK_sdl_20141212.pdf
- <https://www.qualityaustria.com/en/product-groups/transport/iso-39001/>
- <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19940890414>