



Bruxelles, 18.10.2021
SWD(2021) 296 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

Criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier

Criteriaile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier

1	INTRODUCERE.....	4
1.1	Definiție și domeniu de aplicare	5
1.2	Notă generală privind verificarea.....	7
2	PRINCIPALELE FORME DE IMPACT ASUPRA MEDIULUI.....	9
3	STRUCTURA CRITERIILOR	10
4	CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU ACHIZIȚIONAREA, CONTRACTAREA ÎN LEASING SAU ÎNCHIRIEREA AUTOTURISMELOR, A VEHICULELOR COMERCIALE UȘOARE ȘI A VEHICULELOR DIN CATEGORIA L (CATEGORIA 1).....	14
4.1	Obiect.....	14
4.2	Specificații tehnice și criterii de atribuire	14
	ST1. Valoarea CO ₂ prevăzută de omologarea de tip.....	14
	ST3. Afişaj pentru consumul de energie	16
	ST4. Informațiile privind traficul și optimizarea traseului.....	16
	ST5. Garanția minimă	17
	CA1. Emisii de CO ₂ mai scăzute.....	17
	CA2. Eficiență energetică	17
	CA3. O mai bună performanță în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici	18
	CA4. Capacitatea de a parcurge distanțe cu zero emisii la țeava de evacuare	19
	CA5. Limitatorul de viteză.....	20
	CA6. Garanția extinsă	20
4.3	Note explicative	20
	ST1. Valoarea CO ₂ prevăzută de omologarea de tip.....	20
	ST2. Emisiile de poluanți atmosferici.....	20
	ST5. Garanția minimă	21
5	CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU SERVICIILE DE MOBILITATE (CATEGORIA 2).....	22
5.1	Obiect.....	22
5.2	Specificații tehnice și criterii de atribuire	22
	ST1. Valoarea CO ₂ prevăzută de omologarea de tip.....	22
	ST2. Emisiile de poluanți atmosferici.....	23
	CA1. Emisiile de CO ₂	25
	CA2. Emisiile de poluanți atmosferici	26
5.3	Note explicative	27
	Servicii de mobilitate combinate.....	27
6	CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU ACHIZIȚIONAREA SAU CONTRACTAREA ÎN LEASING DE VEHICULE GRELE (CATEGORIA 3)	28
6.1	Obiect.....	28

6.2	Specificații tehnice și criterii de atribuire	28
	ST1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES	28
	ST2. Performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici.....	29
	ST3. Unități auxiliare.....	30
	ST4. Țevi de eșapament (amplasare)	30
	CA1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire a reducerii emisiilor de GES	30
	CA2. Gazele emise de sistemele de climatizare.....	31
	CA3. O mai bună performanță în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici	31
	CA4. Alimentarea cu energie a motoarelor auxiliare.....	32
6.3	Note explicative	32
	ST1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES	32
	ST2. Emisiile de poluanți atmosferici.....	32
	Informații privind stabilirea condițiilor de garanție a bateriilor pentru vehiculele electrice cu baterie	33
7	CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU EXTERNALIZAREA SERVICIILOR DE TRANSPORT RUTIER (CATEGORIA 4)	34
7.1	Obiect.....	34
7.2	Specificații tehnice și criterii de atribuire	34
	ST1. Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES	34
	ST2. Logistică bazată pe biciclete („cyclelogistics”).....	36
	ST2. Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS).....	36
	ST3. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare	36
	ST4. Combustibili	37
	ST5. Emisiile de poluanți atmosferici.....	37
	CA1. Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES.....	39
	CA2. Emisiile de poluanți atmosferici	40
	CA3. Unități auxiliare	40
	CA4. Emisii sonore	41
7.3	Clauze de executare a contractului.....	42
	CEC1. Vehicule noi	42
7.4	Note explicative	42
	Optimizarea traseului pentru serviciile de colectare a deșeurilor.....	42
8	CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU ACHIZIȚIONAREA SERVICIILOR POȘTALE, DE CURIERAT ȘI DE MUTARE (CATEGORIA 5).....	43
8.1	Obiect.....	43
8.2	Specificații tehnice și criterii de atribuire	43
	ST1. Valoarea CO ₂ prevăzută de omologarea de tip.....	43
	ST2. Logistică bazată pe biciclete („cyclelogistics”).....	44
	ST3. Emisiile de poluanți atmosferici.....	45
	CA1. Emisiile de CO ₂	47
	CA2. Emisiile de poluanți atmosferici	47

9	CRITERII COMUNE PENTRU CATEGORIILE DE VEHICULE.....	48
9.1	Obiect.....	48
9.2	Specificații tehnice și criterii de atribuire	49
	ST1. Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS)	49
	ST2. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare	49
	ST3. Informații privind conducerea ecologică specifică vehiculului.....	50
	ST4. Zgomotul produs de pneuri	50
	CA1. Emisiile sonore ale vehiculului.....	51
10	CRITERII COMUNE PENTRU CATEGORIILE DE SERVICII.....	52
10.1	Obiect și criterii de selecție.....	52
	CS1. Competențele ofertantului.....	52
10.2	Specificații tehnice și criterii de atribuire	53
	ST1. Măsuri de management de mediu.....	53
	CA1. Lubrifianți, fluide hidraulice și unsori.....	54
10.3	Clauze de executare a contractului.....	55
	CEC1. Formarea conducătorilor auto	55
	CEC2. Măsuri de management de mediu.....	55
	CEC3. Uleiuri lubrifiante cu vâscozitate redusă	56
	CEC4. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare	56
	CEC5. Zgomotul produs de pneuri	57
10.4	Note explicative	58
	CEC3. Uleiuri lubrifiante cu vâscozitate redusă, CEC4. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare și CEC5. Zgomotul produs de pneuri	58
	CEC4. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare	58
	Cerințele privind componența parcului auto	59
11	Calcularea costurilor pe ciclul de viață.....	60
11.1	Implicațiile din punctul de vedere al costurilor pentru unele dintre criteriile propuse	62

1 INTRODUCERE

Criteriile UE privind achizițiile publice verzi (APV) sunt concepute pentru a facilita achiziționarea, de către autoritățile publice, de bunuri, servicii și lucrări cu impact redus asupra mediului. Utilizarea criteriilor este **facultativă**. Criteriile sunt formulate astfel încât să poată fi integrate (parțial sau total) în documentele achiziției ale autorității respective cu modificări minime, dacă autoritatea individuală consideră adecvat acest lucru. Înainte de publicarea unei proceduri de ofertare, autorităților publice li se recomandă să verifice oferta disponibilă de bunuri, servicii și lucrări pe care intenționează să le achiziționeze pe piața pe care operează. În cazul în care o autoritate contractantă intenționează să utilizeze criteriile sugerate în acest document, aceasta le va aplica astfel încât să asigure conformitatea cu cerințele legislației UE privind achizițiile publice [a se vedea, de exemplu, articolele 42, 43, 67 alineatul (2) sau 68 din Directiva 2014/24 și dispozițiile similare din alte acte legislative europene privind achizițiile publice]. Informații practice cu privire la acest aspect sunt detaliate în manualul din 2016 privind achizițiile verzi, disponibil la adresa: https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook_2016_ro.pdf

Prezentul document enumeră criteriile UE privind achizițiile publice verzi în domeniul transportului rutier. [Raportul tehnic](#) care însoțește documentul prezintă toate motivele de selectare a acestor criterii și oferă referințe pentru obținerea de informații suplimentare. Criteriile se împart în: (i) criterii de selecție; (ii) specificații tehnice; (iii) criterii de atribuire și (iv) clauze de executare a contractului. Criteriile sunt de două tipuri:

- **Criterii de bază** – care sunt concepute pentru a permite o aplicare simplă a APV, concentrându-se pe domeniul sau domeniile-cheie ale performanței de mediu a unui produs și urmărind menținerea costurilor administrative ale societăților la un nivel minim;
- **Criterii cuprinzătoare** – care iau în considerare mai multe aspecte ale performanței de mediu sau niveluri mai înalte ale acestora și sunt menite a fi utilizate de către autoritățile care doresc să își extindă eforturile de sprijinire a obiectivelor de mediu și de inovare.

În cazurile în care cele două tipuri de criterii sunt identice, se folosește formula „aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare”.

1.1 Definiție și domeniu de aplicare

Grupa de produse „transport rutier” include următoarele categorii de vehicule și servicii:

Categoria 1: „achiziționarea, contractarea în leasing sau închirierea de autoturisme, vehicule comerciale ușoare și vehicule din categoria L”:

- „autoturisme și vehicule comerciale ușoare”: vehicule din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858;
- „vehicule din categoria L”, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013.
Vehiculele cu destinație specială, cum ar fi vehiculele blindate, sunt excluse din domeniul de aplicare.

Categoria 2: „servicii de mobilitate”:

- „servicii de transport rutier specializat de pasageri”, astfel cum sunt definite în Vocabularul comun privind achizițiile publice (CPV), codul 60130000-8;
- „transport de pasageri ocazional”, astfel cum este definit în codul CPV 60140000-1; această categorie ar trebui să includă serviciile de transport public externalizate (transport public externalizat către companii de taxi, de exemplu, transportul efectuat pentru elevii/studentii care nu pot călători singuri);
- „închiriere de autobuze și de autocare cu șofer”, astfel cum este definită în codul CPV 60172000-3;
- „servicii de taxi”, astfel cum sunt definite în codul CPV 60120000-5;
- „co-voiajare”, în cazul în care o organizație deține vehiculele și platforma; de obicei, co-voiajarea este mai standardizată și mai fiabilă decât serviciile omoloage, iar unii producători de automobile au o societate asociată de co-voiajare;
- „servicii de mobilitate combinate” (SMC), care se bazează pe un nou model de afaceri care oferă utilizatorilor o gamă largă de opțiuni de mobilitate combinate, pe baza unui abonament și a unei facturi unice, uneori sub forma unui pachet adaptat la nevoile specifice ale clientului, de exemplu, un pachet cu călătoriile efectuate de obicei în timpul săptămânii; aceste SMC sunt propuse clientului cu ajutorul unei interfețe digitale (aplicație, serviciu online etc.);
- „biciclete”: biciclete (codurile CPV 34430000-0 și 34431000-7), remorci de biciclete, biciclete cu motor auxiliar (codul CPV 34420000-7);
- „vehicule electrice ușoare și vehicule cu autoechilibrare”, ale căror definiții exacte sunt în curs de elaborare de către Grupul de lucru 4 al Comisiei tehnice 354 din cadrul Comitetului European de Standardizare (CEN/TC 354).

Definițiile pentru autoturisme, vehicule comerciale ușoare, vehicule din categoria L și autobuze se aplică și acestei categorii.

Categoria 3: „Achiziționarea sau contractarea în leasing de vehicule grele”:

- Vehicule din categoriile M₂ și M₃, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858;
 - o Categoria M₂: vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mică sau egală cu 5 tone;
 - o Categoria M₃: vehicule proiectate și construite pentru transportul pasagerilor, cu mai mult de opt locuri pe scaune în afara scaunului conducătorului auto și cu o masă maximă mai mare de 5 tone.
- Vehicule din categoriile N₂ și N₃, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, și anume camioane, inclusiv vehicule de colectare a deșeurilor.

Categoria 4: „Servicii de transport rutier”:

- Această categorie cuprinde externalizarea următoarelor servicii de transport rutier pentru care sunt responsabile autoritățile contractante:
 - o „servicii de transport cu autobuzul” sau „servicii de transport public”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și/sau de codurile CPV 60112000-6 (servicii de transport rutier public);
 - o „servicii de colectare a deșeurilor”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de categoriile CPV „servicii de colectare a deșeurilor menajere” (90511000-2) și „servicii de transport de deșeuri menajere” (90512000-9);
 - o „servicii poștale și de curierat”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de categoriile CPV din grupa 641, „servicii poștale și de curierat”, cu excepția serviciilor de transport feroviar poștal, de transport aerian de corespondență și de transport naval poștal.

Categoria 5: „servicii poștale, de curierat și de mutare”:

- Această categorie cuprinde achizițiile publice (și nu externalizarea) de servicii poștale, de curierat și de mutare, care cuprind:
 - o grupa 641, „servicii poștale și de curierat”, cu excepția serviciilor de transport feroviar poștal, de transport aerian de corespondență și de transport naval poștal;
 - o servicii de transfer al angajaților (79613000-4);
 - o servicii de manipulare și de depozitare a încărcăturilor (63100000-0);
 - o servicii de transfer (98392000-7).

A se vedea [raportul tehnic](#) pentru detalii și alte definiții tehnice.

1.2 Notă generală privind verificarea

Pentru un număr redus de criterii, modalitatea propusă pentru a verifica dacă au fost îndeplinite este prin rapoarte de încercare. Pentru fiecare dintre acestea, au fost specificate metodele de testare care urmează să fie utilizate. Fiecare autoritate publică decide etapa în care ar trebui să fie furnizate astfel de rezultate ale încercărilor. În general, nu pare necesar să se solicite tuturor ofertanților să prezinte încă de la început toate rezultatele testelor. În scopul reducerii sarcinii pentru ofertanți și pentru autoritățile publice, se poate considera că este suficientă o declarație pe proprie răspundere prezentată odată cu depunerea ofertelor. Mai jos, sunt discutate diferite opțiuni pentru cazul și momentul în care ar putea fi necesare aceste încercări:

a) În etapa de ofertare:

Pentru *contractele de achiziții punctuale*, se poate solicita această dovadă din partea ofertantului care a transmis oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Dacă dovada este considerată a fi suficientă, atunci contractul poate fi atribuit. Dacă dovada este considerată insuficientă sau neconformă, atunci:

- i) în cazul în care mijloacele de verificare se referă la o specificație tehnică, se solicită aceeași dovadă de la următorul ofertant din clasamentul ofertelor, care devine candidatul luat în considerare pentru atribuirea contractului;
- ii) în cazul în care mijloacele de verificare se referă la un criteriu de atribuire, punctele suplimentare acordate urmează să fie eliminate, iar clasificarea ofertanților să fie recalculată, cu toate consecințele aferente aplicabile.

Trebuie remarcat faptul că un raport de încercare verifică îndeplinirea anumitor condiții de către o mostră de produs, nu de către articolele furnizate efectiv în baza contractului. În cazul acordurilor-cadru, situația poate fi diferită. Acest scenariu este prezentat mai pe larg la următorul punct referitor la executarea contractelor și în explicațiile suplimentare de mai jos.

b) Pe durata executării contractului:

Se pot solicita rezultatele încercărilor efectuate pentru unul sau mai multe articole livrate în baza contractului, fie de manieră generală, fie doar în cazul în care există îngrijorări cu privire la veridicitatea declarațiilor. Acest lucru este deosebit de important în cazul acordurilor-cadru care nu prevăd o comandă inițială.

Se recomandă să se stabilească clauze de executare a contractului explicite. Acestea trebuie să stipuleze că autoritatea contractantă are dreptul să efectueze oricând încercări aleatorii de verificare pe durata contractului. În cazul în care rezultatele unor astfel de încercări arată că produsele

livrate nu îndeplinesc criteriile, autoritatea contractantă are dreptul de a aplica sancțiuni și poate rezilia contractul. Unele autorități publice includ condiții care precizează că, dacă în urma încercărilor se dovedește că produsul îndeplinește cerințele lor, costul încercărilor este suportat de autoritatea publică respectivă; dacă însă produsul nu îndeplinește cerințele, costurile sunt suportate de furnizor.

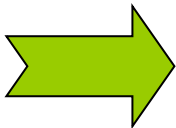
În cazul *acordurilor-cadru*, momentul în care trebuie să se prezinte dovada depinde de configurația specifică a contractului:

- i) pentru acordurile-cadru cu un singur operator în cazul cărora articolele individuale care urmează să fie furnizate sunt identificate la atribuirea acordului-cadru și în cazul cărora rămâne de stabilit doar numărul de unități care vor fi necesare, sunt valabile aceleași considerente ca pentru contractele de achiziții punctuale descrise mai sus;
- ii) pentru acordurile-cadru care fac o preselecție a mai multor potențiali furnizori urmată de un concurs între furnizorii preselecțați, în această etapă inițială de preselecție, ofertanții trebuie să demonstreze doar capacitatea lor de a furniza articole care îndeplinesc cerințele minime de performanță din acordul-cadru. Pentru eventualele contracte (sau comenzi) de tip „call-down” atribuite în urma concursului între furnizorii preselecțați și dacă trebuie dovedită îndeplinirea unor cerințe suplimentare, se aplică în principiu aceleași considerente ca acelea de la punctele a) și b) de mai sus. În cazul în care rezultatul concursului se bazează numai pe preț, trebuie să fie avut în vedere un control în etapa de executare a contractului.

De asemenea, vă rugăm să rețineți că, în conformitate cu articolul 44 alineatul (2) din Directiva 2014/24/UE, autoritățile contractante au obligația să accepte și alte mijloace de probă adecvate. Un exemplu ar putea fi un dosar tehnic al producătorului, în cazul în care operatorul economic în cauză nu are acces la certificatele sau rapoartele de încercare sau nicio posibilitate de a le obține în termenele stabilite. Se pot accepta astfel de documente cu condiția ca lipsa accesului să nu poată fi atribuită operatorului economic și cu condiția ca operatorul economic în cauză să dovedească că lucrările, produsele sau serviciile furnizate de el îndeplinesc cerințele sau criteriile care figurează în specificațiile tehnice, în criteriile de atribuire sau în condițiile de executare a contractului. În cazul în care se face trimitere la un certificat/raport de încercare întocmit de un organism specific de evaluare a conformității pentru efectuarea încercărilor, autoritățile contractante trebuie să accepte, de asemenea, certificatele/rapoartele de încercare emise de alte organisme de evaluare echivalente.

2 PRINCIPALELE FORME DE IMPACT ASUPRA MEDIULUI

Pe baza probelor științifice disponibile, principalele forme de impact al transportului rutier asupra mediului din perspectiva ciclului de viață al produsului sunt rezumate în tabelul de mai jos (pentru mai multe detalii, a se vedea [raportul tehnic](#)). Tabelul prezintă și abordarea UE privind APV pentru atenuarea sau reducerea impacturilor respective.

Principalele impacturi asupra mediului pe parcursul ciclului de viață al unui produs	Abordarea UE privind APV
<ul style="list-style-type: none"> • gazele cu efect de seră (GES) și emisiile de poluanți atmosferici produse de consumul de energie în faza de utilizare; • GES și emisiile de poluanți atmosferici produse de-a lungul lanțului de aprovizionare al transportatorilor de energie; • impacturile asupra mediului în timpul producerii de baterii pentru vehiculele electrice; • emisiile sonore produse de vehicul și de pneuri în faza de utilizare. 	 <ul style="list-style-type: none"> • impunerea de criterii privind emisiile de CO₂ prevăzute de omologarea de tip pentru autoturisme și vehicule comerciale ușoare, precum și de tehnologii specifice pentru vehiculele grele de marfă și vehiculele din categoria L; • impunerea de criterii bazate pe performanța autoturismelor și a vehiculelor comerciale ușoare din punctul de vedere al emisiilor de poluanți atmosferici, precum și de tehnologii specifice pentru vehiculele grele de marfă și vehiculele din categoria L; • impunerea de criterii privind rezistența la rulare a pneurilor; • impunerea de criterii privind eficiența energetică a automobilelor electrice și a vehiculelor comerciale ușoare electrice; • impunerea de criterii privind garanțiile bateriilor; • impunerea de criterii privind emisiile sonore ale vehiculelor și ale pneurilor; • impunerea obligației furnizorilor de servicii de a avea anumite competențe esențiale și de a aplica anumite măsuri și practici-cheie în domeniul managementului de mediu; • impunerea unei instruirii adecvate și frecvente a personalului furnizorilor de servicii; • impunerea de criterii privind pneurile și lubrifianții folosiți pentru activitățile de întreținere.

Ordinea impacturilor nu reflectă neapărat amploarea acestora.

În [raportul tehnic](#) se găsesc informații detaliate privind transportul rutier, inclusiv privind legislația conexă, standardele și sursele tehnice utilizate ca probe.

3 STRUCTURA CRITERIILOR

Criteriile au fost împărțite în următoarele secțiuni:

- Categoria 1: achiziționarea, contractarea în leasing sau închirierea de autoturisme, vehicule comerciale ușoare și vehicule din categoria L;
- Categoria 2: achiziții publice de servicii de mobilitate;
- Categoria 3: achiziționarea sau contractarea în leasing de vehicule grele;
- Categoria 4: externalizarea serviciilor de transport public rutier;
- Categoria 5: achiziții publice de servicii poștale, de curierat și de mutare;
- Criterii comune pentru categoriile de vehicule;
- Criterii comune pentru categoriile de servicii.

	Nr.	Criteriu	De bază	Cuprinzător
CATEGORIA 1: „ACHIZIȚIONAREA, CONTRACTAREA ÎN LEASING SAU ÎNCHIRIEREA DE AUTOTURISME, VEHICULE COMERCIALE UȘOARE ȘI VEHICULE DIN CATEGORIA L”:				
OBIECT:				
- „autoturisme și vehicule comerciale ușoare”: vehicule din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858;				
- „vehicule din categoria L”, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013.				
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	ST1	Emisiile de CO ₂ și eficiența energetică	X	X
	ST2	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
	ST3	Afișaje pentru consumul de energie	X	X
	ST4	Informațiile privind traficul și optimizarea traseului		X
	ST5	Garanția minimă a bateriei	X	X
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	CA1	Emisii de CO ₂ mai scăzute	X	X
	CA2	Eficiență energetică	X	X
	CA3	O mai bună performanță în ceea ce privește emisiile de	X	

		poluanți atmosferici		
	CA4	Capacitatea de a parcurge distanțe cu zero emisii la țeava de evacuare	X	
	CA5	Limitatorul de viteză		X
	CA6	Garanția extinsă		X
<p>CATEGORIA 2: ACHIZIȚII PUBLICE DE SERVICII DE MOBILITATE</p> <p>OBIECT: Achiziționarea unor servicii de transport specializat cu autobuzul, servicii ocazionale de transport cu autobuzul, închirierea de autobuze și autocare cu șofer, servicii de taxi, co-voiajarea și servicii de mobilitate combinate cu impact redus asupra mediului.</p>				
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	ST1	Valoarea CO ₂ prevăzută de omologarea de tip	X	X
	ST2	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	CA1	Emisiile de CO ₂	X	X
	CA2	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
<p>CATEGORIA 3: ACHIZIȚIONAREA SAU CONTRACTAREA ÎN LEASING DE VEHICULE GRELE</p> <p>OBIECT: Achiziționarea sau contractarea în leasing de vehicule grele definite ca vehicule din categoriile M2, M3, N2 și N3 prin Regulamentul (UE) 2018/858, și anume autobuze și camioane, inclusiv vehicule de colectare a deșeurilor, cu impact redus asupra mediului.</p>				
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	ST1	Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES	X	X
	ST2	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
	ST3	Unități auxiliare	X	X
	ST4	Țevi de eșapament	X	X
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	CA1	Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES	X	X
	CA2	Gazele emise de sistemele de climatizare		X
	CA3	O mai bună performanță în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici	X	
	CA4	Unități auxiliare		X
<p>CATEGORIA 4: EXTERNALIZAREA SERVICIILOR DE TRANSPORT RUTIER</p>				

OBIECT:

Externalizarea următoarelor servicii de transport rutier pentru care sunt responsabile autoritățile contractante:

- „servicii de transport cu autobuzul” sau „servicii de transport public”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și/sau de codurile CPV 60112000-6 (servicii de transport rutier public);
- „servicii de colectare a deșeurilor”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de categoriile CPV „servicii de colectare a deșeurilor menajere” (90511000-2) și „servicii de transport de deșeuri menajere” (90512000-9);
- „servicii poștale și de curierat”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de categoriile CPV din grupa 641, „servicii poștale și de curierat”, cu excepția serviciilor de transport feroviar poștal, de transport aerian de corespondență și de transport naval poștal.

SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	ST1	Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES	X	X
	ST2	Logistică bazată pe biciclete („cyclelogistics”)	X	X
	ST3	Pneuri – rezistența la rulare	X	X
	ST4	Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS)	X	X
	ST5	Combustibili	X	X
	ST6	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	CA1	Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES	X	X
	CA2	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
	CA3	Unități auxiliare	X	X
	CA4	Emisii sonore		X
CLAUZĂ DE EXECUTARE A CONTRACTULUI (CEC)	CEC1	Vehicule noi	X	X

CATEGORIA 5: ACHIZIȚII PUBLICE DE SERVICII POȘTALE, DE CURIERAT ȘI DE MUTARE (ACHIZIȚII PUBLICE)**OBIECT:**

Achizițiile publice (și nu externalizarea) de servicii poștale, de curierat și de mutare cu impact redus asupra mediului, care cuprind:

- grupa 641, servicii poștale și de curierat, cu excepția serviciilor de transport feroviar poștal, de transport aerian de corespondență și de transport naval poștal;
- servicii de transfer al angajaților (79613000-4);
- servicii de manipulare și de depozitare a încărcăturilor (63100000-0);
- servicii de transfer (98392000-7).

SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	ST1	Valoarea CO ₂ prevăzută de omologarea de tip	X	X
	ST2	Logistică bazată pe biciclete („cyclelogistics”)		X
	ST3	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	CA1	Emisiile de CO ₂	X	X
	CA2	Emisiile de poluanți atmosferici	X	X
CRITERII COMUNE PENTRU CATEGORIILE DE VEHICULE				
OBIECT:				
Categoría 1: achiziționarea, contractarea în leasing sau închirierea de autoturisme, vehicule comerciale ușoare și vehicule din categoria L;				
Categoría 3: achiziționarea sau contractarea în leasing de vehicule grele				
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	ST1	Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS)	X	X
	ST2	Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare	X	X
	ST3	Pneuri – rezistența la rulare	X	X
	ST4	Informații privind conducerea ecologică specifice vehiculului	X	X
	ST5	Zgomotul produs de pneuri		X
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	CA1	Emisiile sonore ale vehiculului		X
CRITERII COMUNE PENTRU CATEGORIILE DE SERVICII				
OBIECT:				
Categoría 2: achiziții publice de servicii de mobilitate;				
Categoría 4: externalizarea serviciilor de transport public rutier;				
Categoría 5: achiziții publice de servicii poștale, de curierat și de mutare;				
CRITERII DE SELECȚIE (CS)	CS1	Competențele ofertantului	X	X
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	ST1	Măsuri de management de mediu	X	X
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	CA1	Lubrifianti, fluide hidraulice și unsori		X
CLAUZE DE EXECUTARE A CONTRACTULUI (CEC)	CEC1	Formarea conducătorilor auto	X	X
	CEC2	Măsuri de management de mediu	X	X
	CEC3	Uleiuri lubrifiante cu vâscozitate redusă	X	X
	CEC4	Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare	X	X
	CEC5	Zgomotul produs de pneuri		X

4 CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU ACHIZIȚIONAREA, CONTRACTAREA ÎN LEASING SAU ÎNCHIRIEREA AUTOTURISMELOR, A VEHICULELOR COMERCIALE UȘOARE ȘI A VEHICULELOR DIN CATEGORIA L (CATEGORIA 1)

4.1 Obiect

OBIECT
Achiziționarea, contractarea în leasing sau închirierea autoturismelor, a vehiculelor comerciale ușoare și a vehiculelor din categoria L cu impact redus asupra mediului. Vehiculele cu destinație specială, cum ar fi vehiculele blindate, sunt excluse.

4.2 Specificații tehnice și criteriile de atribuire

Important: Criteriile comune pentru categoriile de vehicule (secțiunea 9) se aplică și acestei categorii.

Criterii de bază	Criterii cuprinzătoare								
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)									
<p>ST1. Valoarea CO₂ prevăzută de omologarea de tip Emisiile de CO₂ ale vehiculelor, prevăzute de omologarea de tip, nu trebuie să depășească următoarele valori:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipul de vehicul</th> <th>CO₂ g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Toate vehiculele din categoriile M1 și N1</td> <td>Până la 31 decembrie 2025: 50 (procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial – WLTP¹⁾) De la 1 ianuarie 2026: 0</td> </tr> </tbody> </table>	Tipul de vehicul	CO ₂ g/km	Toate vehiculele din categoriile M1 și N1	Până la 31 decembrie 2025: 50 (procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial – WLTP ¹⁾) De la 1 ianuarie 2026: 0	<p>ST1. Valoarea CO₂ prevăzută de omologarea de tip Emisiile de CO₂ ale vehiculelor, prevăzute de omologarea de tip, nu trebuie să depășească următoarele valori:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipul de vehicul</th> <th>CO₂ g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Toate vehiculele din categoriile M1 și N1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vehiculele din categoria L trebuie să fie vehicule electrice pe bază de baterii.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.</p>	Tipul de vehicul	CO ₂ g/km	Toate vehiculele din categoriile M1 și N1	0
Tipul de vehicul	CO ₂ g/km								
Toate vehiculele din categoriile M1 și N1	Până la 31 decembrie 2025: 50 (procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial – WLTP ¹⁾) De la 1 ianuarie 2026: 0								
Tipul de vehicul	CO ₂ g/km								
Toate vehiculele din categoriile M1 și N1	0								

Vehiculele din categoria L trebuie să fie vehicule electrice pe bază de baterii.

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.

ST2. Emisiile de poluanți atmosferici

Notă: Acest criteriu se aplică vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 cu o masă de referință¹⁾ de cel mult 2 610 kg. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 cu masă de referință mai mare de 2 610 kg vor trebui să respecte ST2, „Emisiile de poluanți atmosferici”, din categoria 3 (secțiunea 6.2).

Până la 31 decembrie 2025:

Emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE) ale tuturor autoturismelor și vehiculelor comerciale ușoare noi nu trebuie să depășească de 0,8 ori valorile-limită Euro 6 pentru NOx și PN (exceptând marja la măsurare aplicabilă²⁾).

Vehiculele achiziționate pentru a fi utilizate în zone cu probleme legate de calitatea aerului³ trebuie să înregistreze emisii zero la țeava de evacuare.

Începând cu ianuarie 2026:

Vehiculele trebuie să înregistreze zero emisii la țeava de evacuare.

ST2. Emisiile de poluanți atmosferici

Vehiculele trebuie să înregistreze zero emisii la țeava de evacuare.

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.

ST3. Afișaj pentru consumul de energie

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Vehiculele trebuie să fie echipate cu un mecanism care să afișeze conducătorului auto nivelul de consum al combustibilului.

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze fișa cu specificațiile tehnice ale vehiculului, care include aceste informații.

ST4. Informațiile privind traficul și optimizarea traseului

Notă: Autoritățile contractante pot solicita îndeplinirea acestui criteriu în cazul în care vehiculul urmează să fie folosit în zone urbane aglomerate sau dacă urmează să circule în zone pe care conducătorii auto nu le cunosc și dacă nu este disponibil niciun alt sistem de informare (de exemplu, un telefon inteligent).

Notă: Acest criteriu nu se aplică vehiculelor cu destinații speciale care necesită un nivel ridicat de protecție a datelor de la vehiculele în mișcare („floating car data”), de exemplu parcul de vehicule al forțelor de securitate, vehiculele oficiale utilizate de membri ai guvernului etc.

Vehiculele trebuie să fie echipate cu sisteme de informare privind traficul și de optimizare a traseului, care îi oferă conducătorului auto servicii de informare prealabilă deplasării pentru a-l ajuta să evite traficul și să ia decizii în vederea optimizării traseului. Sistemul trebuie să fie un sistem integrat, și anume un modul complet de comunicare compus dintr-un modem și dintr-un modul de identificare a abonatului (SIM), integrat în mod permanent în autoturism.

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze fișa cu specificațiile tehnice ale

vehiculului, care include aceste informații.

ST5. Garanția minimă

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Ofertantul trebuie să furnizeze o garanție minimă a bateriei pentru 160 000 km sau 8 ani, care să asigure o capacitate de cel puțin 70 % din capacitatea nominală inițială la livrare, în conformitate cu standardul EN 62660¹, inclusiv pentru degradarea treptată normală cauzată de utilizare.

Verificare:

Ofertanții trebuie să prezinte o declarație cu condițiile garanției.

CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)

CA1. Emisii de CO₂ mai scăzute

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Până la 31 decembrie 2025: se vor atribui puncte vehiculelor cu emisii de CO₂ prevăzute de omologarea de tip mai reduse decât cele impuse în ST1, proporțional cu nivelul de reducere înregistrat.

Verificare:

A se vedea ST1 de mai sus.

CA2. Eficiență energetică

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Se vor atribui puncte vehiculelor cu cel mai mic consum de energie exprimat în kWh/100 km, în conformitate cu procedura de încercare aferentă WLTP. Se aplică următoarea formulă:

$$Points_{offer} = \frac{Energy_{highest} - Energy_{offer}}{Energy_{highest} - Energy_{lowest}} \times Points_{max}$$

Unde

- $Points_{offer}$ înseamnă numărul de puncte atribuite ofertei în curs de evaluare;
- $Energy_{highest}$ și $Energy_{lowest}$ înseamnă cel mai mare și cel mai mic consum de energie exprimat în kWh/100 km dintre ofertele depuse;
- $Points_{max}$ înseamnă numărul maxim de puncte care pot fi atribuite.

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.

CA3. O mai bună performanță în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici

Notă: Acest criteriu se aplică vehiculelor din categoriile M₁ și N₁ cu o masă de referință de cel mult 2 610 kg. Vehiculele din categoriile M₁ și N₁ cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg vor trebui să respecte CA3, niveluri mai bune ale performanței în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, din categoria 3 (secțiunea 6.2).

Până la 31 decembrie 2025:

Se vor atribui puncte, în mod proporțional cu performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, vehiculelor care înregistrează un nivel al RDE mai bun decât valorile-limită Euro 6 pentru NO_x și PN (exceptând marja la măsurare aplicabilă).

Se vor atribui puncte pe baza următoarei formule:

$$Points = \left(\frac{NOx_{high} - NOx}{NOx_{high} - NOx_{low}} \right) \times PNOx_{max} + \left(\frac{PN_{high} - PN}{PN_{high} - PN_{low}} \right) \times PPN_{max}$$

Unde

- NOx_{high} și NOx_{low} înseamnă cea mai ridicată și cea mai joasă valoare a emisiilor NO_x în mg/km dintre ofertele depuse;
- PN_{high} și PN_{low} înseamnă cea mai ridicată și cea mai joasă valoare a emisiilor PN în #/km dintre ofertele depuse;
- NOx și PN înseamnă emisiile NO_x și PN din oferta în curs de

<p>evaluare;</p> <ul style="list-style-type: none"> • $PNO_{x_{max}}$ și PPN_{max} înseamnă numărul maxim de puncte care pot fi atribuite pentru fiecare poluant atmosferic. <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.</p>	
<p>CA4. Capacitatea de a parcurge distanțe cu zero emisii la țeava de evacuare</p> <p><i>Notă: Acest criteriu se aplică vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 cu o masă de referință de cel mult 2 610 kg. Vehiculele din categoriile M_1 și N_1 cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg vor trebui să respecte CA3, niveluri mai bune ale performanței în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, din categoria 3 (secțiunea 6.2).</i></p> <p>Până la 31 decembrie 2025:</p> <p>Se vor atribui puncte vehiculelor care au capacitatea de a circula cu zero emisii la țeava de evacuare, în conformitate cu distanța WLTP pe care un vehicul o poate parcurge fără ca emisiile la țeava de evacuare să depășească intervalul implicit stabilit de autoritatea locală. <i>Autoritatea contractantă va stabili un prag de referință pentru distanța minimă WLTP ce trebuie parcursă cu zero emisii la țeava de evacuare în funcție de profilurile de utilizare preconizate în procedura de ofertare (o distanță implicită propusă ar putea fi de 50 km⁴). Vehiculelor care nu sunt echipate cu motor cu ardere internă li se vor atribui mai multe puncte decât celor echipate cu motor cu ardere internă.</i></p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.</p>	

	<p>CA5. Limitatorul de viteză</p> <p>Se vor atribui puncte vehiculelor echipate cu un dispozitiv de limitare a vitezei, și anume un dispozitiv de bord care limitează în mod automat viteza unui vehicul la o anumită viteză maximă.</p> <p>Verificare:</p> <p>Ofertantul trebuie să prezinte fișa cu specificațiile tehnice ale vehiculului, care include aceste informații.</p>
<p>CA6. Garanția extinsă (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p>Se vor atribui puncte ofertelor care includ o prelungire a garanției minime stabilite de ST5, garanția minimă, proporțional cu valoarea prelungirii.</p> <p>Verificare:</p> <p>La fel ca ST5.</p>	

4.3 Note explicative

<p>Note explicative</p>
<p>ST1. Valoarea CO₂ prevăzută de omologarea de tip</p> <p>¹⁾ <i>WLTP: procedura de încercare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial.</i></p>
<p>ST2. Emisiile de poluanți atmosferici</p> <p>¹⁾ <i>„Masa de referință” înseamnă masa vehiculului în stare de funcționare, astfel cum este indicată în certificatul de conformitate, minus masa standard de 75 kg a conducătorului auto, plus o masă standard de 100 kg;</i></p> <p>²⁾ <i>Valorile RDE sunt valorile RDE maxime declarate, astfel cum sunt raportate la punctul 48.2 din certificatul de conformitate și descrise în anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei ca mg/km sau ca număr de particule/km, după caz. Acestea nu includ marja de măsurare, care depinde doar de variațiile legate de echipamentul de măsurare. Acest lucru se explică prin faptul că marja de incertitudine de 0,43, astfel cum este prevăzută în prezent în legislație, se va reduce treptat. Prin urmare, dacă un producător declară o valoare adăugând marja aplicabilă din prezent (de exemplu, valoarea + marja din 2021), iar marja este ulterior redusă în 2022, declarația sa va fi dezavantajată în comparație cu cea a unui producător care depune declarația în 2022 (de exemplu, valoarea + marja din 2022), deși cele două autoturisme au aceleași emisii.</i></p>

Tabelul de mai jos prezintă valorile-limită de NOx max și de PN max în RDE care sunt necesare pentru îndeplinirea criteriilor UE privind APV, valorile declarate în certificatul de conformitate al vehiculului trebuind să fie conforme cu acestea.

De la 1 ianuarie 2021	<i>Categoriile M și N1 clasa I</i>		<i>Categoria N1 clasa 2</i>		<i>Categoria N1 clasa III</i>	
	<i>Motorină</i>	<i>Benzină</i>	<i>Motorină</i>	<i>Benzină</i>	<i>Motorină</i>	<i>Benzină</i>
<i>NOx (mg/km)</i>	64	48	84	60	100	66
<i>PN (#/km)</i>	5 x 10 ¹¹	5 x 10 ¹¹	5 x 10 ¹¹	5 x 10 ¹¹	5 x 10 ¹¹	5 x 10 ¹¹

³⁾ Zonele cu probleme legate de calitatea aerului sunt zone în care sunt aplicate măsuri de restricții privind traficul pentru a se respecta valorile-limită ale emisiilor de poluanți atmosferici prevăzute în Directiva privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (Directiva 2008/50/CE).

⁴⁾ Întrucât electromobilitatea evoluează foarte rapid, se recomandă autorităților contractante să actualizeze intervalul minim în funcție de evoluția pieței.

ST5. Garanția minimă

¹⁾ Tehnologia pentru vehiculele electrice evoluează foarte rapid către baterii mai durabile și mai fiabile. Este motivul pentru care pragurile propuse la acest criteriu ar trebui să fie comparate cu opțiunile disponibile pe piață în momentul publicării procedurii de ofertare.

5 CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU SERVICIILE DE MOBILITATE (CATEGORIA 2)

5.1 Obiect

OBIECT
Achiziționarea unor servicii de transport specializat cu autobuzul, servicii ocazionale de transport cu autobuzul, închirierea de autobuze și autocare cu șofer, servicii de taxi, co-voiajarea și servicii de mobilitate combinate cu impact redus asupra mediului.

5.2 Specificații tehnice și criterii de atribuire

Important: Criteriile comune pentru categoriile de servicii (secțiunea 10) se aplică și acestei categorii.

Criteria de bază	Criteria cuprinzătoare
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	
<p>ST1. Valoarea CO₂ prevăzută de omologarea de tip <u>Autoturisme și camionete</u> Parcul auto trebuie să fie compus din vehicule care nu depășesc următoarea valoare a CO₂ prevăzută de omologarea de tip:</p> <ul style="list-style-type: none">• Până la 31 decembrie 2025: 50 (WLTP)• De la 1 ianuarie 2026: 0 <p>Cu următoarele cote:</p> <ul style="list-style-type: none">• Cota de 1,25 x din achizițiile publice stabilită de Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante¹ pentru țara respectivă. <p><u>Vehiculele din categoria L</u> trebuie să fie vehicule electrice pe bază de baterii.</p> <p><u>Vehicule grele</u></p>	<p>ST1. Valoarea CO₂ prevăzută de omologarea de tip <u>Autoturisme și camionete</u> Parcul auto trebuie să fie compus din vehicule care nu depășesc 0 g/km, cu următoarele cote:</p> <ul style="list-style-type: none">• Cota de 1,5 x din achizițiile publice stabilită de Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă. <p><u>Vehiculele din categoria L</u> trebuie să fie vehicule electrice pe bază de baterii.</p> <p><u>Vehicule grele</u> Parcul auto trebuie să fie compus din următoarea cotă de vehicule echipate</p>

¹ Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:32019L1161>).

<p>Parcul auto trebuie să fie compus din următoarea cotă de vehicule echipate cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cota de 1,25 x din achizițiile publice stabilită de Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă. <p>Verificare: Ofertantul trebuie să prezinte lista vehiculelor din parcul auto destinat asigurării serviciului și nivelurile emisiilor acestora de CO₂ prevăzute de omologarea de tip (susținute de certificatele de conformitate).</p>	<p>cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cota de 1,5 x din achizițiile publice stabilită de Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă. <p>Verificare: Ofertantul trebuie să prezinte lista vehiculelor din parcul auto destinat asigurării serviciului și nivelurile emisiilor acestora de CO₂ prevăzute de omologarea de tip (susținute de certificatele de conformitate).</p>
<p>ST2. Emisiile de poluanți atmosferici ST2.1 Până în decembrie 2024: Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro V și:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2021: 64 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI. • 2022: 72 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI. • 2023: 80 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI. • 2024: 88 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI. <p>Nivelul aplicabil va corespunde anului în care este lansată procedura de ofertare.</p>	<p>ST2. Emisiile de poluanți atmosferici ST2.1 Până în decembrie 2022: Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro V și:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2021: 84 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI. • 2022: 92 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI. <p>Nivelul aplicabil va corespunde anului în care este lansată procedura de ofertare.</p> <p>Începând cu ianuarie 2023: Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro VI.</p>

<p>Începând cu ianuarie 2025:</p> <p>Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro VI.</p> <p>În cazul în care vehiculele nu sunt certificate drept conforme cu standardul Euro V sau cu o altă normă cu criterii mai stricte, însă prin adaptarea tehnică s-a ajuns la același standard, acest lucru ar trebui să fie documentat în ofertă.</p> <p>Până în decembrie 2026, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6c și:</p> <p>2021: 15 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2022: 30 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2023: 45 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2024: 60 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2025: 75 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2026: 90 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>Începând cu ianuarie 2027, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6d-TEMP sau standardul Euro 6d.</p>	<p>În cazul în care vehiculele nu sunt certificate drept conforme cu standardul Euro V sau cu o altă normă cu criterii mai stricte, însă prin adaptarea tehnică s-a ajuns la același standard, acest lucru ar trebui să fie documentat în ofertă.</p> <p>Până în decembrie 2025, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6c și:</p> <p>2021: 25 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2022: 40 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2023: 55 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2024: 70 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>2025: 85 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>Începând cu ianuarie 2026, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.</p> <p>Toate vehiculele din categoria L utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 5.</p> <p>ST2.2. <i>În cazul zonelor urbane cu probleme de calitate a aerului:</i></p> <p>Vehiculele comerciale ușoare și vehiculele din categoria L trebuie să aibă zero emisii la țeava de evacuare.</p> <p>În cazul în care nu este disponibilă nicio infrastructură de încărcare sau în</p>
--	---

Toate vehiculele din categoria L utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 5.

ST2.2. *În cazul zonelor urbane cu probleme de calitate a aerului:*

Vehiculele comerciale ușoare și vehiculele din categoria L trebuie să aibă zero emisii la țeava de evacuare.

În cazul în care nu este disponibilă nicio infrastructură de încărcare sau în cazul în care profilul de utilizare preconizat necesită distanțe lungi, vehiculele pot avea doar capacitatea de a circula cu zero emisii la țeava de evacuare, ceea ce înseamnă că un vehicul comercial ușor poate parcurge o distanță minimă de 50 km fără a avea emisii la țeava de evacuare.

Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișele cu specificațiile tehnice ale vehiculelor în care sunt indicate standardele privind emisiile. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.

cazul în care profilul de utilizare preconizat necesită distanțe lungi, vehiculele pot avea doar capacitatea de a circula cu zero emisii la țeava de evacuare, ceea ce înseamnă că un vehicul comercial ușor poate parcurge o distanță minimă de 50 km fără a avea emisii la țeava de evacuare.

Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișele cu specificațiile tehnice ale vehiculelor cu standardele de emisii definite și, după caz, acordul de parteneriat cu centrul de consolidare urbană.

Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.

CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)

CA1. Emisiile de CO₂

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Notă: Autoritatea contractantă stabilește în procedura de ofertare tipurile de vehicule necesare pentru furnizarea serviciului.

Pentru autoturisme și vehicule comerciale ușoare

Se vor atribui puncte ofertelor care propun un parc auto destinat asigurării serviciului a cărui cotă de vehicule conforme cu ST1 este mai mare decât cota stabilită de ST1, proporțional cu cota parcului auto conformă cu ST1.

Pentru autobuze

Se vor atribui puncte ofertelor care propun un parc auto destinat asigurării serviciului compus dintr-un anumit număr de vehicule echipate cu una dintre tehnologiile eligibile menționate în criteriile de bază de la ST1 din categoria 3. Autoritatea contractantă poate stabili acest număr ca fiind:

(i) un procent, (ii) toate vehiculele parcului auto, (iii) categorii sau subcategoriile specifice de vehicule sau (iv) vehicule care urmează să fie utilizate pentru anumite trasee. Pentru mai multe detalii, a se vedea nota explicativă.

Verificare: Ofertantul trebuie să prezinte o foaie de calcul cu o listă a vehiculelor din parcul auto destinat asigurării serviciului, nivelurile emisiilor acestora de CO₂ prevăzute de omologarea de tip (susținute de certificatele de conformitate) și/sau, în cazul autobuzelor, fișa cu specificațiile tehnice ale vehiculului, în care sunt enumerate aceste tehnologii.

CA2. Emisiile de poluanți atmosferici

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare, nu se aplică dacă se impun zero emisii la țeava de evacuare pentru toate vehiculele în conformitate cu specificația tehnică ST2.2)

Se vor atribui puncte ofertelor care propun:

- (a). fie un procent mai ridicat decât procentul stabilit de ST2;
- (b). fie autoturisme și furgonete care au o performanță în ceea ce privește emisiile mai bună decât standardul Euro 6;
- (c). fie vehicule din categoria L care au o performanță în ceea ce privește emisiile mai bună decât standardul Euro 5;
- (d). fie autobuze pe bază de gaz natural și vehicule care pot parcurge distanțe cu zero emisii, și anume autoturisme și vehicule comerciale ușoare care pot parcurge o distanță minimă de 50 km cu zero emisii la țeava de evacuare, vehicule electrice hibride reîncărcabile (PHEV), vehicule electrice cu baterie (BEV) pentru autobuze și vehicule din categoria L, precum și vehicule electrice cu pilă de combustie (FCEV) pentru autobuze.

(Autoritatea contractantă va detalia măsura în care vor fi atribuite puncte pe baza unor procente mai ridicate, a unei performanțe mai bune și a vehiculelor cu zero emisii la țeava de evacuare. Trebuie să se atribuiască mai multe puncte vehiculelor cu zero emisii la țeava de evacuare decât vehiculelor cu o performanță mai bună decât standardul Euro 6/5 și autobuzelor pe bază de gaz natural).

Verificare:

A se vedea ST2 de mai sus.

5.3 Note explicative

Note explicative

Servicii de mobilitate combinate

Serviciile de mobilitate combinate (SMC) oferă o gamă largă de opțiuni de mobilitate combinate, care includ, de obicei, transportul public și închirierea de biciclete. O caracteristică cheie a SMC este capacitatea de a satisface nevoile de deplasare ale clienților utilizând modurile de transport cele mai adecvate și cele mai eficiente sau o combinație a acestora. Soluțiile de mobilitate sunt optimizate pentru a reduce rata consumului de energie pe km și pe pasager ($\text{energie}/[\text{km.pasager}]$); acest lucru este posibil prin promovarea vehiculelor nemotorizate și a mijloacelor de transport public. Prin urmare, nivelul de transport multimodal și intermodal reprezintă un element esențial în vederea satisfacerii nevoilor de deplasare în cel mai eficient mod. Nivelul de transport multimodal și intermodal din cadrul serviciului de mobilitate ar putea fi definit ca diferitele tipuri de moduri de transport pe care serviciul le poate oferi și combinațiile posibile ale acestora într-o singură călătorie. Modurile de transport înseamnă: autoturisme private, vehicule din categoria L, biciclete electrice, biciclete, transportul public, co-voiajare etc. Serviciile de mobilitate combinate se află încă într-o etapă timpurie a dezvoltării. Cu toate acestea, potențialul acestui tip de serviciu de a stimula tranziția modală către serviciile de transport nemotorizat și public este semnificativ. Prin urmare, se recomandă ca autoritățile care realizează achiziții publice să ia în considerare posibilitatea de a achiziționa servicii de mobilitate combinate în locul altor servicii de mobilitate care nu propun transport intermodal, dacă sunt disponibili operatori.

6 CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU ACHIZIȚIONAREA SAU CONTRACTAREA ÎN LEASING DE VEHICULE GRELE (CATEGORIA 3)

6.1 Obiect

OBIECT
Achiziționarea sau contractarea în leasing de vehicule grele definite ca vehicule din categoriile M2, M3, N2 și N3 prin Regulamentul (UE) 2018/858, și anume autobuze și camioane, inclusiv vehicule de colectare a deșeurilor, cu impact redus asupra mediului.

6.2 Specificații tehnice și criterii de atribuire

Important: Criteriile comune pentru categoriile de vehicule (secțiunea 9) se aplică și acestei categorii.

Criterii de bază	Criterii cuprinzătoare
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	
<p>ST1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES</p> <p>Vehiculele trebuie să fie echipate cu una dintre tehnologiile următoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vehicul pe bază de gaz natural cu dublă alimentare, fabricat de un producător de echipamente originale (OEM), cu un raport gaz/energie de cel puțin 50 % pe intervalul la cald din ciclul de încercări specificat de ciclul tranzitoriu armonizat la nivel mondial (WHTC)*; • vehicule pe bază de gaz natural cu presiune ridicată și injecție directă*; • vehicule alimentate exclusiv cu gaz natural*; • vehicule integral electrice; • vehicul hibrid reîncărcabil**; • vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen*. <p><i>* Vehiculele alimentate cu hidrogen și cu gaz natural necesită un procent minim de alimentare cu combustibil din surse regenerabile</i></p>	<p>ST1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES</p> <p>Vehiculele trebuie să fie echipate cu una dintre tehnologiile următoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vehicule integral electrice; • vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen*. <p><i>* Vehiculele alimentate cu hidrogen necesită un procent minim de alimentare cu combustibil din surse regenerabile pentru a fi eligibile (a se vedea nota de mai jos).</i></p>

<p><i>pentru a fi eligibile (a se vedea nota de mai jos).</i></p> <p>** În prezent, tehnologia vehiculelor hibride reîncărcabile nu este folosită pentru autobuzele interurbane și autocare și, deși utilizarea în viitor a acestei tehnologii nu poate fi exclusă, nu se întrevede un model clar de utilizare în acest moment.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișa cu specificațiile tehnice ale vehiculului în care sunt menționate aceste tehnologii.</p>	
<p>ST2. Performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici Vehiculele cu o masă de referință¹ mai mare de 2 610 kg trebuie să respecte standardul Euro VI, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European². Vehiculele cu o masă de referință¹ de cel mult 2 610 kg trebuie să respecte ST2, nivelurile performanței în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, din categoria 1.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.</p>	<p>ST2. Performanța în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici Vehiculele cu o masă de referință¹ care depășește 2 610 kg trebuie să fie vehicule cu emisii zero, adică vehicule fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g de CO₂/kWh, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European sau Vehiculele cu o masă de referință¹ de cel mult 2 610 kg trebuie să respecte ST2, nivelurile performanței în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici, din categoria 1.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță</p>

² Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX%3A32009R0595>.

	independentă.
<p>ST3. Unități auxiliare (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p><i>Notă: Acest criteriu se aplică vehiculelor de colectare a deșeurilor.</i></p> <p>Emisiile vehiculului generate de motoarele separate pentru unitățile auxiliare (de exemplu compactorul, sistemul de ridicare etc., care urmează să fie definite de autoritatea contractantă) trebuie să respecte limitele privind emisiile de gaze de evacuare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/1628³, etapa V.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să prezinte fie un certificat de omologare de tip sau un raport de încercare elaborat de un laborator independent în temeiul Regulamentului (UE) 2016/1628.</p>	
<p>ST4. Țevi de eșapament (amplasare) (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p>Țevile de eșapament ale autobuzelor trebuie să fie situate fie în partea opusă ușii pasagerului, în spatele vehiculului, fie pe plafon.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișa cu specificațiile tehnice ale vehiculului.</p>	
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	
<p>CA1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire a reducerii emisiilor de GES</p> <p>Se vor atribui puncte vehiculelor echipate cu una dintre următoarele tehnologii:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vehicul integral electric; 	

³ Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:32016R1628>.

<ul style="list-style-type: none"> • vehicul cu pilă de combustie cu hidrogen. <p>Verificare: La fel ca ST1.</p>	
	<p>CA2. Gazele emise de sistemele de climatizare</p> <p>Se vor atribui puncte vehiculelor dotate cu un sistem de climatizare care utilizează un agent frigorific al cărui potențial de încălzire globală (GWP), ca factor al CO₂ pentru un orizont de 100 de ani, este sub 150.</p> <p>Verificare:</p> <p>Ofertantul trebuie să furnizeze numele, formula și GWP ale gazului refrigerant utilizat de sistemul de climatizare. Dacă este utilizat un amestec de gaze (numărul de gaze – n), GWP se va calcula după cum urmează:</p> $GWP = \Sigma[\text{Substanța } X1 \% \times GWP(X1)] + [\text{Substanța } X2 \% \times GWP(X2)] + \dots$ $[\text{Substanța } Xn \% \times GWP(Xn)]$ <p>unde % este factor de ponderare cu o toleranță de greutate de +/- 1 %.</p> <p>Valorile GWP ale gazelor pot fi consultate în anexele I și II la Regulamentul (UE) nr. 517/2014 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0517&from=EN).</p>
<p>CA3. O mai bună performanță în ceea ce privește emisiile de poluanți atmosferici</p> <p>Se vor atribui puncte vehiculelor cu emisii zero, adică un vehicul fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g de CO₂/kWh, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European.</p> <p>Verificare:</p> <p>Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a</p>	

<p>unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.</p>	
	<p>CA4. Alimentarea cu energie a motoarelor auxiliare Se vor atribui puncte vehiculelor echipate cu unități auxiliare electrice. Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișa de specificații tehnice ale vehiculului, în care este indicată această informație.</p>

6.3 Note explicative

Note explicative
<p>ST1. Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES <i>Calificarea tehnologiilor</i> <i>Autoritățile contractante pot decide că vehiculele electrice cu pilă de combustie se califică drept tehnologie eligibilă dacă dispun de o alimentare cu hidrogen produs din surse regenerabile la fața locului care acoperă cel puțin 15 % din necesarul acestora.</i> <i>Autoritățile contractante pot decide că un vehicul pe bază de gaz natural cu dublă alimentare, fabricat de un producător de echipamente originale, se califică drept tehnologie eligibilă dacă dispune de o alimentare cu metan regenerabil care acoperă cel puțin 60 % din necesarul acestora.</i> <i>Autoritățile contractante pot decide că vehiculele pe bază de gaz natural cu presiune ridicată și injecție directă se califică drept tehnologie eligibilă dacă dispun de o alimentare cu metan regenerabil care acoperă cel puțin 20 % din necesarul acestora.</i> <i>Autoritățile contractante pot decide că vehiculele alimentate exclusiv cu gaz natural se califică drept tehnologie eligibilă dacă dispun de o alimentare cu metan regenerabil care acoperă cel puțin 35 % din necesarul acestora.</i></p> <p><i>Metan regenerabil înseamnă biometan și metan sintetic, produs cu un surplus de energie electrică din surse regenerabile, și anume producția de energie electrică din surse regenerabile care depășește necesarul în anumite perioade și creează un surplus de energie electrică (transformarea energiei electrice în gaze).</i></p>
<p>ST2. Emisiile de poluanți atmosferici ¹ „Masa de referință” înseamnă masa vehiculului în stare de funcționare, astfel cum este indicată în certificatul de conformitate, minus masa standard de 75 kg a conducătorului auto, plus o masă standard de 100 kg.</p>

Informații privind stabilirea condițiilor de garanție a bateriilor pentru vehiculele electrice cu baterie

(În cazul în care autoritatea contractantă solicită vehicule electrice cu baterie)

Potrivit raportului privind autobuzul electric, elaborat de ZeEUS și intitulat „An updated overview of electric buses in Europe” (O vedere de ansamblu actualizată asupra autobuzelor electrice în Europa), furnizorii de baterii LiFePO4 oferă, de obicei, perioade de garanție cuprinse între 2 și 5 ani, cea mai frecventă perioadă fiind de 4-5 ani. Există mai puține date privind bateriile pe bază de litiu nichel mangan oxid de cobalt (LiNiMnCoO₂ sau NMC), a căror perioadă de garanție este cuprinsă între 2 și 6 ani. Bateriile pe bază de litiu și titan prezintă perioade de garanție mai mari, de până la 15 ani, iar superconductorii din grafen între 8 și 11 ani. Alți furnizori oferă garanții personalizate în funcție de contractul de leasing, care pot include o monitorizare a performanței pentru o perioadă convenită.

Detalii suplimentare pot fi consultate în raportul privind autobuzele electrice, elaborat de ZeEUS și intitulat „An updated overview of electric buses in Europe” (O vedere de ansamblu actualizată asupra autobuzelor electrice în Europa): <http://zeeus.eu/uploads/publications/documents/zeeus-ebus-report-internet.pdf>

Tehnologia pentru vehiculele electrice evoluează foarte rapid către baterii mai durabile și mai fiabile. Este motivul pentru care autoritatea publică ar trebui să ia în considerare cele mai recente informații disponibile cu privire la ce poate oferi piața atunci când elaborează procedura de ofertare.

Autoritățile contractante ar putea de asemenea să recompenseze perioadele mai lungi de garanție prin intermediul unui criteriu de atribuire.

7 CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU EXTERNALIZAREA SERVICIILOR DE TRANSPORT RUTIER (CATEGORIA 4)

7.1 Obiect

OBIECT
<p>Externalizarea următoarelor servicii de transport rutier pentru care sunt responsabile autoritățile contractante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „servicii de transport cu autobuzul” sau „servicii de transport public”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și/sau de codurile CPV 60112000-6 (servicii de transport rutier public); • „servicii de colectare a deșeurilor”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de categoriile CPV „servicii de colectare a deșeurilor menajere” (90511000-2) și „servicii de transport de deșuri menajere” (90512000-9); • „servicii poștale și de curierat”: acestea ar trebui definite după modelul celor care sunt acoperite de categoriile CPV din grupa 641, „servicii poștale și de curierat”, cu excepția serviciilor de transport feroviar poștal, de transport aerian de corespondență și de transport naval poștal.

7.2 Specificații tehnice și criterii de atribuire

(Aceste criterii se aplică doar dacă operatorii dețin sau contractează în leasing parcul auto destinat asigurării serviciului)

Important: Criteriile comune pentru categoriile de servicii (secțiunea 10) se aplică și acestei categorii.

Criterii de bază	Criterii cuprinzătoare
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	
<p>ST1. Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES Opțiunea 1 Parcul auto trebuie să fie compus din următoarele cote de vehicule echipate cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3, sau conforme cu ST1, nivelurile emisiilor de CO₂ prevăzute de omologarea de tip, din categoria 1: Cota de 1,25 x din achizițiile publice stabilită în Directiva revizuită</p>	<p>ST1. Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES Opțiunea 1 Pentru serviciile poștale și serviciile de colectare a deșeurilor, parcul auto trebuie să fie compus din următoarele cote de vehicule echipate cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3, sau conforme cu ST1, nivelurile emisiilor de CO₂ prevăzute de omologarea de tip, din categoria 1: Cota de 1,5 x din achizițiile publice stabilită de Directiva revizuită</p>

privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă.

Opțiunea 2

Rețeaua de servicii trebuie să fie operată, total sau parțial, cu vehicule care respectă specificațiile în următoarele moduri:

- vehiculele grele trebuie să fie echipate cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3.

Autoritatea contractantă poate stabili tehnologia/tehnologiile care sunt eligibile ca unul dintre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3, sau poate lăsa această alegere la latitudinea ofertantului.

Autoritatea contractantă poate decide, de asemenea, dacă anumite trasee specifice trebuie să fie acoperite cu o tehnologie specifică/tehnologii specifice.

- autoturismele și vehiculele comerciale ușoare trebuie să fie conforme cu criteriile de bază de la ST1, nivelurile emisiilor de CO₂ prevăzute de omologarea de tip.

Verificare:

La fel ca în cazul ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3, împreună cu o listă și cu fișele cu specificațiile tehnice ale întregului parc auto.

privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă.

Pentru serviciile de transport cu autobuzul, parcul auto trebuie să fie compus din următoarele cote de vehicule echipate cu una dintre tehnologiile cu emisii zero enumerate printre criteriile cuprinzătoare de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3:

O cotă a autobuzelor cu emisii zero de 1,5 x din achizițiile publice stabilită în Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă.

Opțiunea 2

Rețeaua de servicii trebuie să fie operată, total sau parțial, cu vehicule care respectă specificațiile în următoarele moduri:

- vehiculele grele trebuie să fie echipate cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3.

Autoritatea contractantă poate stabili tehnologia/tehnologiile care sunt eligibile ca unul dintre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3, sau poate lăsa această alegere la latitudinea ofertantului.

Autoritatea contractantă poate decide, de asemenea, dacă anumite trasee specifice trebuie să fie acoperite cu o tehnologie specifică/tehnologii specifice.

- autoturismele și vehiculele comerciale ușoare trebuie să fie conforme cu criteriile cuprinzătoare de la ST1, nivelurile emisiilor de CO₂ prevăzute de omologarea de tip.

Verificare:

	La fel ca în cazul ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3, împreună cu o listă și cu fișele cu specificațiile tehnice ale întregului parc auto.
<p>ST2. Logistică bazată pe biciclete („cyclelogistics”) (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p><i>Notă: Această specificație tehnică se va aplica vehiculelor care sunt folosite pentru livrările poștale și de curierat urbane. Autoritățile contractante ar putea, de asemenea, să prevadă tipul de livrări pentru care trebuie utilizată logistica bazată pe biciclete (în orașele în care infrastructura urbană este adaptată și care dispun de suficienți operatori de logistică bazată pe biciclete).</i></p> <p>Ofertantul trebuie să propună un parc auto destinat asigurării serviciului care include biciclete și remorci pentru biciclete care ar putea avea motor auxiliar. Acest lucru are scopul de a reduce utilizarea vehiculelor motorizate și de a propune soluții pentru problemele legate de „ultimul kilometru parcurs”, pe baza planului de scădere a emisiilor prevăzut de ST1, practici de management de mediu, din cadrul criteriilor comune pentru categoriile de servicii.</p> <p>Acest criteriu poate fi îndeplinit prin intermediul unui parteneriat cu un centru de consolidare urbană al cărui parc auto este compus din biciclete și biciclete de transport pentru mărfuri.</p> <p>Verificare: Ofertantul va prezenta specificațiile parcului auto destinat asigurării serviciului și, acolo unde este cazul, acordul de parteneriat cu un centru de consolidare urbană.</p>	
<p>ST2. Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS) (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p>Toate vehiculele trebuie să fie echipate cu sisteme conforme cu ST1 privind TPMS, astfel cum sunt definite la secțiunea 9.2 din „Criterii comune pentru categoriile de vehicule”.</p> <p>Verificare:</p> <p>La fel ca în cazul ST1 privind TPMS de la secțiunea 10.2 din „Criterii comune pentru categoriile de vehicule”, împreună cu o listă și cu fișele de specificații tehnice ale întregului parc auto.</p>	
<p>ST3. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p>Toate vehiculele trebuie să fie echipate cu pneuri conforme cu ST2 privind pneurile vehiculelor, astfel cum sunt definite la secțiunea 9.2 din „Criterii comune pentru categoriile de vehicule”.</p> <p>Verificare:</p>	

La fel ca în cazul ST2 privind pneurile vehiculelor de la secțiunea 10.2 din „Criterii comune pentru categoriile de vehicule”, împreună cu o listă și cu fișele cu specificațiile tehnice ale întregului parc auto.

ST4. Combustibili

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Notă: Acest criteriu se aplică doar dacă autoritatea contractantă decide că o tehnologie este eligibilă în conformitate cu nota de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3 (secțiunea 6.2) și dacă ofertantul include tehnologia respectivă în vederea conformării cu ST1. Autoritatea contractantă poate stabili procente mai ridicate pentru alimentarea cu combustibil din surse regenerabile în funcție de cantitatea disponibilă pe piața sa națională sau regională.

Cota de alimentare cu combustibil din surse regenerabile trebuie să respecte procentele stabilite în nota de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3 (secțiunea 6.2).

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze o copie a contractului (contractelor) care a (au) fost semnat(e) cu furnizorul (furnizorii) și descrierea și specificațiile tehnice ale producției și ale sistemului specific de alimentare cu combustibil.

ST5. Emisiile de poluanți atmosferici

ST5.1.

Până în decembrie 2024:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro V și:

- 2021: 64 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2022: 72 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2023: 80 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2024: 88 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.

Nivelul aplicabil va corespunde anului în care este lansată procedura de ofertare.

ST5. Emisiile de poluanți atmosferici

ST5.1.

Până în decembrie 2022:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro V și:

- 2021: 84 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2022: 92 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.

Nivelul aplicabil va corespunde anului în care este lansată procedura de ofertare.

Începând cu ianuarie 2023:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro VI.

Începând cu ianuarie 2025:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro VI.

În cazul în care vehiculele nu sunt certificate drept conforme cu standardul Euro V sau cu o altă normă cu criterii mai stricte, însă au ajuns la același standard prin adaptarea tehnică, acest lucru ar trebui să fie documentat în ofertă.

Până în decembrie 2026, toate vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6c și:

- 2021: 15 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2022: 30 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2023: 45 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2024: 60 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2025: 75 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2026: 90 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.

În cazul în care vehiculele nu sunt certificate drept conforme cu standardul Euro V sau cu o altă normă cu criterii mai stricte, însă au ajuns la același standard prin adaptarea tehnică, acest lucru ar trebui să fie documentat în ofertă.

Până în decembrie 2025, toate vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6c și:

- 2021: 25 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2022: 40 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2023: 55 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2024: 70 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2025: 85 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.

Începând cu ianuarie 2026, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.

Toate vehiculele din categoria L utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 5.

ST5.2. *În cazul zonelor urbane cu probleme de calitate a aerului:*

Începând cu ianuarie 2027, toate vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6d-TEMP sau standardul Euro 6d.

Toate vehiculele din categoria L utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 5.

ST5.2. În cazul zonelor urbane cu probleme de calitate a aerului:

Vehiculele comerciale ușoare și vehiculele din categoria L trebuie să aibă zero emisii la țeava de evacuare.

În cazul în care nu este disponibilă nicio infrastructură de încărcare sau în cazul în care profilul de utilizare preconizat necesită distanțe lungi, vehiculele trebuie să aibă cel puțin capacitatea de a circula cu zero emisii la țeava de evacuare, ceea ce înseamnă că pot parcurge o distanță minimă de 50 km fără a avea emisii la țeava de evacuare.

Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișele cu specificațiile tehnice ale vehiculelor cu standardele privind emisiile definite. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.

Vehiculele comerciale ușoare și vehiculele din categoria L trebuie să aibă zero emisii la țeava de evacuare.

În cazul în care nu este disponibilă nicio infrastructură de încărcare sau în cazul în care profilul de utilizare preconizat necesită distanțe lungi, vehiculele trebuie să aibă cel puțin capacitatea de a circula cu zero emisii la țeava de evacuare, ceea ce înseamnă că pot parcurge o distanță minimă de 50 km fără a avea emisii la țeava de evacuare.

Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișele cu specificațiile tehnice ale vehiculelor cu standardele de emisii definite și, după caz, trebuie să includă acordul de parteneriat cu un centru de consolidare urbană.

Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.

CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)

CA1. Opțiuni tehnologice de reducere a emisiilor de GES

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Se vor atribui puncte ofertelor care propun:

Opțiunea 1: *(dacă este cazul)* parcul auto care urmează să fie utilizat în cadrul contractului are o proporție de vehicule (%) mai mare decât cea

indicată de ST1 (a se vedea mai sus), proporțional cu numărul de vehicule care depășesc limita stabilită de ST1 (a se vedea mai sus).

Opțiunea 2: *(dacă este cazul)* mai multe trasee decât cele stabilite de ST1 (a se vedea mai sus) vor fi efectuate cu vehicule conforme cu criteriile de bază de la ST1 din categoria 3.

Verificare:

A se vedea ST1 de mai sus.

CA2. Emisiile de poluanți atmosferici

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare, nu se aplică în cazul în care se impun zero emisii la țeava de evacuare pentru toate vehiculele în specificația tehnică ST5.2)

Se vor atribui puncte ofertelor care propun:

- (a). fie o proporție mai mare decât cea prevăzută în ST5 (a se vedea mai sus);
- (b). fie autoturisme și furgonete care au o performanță în ceea ce privește emisiile mai bună decât standardul Euro 6;
- (c). fie vehicule din categoria L care au o performanță în ceea ce privește emisiile mai bună decât standardul Euro 5;
- (d). fie autobuze pe bază de gaz natural și vehicule care pot parcurge distanțe cu zero emisii, și anume autoturisme și vehicule comerciale ușoare care pot parcurge o distanță minimă de 50 km cu zero emisii la țeava de evacuare, vehicule electrice hibride reîncărcabile (PHEV), vehicule electrice cu baterie (BEV) pentru autobuze și vehicule din categoria L, precum și vehicule electrice cu pilă de combustie (FCEV) pentru autobuze.

(Autoritatea contractantă va detalia măsura în care vor fi atribuite puncte pe baza unor procente mai ridicate, a unei performanțe mai bune și a vehiculelor cu zero emisii la țeava de evacuare. Trebuie să se atribuie mai multe puncte vehiculelor care pot parcurge distanțe cu zero emisii la țeava de evacuare decât vehiculelor cu o performanță mai bună decât standardul Euro 6/5 și vehiculelor grele alimentate cu gaz natural).

Verificare:

A se vedea ST5 de mai sus.

CA3. Unități auxiliare

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Notă: Acest criteriu de atribuire se aplică serviciilor de colectare a deșeurilor.

Se vor atribui puncte pe baza cotei de vehicule care respectă ST3, „Unități auxiliare”, din categoria 3.

Verificare:

A se vedea ST3 din categoria 3.

CA4. Emisii sonore

Se vor atribui puncte ofertelor care propun un parc auto destinat asigurării serviciului compus integral din vehicule conforme cu CA1 privind emisiile sonore ale vehiculelor prevăzute în secțiunea 9.2 din „Criterii comune pentru categoriile de vehicule”.

Verificare:

Ofertantul trebuie să prezinte o listă cu vehiculele din parcul auto destinat asigurării serviciului și certificatele lor de conformitate.

7.3 Clauze de executare a contractului

(Aceste criterii se aplică doar dacă operatorii dețin sau contractează în leasing parcul auto destinat asigurării serviciului)

Criteria de bază	Criteria cuprinzătoare
CLAUZE DE EXECUTARE A CONTRACTULUI (CEC)	
CEC1. Vehicule noi (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare) În cazul în care un vehicul din parcul auto destinat asigurării serviciului este înlocuit, vehiculul nou trebuie să contribuie la menținerea sau la îmbunătățirea caracteristicilor parcului auto (materialele din care este fabricat și tehnologiile utilizate) în ceea ce privește emisiile de GES și de poluanți atmosferici, astfel cum s-a propus în ofertă. Contractantul va ține evidența oricăror modificări ale parcului auto destinat asigurării serviciului și o va pune la dispoziția autorității contractante în scopul verificării. Autoritatea contractantă poate să stabilească reguli de aplicare a unor sancțiuni pentru neconformitate.	

7.4 Note explicative

Note explicative
Optimizarea traseului pentru serviciile de colectare a deșeurilor <i>Există sisteme de optimizare a traseului care includ tehnologie de ghidare și planificare automată a vehiculului și care pot reduce consumul de combustibil cu 5 % până la 15 %. Aceste sisteme pot utiliza:</i> <i>(a). modele care anticipează nivelul de umplere a pubelelor, pe baza datelor obținute prin sistemele de plată în funcție de deșeurile generate sau prin intermediul sistemelor de cântărire instalate în camioane;</i> <i>(b). senzori instalați în interiorul pubelelor care monitorizează în timp real datele legate de nivelul de umplere al acestora.</i> <i>Există deja suficientă experiență privind ambele tehnologii, acestea fiind disponibile pe piață. Prin urmare, se recomandă ca autoritatea contractantă să analizeze posibilitățile de aplicare a acestor sisteme de optimizare a traseului în cadrul sistemelor lor de colectare a deșeurilor.</i>

8 CRITERIILE UE PRIVIND APV PENTRU ACHIZIȚIONAREA SERVICIILOR POȘTALE, DE CURIERAT ȘI DE MUTARE (CATEGORIA 5)

8.1 Obiect

OBIECT
<p>Achizițiile publice (și nu externalizarea) de servicii poștale, de curierat și de mutare cu impact redus asupra mediului, care cuprind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grupa 641, servicii poștale și de curierat, cu excepția serviciilor de transport feroviar poștal, de transport aerian de corespondență și de transport naval poștal; - servicii de transfer al angajaților (79613000-4); - servicii de manipulare și de depozitare a încărcăturilor (63100000-0); - servicii de transfer (98392000-7).

8.2 Specificații tehnice și criteriile de atribuire

(Aceste criterii se aplică doar dacă operatorii dețin sau contractează în leasing parcul auto destinat asigurării serviciului)

Important: Criteriile comune pentru categoriile de servicii (secțiunea 9) se aplică și acestei categorii.

Criterii de bază	Criterii cuprinzătoare
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	
<p>ST1. Valoarea CO₂ prevăzută de omologarea de tip <u>Autoturisme și camionete</u> Parcul auto trebuie să fie compus din vehicule care nu depășesc următoarea valoare a CO₂ prevăzută de omologarea de tip:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Până la 31 decembrie 2025: 50 (WLTP) • De la 1 ianuarie 2026: 0 <p>Cu următoarele cote:</p>	<p>ST1. Valoarea CO₂ prevăzută de omologarea de tip <u>Autoturisme și camionete</u> Parcul auto trebuie să fie compus din vehicule care nu depășesc 0 g/km, cu următoarele cote:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cota de 1,5 x din achizițiile publice stabilită în Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă.

<ul style="list-style-type: none"> • Cota de 1,25 x din achizițiile publice stabilită în Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă. <p><u>Vehiculele din categoria L</u> trebuie să fie vehicule electrice pe bază de baterii.</p> <p><u>Vehicule grele</u> Parcul auto trebuie să fie compus din următoarea cotă de vehicule echipate cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3:</p> <p>Cota de 1,25 x din achizițiile publice stabilită de Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă.</p> <p>Acest criteriu poate fi îndeplinit prin intermediul unui parteneriat cu un centru de consolidare urbană al cărui parc auto respectă specificațiile tehnice.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să prezinte o listă a vehiculelor din parcul auto destinat asigurării serviciului și nivelurile emisiilor acestora de CO₂ prevăzute de omologarea de tip (susținute de certificatele de conformitate).</p>	<p>Vehiculele din categoria L trebuie să fie vehicule electrice pe bază de baterii.</p> <p><u>Vehicule grele</u> Parcul auto trebuie să fie compus din următoarea cotă de vehicule echipate cu una dintre tehnologiile eligibile enumerate printre criteriile de bază de la ST1, „Opțiuni tehnologice de îmbunătățire pentru reducerea emisiilor de GES”, din categoria 3:</p> <p>Cota de 1,5 x din achizițiile publice stabilită de Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante pentru țara respectivă.</p> <p>Acest criteriu poate fi îndeplinit prin intermediul unui parteneriat cu un centru de consolidare urbană al cărui parc auto respectă specificațiile tehnice.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să prezinte o listă a vehiculelor din parcul auto destinat asigurării serviciului și nivelurile emisiilor acestora de CO₂ prevăzute de omologarea de tip (susținute de certificatele de conformitate).</p>
<p>ST2. Logistică bazată pe biciclete („cyclelogistics”) (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p><i>Notă: Această specificație tehnică se aplică vehiculelor care sunt folosite pentru livrările poștale și de curierat urbane. Autoritățile contractante ar putea, de asemenea, să prevadă tipurile de livrări pentru care trebuie utilizată logistica bazată pe biciclete (în orașele în care infrastructura urbană este adaptată și în care sunt suficienți operatori de logistică bazată pe biciclete).</i></p> <p>Ofertantul trebuie să propună un parc auto destinat asigurării serviciului care include biciclete și remorci pentru biciclete care ar putea avea motor auxiliar. Acest lucru are scopul de a reduce utilizarea vehiculelor motorizate și de a propune soluții pentru problemele legate de „ultimul kilometru parcurs”, pe baza planului de scădere a emisiilor prevăzut de ST1, practici de management de mediu, din cadrul criteriilor comune pentru categoriile</p>	

de servicii (secțiunea 10.2).

Acest criteriu poate fi îndeplinit prin intermediul unui parteneriat cu un centru de consolidare urbană al cărui parc auto este compus din biciclete și biciclete de transport pentru mărfuri.

Verificare: Ofertantul va prezenta specificațiile parcului auto destinat asigurării serviciului și, acolo unde este cazul, un acord de parteneriat cu centrul de consolidare urbană.

ST3. Emisiile de poluanți atmosferici

ST3.1

Până în decembrie 2024:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro V și:

- 2021: 64 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2022: 72 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2023: 80 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2024: 88 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.

Nivelul aplicabil va corespunde anului în care este lansată procedura de ofertare.

Începând cu ianuarie 2025:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro VI.

În cazul în care vehiculele nu sunt certificate drept conforme cu standardul Euro V sau cu o altă normă cu criterii mai stricte, însă au ajuns la același standard prin adaptarea tehnică, acest lucru ar trebui să

ST3. Emisiile de poluanți atmosferici

ST3.1

Până în decembrie 2022:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro V și:

- 2021: 84 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.
- 2022: 92 % dintre vehiculele grele trebuie să respecte standardul Euro VI.

Nivelul aplicabil va corespunde anului în care este lansată procedura de ofertare.

Începând cu ianuarie 2023:

Toate vehiculele grele utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro VI.

În cazul în care vehiculele nu sunt certificate drept conforme cu standardul Euro V sau cu o altă normă cu criterii mai stricte, însă au ajuns la același standard prin adaptarea tehnică, acest lucru ar trebui să fie documentat în ofertă.

Până în decembrie 2025, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6c și:

fie documentat în ofertă.

Până în decembrie 2026, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6c și:

- 2021: 15 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2022: 30 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2023: 45 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2024: 60 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2025: 75 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2026: 90 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.

Începând cu ianuarie 2027, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6d-TEMP sau standardul Euro 6d.

Toate vehiculele din categoria L utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 5.

ST3.2. În cazul zonelor urbane cu probleme de calitate a aerului:

Vehiculele comerciale ușoare și vehiculele din categoria L trebuie să

- 2021: 25 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2022: 40 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2023: 55 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2024: 70 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.
- 2025: 85 % dintre autoturisme și vehiculele comerciale ușoare trebuie să respecte standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.

Începând cu ianuarie 2026, toate autoturismele și vehiculele comerciale ușoare utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 6d-TEMP, standardul Euro 6d sau standardul ulterior.

Toate vehiculele din categoria L utilizate pentru a asigura serviciul trebuie să respecte cel puțin standardul Euro 5.

ST3.2. În cazul zonelor urbane cu probleme de calitate a aerului:

Vehiculele comerciale ușoare și vehiculele din categoria L trebuie să aibă zero emisii la țeava de evacuare.

În cazul în care nu este disponibilă nicio infrastructură de încărcare sau în cazul în care profilul de utilizare preconizat necesită distanțe lungi, vehiculele trebuie să aibă cel puțin capacitatea de a circula cu zero emisii la țeava de evacuare, ceea ce înseamnă că pot parcurge o distanță minimă de 50 km fără a avea emisii la țeava de evacuare.

<p>aibă zero emisii la țeava de evacuare.</p> <p>În cazul în care nu este disponibilă nicio infrastructură de încărcare sau în cazul în care profilul de utilizare preconizat necesită distanțe lungi, vehiculele trebuie să aibă cel puțin capacitatea de a circula cu zero emisii la țeava de evacuare, ceea ce înseamnă că pot parcurge o distanță minimă de 50 km fără a avea emisii la țeava de evacuare.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișele cu specificațiile tehnice ale vehiculelor cu standardele privind emisiile definite. Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.</p>	<p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișele cu specificațiile tehnice ale vehiculelor cu standardele de emisii definite și, după caz, acordul de parteneriat cu un centru de consolidare urbană.</p> <p>Pentru vehiculele care au atins standardul menționat mai sus ca urmare a unei modernizări tehnice, măsurile trebuie documentate și incluse în ofertă, iar acest lucru trebuie să fie verificat de o parte terță independentă.</p>
---	--

CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)

CA1. Emisiile de CO₂

(Aplicabile doar vehiculelor comerciale ușoare și vehiculelor din categoria L; aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Se vor atribui puncte proporțional cu cota conformă a parcului de vehicule comerciale ușoare sau cu cota vehiculelor echipate cu tehnologii eligibile pentru vehiculele grele.

- Pentru vehiculele comerciale ușoare și vehiculele din categoria L, se vor atribui puncte proporțional cu măsura în care cota parcului de vehicule comerciale ușoare este mai mare decât cota stabilită de ST1.
- Pentru vehiculele grele, se vor atribui puncte pentru cota vehiculelor propulsate de tehnologiile enumerate în ST1 pentru categoria 3 (achiziționarea și contractarea în leasing de vehicule grele).

Verificare: Ofertantul trebuie să prezinte o listă a vehiculelor din parcul auto destinat asigurării serviciului și nivelurile emisiilor acestora de CO₂ prevăzute de omologarea de tip (susținute de certificatele de conformitate).

CA2. Emisiile de poluanți atmosferici

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare, nu se aplică dacă se impun zero emisii la țeava de evacuare pentru toate vehiculele în ST1.2)

Se vor atribui puncte ofertelor care propun:

- (a). fie un procent mai ridicat decât procentul stabilit de ST3;

- (b). fie autoturisme și furgonete care au o performanță în ceea ce privește emisiile mai bună decât standardul Euro 6;
- (c). fie vehicule din categoria L care au o performanță în ceea ce privește emisiile mai bună decât standardul Euro 5;
- (d). fie autobuze pe bază de gaz natural și vehicule care pot parcurge distanțe cu zero emisii, și anume autoturisme și vehicule comerciale ușoare care pot parcurge o distanță minimă de 50 km cu zero emisii la țeava de evacuare, vehicule electrice hibride reîncărcabile (PHEV), vehicule electrice cu baterie (BEV) pentru autobuze și vehicule din categoria L, precum și vehicule electrice cu pilă de combustie (FCEV) pentru autobuze.

(Autoritatea contractantă va detalia măsura în care vor fi atribuite puncte pe baza unor procente mai ridicate, a unei performanțe mai bune și a vehiculelor cu zero emisii la țeava de evacuare. Trebuie să se atribuie mai multe puncte vehiculelor cu zero emisii la țeava de evacuare decât vehiculelor cu o performanță mai bună decât standardul Euro 6/5 și autobuzelor pe bază de gaz natural).

Verificare:

A se vedea ST3 de mai sus.

9 CRITERII COMUNE PENTRU CATEGORIILE DE VEHICULE

9.1 Obiect

OBIECT

Achiziționarea următoarelor vehicule de transport rutier cu impact redus asupra mediului:

- „autoturisme, vehicule comerciale ușoare și vehicule din categoria L”;
- „vehicule grele”.

9.2 Specificații tehnice și criteriile de atribuire

Criteria de bază	Criteria cuprinzătoare
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	
ST1. Sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri (TPMS) (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)	
Vehiculele comerciale ușoare și vehiculele grele trebuie să fie echipate cu sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri, și anume sisteme care pot măsura presiunea din pneuri sau variația de presiune în timp și care transmit informațiile respective utilizatorului în timpul funcționării vehiculului sau, în cazul autobuzelor și al camioanelor de colectare a deșeurilor, sisteme care transmit aceste informații către centrul de operațiuni.	
Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișa de specificații tehnice ale vehiculelor în care este indicată această informație.	
ST2. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)	
<i>Vehiculele trebuie să fie echipate cu pneuri acoperite de unul dintre cazurile a) sau b) de mai jos:</i>	
a) <i>Pneuri</i>	
1) <i>care îndeplinesc criteriul de apartenență la clasa cea mai ridicată de eficiență energetică a consumului de combustibil pentru rezistența la rulare, astfel cum este definită de Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri⁴;</i>	
și	
2) <i>care îndeplinesc criteriul de apartenență fie la clasa „A”, fie la clasa „B” pentru aderența pe teren umed, astfel cum sunt definite de același regulament și în conformitate cu articolul 11 alineatul (2).</i>	
SAU	
b) <i>Pneuri reșapate</i>	

⁴ Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/1369 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009.

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze eticheta pneului în temeiul Regulamentului (UE) 2020/740 pentru pneurile de la cazul a) sau notificarea privind omologarea în conformitate cu Regulamentul 108 (autoturisme și furgonete) și cu Regulamentul 109 (vehicule grele) pentru pneurile reșapate de la cazul b).

ST3. Informații privind conducerea ecologică specifică vehiculului

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Vehiculele trebuie să fie echipate cu informații/instrucțiuni privind conducerea ecologică. În cazul vehiculelor cu motoare cu ardere internă, manualul de utilizare al vehiculului trebuie să includă orientări privind folosirea treptelor superioare de viteză, menținerea unei viteze constante la un nivel scăzut de rotații pe minut (RPM) și anticiparea fluxurilor de trafic. În cazul vehiculelor hibride și al vehiculelor electrice, trebuie să se furnizeze informații privind utilizarea frânării cu recuperare în vederea economisirii de energie. Pentru vehiculele electrice hibride reîncărcabile și pentru vehiculele electrice cu sistem de sporire a autonomiei, informațiile furnizate trebuie să includă instrucțiuni specifice privind parcurgerea unui număr maxim de kilometri folosind energia electrică. Aceste informații/instrucțiuni pot fi furnizate sub forma unor sesiuni de formare (dacă autoritatea publică alege această opțiune, trebuie să prevadă un număr minim de ore de formare care trebuie furnizate).

Verificare:

Ofertantul trebuie să furnizeze fișa de specificații tehnice ale vehiculului, în care este indicată această informație, sau o descriere și conținutul sesiunilor de formare prevăzute.

ST4. Zgomotul produs de pneuri

Vehiculele trebuie să fie echipate cu: a) pneuri ale căror niveluri de emisii de zgomot exterior la rulare fac parte din clasa „A”, astfel cum este definită de Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri, sau b) pneuri reșapate.

	<p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze eticheta pneului în temeiul Regulamentului (UE) 2020/740 pentru pneurile de la cazul a) sau notificarea privind omologarea în conformitate cu anexa 1 la Regulamentul CEE-ONU nr. 109 pentru pneurile reșapate de la cazul b).</p>
CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)	
	<p>CA1. Emisiile sonore ale vehiculului</p> <p>Se vor atribui puncte vehiculelor ale căror emisii sonore respectă valorile-limită prevăzute în etapa 3 din Regulamentul (UE) nr. 540/2014. Emisiile sonore vor fi testate în conformitate cu procedura descrisă în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 540/2014.</p> <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze certificatul de conformitate al vehiculului.</p>

10 CRITERII COMUNE PENTRU CATEGORIILE DE SERVICII

10.1 Obiect și criteriile de selecție

OBIECT	
Achiziționarea următoarelor servicii de transport rutier cu impact redus asupra mediului: <ul style="list-style-type: none">- „servicii de mobilitate”;- „servicii de transport cu autobuzul”;- „servicii de colectare a deșeurilor”;- „servicii poștale, de curierat și de mutare”.	
Criteria de bază	Criteria cuprinzătoare
CRITERII DE SELECȚIE (CS)	
CS1. Competențele ofertantului (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)	
Ofertantul trebuie să aibă experiență relevantă în fiecare dintre domeniile următoare: <ul style="list-style-type: none">- identificarea, evaluarea și aplicarea tehnologiilor disponibile și a măsurilor de reducere a emisiilor de GES „de la sursa de combustibil la vehicul” și a emisiilor de poluanți atmosferici;- aplicarea procedurilor legate de monitorizarea și raportarea emisiilor de GES.	
Verificare: Dovezi constând în informații și referințe legate de contracte relevante (eventual de aceeași importanță) care au fost realizate în ultimii 5 ani și au inclus elementele de mai sus.	

10.2 Specificații tehnice și criteriile de atribuire

Criterii de bază	Criterii cuprinzătoare
SPECIFICAȚII TEHNICE (ST)	
<p>ST1. Măsurile de management de mediu (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p>Ofertantul trebuie să aibă proceduri scrise pentru:</p> <ol style="list-style-type: none">1. monitorizarea și înregistrarea emisiilor de GES și a emisiilor de poluanți atmosferici aferente serviciului; indicatorii folosiți trebuie să se refere la emisiile și la consumul de energie ale serviciului, atât ca nivel total anual, cât și per călător/tonă/unitate transportată-kilometru sau o altă unitate care reflectă performanța serviciului;2. punerea în aplicare a unui plan de reducere a emisiilor cu măsuri menite să reducă emisiile de GES și emisiile de poluanți atmosferici;3. evaluarea rezultatelor planului de reducere a emisiilor prin urmărirea evoluției indicatorilor și punerea în practică a măsurilor stabilite în plan;4. efectuarea acțiunilor necesare pentru corectarea eventualelor abateri de la plan sau a creșterii nivelurilor indicatorilor și, după caz, prevenirea lor pe viitor. <p>Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze:</p> <ol style="list-style-type: none">1. procedura de monitorizare și de înregistrare a indicatorilor enumerați la ST1;2. planul de reducere a emisiilor;3. procedura de evaluare pentru asigurarea punerii în aplicare a planului de reducere a emisiilor;4. procedura de corectare a eventualelor abateri identificate de evaluare și, după caz, evitarea lor pe viitor. <p>Sistemele de management al mediului certificate în conformitate cu ISO 14001 sau EMAS vor fi considerate conforme dacă acoperă obiectivul de mediu de reducere a emisiilor de GES și a emisiilor de poluanți atmosferici ale parcului auto destinat asigurării serviciului. Ofertantul trebuie să furnizeze politica de mediu care să dovedească angajamentul său de a îndeplini acest obiectiv, alături de certificatul emis de organismul de certificare.</p> <p><i>Notă: Autoritatea contractantă poate atribui puncte ofertanților care propun îmbunătățiri semnificative ale măsurilor lor de management de mediu.</i></p>	

CRITERII DE ATRIBUIRE (CA)

CA1. Lubrifianți, fluide hidraulice și unsori

Se vor atribui puncte ofertanților care includ utilizarea următoarelor substanțe pentru întreținerea vehiculelor destinate asigurării serviciului:

- lubrifianți rerafinăți, și anume uleiuri provenite din uleiuri uzate care au fost supuse unui proces ce redă uleiului o calitate adecvată scopului inițial;
- fluide hidraulice și unsori care nu prezintă niciun risc asupra sănătății sau asupra mediului; procentele masice cumulative ale substanțelor prezente în fluidele hidraulice și în unsori care nu sunt biodegradabile și sunt bioacumulative nu trebuie să depășească 0,1 % (g/g).

Verificare: Ofertantul trebuie să furnizeze fișele de specificații tehnice ale lubrifianților, ale fluidelor hidraulice și ale unsoarelor utilizate. Fluidele hidraulice și unsoarele care respectă eticheta ecologică a UE sau un tip de etichetă ecologică echivalentă cu tipul 1, care include cerințele stabilite de CA1, vor fi considerate conforme.

10.3 Clauze de executare a contractului

Criterii de bază	Criterii cuprinzătoare
CLAUZE DE EXECUTARE A CONTRACTULUI (CEC)	
<p>CEC1. Formarea conducătorilor auto (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p><i>Notă: Această clauză de executare a contractului se va aplica doar în cazul în care serviciul include un conducător auto și în cazul în care conducătorii auto nu au obligația să dețină un certificat de competență profesională (CCP) pentru conducătorii auto în temeiul Directivei 2003/59/CE.</i></p> <p>Toți conducătorii auto implicați în asigurarea serviciului pe durata contractului trebuie să fie formați într-o instituție recunoscută cu privire la conducerea responsabilă din punctul de vedere al mediului în general, pentru a spori eficiența combustibilului.</p> <p>Trebuie realizată o formare adecvată, cu o durată minimă de 16 ore, pentru tot personalul nou care lucrează în cadrul contractului, în termen de 4 săptămâni de la angajare; de asemenea, trebuie asigurată o actualizare a cunoștințelor menționate mai sus, pentru o durată de cel puțin 4 ore, pentru tot personalul, cel puțin o dată pe an.</p> <p>Furnizorul de servicii trebuie să documenteze și să raporteze anual autorității contractante numărul orelor de formare și subiectul formării furnizate fiecărui membru al personalului care lucrează în cadrul contractului.</p> <p>Toți conducătorii auto implicați în asigurarea serviciului pe durata contractului trebuie să primească în mod regulat informații legate de performanța lor privind consumul de combustibil (cel puțin o dată pe lună).</p> <p>Rapoartele anuale privind formarea personalului trebuie puse la dispoziția autorității contractante în scopul verificării. Autoritatea contractantă poate să stabilească reguli de aplicare a unor sancțiuni pentru neconformitate.</p>	
<p>CEC2. Măsurile de management de mediu (Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)</p> <p>Pe durata contractului, furnizorul de servicii trebuie să documenteze și să raporteze:</p> <ul style="list-style-type: none">- rezultatele monitorizării indicatorilor și- rezultatele acțiunilor de evaluare, corective și preventive, după caz.	

Furnizorul de servicii trebuie să facă acest lucru utilizând procedurile scrise furnizate pentru verificarea ST1, „Măsurile de management de mediu”. Aceste rapoarte trebuie să fie puse la dispoziția autorității contractante în scopul verificării. Autoritatea contractantă poate stabili reguli de aplicare a unor sancțiuni pentru neconformitate și acordarea unor bonusuri pentru depășirea obiectivelor stabilite de planul de reducere a emisiilor.

CEC3. Uleiuri lubrifiante cu vâscozitate redusă

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Cu excepția cazului în care fabricantul vehiculului recomandă un alt tip de lubrifiant, contractantul trebuie să înlocuiască lubrifianții utilizați pentru vehiculele care asigură serviciul cu uleiuri lubrifiante de motor cu vâscozitate redusă (LVL). LVL sunt lubrifianții care corespund gradului de vâscozitate SAE 0W30, 5W30 sau echivalent.

Contractantul va ține evidența lubrifianților utilizați și o va pune la dispoziția autorității contractante.

CEC4. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare

(Aceleași cerințe pentru criteriile de bază și pentru cele cuprinzătoare)

Vehiculele trebuie să fie echipate cu pneuri acoperite de unul dintre cazurile a) sau b) de mai jos:

a) pneuri

- care sunt bine adaptate la utilizarea preconizată, la condițiile climatice și la poziția lor de montare pe vehicule de tip N2, N3, O3 și O4 și
- care îndeplinesc criteriul de apartenență la clasa cea mai ridicată de eficiență energetică a consumului de combustibil pentru rezistența la rulare, astfel cum este definită de Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri și
- care îndeplinesc criteriul de apartenență fie la clasa „A”, fie la clasa „B” pentru aderența pe teren umed, astfel cum sunt definite de același regulament și în conformitate cu articolul 11 alineatul (2).

SAU

b) pneuri reșapate.

Contractantul va elabora rapoarte cu privire la pneurile utilizate și le va pune la dispoziția autorității contractante.

CEC5. Zgomotul produs de pneuri

Contractantul trebuie să înlocuiască pneurile uzate ale vehiculelor care asigură serviciul cu:

- a) pneuri noi ale căror niveluri de emisii de zgomot exterior la rulare fac parte din clasa „A”, astfel cum este definită de Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri

SAU

- b) pneuri reșapate.

Emisiile de zgomot exterior la rulare ale modelului de pneu trebuie să fi fost testate în conformitate cu procedura descrisă în anexa I la Regulamentul (UE) 2020/740.

Contractantul va elabora rapoarte cu privire la înlocuirea pneurilor uzate și le va pune la dispoziția autorității contractante.

10.4 Note explicative

Note explicative

CEC3. Uleiuri lubrifiante cu vâscozitate redusă, CEC4. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare și CEC5. Zgomotul produs de pneuri
Autoritatea contractantă poate include aceste criterii în procedura de ofertare legată de serviciile de întreținere a vehiculelor. Totuși, aceste criterii acoperă doar o mică parte din activitățile de întreținere și nu pot fi considerate drept criterii UE privind APV pentru serviciile de întreținere a vehiculelor.

Autoritatea contractantă poate stabili reguli de aplicare a unor sancțiuni pentru nerespectarea diferitelor clauze privind executarea contractului.

CEC4. Pneurile vehiculelor – rezistența la rulare

Articolul 6 și anexa III din Directiva privind eficiența energetică (Directiva 2012/27/UE), care trebuiau să fie transpuse în legislația națională până în luna iunie 2014, stabilesc obligații specifice pentru autoritățile contractante referitoare la achiziționarea anumitor echipamente eficiente din punct de vedere energetic. Acest lucru include obligația de a achiziționa numai pneuri care:

„îndeplinesc criteriul de apartenență la clasa cea mai ridicată de eficiență a consumului de combustibil, în conformitate cu definiția din Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali. Această cerință nu împiedică organismele publice să achiziționeze pneuri cu cea mai ridicată clasă de aderență sau clasă de zgomot exterior de rulare justificată prin motive de siguranță și de sănătatea publică.”

Această obligație se aplică numai administrațiilor centrale și numai pentru achiziții care depășesc pragurile stabilite în directivele privind achizițiile publice. În plus, cerințele trebuie să țină seama de principiul rentabilității, al fezabilității economice, al sustenabilității în sens larg, al adecvării din punct de vedere tehnic și al necesității de a asigura o concurență suficientă. Acești factori pot varia în funcție de autoritățile contractante și de piețe. Pentru orientări suplimentare privind interpretarea acestui aspect al articolului 6 și al anexei III din Directiva privind eficiența energetică în ceea ce privește achizițiile de produse, servicii și clădiri eficiente din punctul de vedere al consumului de energie de către autoritățile administrației centrale, a se vedea documentul de orientare al Comisiei COM/2013/0762 final, Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind punerea în aplicare a directivei privind eficiența energetică – orientările Comisiei¹⁾.

Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2020/740.

¹⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=celex:52013DC0762>

Cerințele privind componența parcului auto

Atunci când o autoritate contractantă impune furnizorului de servicii să utilizeze un parc auto cu un anumit procent de vehicule care respectă criteriile privind emisiile de CO₂ și emisiile de poluanți atmosferici, autoritatea contractantă ar trebui să aibă în vedere cel mai bun mijloc de verificare a respectării criteriilor. Poate fi împovărător pentru contractant să furnizeze informații, iar pentru autoritatea contractantă să verifice aceste informații în legătură cu vehiculele care au fost utilizate, distanțele pentru care au fost utilizate, zilele în care au fost utilizate, și apoi să calculeze media. Prin urmare, dacă se consideră că nu este fezabil să se solicite ca toate vehiculele să respecte cerința, autoritatea contractantă ar putea impune ca, pe anumite trasee, să fie utilizate doar vehiculele conforme (de exemplu, în zone cu probleme legate de calitatea aerului) sau ca una sau mai multe categorii de vehicule să fie conforme. Aceste aspecte pot fi mai puțin relevante pentru externalizarea serviciilor de transport public cu autobuzul și pentru serviciile de colectare a deșeurilor, atunci când planificarea și monitorizarea serviciilor facilitează verificarea performanței parcului auto utilizat pentru furnizarea serviciilor.

11 CALCULAREA COSTURILOR PE CICLUL DE VIAȚĂ

Analiza costului pe ciclul de viață (CCV) este o metodă de evaluare a costurilor totale ale grupeii de produse sau ale serviciului analizat. Aceasta ia în considerare toate costurile legate de achiziționarea, utilizarea și activitățile de întreținere, precum și de eliminarea eventualelor deșeuri generate. Scopul CCV este de a estima costurile totale ale opțiunilor proiectului și de a selecționa opțiunea care asigură achiziționarea sau serviciul, sau ambele, care vor furniza costurile generale cele mai mici, menținând în același timp calitatea și funcția. Calcularea CCV trebuie să se efectueze la începutul procesului de achiziționare.

La evaluarea ofertelor, CCV poate ajuta la determinarea celor mai scăzute costuri. De altfel, CCV poate ajuta autoritățile să ia în considerare nu doar costurile de achiziție a unui produs sau serviciu (de exemplu, materia primă și costurile de producție), ci și alte costuri care, de obicei, trebuie identificate și calculate de achizitor (de exemplu, costurile de întreținere, costurile de funcționare, costurile de eliminare și reciclare a deșeurilor etc.). CCV adaugă aceste tipuri de costuri la prețul de vânzare pentru a se obține o estimare cuprinzătoare a costului unui produs sau serviciu.

În plus, CCV ține seama de externalitățile de mediu ale produsului sau serviciului pe durata ciclului său de viață, atunci când se poate stabili o valoare monetară pentru acestea. Prin utilizarea CCV se poate ajunge la o imagine mai detaliată asupra costurilor unui serviciu în toate etapele ciclului său de viață, incluzându-se, de exemplu, nu doar costul produselor, al accesoriilor și al utilajelor, ci și costul asociat prestării serviciului respectiv (de exemplu, consumul de energie în timpul operațiunilor) și costurile cu manopera.

Directiva 2014/24/UE privind achizițiile publice identifică costurile care trebuie să fie luate în considerare într-o analiză economică a achiziției în cauză. Pentru informații suplimentare, a se consulta [raportul tehnic](#).

Autoritățile contractante, prin achizițiile verzi, pot furniza industriei stimulente efective pentru dezvoltarea tehnologiilor verzi. În unele sectoare din sfera serviciilor, impactul poate fi deosebit de mare, întrucât entitățile care fac achiziții publice controlează o mare parte a pieței (de exemplu, clădirile eficiente din punct de vedere energetic, transportul public, administrarea clădirilor). Dacă se iau în considerare costurile unui contract pe întreaga durată de viață, achizițiile publice verzi pot aduce economii financiare, având totodată și un impact mai redus asupra mediului. Prin achiziții înțelepte se pot face economii de materiale și de energie, se pot reduce deșeurile și poluarea și se pot încuraja modele de comportament sustenabile.

În cazul transportului rutier, o evaluare a costului pe ciclul de viață a fost efectuată pentru diferite studii de caz, aplicându-se unele dintre criteriile UE privind APV:

- Studiul de caz nr. 1: achiziționarea de autobuze electrice și alte tehnologii alternative în locul autobuzelor pe bază de motorină pentru o parte a parcului auto;
- Studiul de caz nr. 2: formarea conducătorilor auto în ceea ce privește conducerea ecologică pentru servicii poștale și de curierat.

Costurile scenariilor din studiile de caz au fost comparate cu un scenariu de statu-quo fără criteriile UE privind APV.

Au fost estimate următoarele tipuri de costuri:

- a) costul total al proprietății:
 - cheltuieli de achiziții;
 - costuri cu combustibilul;
 - costuri de întreținere;
 - asigurări;
 - taxe.
- b) costurile externalităților: emisii de dioxid de carbon (CO₂) și de oxid de nitrogen (NO_x), hidrocarburi nemetanice (NMHC) și particule în suspensie (PM), ambele făcând obiectul Directivei privind vehiculele nepoluante (Directiva 2009/33/CE).

Evaluarea costului pe ciclul de viață efectuată pentru aceste studii de caz conduce la concluziile următoare (a se vedea [raportul tehnic](#) pentru mai multe detalii):

Studiul de caz nr. 1: achiziționarea unor autobuze electrice în locul unor autobuze pe bază de motorină pentru o parte din parcul auto – analiza indică faptul că taxele pe combustibil au un impact ridicat asupra calculării CCV. Dacă sunt luate în considerare taxele în CCV, costul total al autobuzelor electrice, inclusiv costul externalităților de mediu, este la aceeași nivel sau mai redus, în comparație cu autobuzele pe bază de motorină. Costurile legate de investiție sunt destul de ridicate în comparație cu restul costurilor. Se preconizează că, pentru vehiculele electrice, costurile de întreținere sunt mai mici, deoarece acestea au un motor cu mai puține piese mobile, o uzură mai mică și mai puține componente care se defectează. Cu toate acestea, întrucât tehnologia pentru autobuzele electrice este încă în curs de dezvoltare, se pot preconiza defecțiuni tehnice. Costul externalităților, care includ emisiile derivate de la producerea energiei, sunt reduse în mod semnificativ. Mai mult, este oportun să se sublinieze faptul că emisiile de poluanți atmosferici eliberate în amonte de centralele electrice sunt de obicei eliberate la altitudini mari și adesea în zone puțin populate. Aceste emisii se amestecă cu volume mari de aer, iar contribuția lor la problemele legate de calitatea aerului din zonele urbane este relativ scăzută. În schimb, emisiile din trafic sunt eliberate la un nivel jos, în stratul de aer ambiant, acestea fiind sursa principală de poluare din zonele urbane. Deoarece nu eliberează emisii la țeava de evacuare, vehiculele electrice pot îmbunătăți calitatea aerului din orașe. În plus, emisiile de GES și de poluanți atmosferici legate de producerea energiei electrice vor scădea și mai mult în viitorii ani datorită decarbonizării mixului energetic al UE.

Studiul de caz nr. 2: formarea cu privire la conducerea ecologică pentru conducătorii auto ai unui serviciu poștal și de curierat – rezultatele indică faptul că formarea este relativ costisitoare în comparație cu economiile realizate, ca urmare a onorariilor formatorilor și a pierderii în ceea ce privește orele de muncă pe om. Pentru distanțe mai mari, criteriul este mai favorabil și, în plus, este foarte probabil ca acei conducători auto să își îmbunătățească comportamentul la volan și atunci când își conduc propriul autoturism.

11.1 Implicațiile din punctul de vedere al costurilor pentru unele dintre criteriile propuse

Criteriile privind APV	Impactul estimat asupra cheltuielilor de achiziție	Impactul estimat asupra costului pe ciclul de viață pentru vehicul sau serviciu
Autobuzele electrice	<p>Costul de investiții pentru autobuzele electrice este cu 55 % mai mare decât cel al autobuzelor pe bază de motorină (AIE, 2018⁵ și BNEF, 2018⁶).</p> <p>Potrivit raportului TNO și Civitas intitulat „Clean buses for your city” („Autobuze nepoluante pentru orașul dumneavoastră”) (TNO Civitas, 2013)⁷, costul legat de infrastructură în ceea ce privește încărcarea de oportunitate s-ar ridica la 10 000 EUR pe autobuz, inclusiv punctele de încărcare din depourile de autobuze și de pe traseu, din stațiile de autobuze.</p>	<p>Costul pe ciclul de viață al vehiculului este mai mic cu 2,5-6 % dacă sunt incluse taxele, ca urmare a reducerii cheltuielilor cu energia și a costurilor aferente efectelor asupra mediului. Dacă sunt excluse taxele, autobuzele electrice nu determină economii din punctul de vedere al costului pe ciclul de viață.</p>
Formarea conducătorilor auto în ceea ce privește conducerea ecologică pentru servicii poștale și de curierat	<p>Costul estimat al cursului de conducere este de 300-1 000 EUR pe participant, incluzând onorariile formatorului și pierderea în ceea ce privește orele de muncă pe om.</p>	<p>Costul pe ciclu de viață al serviciului este redus cu aproximativ 0,5 % și 2 % ca urmare a reducerii consumului de combustibil și a costului externalităților, dacă sunt incluse taxele.</p>

(Pentru mai multe detalii, a se consulta [raportul tehnic](#).)

⁵ AIE, 2018. „Global EV Outlook 2018” („Perspectivele vehiculelor electrice la nivel mondial în 2018”) <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2018>.

⁶ BNEF, 2018. „Electric Buses in cities” („Autobuzele electrice în orașe”) <https://about.bnef.com/blog/electric-buses-cities-driving-towards-cleaner-air-lower-co2/>.

⁷ „Clean buses for your city” („Autobuze nepoluante pentru orașul dumneavoastră”) http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an_web.pdf