



Zamówienia publiczne są cennym narzędziem umożliwiającym promowanie innowacyjnych rozwiązań w celu budowania inteligentniejszej, bardziej ekologicznej i wydajnej gospodarki.

Tylko w 2015 roku administracja publiczna wydała około 2 bilionów euro (ok. 14 proc. PKB UE) na zamówienia publiczne, a w 2013 roku wydano około 80 mld euro na drogi. W tym samym czasie przemysł drogowy inwestuje znaczne kwoty w opracowywanie nowych technologii i rozwiązań w celu optymalizacji procesu projektowania, budowy i eksploatacji sieci.

Jako europejska organizacja reprezentująca branżę infrastruktury drogowej, ERF (European Road Federation) popiera nową dyrektywę w sprawie zamówień publicznych 2014/24/WE, która zachęca do lepszych praktyk w zakresie zamówień, stopniowo odchodząc od zasady "najniższej ceny" i zastępując ją „ceną najkorzystniejszą”.

Aby przełożyć ogólne przepisy na praktykę, zainteresowane strony, czyli zamawiający i wykonawcy, muszą rozpocząć zorganizowany i trwały dialog, aby nowa dyrektywa stała się scenariuszem korzystnym zarówno dla państwa, jak i dla przemysłu, a tym samym ostatecznie przyniosła korzyści obywatelom Europy.

Jest to główny temat nowego dokumentu ERF "Promowanie zrównoważonego drogownictwa poprzez zamówienia publiczne", którego celem jest zachęcanie do szerszej refleksji na temat skutków i możliwości, jakie istnieją w dyrektywie w perspektywie średnio- i długoterminowej.

ERF zamierza, przez swoją grupę roboczą ds. zrównoważonego rozwoju, zidentyfikować dobre praktyki w przemyśle i państwach członkowskich i konstruktywne propozycje, które mogą przyczynić się do zwiększenia ekologiczności, innowacyjności i konkurencyjności sektora drogowego.

Spółeczno-ekonomiczne znaczenie dróg

Drogi są niezbędne do rozwoju Europy, dostępu do usług, transportu, handlu,

spójności regionalnej i wreszcie dobrobytu społeczno-gospodarczego. Są najczęściej wykorzystywane do transportu zarówno ludzi, jak i towarów. Pomimo wysiłków podejmowanych w Europie od 15 lat w celu wypromowania innych środków transportu (np. kolej), pozycja transportu drogowego jest stabilna i najprawdopodobniej pozostanie dominująca w najbliższej przyszłości. Nadal będzie główną siłą napędową wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i konkurencyjności. Według Eurostatu w transporcie drogowym znajduje zatrudnienie około 5 mln obywateli Europy, dużo więcej pośrednio jest z nim związanych.

Pomimo oczywistych korzyści z budowania infrastruktury drogowej, istnieje coraz większa potrzeba pogodzenia transportu drogowego i społecznych oczekiwań z czystsza, bezpieczniejszą i skuteczniejszą mobilnością. Sektor ten odpowiada bowiem za 20% emisji gazów cieplarnianych, ponad 30% zużycia energii i jest poważnym źródłem hałasu. Czynności związane z budową i utrzymaniem dróg wymagają też użycia zasobów naturalnych. Około 90% robót drogowych w Europie to prace utrzymaniowe, jedynie ok. 10% to budowa nowej infrastruktury. Dlatego minimalizacja oddziaływań na środowisko działań związanych z modernizacją i odbudową stanowi główne wyzwanie w nadchodzących latach. Zarówno przemysł, jak i zarządcy muszą promować innowacyjne rozwiązania, lepsze technologie dla całej infrastruktury, m.in. zapewniając ramy prawno-organizacyjne zachęcające do rozwoju zrównoważonego drogownictwa. Branża drogowa powinna stale podejmować wysiłki w celu ochrony środowiska - tworzyć nowe technologie dla procesów budowlanych, wykorzystywać recykling, wydłużać trwałość, a zmniejszać zużycie surowców, energii, emisję CO₂ i hałasu.

Zamówienia publiczne mogą być jednym z głównych czynników, które wymuszają zakupy najkorzystniejsze dla społeczeństwa - najbardziej efektywne kosztowo, wysokiej jakości, innowacyjne i trwałe - przyczyniające się do podniesienia konkurencyjności Europy i zwiększenia wzrostu gospodarczego.

I chociaż przemysł drogowy przez lata rozwijał zrównoważone i innowacyjne rozwiązania, ograniczenia prawne okazały się istotną przeszkodą w ich realizacji. Przede wszystkim nacisk na „najniższą cenę” jako główne kryterium oceny ofert, przy lekceważeniu efektywności ekologicznej, trwałości i innowacyjności. W praktyce doprowadziło to w drogownictwie do dyktatury najniższej ceny w przeważającej większości przetargów.

W drogownictwie, podobnie jak w wielu innych branżach, bardziej opłaca się kupić coś drożej, ale dobrej jakości, co nie będzie musiało być szybko naprawiane lub wymieniane. Jednak, biorąc pod uwagę krótkoterminowe budżety zarządców infrastruktury, dyktat najniższej ceny był jeszcze wzmacniany. Krótkoterminowe planowanie nie pozwoliło wejść na rynek nowym technologiom i produktom, a także stanowiło istotny czynnik zniechęcający do prowadzenia badań nad innowacyjnymi rozwiązaniami.

Źródło: ERF
Tł. IH

ERF: najkorzystniejsza, a nie najniższa cena (I)

Utworzono: środa, 02, sierpień 2017 11:34

[ERF: najkorzystniejsza, a nie najniższa cena \(II\)](#)