Ministerul Transporturilor
Autoritatea pentru Reformă Feroviară
INTRARE/IEȘIRE. NR. 2001
Ziua 30 Luna 09 Anul 2019

Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen
SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAȚI

Legal & Tax

Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen S.C.A.
Nr. IEȘIRE 4978
Ziua 27 Luna 09 Anul 2019

BUCUREȘTI
Str. Barbu Văcărescu nr. 201,
Clădirea Globalworth Tower,
Et. 18, Sector 2, București,
Cod poștal 020276, România
T +40 21 201 1200, +40 31 225 3300
F +40 21 201 1210, +40 31 225 3310
E office@nndkp.ro, www.nndkp.ro

TIMIȘOARA
T +40 256 202 133
F +40 256 202 146
E office.timisoara@nndkp.ro

CLUJ-NAPOCA
T +40 264 433 527, +40 364 229 000
F +40 364 229 005
E office.cluj@nndkp.ro

BRAȘOV
T +40 268 547 824
F +40 268 547 822
E office.brasov@nndkp.ro

CRAIOVA
T +40 351 228 000
F +40 351 228 005
E office.craiova@nndkp.ro

Către: **CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR**

București, Str. Stavropoleos, nr. 6, Sector 3, cod poștal 030084, România

021.310.46.42, 021.890.07.45

office@cnsc.ro

Către: **AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FEROVIARĂ**

București, Str. Golescu Dinicu, nr. 38, Romania

+40 0750 032 649 / 0374 808 649

office@arf.gov.ro / ilie.circeag@arf.gov.ro

DOMNULE PREȘEDINTE,

Subscrisa, cu sediul în București, , București, înregistrată la Registrul Comerțului din București sub , cod fiscal ,

și

reprezentată convențional prin , cu sediul profesional în București, unde solicităm și comunicarea tuturor actelor de procedură conform art. 158 NCPC, persoanele împuternicite cu primirea corespondenței fiind).

),

în calitate de persoană vătămată în cadrul procedurii de licitație deschisă organizată de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, cu sediul în Blvd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, București, în calitate de autoritate

contractantă (**"ARF" / "Autoritatea Contractantă"**), în vederea atribuirii contractului având ca obiect *"Achiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale Re-R)"*, anunț de participare SICAP nr. CN1010410/2019 (**"Procedura" / "Procedura de Atribuire"**)

în contradictoriu cu Autoritatea Contractantă,

în temeiul art. 8 și urm. din Legea 101/2016, formulăm în termen legal prezenta:

CONTESTAȚIE

prin care solicităm:

(1) **anularea comunicărilor ARF nr. 22/316/17.09.2019 și nr. 22/326/19.09.2019, precum și a proceselor-verbale nr. 22/313/17.09.2019 (privind evaluarea propunerilor tehnice) și nr. 22/323/18.09.2019 (privind evaluarea propunerilor financiare) comunicate Subscrisei;**

(2) **anularea tuturor actelor anterioare și/sau subsecvente, incidente ori conexe emise de ARF (inclusiv a secțiunilor relevante din Raportul Procedurii, a oricăror comunicări ulterioare privind rezultatul Procedurii adresate Subscrisei sau celorlalți ofertanți) în ceea ce privește evaluarea propunerilor tehnice și financiare depuse de Subscrisa și de ceilalți ofertanți, în privința aspectelor criticate în prezenta contestație;**

(3) **dispunerea reevaluării ofertelor în privința aspectelor criticate în prezenta contestație, respingerea celor inadmisibile și recalcularea punctajului aferent criteriului de atribuire pentru toate ofertele admisibile.**

pentru următoarele:

MOTIVE

1. SITUAȚIA DE FAPT. CHESTIUNI PRELIMINARE

(1) În data de 03.04.2019, ARF a publicat în SICAP anunțul de participare nr. CN1010410/2019 cu privire la lansarea Procedurii de Atribuire[1].

(2) Procedura, cu o valoare estimată minimă de aproximativ 1,7 miliarde RON (fără TVA) și maximă de peste 4,5 miliarde RON (fără TVA), are ca obiect atribuirea contractului privind *"Achiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban*

[1] Anunțul de participare este atașat în **Anexa nr. 3.**

Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen
SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAȚI

Legal & Tax

Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen S.C.A.
Nr. IEȘIRE 4978
Ziua 17 Luna 09 Anul 2019

BUCUREȘTI
Str. Barbu Văcărescu nr. 201,
Clădirea Globalworth Tower,
Et. 18, Sector 2, București,
Cod postal 020276, România
T +40 21 201 1200, +40 31 225 3300
F +40 21 201 1210, +40 31 225 3310
E office@nndkp.ro, www.nndkp.ro

TIMIȘOARA
T +40 256 202 133
F +40 256 202 146
E office.timisoara@nndkp.ro

CLUJ NAPOCA
T +40 264 433 527, +40 364 229 000
F +40 364 229 005
E office.cluj@nndkp.ro

BRAȘOV
T +40 268 547 824
F +40 268 547 822
E office.brasov@nndkp.ro

CRAIOVA
T +40 351 228 000
F +40 351 228 005
E office.craiova@nndkp.ro

Către: **CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR**

București, Str. Stavropoleos, nr. 6, Sector 3, cod poștal 030084, România

021.310.46.42, 021.890.07.45

office@cnsc.ro

Către: **AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FEROVIARĂ**

București, Str. Golescu Dinicu, nr. 38, Romania

+40 0750 032 649 / 0374 808 649

office@arf.gov.ro / ilie.circeag@arf.gov.ro

DOMNULE PREȘEDINTE,

Subscrisa, , cu sediul în București, , Bucuresti. înregistrată la Registrul Comerțului din Bucuresti , cod fiscal ,

reprezentată convențional prin , cu sediul profesional în București, unde solicităm și comunicarea tuturor actelor de procedură conform art. 158 NCPC, persoanele împuternicite cu primirea corespondenței fiind

în calitate de persoană vătămată în cadrul procedurii de licitație deschisă organizată de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, cu sediul în Blvd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, București, în calitate de autoritate

contractantă (**"ARF" / "Autoritatea Contractantă"**), în vederea atribuirii contractului având ca obiect *"Achiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale Re-R)"*, anunț de participare SICAP nr. CN1010410/2019 (**"Procedura" / "Procedura de Atribuire"**)

în contradictoriu cu Autoritatea Contractantă,

în temeiul art. 8 și urm. din Legea 101/2016, formulăm în termen legal prezenta:

CONTESTAȚIE

prin care solicităm:

(1) **anularea comunicărilor ARF nr. 22/316/17.09.2019 și nr. 22/326/19.09.2019, precum și a proceselor-verbale nr. 22/313/17.09.2019 (privind evaluarea propunerilor tehnice) și nr. 22/323/18.09.2019 (privind evaluarea propunerilor financiare) comunicate Subscrisei;**

(2) **anularea tuturor actelor anterioare și/sau subsecvente, incidente ori conexe emise de ARF (inclusiv a secțiunilor relevante din Raportul Procedurii, a oricăror comunicări ulterioare privind rezultatul Procedurii adresate Subscrisei sau celorlalți ofertanți) în ceea ce privește evaluarea propunerilor tehnice și financiare depuse de Subscrisa și de ceilalți ofertanți, în privința aspectelor criticate în prezenta contestație;**

(3) **dispunerea reevaluării ofertelor în privința aspectelor criticate în prezenta contestație, respingerea celor inadmisibile și recalcularea punctajului aferent criteriului de atribuire pentru toate ofertele admisibile.**

pentru următoarele:

MOTIVE

1. SITUAȚIA DE FAPT. CHESTIUNI PRELIMINARE

(1) În data de 03.04.2019, ARF a publicat în SICAP anunțul de participare nr. CN1010410/2019 cu privire la lansarea Procedurii de Atribuire[1].

(2) Procedura, cu o valoare estimată minimă de aproximativ 1,7 miliarde RON (fără TVA) și maximă de peste 4,5 miliarde RON (fără TVA), are ca obiect atribuirea contractului privind *"Achiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban*

[1] Anunțul de participare este atașat în Anexa nr. 3.

feroviar de călători (trenuri electrice regionale Re-R)", fiind, astfel, o procedură de interes strategic prioritar, atât prin valoare cât și prin finalitate.

(3) Cu respectarea cerințelor din Documentația de Atribuire, Subscrisa am depus ofertă pentru atribuirea contractului, propunând un preț total de (fără TVA).

(4) De asemenea, în cadrul Procedurii au mai depus oferte cu un preț total de RON (fără TVA) și din cu un preț total deosebit de scăzut de numai (fără TVA).

(5) Societățile de stat din China, inclusiv CRRC[2], ofertează prețuri extrem de scăzute, mult sub nivelul pieților din Europa și SUA, în încercarea de a acapara o cotă de piață cât mai mare[3]. **Aceste societăți de stat beneficiază inclusiv de ajutoare de stat din partea guvernului chinez pentru a susține strategia de expansiune globală, CRRC nefiind o excepție, având declarate anul trecut "granturi" guvernamentale de 370 de milioane de Yuani[4].**

(6) Deși această strategie a CRRC a dat roade în Asia și SUA, asigurând semnarea unor contracte importante grație prețurilor de dumping practicate, în multe cazuri s-a dovedit că prețul real este mult mai mare, calitatea produselor livrate de CRRC având de suferit.

(7) **În Singapore, de exemplu, la numai trei ani după punerea în funcțiune a unor metrouri livrate de CRRC, autoritatea a descoperit crăpături între structura de rulare și caroserie, ceea ce a determinat o rechemare pentru reparații a metrourilor livrate[5].**

(8) În ciuda acestor semnale de alarmă ridicate la nivel internațional, ARF nu a considerat necesară nici măcar adresarea unei solicitări de clarificare a prețului neobișnuit de scăzut, cu toate că **prețul ofertat de Asocierea CRRC pentru achiziția ramelor electrice este cu mai mult de 25% mai scăzut decât cel al următoarelor oferte.**

(9) Astfel, cum rezultă și din procesul-verbal de evaluare a propunerilor tehnice nr. 22/313/17.09.2019 (**"PV Evaluare Tehnică"**)[6], toate cele trei oferte au fost declarate conforme din punct de vedere al cerințelor tehnice.

---

[2] https://railsecurity.org/wp-content/uploads/2019/08/CRRC-and-Its-Encroachment-Into-the-United-States-Rail-Market.pdf; A se vedea Anexa nr. 4.

[3] Idem, *„CRRC este folosită ca o modalitate pentru a avansa interesele partidului comunist chinez în SUA. CRRC este o societate de stat cheie pentru Republica Populară Chineză ale cărei interese comerciale sunt îndeaproape aliniate dacă nu chiar identice cu prioritățile guvernului chinez și ale Partidului Comunist Chinez, inclusiv în ceea ce privește obținerea unui avantaj în tehnologii emergente critice precum și în capabilități militare îndreptate împotriva SUA".*

[4] A se vedea Anexa nr. 5; documentul integral este accesibil la http://www.crrcgc.cc/Portals/73/Uploads/Files/2018/8-31/636713013500842019.pdf

[5] https://www.reuters.com/article/crrc-singapore/update-1-chinas-crrc-to-step-up-checks-after-singapore-returns-metro-trains-for-repair-idUSL4N19S214; a se vedea Anexa nr. 6.

[6] A se vedea Anexa nr. 7.

(10) Rezultatul evaluării tehnice ne-a fost comunicat prin adresa nr. 22/316/17.09.2019 (**"Informare Evaluare Tehnică"**)[7].

(11) Ulterior, așa cum rezultă din procesul-verbal de evaluare a propunerilor financiare nr. 22/323/18.09.2019 (**"PV Evaluare Financiară"**)[8], cele trei oferte depuse au făcut obiectul unei evaluări sumare (care a durat câteva ore în cursul unei singure zile) și au fost admise și din punct de vedere financiar, calculându-se totodată și punctajul alocat ofertanților.

(12) Așadar, **autoritatea contractantă a realizat întreaga evaluare financiară a tuturor ofertelor, inclusiv a ofertei CRRC, în mai puțin de o zi**, în ciuda valorii și a complexității procedurii și în ciuda semnalelor de alarmă privind prețul neobișnuit de scăzut al CRRC și practicile comerciale folosite de CRRC.

(13) Prin adresa nr. 22/326/19.09.2019 (**"Informare Evaluare Financiară"**)[9] am fost informați că punctajul obținut de Subscrisa a fost:

- → puncte din 80 pentru propunerea financiară;
- puncte din 20 pentru propunerea tehnică.

(14) Ca atare, clasamentul în urma aplicării criteriului de atribuire a fost:

Poziție	Ofertant	Punctaj financiar	Punctaj tehnic	Punctaj total
1	Asocierea CRRC	80	9	89
2	Alstom	69,99	9	78,69
3	Siemens	70,97	7,50	78,47

(15) PV Evaluare Tehnică conține, însă, erori substanțiale și inadvertențe care au determinat acordarea unui punctaj mai mic ofertei Subscrisei (de exemplu, punctajul pentru livrarea primei unități a fost diminuat în mod greșit cu 2 puncte, care, dacă ar fi fost acordate, ar fi determinat urcarea în clasament a Subscrisei cu cel puțin o poziție).

(16) Evaluarea propunerilor tehnice ale a fost realizată, de asemenea, în mod incorect și superficial sub multiple aspecte, fiind admise elemente și caracteristici tehnice care sunt în mod evident inacceptabile și/sau nu pot fi realizate în execuție.

(17) În cazul modelului de ramă electrică propus de Asocierea CRRC, cu toate că a fost remarcat faptul că modelul propus de ofertant nu se află în exploatare în Europa și nici măcar nu a fost realizat și omologat conform standardelor europene, comisia de evaluare nu a considerat necesar să verifice capacitatea reală a Asocierii CRRC de a își

[7] A se vedea Anexa nr. 8.

[8] A se vedea Anexa nr. 9.

[9] A se vedea Anexa nr. 10.

îndeplini obligațiile asumate prin ofertă, inexplicabile de altfel, din punct de vedere tehnic (a se vedea pag. 4 din PV Evaluarea Tehnică).

(18) De altfel, din toate sursele publice de informații, ori de câte ori este menționat trenul *EMU inter-city*, ofertat de Asocierea CRRC în prezenta procedură, sunt prezentate numai desene și schițe[10], nu poze, deoarece **modelul încă nu există**.

(19) **Asemenea împrejurări ar fi impus o verificare amănunțită a modului de îndeplinire a specificațiilor impuse prin Caietul de Sarcini și a modului în care pot fi respectate caracteristicile tehnice declarate de ofertant și obligațiile asumate de acesta**.

(20) **Obligația de verificare în mod corespunzător a ofertei depuse de ofertanți din țări terțe Uniunii Europene este impusă și de către Comisia Europeană prin Comunicarea Comisiei Europene nr. C(2019) 5494 privind participarea ofertanților și a bunurilor din terțe țări pe piața achizițiilor publice din EU**[11].

(21) De exemplu, dacă în prezent modelul propus de Asocierea CRRC nu există decât pe hârtie, reiese că acesta trebuie realizat și omologat în mod corespunzător, inclusiv conform cerinței ARF de a fi aprobat din perspectiva Standardelor Tehnice de Interoperabilitate (STI) aplicate la nivel european (**aprobare care, după cum vom arăta mai jos, implică o perioadă de aproximativ 40 de luni**).

(22) **Or, în condițiile acestea, ne întrebăm cum anume a verificat comisia de evaluare dacă, întra-adevăr, Asocierea CRRC este în măsură să livreze prima unitate în termen de 18 luni de la data semnării contractului, astfel cum s-a angajat, obținând în acest fel punctajul maxim la respectivul factor de evaluare?**

(23) Suspiciuni privind modul de evaluare a ofertei Asocierii CRRC sunt cu atât mai serioase în condițiile în care:

- → președintele comisiei de evaluare (dl Gigi Gavrilă) a ocupat până în martie 2018 poziția de director executiv în cadrul societății Astra Trans Carpatic SRL (societate care face parte din același grup cu Astra Vagoane Călători SA – membră a Asocierii CRRC)[12];
- → dna Monica Dinu (membră a comisiei de evaluare) a ocupat și dumneaei poziția de șef departament în cadrul aceleași societăți Astra Trans Carpatic SRL[13].

(24) Nu în ultimul rând, Procesul-Verbal de Evaluare Financiară conține numeroase inadvertențe, respectiv **valori diferite de la o pagină la alta pentru prețuri care fundamentează punctajele acordate**.

[10] https://clubferoviar.ro/galerie-foto-cum-arata-trenurile-crrc-potentiali-castigatori-ai-licitatiei-arf/

[11] https://ec.europa.eu/docsroom/documents/36601

[12] A se vedea Anexa nr. 11 (CV-ul public al dlui Gigi Gavrilă).

[13] A se vedea Anexa nr. 12 (extrase Linkedin).

(25) Rezultatul evaluării este vădit nelegal și netemeinic, afectat de grave abateri de nelegalitate, motiv pentru care formulăm prezenta contestație prin care solicităm reevaluarea ofertelor Alstom și Asocierii CRRC, care trebuiau respinse ca inadmisibile, precum și recalcularea punctajului pentru criteriul de atribuire în privința ofertelor admisibile.

2. DEPUNCTAREA GREȘITĂ A OFERTEI SIEMENS SUB ASPECTUL FACTORULUI DE EVALUARE REFERITOR LA LIVRAREA PRIMEI UNITĂȚI RE-R

(26) Conform Fișei de Date (*Secțiunea II.2.5) Criterii de atribuire*) în privința factorului de evaluare referitor la livrarea primei unități RE-R se menționează:

> *"pentru livrarea primei unitati in vederea punerii in functiune pe reteaua CFR in termen de 18 luni de la data semnarii contractului. Pentru fiecare luna in plus va fi scazut 0.5% din scorul total iar ofertele ce vor contine un termen mai mare de 24 de luni de la semnarea contractului vor fi declarate non-conforme si eliminate"*

(27) Astfel cum rezultă și din extrasul din oferta depusă de Subscrisa (Formularul 18) atașat prezentei[14], termenul de livrare a primei unități prezentat de Subscrisa este de **19 luni** și **NU de 23 de luni** cum este menționat în PV Evaluare Tehnică (a se vedea pagina 6 din Anexa nr. 7) și, respectiv, în PV Evaluare Financiară (a se vedea pagina 6 din Anexa nr. 9).

(28) De altfel, chiar ARF a observat că termenul de livrare este de 19 luni, menționând în PV Evaluare Financiară în prima parte a paginii 6 în mod expres că alocat un termen de 19 luni pentru livrarea primei unități RE-R. Cu toate acestea în calculul punctajului asociat factorului de evaluare a luat în considerare, în mod inexplicabil, o perioadă mult mai mare de 23 de luni.

(29) **Drept urmare, pentru acest factor de evaluare în mod greșit au fost alocate Subscrisei doar 0,5 puncte, punctajul corect fiind de 2,5 puncte.**

(30) **Adăugarea celor 2 puncte neacordate determină, *ab initio*, o creștere a punctajului care să îi permite Subscrisei urcarea în clasament pe poziția a 2-a, în fața ofertei Alstom.**

(31) Pe cale de consecință, considerăm că se impune reevaluarea ofertelor sub acest aspect și aplicarea măsurilor de corecție necesare.

3. OFERTA ASOCIERII CRRC A FOST DECLARATĂ ADMISIBILĂ ÎN MOD NELEGAL. ACTUL DE EVALUARE AL ACESTEIA A FOST VICIAT SUB MULTIPLE ASPECTE

3.1. ÎN PRIMUL RÂND, EVIDENȚIEM PREZENȚA UNEI SITUAȚII LA NIVELUL COMISIEI DE EVALUARE, CARE, ÎN CONFORMITATE CU LEGEA, TREBUIE VERIFICATĂ SUB ASPECTUL EXISTENȚEI UNUI CONFLICT DE INTERESE

[14] A se vedea Anexa nr. 13.

(32) Întreaga procedură de evaluare se caracterizează prin favorizarea evidentă a ofertantului Asocierea CRRC, căreia:

- → nu i-au fost verificată fundamentarea economică a ofertei (deși Comisia Europeană și prevederile legii impuneau acest demers);
- → nu i s-a pretins să justifice consumurile și costurile extrem de scăzute prezentate/incluse în oferta depusă (inclusiv consumul de energie electrică inexplicabil din punct de vedere tehnic);
- → nu i-a fost verificată capacitatea de a îndeplini obligațiile asumate prin ofertă și de a livra în 18 luni un tren care nu este realizat încă și omologat conform standardelor europene;
- → nu i-a fost verificată aptitudinea de a obține în 18 luni certificarea STI în condițiile în care este cunoscut că procedura pentru obținere durează 40 de luni (cu atât mai mult cu cât acest aspect este unul cunoscut, inclusiv de ARF);
- → nu i-a fost verificată aptitudinea de a respecta toate caracteristicele tehnice propuse (inclusiv capacitatea de locuri suplimentare) în condițiile restrictive impuse prin Caietul de Sarcini, cu atât mai mult cu cât trenul propus de Asocierea CRRC nu este realizat, etc.

(33) Mai mult, toate inadvertențele, greșelile și discrepanțele identificate în procesele verbale de evaluare sunt orientate în favoarea Asocierii CRRC și în defavoarea celorlalți ofertanți.

(34) Or, toată această conduită a comisiei de evaluare ridică serioase semne de întrebare în condițiile în care cel puțin două persoane din Comisia de Evaluare (președintele comisiei și unul dintre membri) **au ocupat poziții de conducere în cadrul societății Astra Trans Carpatic SA, societate afiliată societății Astra Vagoane Călători SA - membră a Asocierii CRRC**.

(35) Potrivit art. 58 din Legea 98/2016 *"pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, **autoritatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a preveni, identifica și remedia situațiile de conflict de interese**, în scopul evitării denaturării concurenței și al asigurării tratamentului egal pentru toți operatorii economici"*.

(36) Potrivit art. 59 din aceeași lege *"prin conflict de interese se înțelege orice situație în care membrii personalului autorității contractante sau ai unui furnizor de servicii de achiziție care acționează în numele autorității contractante, care sunt implicați în desfășurarea procedurii de atribuire sau care pot influența rezultatul acesteia au, **în mod direct sau indirect**, un interes financiar, economic sau un alt interes personal, care ar putea fi perceput ca element care compromite imparțialitatea ori independența lor în contextul procedurii de atribuire"*.

(37) În timp ce potrivit art. 60 alin. (1) lit. c) din Legea 98/2016 *"reprezintă situații potențial generatoare de conflict de interese **orice situații care ar putea duce la***

***apariția unui conflict de interese** în sensul art. 59, cum ar fi următoarele, reglementate cu titlu exemplificativ:*

*c) participarea în procesul de verificare/evaluare a solicitărilor de participare/ofertelor a unei persoane despre care se constată sau cu privire la care există **indicii rezonabile/informații concrete că poate avea, direct ori indirect, un interes personal, financiar, economic sau de altă natură, ori se află într-o altă situație de natură să îi afecteze independența și imparțialitatea pe parcursul procesului de evaluare**"*

(38) Astfel, prin raportare la:

- relațiile de angajare și colaborare existente între Astra Trans Carpatic SA și dl Gigi Gavrilă (președinte al comisiei de evaluare), respectiv dna Monica Dinu (membru al comisiei de evaluare),
- relațiile de afiliere dintre Astra Vagoane Călători (membru al Asocierii CRRC) și Astra Trans Carpatic SA (care au același acționar unic[15]);
- favorizării evidente a Asocierii CRRC (inclusiv prin faptul nesolicitării fundamentării economice a prețului ofertat și a neverificării capacității de respectare a termenelor de livrare ofertate)

apreciem că trebuie verificată existența unui conflict de interese la nivelul comisiei de evaluare, sens în care solicităm CNSC să impună ARF să îi comunice modul în care ARF a respectat prevederile în materia identificării și înlăturării oricărui conflict de interese.

(39) Totodată, solicităm ca verificarea să fie realizată cu privire la fiecare membru al comisiei de evaluare, existând suspiciuni semnificative cu privire la imparțialitate întregii comisii de evaluare.

(40) Față de prevederile art. 62 alin. (3) care stabilește în sarcina Autorității Contractante obligația de a adopta măsuri concrete pentru eliminarea circumstanțelor care au generat conflictul de interese, considerăm că fiind absolut necesară înlăturarea persoanelor asupra cărora planează suspiciunile de imparțialitate și asigurarea unui cadru legal și independent de evaluare a ofertei Asocierii CRRC în care comisia de evaluare să transmisă solicitările de clarificare necesare lămuririi caracterului admisibil sau nu al ofertei acesteia.

3.2. MODELUL OFERTAT DE ASOCIEREA CRRC NU ESTE REALIZAT ȘI NU POATE FI OMOLOGAT, CONFORM STANDARDELOR EUROPENE, ÎN TERMENUL CONTRACTUAL DE LIVRARE

3.2.1. OFERTA ASOCIERII CRRC TREBUIA RESPINSĂ CA NECONFORMĂ, TERMENELE DE LIVRARE PREZENTATE NU POT FI RESPECTATE

[15] A se vedea Anexa nr. 15;

(41) Potrivit Caietului de Sarcini (secțiunea 1.2 Domeniu de aplicare, punctul 1) *"furnizorul va oferi un vehicul bazat pe un design dovedit (verificat în exploatare) și care să îndeplinească cerințele specificate în prezentul caiet de sarcini"*.

(42) Totodată, în Caietul de Sarcini se menționează că trebuie respectate în totalitate Standardele Tehnice de Interoperabilitate (STI) aplicate la nivel european.

(43) Modelul de tren ofertat de Subscrisa, astfel cum au reținut și experții cooptați de comisia de evaluare, este deja realizat și omologat conform STI, îndeplinind, la momentul ofertării în mod cumulativ toate cerințele Directivei (UE) nr. 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană.

(44) Mai mult, trenul ofertat de are toate autorizațiile și avizele necesare, inclusiv autorizația de punere pe piață, are autorizație de tip, fiind deja pus în funcțiune în Europa) atât din punct de vedere static cât și dinamic.

(45) Cu alte cuvinte, executarea contractului de către ar presupune **doar operațiunile de construcție și de livrare**. Or, pentru aceste activități, lider european în domeniu, a ofertat (într-o procedură competitivă în care termenul de livrare reprezintă și factor de evaluare) o perioadă de livrare a primei unități de luni.

(46) Într-o situație oarecum asemănătoare se află și care a ofertat o perioadă de livrare a primei unități de de luni.

(47) În schimb, Asocierea CRRC a ofertat o perioadă de livrare a primei unități de 18 luni, deși trenul ofertat nu este realizat la acest moment și, mai mult decât atât, nu este încă omologat potrivit Standardelor Tehnice de Interoperabilitate (STI) aplicate la nivel european.

(48) Or, în mod obiectiv, termenul de livrare de 18 luni nu poate fi respectat în condițiile în care doar omologarea STI implică în medie, o perioadă de timp de aproximativ 40 de luni pentru derularea tuturor operațiunilor și etapelor necesare, potrivit chiar normativelor Agenției Europene pentru Căi Ferate (ERA) (astfel cum au fost implementate și aplicate, de exemplu, de ASFR sau de Ministerul Transporturilor din Germania, **Anexa nr. 14**[16]).

(49) **PROGRAMUL DE LIVRARE DE 18 LUNI OFERTAT DE ASOCIEREA CRRC ESTE IMPOSIBIL DE REALIZAT ÎN CONDIȚIILE PROCEDURILOR DE AUTORIZARE/OMOLOGARE ȘI PRACTICILOR DE LUCRU ALE AUTORITĂȚILOR COMPETENTE DIN UE (INCLUSIV ROMÂNIA).**

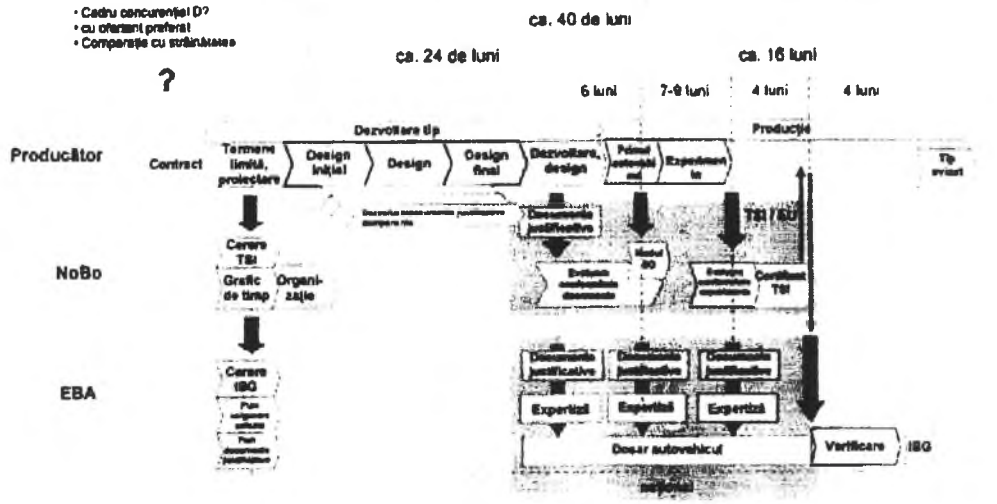
[16] A se vedea **Anexa nr. 14**. Extrasul din Manualul Vehiculelor Feroviare al Ministerului Transporturilor din Germania cuprinzând și diagrama atașată în traducere în Anexa nr. 14 poate fi regăsită și la pagina 24 din materialul disponibil la linkul https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/handbuch-eisenbahnfahrzeuge.html; a se vedea și http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/ASFR%20GHID%20Punere%20in%20functiune.pdf și http://www.afer.ro/asfr/ghiduri/Etape%20privind%20autorizarea%20pentru%20punere%20in%20functiune%20vehicul%20feroviar.pdf

(50) În România, autoritatea competentă să efectueze o astfel de omologare este ASFR (Autoritatea de Siguranță Feroviară Română) potrivit HG nr. 877/2010, iar solicitantul trebuie să adreseze o cerere de omologare inițial doar către ERA, ulterior selectând România.

(51) În conformitate cu practica autorităților europene și naționale competente și organismelor de notificare, procedurile de autorizare/omologare/avizare sunt derulate pe mai multe etape (inclusiv perioade de așteptare) determinate prin acte normative și care nu pot fi reduse decât cu încălcarea prevederilor legislative imperative.

(52) La nivelul Ministerului Transporturilor din Germania a fost publicat, în acord cu normativele ERA, un Manual al Vehiculelor Feroviare care conține referințe precise, inclusiv la durata procedurilor de autorizare, fiind inclusă și diagrama prezentată imediat mai jos (pagina 22, partea de jos)[17].

Necesar de timp pentru procesul de achiziții (fără iterare) pentru Agrementare tip (platformă) Tren electric regio



(53) Astfel, potrivit procedurilor de autorizare, prima unitate livrată trebuie în mod obligatoriu să aibă efectuate toate testele conform standardelor STI.

(54) În acord cu cele de mai sus, potrivit procedurilor autorităților relevante, cel puțin primul tren trebuie pregătit pentru a fi testat în Europa cu cel puțin 12 luni înainte de începerea operațiunii comerciale (adică înainte de livrarea primei unități).

[17] A se vedea Anexa nr. 14.
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/handbuch-eisenbahnfahrzeuge.html

(55) La data testării, trenul respectiv trebuie să aibă deja instalat întregul sistem de protecție automată a trenului (automatic train protection system - ATP).

(56) Pentru a fi supus unui test practic pentru omologarea STI (care cum am menționat mai sus durează aproximativ 40 de luni) trebuie, astfel, ca trenul să aibă un sistem ATP certificat STI CCS (Sistemul european de control al trenurilor (ETCS) + PZB - Punctual Train Control sau INDUSI system), astfel cum este solicitat și prin Caietul de Sarcini.

(57) Softul cu care este echipată această primă unitate constituie obiect al verificărilor de siguranță conform standardelor STI, ceea ce înseamnă că la momentul transmiterii trenului în vederea testării pentru omologarea STI, versiunea de soft trebuie să fie cea finală, inclusiv în ceea ce privește sistemul ATP (ETCS+INDUSI).

(58) Sistemul ATP este un sistem obligatoriu fără de care trenul nu poate fi pus in exploatare pe nicio rețea feroviară. Acest sistem trebuie preinstalat și trebuie să fie complet funcțional, **anterior** testelor STI, așadar cu cel puțin 12 luni înainte de data punerii în exploatare comercială (astfel cum este indicat și la pag. 22 din Manualul Vehiculelor Feroviare emis de ministerul Transporturilor din Germania, în ipoteza in care trenul este deja la etapa "final design").

(59) Aceasta înseamnă că, raportat la graficul de livrări propus de Asocierea CRRC, ATP cu certificare STI ar trebui să fie disponibil în termen de cel târziu 6 luni de la semnarea contractului cu ARF, termen care nu este fezabil întrucât există doar doi producători pentru astfel de echipamente pentru piața europeană, ambii fiind competitori ai Asocierii CRRC în această Procedură de Atribuire, iar la nu a fost înregistrată nicio comandă pentru un astfel de echipament și, cel mai probabil, situația este similară și în situația furnizorului

(60) În orice caz, termenele de livrare pentru astfel de echipamente (după finalizarea cerințelor tehnice) sunt de minim 8-9 luni, iar pentru un tren echipat complet (cu ATP integrat) de aproximativ 18 luni, conform practicii din piața si a datelor interne.

(61) Doar obținerea hardware-ului ATP necesar presupune 8-9 luni, la care se adaugă operațiunile de integrare a sistemului ATP și se ajunge la un total de aproximativ 18 luni, astfel că deținerea la 6 luni de la intrarea în vigoare a contractului a unui sistem ATP certificat este, în mod evident, nerealizabilă, **MAI ALES ÎN CONDIȚIILE ÎN CARE DIN CUNOȘTINȚELE DISPONIBILE ÎN PIAȚĂ, ASOCIEREA CRRC NICI MĂCAR NU A COMANDAT UN SISTEM ATP DE LA NICIUN FURNIZOR DISPONIBIL**.

(62) Doar după cele 18 luni pot începe testele finale STI, care durează în medie încă 12 luni conform graficului de la pag. 22 din Manualul Vehiculelor Feroviare (coloane „primul vehicul" - TSI Zertifikat). Așadar, totalul ar fi de minim 30 luni, conform aceluiași grafic.

(63) Pe de altă parte, un sistem ATP nou ar necesita aproximativ 24 luni pentru validare conform standardelor europene, astfel că, în condițiile în care, așa cum am menționat, nu există încă nicio comandă a Asocierii CRRC pentru un astfel de sistem, **ASOCIEREA CRRC AR AVEA NEVOIE DE MAI MULT DE 24 DE LUNI**

PENTRU UN SISTEM ATP CERTIFICAT ȘI VERIFICAT/VALIDAT ȘI DE ÎNCĂ CÂTEVA LUNI PENTRU INTEGRAREA ACESTUIA.

(64) Nu în ultimul rând, orice modificare a software-ului sistemului de control al trenului DUPĂ testele de omologare STI duce la repetarea testelor, crescând astfel validarea și timpul de aprobare dincolo de durata recomandată.

(65) Drept pentru care în orice ipoteză Asocierea CRRC nu este în măsură să demonstreze cum poate respecta perioadele de livrare menționate în oferta sa.

(66) În practica anterioară, în repetate rânduri s-a observat că acceptarea de către beneficiari a unor obligații de livrare a trenurilor mai scurte decât cele care să acopere toate procedurile de autorizare/omologare/avizare calculate conform practicilor relevante au condus în toate cazurile la eșecuri contractuale.

(67) Drept urmare, termenele rezultate din experiența pieței europene au ajuns să fie respectate de către toți producătorii din Europa în toate ofertele depuse, însă, în mod evident nu sunt luate în considerare în cadrul ofertei Asocierii CRRC.

(68) Ca atare, concluzia este generată în mod firesc de succesiunea termenelor de mai sus, Asocierea CRRC fiind în imposibilitatea evidentă de a respecta termenele de livrare asumate prin ofertă.

(69) Cu alte cuvinte, este **IMPOSIBIL** ca în 18 luni modelul propus de Asocierea CRRC să fie și realizat și să fie și omologat potrivit standardelor STI.

(70) **Din acest punct de vedere, comisia de evaluare avea cel puțin obligația de a verifica dacă termenul de livrare ofertat de Asocierea CRRC este plauzibil și poate fi respectat în condițiile în care trenul nu este încă omologat STI – cerință minimă prealabilă și obligatorie pentru a putea fi pus în funcțiune în UE.**

(71) **Pentru lămurirea modului de respectate a acestor proceduri în contextul în care trenul propus de Asocierea CRRC nu este realizat conform standardelor europene, era imperios necesar pentru comisia de evaluare să solicite din partea Asocierii CRRC calendarul de execuție avut în vedere și dovezi clare de fezabilitate a acestuia**.

(72) În mod adițional, trebuia solicitat acestui ofertant să demonstreze că, într-adevăr, are capacitatea ca în 6 luni de la semnarea contractului să furnizeze pentru testare trenuri echipate în mod corespunzător, inclusiv cu sistemul ATP, în condițiile în care trenurile respective nu numai că nu au certificarea ATP încă, dar par să existe doar în schițe și grafice, nu în realitate.

(73) **Apreciem că asemenea dovezi nu au fost solicitate pentru că se știa de la bun început că nu aveau cum să fie furnizate.**

(74) **ÎN REALITATE, ASOCIEREA CRRC NICI NU POATE FACE DOVADA CĂ LIVRAREA PRIMEI UNITĂȚI POATE FI EFECTUATĂ ÎN TERMEN DE 24 DE LUNI DE LA DATA SEMNĂRII CONTRACTULUI, CU ATÂT MAI PUȚIN ÎN CELE 18 LUNI PE CARE LE-A DECLARAT, SENS ÎN CARE OFERTA ACESTEIA TREBUIA RESPINSĂ CA NECONFORMĂ ÎN CONDIȚIILE ÎN CARE ÎN**

SECȚIUNEA II.2.5) DIN ANUNȚUL DE PARTICIPARE ESTE MENȚIONAT CĂ SE ACORDĂ:

*"3% pentru livrarea primei unitati in vederea punerii in functiune pe reteaua CFR in termen de 18 luni de la data semnarii contractului. Pentru fiecare luna in plus va fi scazut 0.5% din scorul total iar **OFERTELE CE VOR CONTINE UN TERMEN MAI MARE DE 24 DE LUNI DE LA SEMNAREA CONTRACTULUI VOR FI DECLARATE NON-CONFORME SI ELIMINATE**"*

(75) De asemenea, comisia de evaluare trebuia să analizeze în mod corespunzător și capacitatea Asocierii CRRC de a livra întreaga cantitate de trenuri contractante în termen de 40 de luni de la semnarea contractului atât timp cât a precizat prin Anunțul de Participare că *"ofertele ce vor conține un termen mai mare de 40 de luni de la semnarea contractului vor fi declarate non-conforme și eliminate"*.

(76) Apreciem că, potrivit celor indicate mai sus, nici această cerință nu poate fi respectată, un motiv suplimentar de respingere ca neconformă a ofertei acestui ofertant.

(77) **Atât principiile achizițiilor publice cât și jurisprudența în materie indică, mai degrabă, obligația autorității/entității de a solicita clarificări, ori de câte ori există o îndoială cu privire la conținutul ofertelor prezentate**.

(78) În condițiile în care procedura de autorizare STI durează zeci de luni, este cel puțin neglijent din partea Autorității Contractante că nu a transmis măcar o solicitare de clarificare ofertantului care nu deține această omologare și care nu a mai livrat astfel de produse pe piața din Europa.

(79) În sensul că se impunea cel puțin solicitarea unor clarificări ofertantului, s-au pronunțat și instanțele de judecată române, după cum urmează:

a) **Curtea de Apel Oradea, Decizia nr. 2963/2012-R din 19 iulie 2012:**

*" **Din interpretarea logică a acestui text de lege** [art. 201 alin. 2 din OUG 34/2006] **se desprinde concluzia că regula în materie este aceea de a se solicita clarificări pentru a se înlătura orice îndoială cu privire la capacitatea ofertantului de a întocmi în parametrii ceruți lucrarea respectivă.**"*

b) **Curtea de Apel Cluj, Decizia nr. 5909 din 15 decembrie 2011:**

"Disputa pleacă de la a ști dacă mai era necesar să se solicite noi clarificări sub acest aspect conform art. 201 din ordonanță, raportat la art. 78 din Hotărârea Guvernului nr. 925/2006, ori să se analizeze care ar fi influența acestei omisiuni la prețul ofertat de contestator sub aspectul încadrării sau nu în categoria abaterilor minore.

În optica Consiliului, față de starea de fapt era necesară clarificarea acestui aspect printr-o nouă solicitare adresată ofertantei [...]

Față de cele ce preced, Curtea a constatat că, prin soluția adoptată de Consiliu, nu se pune problema încălcării egalității de tratament în procedura de achiziție publică, ci dimpotrivă, Consiliul a decis legal și conform atribuțiilor sale legale necesitatea adoptării de măsuri corective de către autoritatea contractantă pentru evaluarea ofertei contestatoarei."

3.3. CONSUMUL DE ENERGIE ELECTRICĂ PROPUS DE ASOCIEREA CRRC NU ESTE POSIBIL DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC POTRIVIT TEHNOLOGIILOR EXISTENTE

(80) Asocierea CRRC a precizat în oferta depusă că consumul de energie electrică aferent costurilor ciclului de viață este de **3,79 kwh/km**.

(81) Însă, acest costum este inexplicabil de scăzut și nu poate fi justificat prin raportare la nicio tehnologie existentă.

(82) Consumul de energie electrică menționat de Asocierea CRRC reprezintă numai 64% din consumul de energie electrică al ramei electrice (funcționale deja) propuse de

(83) Stadiul actual al tehnologiei în domeniu indică o rată de eficiență de 88-90%. Nu există nici transformatoare, nici motoare de tracțiune și nici convertizoare care să aibă o rată de eficiență cu 36% mai bună decât această rată de eficiență de 90%. De asemenea, nu este posibil ca masa totală a trenului să poată fi redusă astfel încât să se atingă o astfel de eficiență.

(84) **În mod normal, în fața prezentării unui asemenea consum neobișnuit, comisia de evaluare și experții cooptați aveau obligația de a verifica corectitudinea și fundamentarea acestuia și să se asigure că valoarea prevăzută de ofertant nu este doar una fictivă**.

(85) Era de datoria comisiei de evaluare de a se asigura că caracteristicile tehnice ofertate chiar sunt realizabile și pot fi garantate, iar oferta este una cât se poate de reală și poate fi pusă în aplicare. Doar în felul acesta nu este avantajat în mod nedrept un ofertant în detrimentul altuia care a ofertat un preț mai mare, dar corect fundamentat.

(86) **Cum din documentația studiată nu rezultă că Asocierea CRRC a făcut dovada realității consumului de energie declarat, solicităm Consiliului să oblige Autoritatea Contractantă să reevalueze oferta în discuție și sub acest aspect și să solicite, în mod corespunzător, elementele probatorii necesare care să justifice costul.**

3.4. ASOCIEREA CRRC NU A DEMONSTRAT CAPACITATEA SUPLIMENTARĂ DE TRANSPORT DE 18 LOCURI

(87) Potrivit anunțului de participare (Secțiunea II.2.5) Criterii de atribuire), în cadrul factorului de evaluare „Plusvaloare" era prevăzut că:

*"Un procent de maxim 10 % va fi alocat ofertantului care **demonstrează** o capacitate mai mare de transport cu condiția păstrării raportului locuri pe scaun / în picioare și a celorlalte norme de siguranță și confort specificate în caietul de sarcini. Astfel pentru fiecare 10 locuri peste minimul specificat în caietul de sarcini de 200 locuri se va acorda 2% până la un maxim de 10% pentru 250 locuri. Un număr superior de locuri, peste cele 250, nu se va mai puncta suplimentar".*

(88) Cu excepția Subscrisei, ceilalți doi ofertanți au ofertat capacități suplimentare de locuri pe scaune în trenul ofertat. a ofertat nu mai puțin de 32 locuri suplimentare, în timp ce a ofertat un surplus de 18 locuri suplimentare pe scaune.

(89) Optând pentru mai multe locuri pe scaune decât necesarul de 200, pentru a putea respecta cerințele din Procedură referitoare la **distanța minimă dintre scaune și alocarea acestora**, nu există altă soluție constructivă decât să fie lungită rama, ceea ce crește greutatea/osie.

(90) Or, Caietul de Sarcini prevede și în acest caz o limitare clară: sarcina/osie nu poate depăși 18 tone (pct. 2.1 din Caietul de Sarcini, subpunct 7, citat mai jos). Totodată, cerința din această Procedură este pentru 6 pasageri/m² în picioare, spre deosebire de configurația standard de 4 pasageri/m², practicată la nivel internațional, de unde rezultă o greutate și mai mare/osie.

(91) Comisia de evaluare a luat în calcul simplele declarații ale acestor ofertanți și le-a acordat puncte suplimentare, **fără însă a verifica modul în care ofertanții DEMONSTREAZĂ că numărul mai mare de locuri pe scaune ofertat respectă condiția păstrării raportului de locuri pe scaun/în picioare, precum și a celorlalte norme de siguranță și confort restrictive specificate în caietul de sarcini**.

(92) În lipsa verificării și acceptării modului de demonstrare, nu pot fi alocate nici punctele suplimentare. Din PV Evaluare Tehnică nu reiese că o astfel de analiză a fost efectuată, sens în care atribuirea unor puncte suplimentare doar pentru declararea unui surplus de scaune încalcă chiar documentația de atribuire a cărui caracter obligatoriu este pe deplin aplicabil atât ofertanților cât și Autorității Contractante.

(93) **Drept pentru care solicităm obligarea Autorității Contractante la reevaluarea acestei oferte, inclusiv din acest punct de vedere, cu atât mai mult cu cât reprezintă un factor de evaluare**.

3.5. PROPUNEREA FINANCIARĂ A ASOCIERII CRRC ESTE NEOBIȘNUIT DE SCĂZUTĂ ȘI NU POATE FI FUNDAMENTATĂ

(94) Superficialitatea evaluării atinge cote alarmante în cazul propunerilor financiare, mai ales prin raportare la importanța și valoarea acestui proiect pentru transportul public din România, având în vedere că **autoritatea contractantă a finalizat evaluarea financiară a tuturor ofertelor într-o singură zi, fără a transmite nicio solicitare de clarificare**.

(95) Adresa prin care am fost informați că propunerea noastră tehnică a fost declarată admisibilă a fost emisă la data de 17.09.2019, aceeași dată la care a fost emis și procesul-verbal al ședinței de evaluare a propunerilor tehnice. În cuprinsul procesului-verbal al ședinței de evaluare a propunerilor tehnice se menționează că în perioada **30.07.2019 - 17.09.2019** comisia de evaluare a procedat la evaluarea propunerilor tehnice.

(96) O singură zi mai târziu Subscrisa am fost surprinsă să fim informați că a fost finalizată și evaluarea financiară, fiind emis procesul-verbal al ședinței de evaluare a propunerilor financiare nr. 22/323/18.09.2019.

(97) Potrivit acestui proces-verbal, propunerea financiară a Asocierii CRRC este cu aproape 200 de milioane RON mai mică decât următoarea ofertă, în contextul în care propunerile celorlalți doi ofertanți sunt destul de apropiate.

(98) Mai mult, prețul ofertat de Asocierea CRRC pentru achiziția ramelor electrice (principalul obiect al achiziției și, respectiv, principala componentă a prețului total) este cu aproximativ 25% mai scăzut decât cel al următoarei oferte, în contextul în care propunerile celorlalți doi ofertanți sunt, din nou, destul de apropiate.

(99) Astfel cum menționam și mai sus, această strategie de dumping a Asocierii CRRC nu este una nouă, Asocierea CRRC folosind-o peste tot în lume pentru a câștiga contracte, inclusiv în SUA, unde a câștigat contracte valoroase ofertând sub prețul pieței cu mai mult de 15% (Chicago), 20% (Philadelphia) și chiar 22% (Boston)[18].

(100) Cu toate acestea, comisia de evaluare nu a văzut nicio neregulă, nu a avut nicio întrebare de adresat și a concluzionat, într-o singură zi, că toate ofertele financiare sunt conforme și că nu prezintă prețuri neobișnuit de scăzute, semnând în acest sens procesul-verbal - care conține, după cum am mai menționat și după vom mai arăta și în continuare, numeroase inadvertențe cu impact direct asupra punctajelor finale acordate ofertanților.

(101) Caracterul neobișnuit de scăzut al propunerii financiare a Asocierii CRRC, deși este evident prin simpla comparație cu valoarea estimată și cu celelalte oferte, ar fi trebuit analizat și din perspectiva faptului că modelul de tren propus de Asocierea CRRC **nici măcar nu este realizat, omologat și funcțional în Europa**, ceea ce presupune costuri suplimentare pentru ofertantul chinez față de ceilalți doi ofertanți.

(102) Comisia de evaluare avea obligația să verifice fundamentarea economică a prețului ofertat în conformitate cu prevederile art. 210 alin. (1) din Legea 98/2016 potrivit căruia:

> *"În cazul unei propuneri financiare aparent neobișnuit de scăzută în raport cu lucrările, produsele sau serviciile care constituie obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru care urmează a fi atribuit/încheiat, **autoritatea contractantă are obligația de a solicita ofertantului care a depus o astfel***

[18] A se vedea Anexa nr. 4.

de ofertă clarificări cu privire la prețul sau costurile propuse în respectiva ofertă".

(103) Jurisprudența instanțelor naționale și europene confirmă faptul că autoritatea avea **obligația** de a clarifica prețul neobișnuit de scăzut, nicidecum de a evalua cu superficialitate 3 oferte de o asemenea complexitate și valoare într-o singură zi:

- *„Din coroborarea dispozițiilor legale citate, Curtea observă că **autorității contractante îi revine obligația**, nu dreptul, de a solicita clarificări cu privire la prețul sau costul propus, iar în noțiunea de "clarificare" sunt circumscrise atât explicațiile, cât și documentele care să probeze explicațiile prezentate. Așadar, pentru ca autoritatea contractantă să își îndeplinească obligația legală de solicitare de clarificări cu privire la prețul sau costul propus, aceasta este ținută să indice în mod clar, explicit și detaliat care sunt clarificările ce se solicită a fi făcute, inclusiv menționarea necesității depunerii de documente care să probeze explicațiile.*

  Această concluzie se deduce și din modalitatea de redactare a art. 136 alin. 3 din HG nr. 395/2016 , care stabilește că oferta va fi considerată inacceptabilă dacă ofertantul nu prezintă comisiei de evaluare informațiile și/sau documentele solicitate sau acestea nu justifică în mod corespunzător nivelul scăzut al prețului sau al costurilor propuse."[19]

- *„28 Rezultă clar din aceste dispoziții, redactate în termeni imperativi, că legiuitorul Uniunii a înțeles să **oblige autoritatea contractantă să verifice elementele ofertelor care prezintă un caracter anormal de scăzut** impunându-i în acest scop obligația de a solicita candidaților să furnizeze dovezile necesare pentru a demonstra că aceste oferte sunt serioase (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 noiembrie 2001, Lombardini și Mantovani, C-285/99 și C-286/99, Rec., p. I-9233, punctele 46-49).*

  *29 În consecință, **existența unei dezbateri contradictorii efective**, plasată într-un moment util în procedura de examinare a ofertelor, între autoritatea contractantă și candidat, în scopul ca acesta din urmă să poată demonstra că oferta sa este serioasă, constituie o cerință a Directivei 2004/18 în vederea evitării arbitrariului din partea autorității contractante și a garantării unei concurențe sănătoase între întreprinderi (a se vedea în acest sens Hotărârea Lombardini și Mantovani, citată anterior, punctul 57). [...]*

  34 Prin urmare, articolul 55 din Directiva 2004/18 se opune în special poziției unei autorități contractante care ar pretinde, astfel cum evocă

[19] Decizia nr. 5616/2018 a Curții de Apel București, Secția a VIII-a Contencios Administrativ și Fiscal, 24 octombrie 2018.

instanța de trimitere în a treia sa întrebare, că nu îi revine obligația de a solicita candidatului să clarifice un preț anormal de scăzut."[20]

(104) Comisia de evaluare s-a derobat, însă, în integralitate, de această obligație și, astfel cum rezultă din PV Evaluare Financiară, nu a transmis Asocierii CRRC vreo solicitare de justificare a costurilor avute în vedere în elaborarea propunerii financiare – ar fi fost oricum dificil să o facă, având în vedere termenul strâns, de o singură zi, pe care și l-a dat comisia pentru evaluarea financiară, etapă considerată probabil trivială în economia procedurii.

(105) Conduita comisiei de evaluare este cu atât mai greșită și nelegală atât timp cât, cum am arătat mai sus, în propunerea tehnică a acestui ofertant există componente care nu pot fi justificate, în special consumul inexplicabil de mic de energie electrică.

(106) Declararea unui consum de energie electrică imposibil de atins, cu 12% și respectiv 35% mai scăzut ca cel declarat de ceilalți ofertanți (care au o vastă experiență similară în UE, spre deosebire de Asocierea CRRC), are repercusiuni directe asupra punctajului obținut pentru factorul de evaluare preț (LCC), în componența căruia intră consumul de energie electrică specific înmulțit cu valoarea medie estimată la distanța parcursă în perioada de 15 ani.

(107) Cu toate acestea, nici în acest caz ARF nu a simțit nevoia să-i adreseze ofertantului Asocierea CRRC o solicitare de clarificare, pentru a-i da ocazia să explice cum a reușit să obțină un consum atât de redus.

(108) De asemenea, comisia de evaluare trebuia să verifice dacă prețul neobișnuit de mic ofertat de Asocierea CRRC nu este rezultatul faptului că liderul Asocierii CRRC beneficiază de **ajutoare de stat** sau de un context legislativ, fiscal, economic sau social care să îi permită adoptarea unui comportament neconcurențial.

(109) Din acest punct de vedere trebuie avut în vedere că CRRC este societate deținută de statul chinez și **a beneficiat de mai multe „granturi" guvernamentale**, potrivit propriilor declarații, inclusiv în cursul anului trecut, de ordinul a de 370 de milioane de Yuani în anul 2018 (aprox. 48 milioane Euro) [21].

(110) Presa internațională a atras atenția asupra activității CRRC de a fi un vehicul al statului chinez, menit să acapareze piața de producție de vagoane, în SUA și Europa, cu sprijinul guvernului chinez – inclusiv sub forma de ajutoare de stat. Grație acestui sprijin, CRRC a putut să sub-oferteze și să câștige contracte importante[22].

---

[20] Hotărârea CJUE (Camera a patra) 29 martie 2012, cauza C-599/10, SAG ELV Slovensko a.s., FELA Management AG, ASCOM (Schweiz) AG, Asseco Central Europe a.s.,TESLA Stropkov a.s., Autostrade per l'Italia SpA,EFKON AG,Stalexport Autostrady SA împotriva Úrad pre verejné obstarávanie.

[21] Astfel cum rezultă și din informațiile cuprinse în Anexa nr. 5; documentul integral este accesibil la http://www.crrcgc.cc/Portals/73/Uploads/Files/2018/8-31/636713013500842010.pdf

[22] A se vedea, de exemplu, https://www.americanmanufacturing.org/blog/entry/chinas-government-owned-crrc-just-bought-a-german-locomotives-factory : *„O bună parte din atenția atrasă recent de CRRC s-a centrat pe eforturile guvernului chinez de a folosi compania pentru a domina producția de vagoane de tren, inclusiv în SUA. Cu ajutorul subvențiilor guvernamentale primite, CRRC a sub-ofertat agresiv (și a câștigat) contracte finanțate din banii contribuabililor pentru a produce vagoane în orașe ca Boston, Philadelphia și Chicago."*

(111) Potrivit art. 210 alin. (2) din Legea 98/2016, clarificările privitoare la prețul neobișnuit de scăzut se pot referi inclusiv la posibilitatea ca ofertantul să fi beneficiat de un ajutor de stat.

(112) În cazul constatării unui ajutor de stat, Legea 98/2016 impune obligații de verificare clare pentru autoritatea contractantă, potrivit art. 210 alin. (5): *„Atunci când autoritatea contractantă constată că o ofertă are un preț neobișnuit de scăzut deoarece ofertantul beneficiază de un ajutor de stat, oferta respectivă poate fi respinsă doar din acest motiv numai dacă, **în urma clarificărilor solicitate, ofertantul nu a putut demonstra, într-un termen corespunzător stabilit de autoritatea contractantă, că ajutorul de stat a fost acordat în mod legal.**"*

(113) Or, ARF nu a solicitat niciun fel de clarificare referitoare la prețul neobișnuit de scăzut, cu atât mai puțin la un posibil ajutor de stat obținut de CRRC, limitând întreaga evaluare financiară la o singură zi, în ciuda prețului neobișnuit de scăzut al Asocierii CRRC și a semnalelor de alarmă evidente menționate privind acest ofertant.

(114) Reevaluarea propunerii financiare CRRC este absolut imperativă, dacă nu pentru eliminarea acestei oferte nejustificate și nejustificabile, atunci măcar pentru verificarea temeinică a prețului neobișnuit de scăzut și pentru verificarea aspectelor legate de un posibil ajutor de stat.

3.6. PV EVALUARE FINANCIARĂ CONȚINE ERORI GRAVE, INCLUSIV UN CALCUL GREȘIT PENTRU PUNCTAJUL AFERENT CRITERIULUI DE ATRIBUIRE, CARE FAVORIZEAZĂ SUPLIMENTAR OFERTA ASOCIERII CRRC

(115) Comisia de evaluare pare să fi avantajat și mai mult Asocierea CRRC, prin **reducerea artificială, din pix, a prețului ofertat pentru costurile de mentenanță cu aproximativ 140 de milioane de lei**.

(116) În PV Evaluare Financiară, la pag. 3 se menționează un preț ofertat de Asocierea CRRC pentru serviciile de mentenanță de **541.431.968 RON** (fără TVA). Acest preț este reiterat la aceeași pagină, mai jos, acolo unde este defalcat prețul total al propunerii financiare CRRC. Prețul total de 1.480.927.968 RON (în componența căruia intră prețul pentru serviciile de mentenanță de 541.431.968 RON) este menționat și la pagina 5.

(117) Cu toate acestea, **în tabelele de analiză privind alocarea punctajului pentru factorul de evaluare preț**, comisia de evaluare a trecut **un alt preț** pentru serviciile de mentenanță CRRC, **de 401.258.155 RON, cu aproximativ 140 de milioane de lei mai mic decât prețul declarat de Asocierea CRRC**.

(118) **Astfel, Asocierea CRRC pare să fi beneficiat în raport cu ceilalți ofertanți de o reducere a prețului de 140 de milioane de lei strict pentru scopul alocării punctajului pentru preț, fără ca acest lucru să îi afecteze oferta reală, de 541.431.968 RON (fără TVA) pentru serviciile de mentenanță.**

(119) **Mai mult, vă rugăm să observați că Autoritatea Contractantă nu a respectat metodologia de calcul a punctajului pentru criteriul de atribuire.**

(120) **Potrivit Anexei 7 la Caietul de Sarcini, punctajul pentru factorul de evaluare „Costul pe ciclul de viață" (LCC – life cycle cost) este de 80% (80 de puncte) din punctajul total.**

(121) **LCC este alcătuit din 3 sub-factori de evaluare: prețul de achiziție al ramelor (CT), costurile de întreținere (CM) și costurile cu consumul de energie (CE), care trebuie însumate pentru determinarea LCC. Pasul următor este calcularea punctajelor pentru fiecare ofertă, în funcție de LCC total obținut.**

(122) **Or, potrivit PV Evaluare Financiară, vă rugăm să observați că punctajele pe baza cărora s-a făcut clasamentul au fost acordate exclusiv în baza primilor doi factori, prețul de achiziție al ramelor (CT) și costurile de întreținere (CM), cel de-al treilea factor privind costurile cu consumul de energie (CE) fiind ignorat cu desăvârșire, cu încălcarea documentației de atribuire.**

(123) Punctajele primite de cei trei ofertanți au fost calculate prin raportare la suma dintre prețul de achiziție al ramelor și costurile de întreținere, punctajele fiind altele dacă s-ar lua în considerare și costurile cu consumul de energie.

(124) Având în vedere consumul nejustificat de redus de electricitate al Asocierii CRRC, consum nejustificat și inexplicabil din punct de vedere tehnic, refacerea punctajului pentru criteriul de atribuire ar trebui oricum realizată după clarificarea, corectarea sau respingerea, după caz, a ofertei CRRC.

(125) Corectarea erorilor multiple din PV Evaluare Financiară este absolut imperativă, erorile având un impact major asupra punctajelor ofertanților, punctaje care constituie în cele din urmă finalitatea procedurii concurențiale și temeiul atribuirii contractului.

3.7. COMISIA DE EVALUARE NU A PUS ÎN APLICARE INSTRUCȚIUNILE COMISIEI EUROPENE PRIVIND EVALUAREA OFERTANȚILOR DIN TĂRI TERȚE UE

(126) Prin Comunicarea Comisiei Europene nr. C(2019) 5494 privind participarea ofertanților și a bunurilor din terțe țări pe piața achizițiilor publice din EU s-a subliniat **necesitatea absolută a verificării modului de fundamentare economică a prețurilor ofertate de ofertanți din țări terțe reținându-se cu titlu imperativ că**:

"Ofertanții, bunurile și serviciile din țările terțe nu intră întotdeauna sub incidența unor standarde de mediu, sociale sau de muncă similare sau echivalente cu cele aplicabile operatorilor economici din UE. În mod similar, ofertanții din țări terțe nu sunt supuși în mod obligatoriu unor norme stricte privind ajutoarele de stat similare cu cele aplicabile în UE. ***Acest lucru poate dezavantaja ofertanții, bunurile și serviciile din UE. Este necesar să se aplice normele UE privind achizițiile publice, astfel încât să se asigure că standarde și cerințe similare sau echivalente se aplică ofertanților din UE și din țările terțe.***

Abordarea denaturărilor de pe pieţele europene ale achiziţiilor publice generate de subvenţiile din ţări terţe sau de alte forme de finanţare susţinută de stat ar putea necesita o intervenţie multiplă. Aplicarea unor dispoziţii referitoare la ofertele anormal de scăzute este esenţială în acest context însă poate să nu fie suficientă şi poate fi necesară o analiză suplimentară." (paginile 3-4)

"Achizitorul public poate respinge o ofertă, fără a fi nevoit să justifice acest lucru, atunci când, în ciuda dovezilor colectate, nu este convins de faptul că ofertantul va putea executa contractul la preţul sau costul oferit şi în conformitate cu documentele de licitaţie şi cu toate obligaţiile legale aplicabile.

Decizia se poate baza pe un singur element sau pe o combinaţie de factori, inclusiv pe respectarea standardelor de muncă şi de mediu şi pe faptul de a fi beneficiat sau nu de ajutor de stat, ceea ce conduce la aprecierea finală a achizitorului public.

În conformitate cu articolul 69 alineatul (3) din Directiva 2014/24/UE, ***achizitorii publici sunt obligaţi să respingă o ofertă în cazul în care stabilesc că preţul sau costurile anormal de scăzut(e) oferit(e) rezultă din nerespectarea de către ofertant a legislaţiei Uniunii sau a legislaţiei naţionale obligatorii, a acordurilor colective sau a prevederilor internaţionale din domeniul social, al muncii sau al mediului."***

(127) Instrucțiunile Comisiei Europene impun o **vigilență suplimentară** în actul de evaluare a propunerilor financiare ale ofertanților din țări terțe UE determinată tocmai de diferențele majore de abordare legislativă, fiscală, economică și socială între piața UE și pieţele din care aceştia provin.

(128) **Această vigilență se materializează tocmai prin verificarea amănunțită a modului de structurare a propunerii financiare și de justificare a costurilor incluse, precum și prin verificarea modului în care sunt respectate prevederile standardele legale impuse ofertanților din UE.**

(129) O astfel de obligație este cu atât mai prioritară în cazul în care este indicații concrete și temeinice că ofertantul din țara terță beneficiază de ajutoare de stat. Indicații pe deplin aplicabile în situația Asocierii CRRC în privința căreia am arătat mai sus că este deținută de către Statul chinez și profită de politice acestuia în materia ajutoarelor de stat.

4. OFERTA ALSTOM NU ÎNDEPLINEȘTE MAI MULTE CERINȚE ALE CAIETULUI DE SARCINI, FIIND DECLARATĂ ÎN MOD NELEGAL ADMISIBILĂ

(130) Potrivit caietului de sarcini:

- *„Cerinţe Constructive Generale: 2.1. Conceptul de design şi condiţiile minime de proiectare ... 7. Design atractiv, aerodinamic,* ***cu sarcina maximă pe osie de 18 tone (cu numărul maxim de călători şi bagaje)***";

- *„1.2.1 Condiții de exploatare, interfața cu infrastructura feroviară, 1.2.1.1. Caracteristicile liniei: ... 3. **Raza minimă a curbei în depou: 80 m**".*

(131) Sub aspectul sarcinii maxime de 18 tone/osie, menționăm că rama ofertată de Alstom, *Coradia Stream*, potrivit informațiilor făcute publice de către Alstom în cadrul expoziției INNOTRANS 2018[33] din Berlin, are o sarcină de 20 tone/osie.

(132) În plus, configurația ofertată de Alstom în prezenta procedură pentru acest model de rama este una foarte grea, având **o sarcină semnificativ mai mare** ca cea a configurației standard de 20 tone/osie a acestui model, deoarece ofertantul a optat pentru 232 de locuri pe scaune în loc de 200. Optând pentru mai multe locuri pe scaune, pentru a putea respecta cerințele din procedură referitoare la distanța minimă dintre scaune, nu există altă soluție constructivă decât să fie lungită rama, ceea ce crește suplimentar sarcina/osie.

(133) Totodată, cerința din această Procedură este pentru 6 pasageri/m² în picioare, spre deosebire de configurația standard de 4 pasageri/m², practicată la nivel internațional, de unde rezultă o greutate și mai mare/osie.

(134) De asemenea, spre deosebire de varianta *Coradia Stream* cu 20 de tone/osie prezentată în Berlin, este necesară adăugarea unui transformator de înaltă tensiune de 25kV, pentru a face compatibil modelul cu infrastructura feroviară din România. Or, un asemenea transformator poate cântări de unul singur o tonă, sau chiar mai mult.

(135) În aceste condiții, este evident că sarcina/osie a acestui model în configurația ofertată de Alstom nu are cum să fie mai mică decât cea a modelului standard *Coradia Stream* (pentru care sarcina/osie este de 20 de tone conform datelor publice), **ci mai mare**, încălcând astfel maximul permis în procedură de 18 tone.

(136) Sub aspectul razei de curbură maxime de 80m, limită impusă de caietul de sarcini, menționăm că rama ofertată de Alstom, *Coradia Stream*, este **proiectată pentru o rază de curbură minimă de 100m**, astfel cum rezultă din informațiile făcute publice în cadrul aceleiași expoziții INNOTRANS 2018.

(137) Nu în ultimul rând, modelul *Coradia Stream* ofertat de Alstom nu îndeplinește nici cerința privind numărul și configurația ușilor ramei și nici cerința privind distanța minimă între scaune.

(138) Autoritatea contractantă nu a solicitat nicio clarificare cu privire la aceste aspecte, în ciuda faptului că o sarcină/osie mai mare decât cea maxim suportată de infrastructura feroviară **poate pune în pericol traficul feroviar și siguranța pasagerilor**.

(139) Astfel, se impune cel puțin reverificarea temeinică a propunerii tehnice Alstom și clarificarea tuturor aspectelor care ar putea pune în pericol siguranța circulației feroviare.

[33] https://www.innotrans.com/

(140) **ÎN MOD ADIȚIONAL, ALSTOM NU A DEMONSTRAT CAPACITATEA SUPLIMENTARĂ DE TRANSPORT DE 32 LOCURI OFERTATĂ.**

(141) Potrivit anunțului de participare (Secțiunea II.2.5) Criterii de atribuire), în cadrul factorului de evaluare „Plusvaloare" era prevăzut că:

*"Un procent de maxim 10 % va fi alocat ofertantului care **demonstrează** o capacitate mai mare de transport cu condiția păstrării raportului locuri pe scaun / în picioare și a celorlalte norme de siguranță și confort specificate în caietul de sarcini. Astfel pentru fiecare 10 locuri peste minimul specificat în caietul de sarcini de 200 locuri se va acorda 2% până la un maxim de 10% pentru 250 locuri. Un număr superior de locuri, peste cele 250, nu se va mai puncta suplimentar".*

(142) Alstom a ofertat nu mai puțin de 32 locuri suplimentare pe scaune.

(143) **Comisia de evaluare a luat în calcul simplele declarații ale acestor ofertanți și le-a acordat puncte suplimentare, fără însă a verifica dacă ofertanții modul în care ofertanții demonstrează că numărul mai mare de locuri de transport respectă condiția păstrării raportului locuri pe scaun/în picioare și a celorlalte norme de siguranță și confort specificate în caietul de sarcini.**

(144) În lipsa verificării modului de demonstrare, nu pot fi alocate nici punctele suplimentare.

(145) Drept pentru care solicităm obligarea Autorității Contractante la reluarea evaluării acestei oferte și respingerea ei ca neconformă.

5. CERERE DE ACCES LA DOSARUL CAUZEI

(146) În temeiul art. 19 alin. (1) din Legea 101/2016, subscrisa solicităm acces la dosarul cauzei și, de asemenea, să ni se permită să fotocopiem documentele relevante la sediul Consiliului.

(147) Ne rezervăm dreptul de a completa argumentele formulate în susținerea prezentei contestații, prin depunerea unor concluzii/note scrise ulterior studierii dosarului la CNSC precum și a celorlalte înscrisuri depuse de părți.

Temeiuri de drept: art. 8 și urm. din Legea 101/2016, prevederile relevante din Legea nr. 98/2016, HG nr. 395/2016, Legea contenciosului administrativ, Codul de Procedură Civilă, principiile de drept aplicabile materiei precum și toate celelalte prevederi legale invocate în cuprinsul prezentei contestații.

În privința cheltuielilor de judecată, Subscrisa precizăm că ne rezervăm dreptul de a le solicita pe cale separată.

ANEXA 1. Delegația avocațială;

ANEXA 2. Recipisă de consemnare a cauțiunii;

ANEXA 3. Anunțul de participare;

ANEXA 4. Articol Railsecurity (informații relevante privind ajutoarele de stat primite de CRRC);

ANEXA 5. Extras Raport interimar situații financiare;

ANEXA 6. Articol relevant de presă publicat despre proiectul CRRC din Singapore;

ANEXA 7. Procesul-verbal de evaluare a propunerilor tehnice nr. 22/313/17.09.2019;

ANEXA 8. Adresa nr. 22/316/17.09.2019;

ANEXA 9. Procesul-verbal de evaluare a propunerilor financiare nr. 22/323/18.09.2019;

ANEXA 10. Adresa nr. 22/326/19.09.2019;

ANEXA 11. CV-ul public al dlui Gigi Gavrilă;

ANEXA 12. Extras Linkedin dna Monica Dinu / extras Linkedin dl Gigi Gavrilă;

ANEXA 13. Formular 18 (extras din oferta

ANEXA 14. Documentație specifică omologării STI, inclusiv extras relevant din Manualul Vehiculelor Feroviare al Ministerului Transporturilor din Germania;

ANEXA 15. Extrase RECOM relevante.

Cristian Dranca **Alexandru Aman**

NESTOR DICULESCU KINGSTON PETERSEN
SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAȚI
Baroul București
România

ANEXA 1

UNIUNEA NAȚIONALĂ A BAROURILOR DIN ROMÂNIA

BAROUL BUCUREȘTI

Forma de exercitare a profesiei .....

ÎMPUTERNICIRE AVOCAȚIALĂ

Seria B 4952691 /20.... Narcisa-Andrada Cimaci, Vlad Anghel Cristiana Chelu-Prodescu, Alexandru Aman

Domnul/doamna avocat ..Ana Diculescu Sova, Adina Chilim-Dumitriu, Radu Damaschin, Cristian Dranca.....
se împuternicește de către clientul .....

.....

în baza contractului de asistență juridică nr. ....84952691..... din ..25.09.2019..... să exercite următoarele activități: . Asistența și reprezentarea juridică a Clientului în fața CNSC în vederea redactării, modificării, semnării, depunerii și susținerii contestației și a oricăror alte acte și cereri/acțiuni incidentale/subsecvente sau care au legătura cu aceasta, împotriva deciziilor și/sau proceselor verbale de evaluare relevante și documentelor aferente pentru și să asiste/să reprezinte clientul în fața ...Reforma Feroviara aferente procedurii de achiziție publică organizate pentru atribuirea contractului având ca obiect furnizarea de trenuri regionale electrice RE 4 (anunț de participare nr. EN1010410 publicat în SICAP la data de 03.04.2019), inclusiv depunerea oricăror note/argumente scrise, răspunsuri [illegible] cereri de intervenție etc și inclusiv studierea dosarului la sediul [illegible] solicitarea și primirea de fotocopii ale documentelor relevante.

Data ...25.09.2019.....

CLIENT / REPREZENTANT,

.....

(semnătura)

[illegible] asistență juridică în baz[illegible]

FORMA DE EX[illegible]

.....

(semnă[illegible]

* Semnătura nu este necesară în situația în care forma de exercitare a profesiei de avocat aleasă împiedică părțile, a conținutului și date contractului de asistență juridică în baza căruia s-a eliberat împuternicirea.

Tipărit la C.R. Imprimeria Națională S.A.

ANEXA 2

CEC Bank

Unitatea: SUCURSALA VICTORIA
Adresa: CALEA VICTORIEI NR. 11 SECT. 3
Data doc: 26-09-2019
Tranzactia: 899652557/1649834982

Mod. cf. OI

27 SEP. 2019

5

CEC BANK S.A.
SUCURSALA VICTORIA

RECIPISA DE CONSEMNARE nr. 205763770/1

S-a primit spre consemnare suma de: 220.000,00 RON
[doua sute douazeci mii, 00 RON]

depusa de
Adresa: BUCURESTI.MUN. BUCURESTI I,24,Bl..,Sc..,Ap..
CNP/CUI: Cod client:
pe seama si la dispozitia CNSC ,

Reprezentand :IMPOSED BY ART 61 IND 1FROM LAW 101/2016
Prin virament. CONFIRMANUNT PARTICIPARE SCAP CN 1010410/2019 CONTEST.
Data OP :. LICITATIE ACHIZITIE TONERI
Cod IBAN: RO11CECEB00070RON0749486 ELECTRICE RECHIZITE

Am luat cunostinta ca recipisa se achita integral la prezentarea originalului.
Pentru incasarea sumei consemnate se va transmite persoanei cu drept de dispozitie/beneficiarului,
recipisa de consemnare in original.

Semnatura deponent.....

Operator ghiseu, Dracsu Elena-Klina

ANEXA 3

Achizitie material rulant nou destinat transportului regional si suburban feroviar de calatori (trenuri electrice regionale RE-R)

Anunt de participare

Sectiunea I: AUTORITATEA CONTRACTANTA

I.1) Denumire si adrese

Autoritatea pentru Reforma Feroviara

Cod de identificare fiscala: 37314940; Adresa: Strada: Bulevadrul Dinicu Golescu, nr. 38; Localitatea: Bucuresti; Cod NUTS: RO321 Bucuresti; Cod postal: 012606; Tara: Romania; Persoana de contact: ILIE CÎRCEAG; Telefon: +40 770586919/+40 724399404; Fax: +40 0750032649; E-mail: office@arf.gov.ro; ilie.circeag@arf.gov.ro;; Adresa Internet: (URL) www.arf.gov.ro; Adresa web a profilului cumparatorului: www.e-licitatie.ro;

I.2) Achizitie comuna

Contractul implica o achizitie comuna: Nu

Contractul este atribuit de un organism central de achizitie: Nu

I.3) Comunicare

Documentele de achizitii publice sunt disponibile pentru acces direct, nerestrictionat, complet si gratuit la: (URL) www.e-licitatie.ro

Informatii suplimentare pot fi obtinute de la:

adresa mentionata mai sus

Ofertele sau cererile de participare trebuie depuse:

adresa mentionata mai sus

I.4) Tipul autoritii contractante

Agentie/birou national sau federal

I.5) Activitate principala

Alta activitate

Sectiunea II: Obiect

Sectiunea II.1 Obiectul achizitiei

II.1.1) Titlu

Achizitie material rulant nou destinat transportului regional si suburban feroviar de calatori (trenuri electrice regionale RE-R)

Numar referinta: 37314940_2019_RE-R

II.1.2) Cod CPV principal

34620000-9 Material rulant (Rev.2)

II.1.3) Tipul contractului

Furnizare / Cumparare

II.1.4) Descrierea succinta

Autoritatea pentru Reforma Feroviara intenționează, prin derularea prezentei proceduri de atribuire, realizarea achiziției de rame electrice RE-R noi și servicii accesorii , destinate serviciilor feroviare de transport pasageri, pe rutele suburbane și regionale , astfel:

A) Produse: 1) 40 rame electrice destinate serviciilor feroviare de transport pasageri, pe rutele suburbane și regionale (RE-R) conform cerințelor minimale specificate în Caietul de Sarcini; 2) Alte dotări și accesorii conform cerințelor specificate în CS nr 22/77/27.03.2019;

B) Servicii accesorii: 1) Servicii de mentenanță conform cerințelor specificate în Caietul de Sarcini nr.22/77/27.03.2019; 2) Instruirea personalului în ceea ce privește exploatarea, operarea trenurilor și a aplicațiilor software, 3) Transportul, asigurarea, punerea în funcțiune, asistență tehnică în perioada de garanție.

Având în vedere prevederile art. 221, alin. (1), lit. a) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările

II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – cost

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei
Descriere: Componenta financiara
Pondere: 80%
Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel: P(n) = (Pret minim ofertat / Pret n) x punctaj maxim alocat.

Denumire factor evaluare: Validare Tehnica
Descriere: Se va acorda pentru oferta ce contine o rama pusa in functiune pe o retea Europeana, recunoscuta de ERA
Pondere: 3%
Algoritm de calcul: Un procent de 3% va fi acordat pentru oferta ce contine o rama pusa in functiune pe o retea Europeana, recunoscuta de ERA.

Denumire factor evaluare: Plusvaloare
Descriere: Capacitate mai mare de transport cu conditia pastrarii raportului locuri pe scaun / in picioare si a celorlalte norme de siguranta si confort specificate in caietul de sarcini.
Pondere: 10%
Algoritm de calcul: Un procent de maxim 10 % va fi alocat ofertantului care demonstreaza o capacitate mai mare de transport cu conditia pastrarii raportului locuri pe scaun / in picioare si a celorlalte norme de siguranta si confort specificate in caietul de sarcini. Astfel pentru fiecare 10 locuri peste minimul specificat in caietul de sarcini de 200 locuri se va acorda 2 % pana la un maxim de 10% pentru 250 locuri. Un numar superior de locuri, peste cele 250, nu se va mai puncta suplimentar

Denumire factor evaluare: Livrare a primei unități RE-R
Descriere: Termenul pentru livrarea primei unitati in vederea punerii in functiune pe reteaua CFR
Pondere: 3%
Algoritm de calcul: 3% pentru livrarea primei unitati in vederea punerii in functiune pe reteaua CFR in termen de 18 luni de la data semnarii contractului. Pentru fiecare luna in plus va fi scazut 0.5% din scorul total iar ofertele ce vor contine un termen mai mare de 24 de luni de la semnarea contractului vor fi declarate non-conforme si eliminate

Denumire factor evaluare: Livrarea intregii cantitati de RE-R contractate
Descriere: Termenul pentru livrarea intregii cantitati de RE-R contractate
Pondere: 4%
Algoritm de calcul: % pentru livrarea intregii cantitati in termen de 32 luni de la data semnarii contractului. Pentru fiecare luna in plus va fi scazut 0.5% din scorul total iar ofertele ce vor contine un termen mai mare de 40 de luni de la semnarea contractului vor fi declarate non-conforme si eliminate.

II.2.7) Durata contractului, a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achizitii /Durata concesiunii

Durata in luni: 220; Durata in zile: -
Contractul se reinnoieste: Nu

II.2.9) Informatii privind limitarea numarului de candidati care urmeaza sa fie invitati (cu exceptia procedurilor deschise)

Numarul de candidati preconizat: -
sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -
Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:
-

II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

II.2.11) Informatii privind optiunile

Optiuni: Nu

II.2.12)Informatii privind cataloagele electronice

Ofertele trebuie sa fie prezentate sub forma de cataloage electronice sau sa includa un catalog electronic: Nu

III.1.2) Situatia economica si financiara

Criteriile de selectie enuntate în documentele achizitiei: Da

Lista si descriere succinta a criteriilor de selectie:

1.) Cerinta minima: media cifrei de afaceri pe ultimii 3 ani trebuie sa fie de minim 1.707.125.000 lei. Pentru demonstrarea indeplinirii cerintei minime, ofertantii vor prezenta orice documente edificatoare care sa confirme cifra de afaceri anuala prin prezentarea, dupa caz, a unora sau mai multora dintre urmatoarele documente: declaratii sau extrase bancare, prezentarea situatiilor financiare sau a extraselor din situatiile financiare, declaratie privind cifra de afaceri pentru ultimele 3 exercitii financiare disponibile (2016, 2017, 2018), sau alte documente relevante. Ofertantii nerezidenti in Romania vor prezenta traduceri autorizate/legalizate ale documentelor prezentate in sustinerea indeplinirii cerintei minime. In cazul unei asocieri, fiecare asociat este obligat sa prezinte aceste documente, iar cerinta minima va fi indeplinita in mod cumulativ. - Pentru indeplinirea cerintei privind situatia economico - financiara, operatorii economici participanti vor completa DUAE cu informatiile aferente situatiei acestora. Documentele justificative care probeaza indeplinirea celor asumate prin completarea DUAE, urmeaza sa fie prezentate, la solicitarea entitatii contractante, doar de catre ofertantul clasat pe primul loc dupa aplicarea criteriului de atribuire. Valorile vor fi exprimate in lei, la cursul leu/euro mediu comunicat de BNR pentru anul respectiv, dupa cum urmeaza: Anul 2016: 1 euro = 4,4908 lei Anul 2017: 1 euro = 4,5681 lei Anul 2018: 1 euro = 4,6535 lei Pentru alte monede decat Euro, mai intai se face conversia in Euro, utilizandu-se cursurile medii pentru anii respectivi, comunicate de Banca Centrala Europeana (publicate pe site-ul http://www.ecb.europa.eu), apoi se va face conversia Euro – Lei, conform indicatiilor de mai sus. - Situatia economica si financiara a unui ofertant sau a unui grup de ofertanti, poate fi sustinuta de o terta persoana, fizica sau juridica, indiferent de relatiile juridice existente intre aceasta si ofertant. In acest caz, ofertantul are obligatia de a dovedi ca a luat toate masurile necesare pentru a avea acces in orice moment la resursele necesare, prezentand in acest sens un angajament ferm al tertului/tertilor sustinator / sustinatori, in sensul art. 183 alin. (1) din Legea nr. 98/2016 si art. 48 din H.G. nr. 394/2016, cu modificările și completările ulterioare, prin care se confirmă că acesta va pune la dispoziția ofertantului/candidatului resursele invocate. Subcontractanții pe a căror capacități ofertantul / candidatul se bazează pentru demonstrarea îndeplinirii cerinței minime privind situația economică și financiară sunt considerați și terți susținători, caz în care acordul de subcontractare reprezintă, în același timp, și angajamentul ferm. Pentru a fi luată în considerare susținerea trebuie demonstrată îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții: a) Terțul/terții susținători pot dovedi că dețin resursele invocate ca element de susținere a ofertantului; b) Ofertantul poate demonstra că va dispune efectiv de resursele entităților ce acordă susținerea, necesare pentru realizarea contractului, în cazul în care terțul susținător nu este declarat subcontractant; Angajamentul ferm prezentat de ofertant trebuie sa precizeze modul efectiv prin care tertul/tertii sustinator/sustinatori va/vor asigura sustinerea; acesta se constituie ca instrument juridic care sa asigure dreptul entitatii contractante de a solicita in mod legitim, indeplinirea anumitor obligatii de catre persoana sustinatoare, entitatea contractanta avand posibilitatea de actiune directa impotriva sustinatorului in cazul in care se produc prejudicii ca urmare a nerespectarii obligatiilor prevazute in angajament. La solicitarea entitatii contractante, ofertantul clasat pe primul loc dupa aplicarea criteriului de atribuire are obligatia sa prezinte documente puse la dispozitie de catre tertul/ tertii sustinator/ sustinatori din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/ tertii sustinator/ sustinatori va/ vor asigura indeplinirea propriului angajament de sustinere, documente care se vor constitui anexe la respectivul angajament. In conformitate cu prevederile art. 184 din Legea nr. 98/2016, operatorul economic si tertul/tertii sustinator/sustinatori vor raspunde solidar pentru executarea contractului. Persoana care asigura sustinerea nu trebuie sa se afle in situatiile prevazute de art. 60 alin. (d), art. 164, art. 165 si art. 166 din Legea nr. 98/2016. - DUAE completat de ofertant in care se vor include informatiile cu privire la existenta unei sustineri de terta parte, inclusiv masurile avute in vedere de acesta pentru a accesa in orice moment resursele necesare, la care se ataseaza DUAE si angajamentul ferm al tertului sustinator/angajamentele ferme ale tertilor sustinatori din care trebuie sa rezulte modul efectiv in care tertul/tertii sustinatori vor asigura indeplinirea angajamentului. Prin angajamentul ferm, tertul/tertii confirma faptul ca va/vor sprijini ofertantul in vederea indeplinirii obligatiilor contractuale, fie prin precizarea modului in care va/vor interveni concret pentru a duce la indeplinire respectivele obligatii pentru care a acordat sustinerea, fie prin indicarea resurselor financiare pe care le va pune la dispozitie ofertantului (descriind modul concret in care va realiza acest lucru). AC respinge tertul sustinator propus daca acesta nu indeplineste cerintele de calificare privind capacitatea sau se incadreaza printre motivele de excludere si solicita candidatului/ofertantului o singura data – inlocuirea acestuia si prezentarea unui alt tert, cu respectarea principiului tratamentului egal.

III.1.3) Capacitatea tehnica si profesionala

Criteriile de selectie enuntate în documentele achizitiei: Da

Lista si descriere succinta a criteriilor de selectie:

1.) Cerinta nr. 1 Experiență în derularea unor contracte similare ca domeniu și complexitate: Operatorul economic trebuie să facă dovada că în cursul unei perioade care acoperă cel mult ultimii 3 ani, a furnizat minim 40 produse similare și a asigurat servicii de mentenanță ale ramelor electrice în valoare de minim 114.288.000 lei, fără TVA, echivalentul a 24.000.000 EUR fără TVA. Prin produs similar autoritatea contractantă înțelege: rama electrică destinată transportului feroviar de călători cu o capacitate de minim 200 locuri pe scaune fixe și minim 200 locuri în picioare. - Se vor prezenta informații aferente principalelor livrări din ultimii 3 ani, raportat la termenul limită de depunere a ofertelor, din care să reiasă că a furnizat minim 40 produse similare și a asigurat servicii de mentenanță ale ramelor electrice în valoare de minim 114.288.000 lei, fără TVA, echivalentul a 24.000.000 EUR fără TVA, la nivelul a minimum un contract - maximum a 3 contracte.

Pentru o evaluare unitară a modului de îndeplinire a cerinței privind plafonul valoric, asociat cerinței referitoare la experiența

III.2.2) Conditii de executare a contractului

-

III.2.3) Informatii privind personalul responsabil cu executarea contractului

Obligatie de a preciza numele si calificarile profesionale ale angajatilor desemnati pentru executarea contractului: Nu

Sectiunea IV: Procedura

IV.1) Descriere

IV.1.1) Tipul procedurii

Licitatie deschisa

IV.1.3) Informatii privind un acord-cadru sau un sistem dinamic de achizitii

-

IV.1.4) Informatii privind reducerea numarului de solutii sau de oferte in timpul negocierii sau al dialogului

Aplicarea unei licitatii care sa se deruleze in etape succesive pentru a reduce progresiv numarul solutiiloe care trebuie discutate sau al ofertelor care trebuie negociate: Nu

IV.1.5) Informatii privind negocierea

Autoritatea contractanta isi rezerva dreptul de a atribui contractul pe baza ofertelor initiale fara a desfasura negocieri: Nu

IV.1.6) Informatii despre licitatia electronica

Se va organiza o licitatie electronica: Nu

IV.1.8) Informatii despre Acordul privind achizitiile publice (AAP)

Achizitia intra sub incidenta Acordului privind achizitiile publice: Nu

IV.2) Informatii administrative

IV.2.1) Publicarea anterioara privind aceasta procedura

Numarul anuntului in JOUE:

IV.2.2) Termen limita pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare

Data si ora locala: 03.06.2019 15:00

IV.2.3) Data estimata a expedierii invitatiilor de prezentare a ofertelor sau de participare catre candidatii selectati

-

IV.2.4) Limbile in care pot fi depuse ofertele sau cererile de participare:

Romana

IV.2.6) Perioada minima pe parcursul careia ofertantul trebuie sa isi mentinta oferta

Oferta trebuie sa fie valabila pana la: 03.12.2019

Durata in luni: 6

IV.2.7) Conditii de deschidere a ofertelor

Data: 03.06.2019; Ora locala: 15:00

Locul:

In SEAP

Sectiunea VI: Informatii complementare

ANEXA 4

Traducere din limba e[illegible]

Despre CRRC și invadarea de către aceasta a pieței de transport feroviar a Statelor Unite

CRRC promovează interesele Republicii Populare Chineze și ale Partidului Comunist Chinez în Statele Unite ale Americii

CRRC este folosită ca vehicul de promovare a intereselor partidului comunist chinez în Statele Unite. China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) este o societate de stat care deține un rol esențial în Republica Populară Chineză (RPC) și ale cărei interese comerciale sunt aliniate în mare măsură sau chiar identice cu prioritățile guvernului RPC și ale Partidului Comunist Chinez (PCC), inclusiv sub aspectul obținerii unui avantaj în fața Statelor Unite în domeniul tehnologiilor emergente critice, precum și în sectorul capacităților militare.

- Ca orice altă societate deținută de stat, aceasta este administrată de Comisia de Supraveghere și Administrare a Activelor Statului (CSAAS) din cadrul Consiliului Național al RPC[1].
- Societățile deținute de stat au obligația de a susține obiectivele și sistemele de securitate ale Beijingului, în conformitate cu Legea privind societățile comerciale din RPC, 1993 (ediția revizuită din 2013)[2], Legea privind contraspionajul din RPC, 2014, Legea privind securitatea națională din RPC, 2015[3], și Legea privind securitatea cibernetică din RPC, 2017[4].
- În calitate de entitate cheie responsabilă cu infrastructura feroviară a Beijingului, aceasta este mandatată, prin planul RPC „Fabricat în China 2025", să asigure Chinei poziția de lider pe piața națională și internațională a furnizării de echipamente și sisteme feroviare de calitate superioară[5].
- CRRC primește din partea guvernului RPC subvenții și acces preferențial la finanțare de la băncile deținute de stat. De exemplu, în perioada de 6 luni încheiată în iunie 2018, CRRC a primit aproape 370 milioane RMB (aprox. 55,9 milioane USD, la cursul de schimb din 30 iunie 2018) cu titlu de „granturi guvernamentale", aceasta fiind una dintre modalitățile de subvenționare a societăților deținute de stat de către Beijing[6].

---

[1] „Lista întreprinderilor esențiale" [央企名录], Comisia de Supraveghere și Administrare a Activelor Statului [国务院国有资产监督管理委员会], (29 decembrie 2017), conținut accesat în data de 8 august 2019 la adresa URL: http://www.sasac.gov.cn/n2588035/n2641579/n2641645/index.html

[2] Capitolul 1, art. 19 din „ Legea privind societățile comerciale din Republica Populară Chineză (revizuită în 2013)" [中华人民共和国公司法 (2013 修订)], Comitetul Permanent al Congresului Popular Național [全国人大党委会], (28 decembrie 2013), conținut accesat în data de 8 august 2019 la adresa URL: http://www.fdi.gov.cn/1800000121_23_71637_0_7.html. Pentru versiunea în limba engleză: http://www.fdi.gov.cn/1800000121_39_4814_0_7.html

[3] „Lega privind contraspionajul din Republica Populară Chineză" [中华人民共和国反间谍法], agenția de știri Xinhua, conținut regăzduit de Ministerul Apărării Naționale (1 noiembrie 2014), conținut accesat în data de 8 august 2019 la adresa URL: http://www.mod.gov.cn/regulatory/2017-12/07/content_4799261.htm

[4] „Legea privind securitatea cibernetică din Republica Populară Chineză" [中华人民共和国网络安全法], Comisia de Reglementare a Valorilor Mobiliare din China [中国证监会], (7 noiembrie 2016), conținut accesat în data de 8 august 2019 la adresa URL: http://www.csrc.gov.cn/pub/newsite/flb/flfg/flxzsf/201805/t20180518_338285.html

[5] „Comunicarea rezultatelor anuale, 2017," CRRC Corporation Limited, (30 martie 2018), conținut accesat în data de 8 august 2019 la adresa URL: http://www.crrcgc.cc/Portals/73/Uploads/Files/2018/3-30/636580156407627217.pdf

[6] „Comunicarea rezultatelor provizorii, 2018, CRRC," CRRC Corporation Limited, (24 august 2018), conținut accesat în data de 12 august 2019 la adresa URL: http://www.crrcgc.cc/Portals/73/Uploads/Files/2018/8-31/636713013500842019.pdf

Trebuie menționat că CRRC Sifang este societatea mama a entității din Chicago, CRRC Sifang America, care a construit și în prezent exploatează o facilitate în valoare de 100 de milioane de dolari în partea de sud-est a orașului Chicago.[16]

Activitatea de sublicitare a CRRC în Statele Unite

	Boston	Philadelphia	Chicago	Los Angeles
Oferta CRRC	566,6 milioane USD	137,5 milioane USD	1,3 miliarde USD	178,4 milioane USD
% mai puțin decât următorul ofertant care a oferit un preț mic	22%	20%	15%	12%

Surse: MBTA, CTA, LACMTA

metro trains for repair," Reuters, (6 July 2016), conținut accesat în data de 9 august 2019 la adresa URL: https://www.reuters.com/article/crrc-singapore/update-1-chinas-crrc-to-step-up-checks-after-singapore-returns-metro-trains-for-repair-idUSL4N19S214

[16] „Activitatea CRRC" ("About CRRC"), CRRC Sifang America Incorporated, (nedatat), conținut accesat în data de 9 august 2019 la adresa URL: https://www.crrcsifangamerica.com/about-crrc/

CRRC and Its Encroachment Into the United States' Rail Market

CRRC Advancing PRC, CPC Interests in the United States

CRRC is being used as a way to advancing the China's communist party interests in the United States. China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) is a key People's Republic of China (PRC) state-owned enterprise (SOE) whose business interests are closely aligned if not indistinguishable from the PRC government's and the Communist Party of China's (CPC) priorities, including gaining an edge in critical emerging technologies as well as in military capabilities against the United States.

- Like other SOEs, it is managed by the PRC State Council's State-Owned Assets Supervision and Administration Commission (SASAC).[1]
- SOE's are obliged to support Beijing's objectives and security apparatuses, as prescribed by the PRC Company Law of 1993 (revised 2013),[2] the PRC Counter-espionage Law of 2014, The PRC National Security Law of 2015,[3] and the PRC Cybersecurity Law of 2017.[4]

- As Beijing's key rail equipment entity, it is mandated by the PRC's "Made in China 2025" plan to make China the leading domestic and global provider of high-end rail equipment and systems.[5]

- CRRC receives PRC government subsidies and preferential access to state bank financing. For instance, CRRC in the 6 months ended on June 2018 received almost RMB 370 million (about USD 55.9 million using 30 June 2018 exchange rate) in "government grants," one way SOE's are subsidized by Beijing.[6]

Like other SOE's, top CRRC executives are vetted by CPC leaders and are dual-hatted. In fact, CRRC as of 2018 appears to have further codified the CPC's leadership over not just the company's political but also its business affairs.

- CRRC took a step further in 2018 when it amended its Articles of Association to give the CPC "the role of leadership core and political core in the company."[7] Notably, Article 14, which previously made no reference to the CPC, was amended so that "the Party organization plays the role of the leadership core and political core in the Company."[8] This change requires CRRC to improve its abilities to fund and staff CPC organs within the Company.

---

[1] "Central Enterprise List" [央企名录], State-owned Assets Supervision and Administration Commission [国务院国有资产监督管理委员会], (29 December 2017), accessed on 8 August 2019 at root URL: http://www.sasac.gov.cn/n2588035/n2641579/n2641645/index.html

[2] Chapter 1 Article 19 of the "Company Law of the People's Republic of China (Revised in 2013)" [中华人民共和国公司法(2013修订)], Standing Committee of the National People's Congress [全国人大党委会], (December 28, 2013), accessed on 8 August 2019 at root URL: http://www.fdi.gov.cn/1800000121_23_71637_0_7.html. See English version at: http://www.fdi.gov.cn/1800000121_39_4814_0_7.html

[3] "Counter-espionage Law of the People's Republic of China" [中华人民共和国反间谍法], Xinhua News rehosted by the Ministry of National Defense, (1 November 2014), accessed on 8 August 2019 at root URL: http://www.mod.gov.cn/regulatory/2017-12/07/content_4799261.htm

[4] "Cybersecurity Law of the People's Republic of China" [中华人民共和国网络安全法], China Securities Regulatory Commission [中国证监会], (7 November 2016), accessed on 8 August 2019 at root URL: http://www.csrc.gov.cn/pub/newsite/flb/flfg/flxzsf/201805/t20180518_338285.html

[5] "2017 Annual Results Announcement," CRRC Corporation Limited, (30 March 2018), accessed on 8 August 2019 at root URL: http://www.crrcgc.cc/Portals/73/Uploads/Files/2018/3-30/636580156407627217.pdf

[6] "CRRC 2018 Interim Results Announcement," CRRC Corporation Limited, (24 August 2018), accessed on 12 August 2019 at root URL: http://www.crrcgc.cc/Portals/73/Uploads/Files/2018/8-31/636713013500842019.pdf

[7] "Annual General Meeting," CRRC Corporation Limited, (15 April 2018), accessed on 8 August 2019 at root URL: https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0415/ltn20180415011.pdf

[8] "Annual General Meeting," CRRC Corporation Limited, (15 April 2018), accessed on 8 August 2019 at root URL: https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2018/0415/ltn20180415011.pdf

https://railsecurity.org/wp-content/uploads/2019/08/CRRC-and-its-Encroachment-into-the-United-States-Rail-Market.pdf Search
railsecurity.org

CRRC and Its Encroachment Into the United States' Rail Market

CRRC Advancing PRC, CPC Interests in the United States

CRRC is being used as a way to advancing the China's communist party interests in the United States. China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) is a key People's Republic of China (PRC) state-owned enterprise (SOE) whose business interests are closely aligned if not indistinguishable from the PRC government's and the Communist Party of China's (CPC) priorities, including gaining an edge in critical emerging technologies as well as in military capabilities against the United States.

- **Like other SOEs, it is managed by the PRC State Council's State-Owned Assets Supervision and Administration Commission (SASAC).[1]**
- **SOE's are obliged to support Beijing's objectives and security apparatuses, as prescribed by the PRC Company Law of 1993 (revised 2013),[2] the PRC Counter-espionage Law of 2014, The PRC National Security Law of 2015,[3] and the PRC Cybersecurity Law of 2017.[4]**

- **As Beijing's key rail equipment entity, it is mandated by the PRC's "Made in China 2025" plan to make China the leading domestic and global provider of high-end rail equipment and systems.[5]**

- **CRRC receives PRC government subsidies and preferential access to state bank financing. For instance, CRRC in the 6 months ended on June 2018 received almost RMB 370 million (about USD 55.9 million using 30 June 2018 exchange rate) in "government grants," one way SOE's are subsidized by Beijing.[6]**

Like other SOE's, top CRRC executives are vetted by CPC leaders and are dual-hatted. In fact, CRRC as of 2018 appears to have further codified the CPC's leadership over not just the company's political but also its business affairs.

ANEXA 5

Traducere în extras din limba engleză

CHIRU ADINA

[...]

CRRC CORPORATION LIMITED

(societate pe acțiuni cu răspundere limitată înmatriculată în Republica Populară Chineză cu răspundere limitată)

[...]

ANUNȚ PRIVIND REZULTATELE INTERIMARE PE ANUL 2018

Consiliul de administrație al CRRC Corporation Limited („**Societatea**") are plăcerea de a anunța rezultatele neauditate ale Societății și filialelor acesteia pentru perioada de șase luni încheiată la data de 30 iunie 2018. Acest anunț, care conține textul principal al raportului interimar pe anul 2018 al Societății, îndeplinește cerințele Regulilor care guvernează listarea valorilor mobiliare la Stock Exchange of Hong Kong Limited („**Bursa**") în legătură cu informațiile care însoțesc anunțurile preliminare privind rezultatele interimare. Raportul interimar pe anul 2018 al Societății și versiunea tipărită a acestuia vor fi publicate și livrate acționarilor H ai Societății și disponibile pentru vizualizare pe paginile de internet ale Bursei la adresa http://www.hkex.com.hk și Societății la adresa http://www.crrcgc.cc în data sau înainte de data de 30 septembrie 2018.

Prin decizia Consiliului
CRRC Corporation Limited
Liu Hualong
Președinte

Beijing, Republica Populară Chineză
24 august 2018

[...]

Hong Kong Exchanges and Clearing Limited and The Stock Exchange of Hong Kong Limited take no responsibility for the contents of this announcement, make no representation as to its accuracy or completeness and expressly disclaim any liability whatsoever for any loss howsoever arising from or in reliance upon the whole or any part of the contents of this announcement.

中國中車股份有限公司
CRRC CORPORATION LIMITED

(a joint stock limited company incorporated in the People's Republic of China with limited liability)

(Stock Code: 1766)

US$600,000,000 Zero Coupon Convertible Bonds due 2021

Stock code: 5613

2018 INTERIM RESULTS ANNOUNCEMENT

The board of directors of CRRC Corporation Limited (the "**Company**") is pleased to announce the unaudited results of the Company and its subsidiaries for the six months ended 30 June 2018. This announcement, containing the main text of the 2018 interim report of the Company, complies with the relevant requirements of the Rules Governing the Listing of Securities on The Stock Exchange of Hong Kong Limited (the "**Stock Exchange**") in relation to information to accompany preliminary announcements of interim results. The 2018 interim report of the Company and its printed version will be published and delivered to the H shareholders of the Company and available for view on the websites of the Stock Exchange at http://www.hkex.com.hk and of the Company at http://www.crrcgc.cc on or before 30 September 2018.

By order of the Board
CRRC Corporation Limited
Liu Hualong
Chairman

Beijing, the PRC
24 August 2018

As at the date of this announcement, the executive directors of the Company are Mr. Liu Hualong, Mr. Sun Yongcai and Mr. Xu Zongxiang; the non-executive director is Mr. Liu Zhiyong; and the independent non-executive directors are Mr. Li Guo'an, Mr. Wu Zhuo and Mr. Sun Patrick.

4. OTHER INCOME AND GAINS AND LOSSES

An analysis of other income and gains is as follows:

	Six months ended 30 June	
	2018	2017
	RMB'000	RMB'000
		(Restated)
Other income		
Government grants	[illegible]	390,315
Profit from sundry operations	[illegible]	178,754
Interest income from banks	[illegible]	171,213
Value-added tax refunds	110,295	105,413
Income from corporate wealth management products	157,132	57,923
Dividend income	37,757	39,402
Technical service income	116,520	31,246
Interest from debt investment	32,181	25,705
Rental of items of properties	17,077	23,061
Others	[illegible]	47,576
	[illegible]	1,070,608
Other gains and losses		
mGain on fair value change of convertible bonds derivative component (Note 27)	[illegible]	46,351
Gain on disposal of available-for-sale investments	–	39,377
Gain on fair value change of derivative financial instrument	[illegible]	29,358
Gain on disposal of subsidiaries (Note 29)	770	2,869
Gain on disposal of other intangible assets	609	912
(Loss) gain on disposal of property, plant and equipment	[illegible]	163
Gain on disposal of prepaid lease payments	[illegible]	–
Net foreign exchange loss	[illegible]	(152,859)
Others	[illegible]	27,369
	[illegible]	(6,460)
	1,426,376	1,064,148

ANEXA 6

Traducere din limba engleză

ACTUALIZARE 1- Societatea CRRC își intensifică măsurile de control al calității ca urmare a returnării de către Singapore a unor trenuri de metrou care necesitau reparații

(Modifică, adaugă comentarii din partea CRRC și a guvernului din Singapore)

SINGAPORE/SHANGHAI, 6 iulie 6 (Reuters) - Producătorul chinez de trenuri CRRC Corp a declarat că va intensifica măsurile de control al calității cu privire la produsele sale după ce statul Singapore a returnat 26 de trenuri din motivul că acestea necesitau reparații la doar trei ani de la data la care acestea au fost livrate.

Operatorul de transport din Singapore, SMRT Corp Ltd, a declarat marți ca a returnat trenurile respective după ce a descoperit fisuri în structura care conectează caroseria cu partea inferioară a structurii vagoanelor, a declarat publicația Straits Times.

Trenurile, livrate în anul 2013, au fost fabricate de filiala CRRC CSR Qingdao Sifang Locomotive, care în parteneriat cu Japan's Kawasaki Heavy Industries Ltd a câștigat două contracte în 2009 și 2012 având ca obiect furnizarea unui număr total de 35 de trenuri pentru liniile de metrou din Singapore.

Aspectele legate de calitatea produselor au fost semnalate în contextul în care producătorul național de trenuri, ale cărui trenuri sunt utilizate în întreaga rețea feroviară chineză, a adoptat o strategie mai agresivă în eforturile sale de extindere prin câștigarea de contracte în cadrul unor licitații derulate în alte țări. În luna martie, CSR Sifang a câștigat un contract în valoare de 1,3 miliarde dolari SUA, având ca obiect construirea de vagoane de tren pentru Chicago.

CSR Sifang a precizat într-o declarație transmisă prin e-mail către agenția de presă Reuters că defectele s-au datorat calității materialului aliajului de aluminiu utilizat pentru vagoanele de tren, dar a subliniat că acestea nu reprezentau un factor de risc.

„Am adoptat o serie de măsuri în scopul de a ne asigura că acest incident va fi soluționat în mod satisfăcător," a declarat aceasta." Vom întreprinde măsuri în scopul de a ne rafina cerințele pentru furnizori și furnizori de materii prime și ne vom îmbunătăți standardele de management al calității, în toate privințele."

O declarație de presă publicată online de Ministerul Transportului din Singapore a precizat că fisurile erau „superficiale" și nu au afectat sistemele feroviare, performanța și siguranța pacienților. De asemenea, ministerul a arătat și că trenurile erau încă în garanție și că reparațiile acestora vor fi finalizate în 2019.

SMRT nu a răspuns invitația lansată de Reuters de a face comentarii cu privire la aceasta, miercuri, zi de sărbătoare publică în Singapore.

(Comunicat de Brenda Goh în SINGAPORE și Adam Jourdan în SHANGHAI; comunicat și de Marius Zaharia; Editat de Jacqueline Wong)

UPDATE 1-China's CRRC to step up checks after Singapore returns metro trains for repair

(Recasts, adds CRRC and Singapore government comment)

SINGAPORE/SHANGHAI, July 6 (Reuters) - Chinese train maker CRRC Corp said on Wednesday it would step up quality checks on its products after Singapore shipped 26 of its metro trains back for repair just three years after they were delivered.

Singapore's transport operator SMRT Corp Ltd said on Tuesday it was sending the trains back after discovering cracks in the structure connecting the car body to the truck structure underneath, the Straits Times newspaper reported.

The trains, delivered in 2013, were manufactured by CRRC subsidiary CSR Qingdao Sifang Locomotive, which together with Japan's Kawasaki Heavy Industries Ltd, won two contracts in 2009 and 2012 to supply a total of 35 trains for Singapore's metro lines.

The quality issues come as the state train maker, whose trains are used across China's vast rail network, aggressively ramps up its pursuit of overseas contracts. In March, CSR Sifang won a $1.3 billion bid to build rail cars for Chicago.

CSR Sifang said in an e-mailed statement to Reuters that the defects were due to the quality of the aluminum alloy material used for the metro car, but stressed they did not represent a safety risk.

"We have adopted a series of measures to ensure this incident can be satisfactorily resolved," it said. "We will refine our requirements for suppliers and raw material suppliers, and improve quality management standards in all aspects."

A separate statement published online by the Singapore Ministry of Transport said the cracks were "superficial" and did not affect the trains' systems, performance or passenger safety. It said the trains were still under warranty and that repairs of the trains would be completed in 2019.

SMRT did not return Reuters' calls for comment on Wednesday, a public holiday in Singapore.

(Reporting by Brenda Goh in SINGAPORE and Adam Jourdan in SHANGHAI; Additional reporting by Marius Zaharia; Editing by Jacqueline Wong)

UPDATE 1-China's CRRC to ...
REUTERS
Business Markets World Politics TV More

UPDATE 1-China's CRRC to step up checks after Singapore returns metro trains for repair

2 MIN READ

(Recasts, adds CRRC and Singapore government comment)

SINGAPORE/SHANGHAI, July 6 (Reuters) - Chinese trainmaker CRRC Corp said on Wednesday it would step up quality checks on its products after Singapore shipped 26 of its metro trains back for repair just three years after they were delivered.

Singapore's transport operator SMRT Corp Ltd said on Tuesday it was sending the trains back after discovering cracks in the structure connecting the car body to the truck structure underneath, the Straits Times newspaper reported.

The trains, delivered in 2013, were manufactured by CRRC subsidiary CSR Qingdao Sifang Locomotive, which together with Japan's Kawasaki Heavy Industries Ltd, won two contracts in 2009 and 2012 to supply a total of 35 trains

AdChoic

ANEXA 7

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FEROVIARĂ

București, Bdul Dinicu Golescu nr.38, Sector 1, 010873, CIF 37314940,
Tel: 0374.808.676, Fax: 0374.808.649, office@arf.gov.ro, www.arf.gov.ro

Direcția Generală Contracte Servicii Publice, Material Rulant, Restructurare Rețea Feroviară, Monitorizare Performanță
Serviciul Achiziții, Închiriere, Monitorizare Material Rulant
Nr. 22/313/17.09.2019

PROCES-VERBAL
al ședinței de evaluare a propunerilor tehnice

Încheiat astăzi, 17.09.2019 cu ocazia ședinței de continuare a evaluării propunerilor tehnice, depuse în SICAP în vederea atribuirii contractului de:

achiziție publică ■

încheierii acordului-cadru

având ca obiect: ***"Achiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)"***

Cod CPV: 34620000-9 Material rulant (Rev.2)

Procedura de atribuire este: **Licitație deschisă**

Număr SEAP pentru Anunțul de participare: CN 1010410/03.04.2019

Număr JOUE pentru Anunțul de participare 2019/S 066-154054

Valoarea estimată pentru contractul mai sus menționat: intervalul 1.707.125.000 lei fără TVA - 4.557.130.000,00 lei, fără TVA.

Se utilizează licitația electronică ca etapă finală a procedurii de atribuire:

Da Nu ■

Comisia de evaluare numită prin decizia nr.656/22.07.2019, compusă din:

Nr. crt.	**Membri în comisia de evaluare**		
	Numele și prenumele	Direcția/ Serviciul/ Biroul/Compartimentul	Calitatea în comisia de evaluare
1	Gigi GAVRILĂ	Președinte	Președinte fără drept de vot
2	Ilie CÎRCEAG	Director General	Membru cu drept de vot
3	Monica DINU	Șef Serviciu Finanțări	Membru cu drept de vot
4	Iuliana Mirela ANGHEL	Șef Serviciu SERRF /AÎMMR	Membru cu drept de vot
5	Delia FERARU	Șef Serviciu Juridic și RU	Membru cu drept de vot
6	Gabriel STĂNCIOIU	Consilier superior Serviciul SERRF	Membru cu drept de vot
7	Daniel CORFIȚĂ	Consilier superior Serviciul CSPR	Membru cu drept de vot

8	Constantin NĂSTASE	Consilier superior Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot
9	Mihai BÎRĂ	Consilier gr.2 Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot
10	George ILIE	Consilier gr.2 Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot

a continuat evaluarea propunerilor tehnice, depuse în SICAP, cu precizarea că dna.Iuliana Anghel aflată în concediu de odihnă a fost înlocuită, având în vedere prevederile art.127 pct.10 din Anexa 1 la H.G. nr.395/2016, actualizată coroborat cu prevederile art.1 lit.b din Decizia nr.656/22.07.2019, cu dl.Ionuț STUPINARU - membru de rezervă, care a completat sub semnătură declarația de confidențialitate și imparțialitate.

Observatori ANAP desemnați: - .

Precizăm că Autoritatea pentru Reformă Feroviară a întocmit Cererea nr.20/331/26.03.2019 - privind introducerea in procedura de verificare ex-ante al ANAP, înregistrată în SICAP sub numărul CN1010410/00006, odată cu documentația de achiziție ce face obiectul anunțului de prticipare nr. 1010410/03.04.2019.

Comisia de evaluare, în perioada 30.07.2019 - 17.09.2019, a procedat, la sediul Autorității contractante (Autoritatea pentru Reformă Feroviară), la verificarea și evaluarea celor trei propuneri tehnice și a răspunsurilor la solicitările de clarificări, așa cum s-a specificat în Procesele Verbale, prezentate de ofertanții declarați admiși la faza de verificare DUAE, după cum urmează:

1. **Alstom Ferroviaria S.p.A.** (IT 07984290010) - ***împreună cu Alstom Transport S.A.*** (RO 6640696) ***în calitate de subcontractant declarat;***
2. **CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd., - pentru *Asocierea formată din CRRC Qingdao Sifang Co. - Ltd*** (91370200740365750X) - ***lider al asocierii și Astra Vagoane Călători S.A*** (RO 10966616) - ***asociat.***
3. **Siemens Mobility -pentru Asocierea formată din *Siemens Mobility S.R.L.*** (RO39090203) - ***lider al asocierii; Siemens Mobility GmbH*** (DE316012188) -*Germania* - ***asociat; Siemens Mobility GmbH*** (ATU72994138) - *Austria* - ***asociat, împreună cu Siemens Mobility Limited*** (GB 479 9852 60), United Kingdom, **în calitate de terț susținător.**

Comisia de evaluare, după analizarea documentelor încărcate în SICAP și a răspunsurilor la solicitările de clarificări, în raport cu cerințele tehnice din Caietul de Sarcini nr.22/77/27.03.2019 consolidat, *prin răspunsurile autorității contractante la clarificările solicitate de cei 17 posibili ofertanți în etapa depunerii ofertelor*, a constatat că sunt necesare clarificări suplimentare.

În accest sens, în baza prevederilor art.209 din Legea nr. 98/2016 si a art. 134. alin. (1) - (4) din HG nr. 395/2016, actualizată, comisia de evaluare a considerat necesar ca toți cei

trei ofertanți, *să clarifice suplimentar o serie de aspecte ale propunerilor lor tehnice.*

Comisia de evaluare a constatat că răspunsurile celor trei ofertanți la ultimele solicitări de clarificări nr.22/294/05.09.2019; nr.22/295/05.09.2019; nr.22/296/05.09.2019; nr.22/301/06.09.2019; nr.22/302/09.09.2019; nr.22/304/09.09.2019 și nr.22/305/10.09.2019, au fost încărcate în SICAP, **în termenul precizat de Autoritatea Contractantă, cu semnătură electronică extinsă, bazat pe un certificat calificat, eliberat de un furnizor de servicii de certificare acreditat, acestea prezentându-se** după cum urmează:

1. **Alstom Ferroviaria S.p.A.**, a încărcat în SICAP, **cu nr. CN101041/000271 în data de 06.09.2019 ora 12:52**, răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 22/294/05.09.2019;
2. **CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd.**, a încărcat în SICAP:
   a. **cu nr.CN1010410/00270 în data de 06.09.2019 ora 12:43**, răspunsul la solicitarea de clarificări nr.22/295/05.09.2019;
   b. **cu nr.CN1010410/00277 în data de 10.09.2019 ora 10:46**, răspunsul la solicitarea de clarificări nr.22/304/09.09.2019;
3. **Siemens Mobility**, a încărcat în SICAP:
   a. **cu nr.CN1010410/00269** - în data de **06.09.2019 ora 11:25**, răspunsul la solicitarea de clarificări nr.22/296/05.09.2019.
   b. **cu nr.CN1010410/00273** - în data de **09.09.2019 ora 10:33**, răspunsul la solicitarea de clarificări suplimentară nr.22/301/06.09.2019;
   c. **cu nr.CN1010410/00276** - în data de **10.09.2019 ora 10:16**, răspunsul la solicitarea de clarificări suplimentară nr.22/302/09.09.2019;
   d. **cu nr.CN1010410/00279** - în data de **12.09.2019 ora 10:15**, răspunsul la solicitarea de clarificări suplimentară nr.22/305/10.09.2019.

Comisia de evaluare, având în vedere că, deși a solicitat în mod repetat conform solicitărilor de clarificări anterior menționate, nu a primit o dovadă rezonabilă care să susțină punctul de vedere al Siemens Mobility, reiterează, în ceea ce privește acest ofertant, că **își rezervă dreptul de a respinge oferta Siemens Mobility, oricând pe parcursul evaluării, în cazul în care se va identifica o situație potențial generatoare de conflict de interese.**

"Raportul de specialitate", al experților tehnici numiți prin Deciziile nr.660/30.07.2019 și nr.673/30.08.2019, cooptați pe lângă comisia de evaluare numită prin decizia nr.656/22.07.2019, a fost primit la Autoritatea pentru Reformă Feroviară în data de 12.09.2019, fiind înregistrat sub nr.1872.

Din analiza ***"Raportului de specialitate"***, înregistrat sub nr 1872/12.09.2019, Comisia de evaluare a constatat că experții tehnici numiți prin Deciziile nr.660/30.07.2019 și nr.673/30.08.2019, recomandați de Banca Europeană de Investiții - PASSA, au concluzionat

privitor la cele trei oferte tehnice analizate, următoarele:

1. Oferta tehnică prezentată de Alstom Feroviaria SpA, citățm: *"Ofertantul Alstom Ferroviaria SpA propune o rama electrică pentru transportul călătorilor - model Coradia Stream, model care se află în exploatare în Europa (Italia). Oferta tehnică nu a suferit modificări substanțiale pe parcursul procesului de evaluare, satisface necesitățile și cerințele autorității contractante, fiind un produs realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate (STI), aplicabile la nivel european. În urma analizării ofertei tehnice, a răspunsurilor primite la solicitările de clarificare, experții tehnici externi consideră că declararea de către comisia de evaluare a conformității ofertei tehnice a Alstom Ferroviaria SpA este corectă".*

2. Oferta tehnică prezentată de CRRC Qingdao Sifang Co., Lt, citățm: *"Ofertantul CRRC Quingdao Sifang CO., LTD. propune o rama electrică pentru transportul călătorilor - pe baza tehnologiei proprii EMU inter-city, model care nu se află în exploatare în Europa. Oferta tehnică nu a suferit modificări substanțiale pe parcursul procesului de evaluare, satisface necesitățile și cerințele autorității contractante, fiind un produs care va fi realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate (STI), aplicate la nivel european.* În urma analizării ofertei tehnice, a răspunsurilor primite la solicitările de clarificare, experții tehnici externi consideră că declararea de către comisia de evaluare a conformității ofertei tehnice a CRRC Quingdao Sifang CO., LTD. este corectă";

3. *Oferta tehnică prezentată de* Siemens Mobility, citățm: *"Ofertantul Siemens Mobility propune o rama electrică pentru transportul călătorilor - pe baza modelului Desiro ML OBB cityjet, model care se află în exploatare în Europa (Austria, Germania). Oferta tehnică nu a suferit modificări substanțiale pe parcursul procesului de evaluare, satisface necesitățile și cerințele autorității contractante, fiind un produs realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate (STI) aplicate la nivel european. În urma analizării ofertei tehnice, a răspunsurilor primite la solicitările de clarificare, experții tehnici externi consideră că declararea de către comisia de evaluare a conformității ofertei tehnice a Siemens Mobility este corectă".*

Totodată comisia de evaluare a constatat faptul că, pentru evaluarea ofertelor tehnice, experții tehnici cooptați numiți prin Deciziile nr.660/30.07.2019 și nr.673/30.08.2019, recomandați de Banca Europeană de Investiții - PASSA, au precizat parametrii tehnici ale celor trei oferte tehnice analizate, ce se vor lua în considerare, având în vedere faptul că criteriul de atribuire utilizat este *Cost - Calitate* conform prevederilor art.32 alin (2), din HG nr.395/2016, actualizată, care se prezintă astfel, citățm:

A. Criteriu - Cost

Acesta se calculează prin însumarea cuantificărilor în unitatea monetară, exprimate în valoare netă, a eforturilor financiare ale autorității contractante, corespunzătoare

elementelor ciclului de viaţă identificate de autoritatea contractantă ca fiind relevante pentru obiectul contractului, în fiecare an de utilizare a produsului, serviciului sau lucrării achiziţionate, în plus faţă de costul de achiziţie. Moneda utilizată la cuantificarea unităţilor monetare în valoare netă este cea în care se exprimă preţul contractului. Cursul de schimb care va fi utilizat este mentionat in contract.

Pentru evaluarea costurilor ciclului de viaţă se aplică metodologia menţionată în art. 33 alin (2) din HG395/2016 referitoare la ciclul de viaţă al costurilor elementelor, în cazul de fata:

costurile de producţie - preţul de achiziţie a ramelor electrice

(i) costurile de întreţinere - pentru 40 rame în perioada de 30 ani - înmulţită cu distanţa medie estimată în caietul de sarcini

(ii) consumul de energie - consumul de energie electrică specific înmulţit cu valoarea medie estimată a distanţei parcursă în perioada de 30 ani

Cerinţă caiet de sarcini	Alstom Ferroviaria SpA	CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.	Siemens Mobility
Consum de energie declarat kwh/km	5,7475	3,79	4,215

B. Criteriu - Calitate

B.1. Validare Tehnică

Un procent de 3% va fi acordat pentru oferta ce conţine o rama pusă în funcţiune pe o reţea Europeană, recunoscută de ERA.

Cerinţă caiet de sarcini	Alstom Ferroviaria SpA	CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.	Siemens Mobility
RE-R pusă în funcţiune pe o reţea Europeană recunoscută de ERA.	da	nu	da

B.2. Plusvaloare

Un procent de maxim 10 % va fi alocat ofertantului care demonstreaza o capacitate mai mare de transport cu conditia pastrarii raportului locuri pe scaun / in picioare si a celorlalte norme de siguranta si confort specificate in caietul de sarcini. Astfel pentru fiecare 10 locuri peste mimimul specificat in caietul de sarcini de 200 locuri se va acorda 2 % pana la un

maxim de 10% pentru 250 locuri. Un numar superior de locuri, peste cele 250, nu se va mai puncta suplimentar.

Cerință caiet de sarcini	*Alstom Ferroviaria SpA*	*CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.*	*Siemens Mobility*
Număr de locuri pe scaun > 200	*32*	*18*	*0*

B.3. Program de livrare

Programul de livrare va însemna 7% din ponderea totală a evaluării după cum urmează:

(i) 3% pentru livrarea primei unități în vederea punerii în funcțiune pe rețeaua CFR în termen de 18 luni de la data semnării contractului (intrarea în efectivitate a contractului cu respectarea prevederilor capitolelor 8 și 9 din prezentul caiet de sarcini). Pentru fiecare lună în plus va fi scăzut 0.5% din scorul total, iar ofertele ce vor conține un termen mai mare de 24 de luni de la semnarea contractului vor fi declarate non-conforme și eliminate.

(ii) 4% pentru livrarea întregii cantitati in termen de 32 luni de la data semnarii contractului. Pentru fiecare luna in plus va fi scazut 0.5% din scorul total iar ofertele ce vor contine un termen mai mare de 40 de luni de la semnarea contractului vor fi declarate non-conforme si eliminate.

Temen pentru	*Cerință caiet de sarcini*	*Alstom Ferroviaria SpA*	*CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.*	*Siemens Mobility*
Livrarea primei unități (luni)	*Minim 18* *Maxim 24*	*24*	*18*	*23*
Livrarea întregii cantități (luni)	*Minim 32* *Maxim 40*	*40*	*32*	*31*

Am încheiat citatul din Raportul de specialitate, înregistrat sub nr.1872/12.09.2019.

În concluzie, după evaluarea celor trei oferte tehnice depuse la anunțul de participare nr.CN 1010410/03.04.2019 pe baza documentelor suplimentare solicitate, prezentate și menționate în procesele verbale încheiate, comisia de evaluare constată că acestea sunt admisibile în faza de evaluare tehnică, cu precizările ce privesc numai oferta *Siemens Mobility, și anume că autoritatea contractantă își rezervă dreptul de a respinge oferta Siemens Mobility, oricând pe parcursul evaluării, în cazul în care se va identifica o situație potențial generatoare de conflict de interese.*

În concluzie comisia de evaluare declară admisibile după evaluarea/verificarea propunerilor tehnice, ofertele prezentate de următorii ofertanți:

Nr. crt.	Numele ofertantului	Obs
1	Alstom Ferroviaria S.p.A. - IT 07984290010	-
2	CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd. - 91370200740365750X	-
3	Siemens Mobility - RO39090203	*-va continua evaluarea ofertei primite, dar acceptarea ofertei tehnice și financiare a Siemens Mobility va fi condiționată de soluționarea problemei apărută;* *-își rezervă dreptul de a respinge oferta Siemens Mobility, oricând pe parcursul evaluării, în cazul în care se va identifica o situație potențial generatoare de conflict de interese*

Comisia de evaluare va introduce în SEAP rezultatul admis cu privire la faza de verificare tehnică, și va comunica celor trei ofertanți anterior menționați, faptul că se trece la faza următoare de verificare, în conformitate cu prevederile art. 65 alin. (3) din HG nr.395/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Drept pentru care s-a încheiat prezentul proces-verbal într-un singur exemplar original pentru a fi înregistrat în dosarul achiziției.

Comisia de evaluare numită prin decizia nr.656/22.07.2019, compusă din:

Spațiu destinat observatorilor MFP-ANAP	Comisia de evaluare numită prin Decizia nr.656/22.07.2019		
	Numele și prenumele	Calitatea în comisia de evaluare	Semnătură
..... *(semnătură)*	Gigi GAVRILĂ	Președinte (fără drept de vot)	
(descrierea observațiilor rezultate din activitatea de verificare) ***Autoritatea pentru Reformă Feroviară a întocmit Cererea nr.20/331/26.03.2019 - privind introducerea in procedura de verificare ex-ante al ANAP, înregistrată în SICAP sub numărul CN1010410/00006, odată cu documentația de achiziție ce face obiectul anunțului de prticipare nr.1010410/03.04.2019***	Ilie CÎRCEAG	Membru	
	Monica DINU	Membru	
	Ionuț STUPINARU	Membru	
	Delia FERARU	Membru	
	Gabriel STĂNCIOIU	Membru	
	Daniel CORFIȚĂ	Membru	
	Constantin NĂSTASE	Membru	
	Mihai BÎRĂ	Membru	
	George ILIE	Membru	

ANEXA 8

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FEROVIARĂ

București, Bdul Dinicu Golescu nr.38, Sector 1, 010873, CIF 37314940,
Tel: 0374.808.676, Fax: 0374.808.649, office@arf.gov.ro, www.arf.gov.ro

Direcția Generală Contracte Servicii Publice, Material Rulant,
Serviciul Achiziții, Închiriere, Monitorizare Material Rulant
Nr. 22/316/17.09.2019

Către : SIEMENS MOBILITY S.R.L

Bucuresti, Sector 6, Str. Preciziei nr. 24, Centru Pentru Sprijinirea Afacerilor „WEST GATE BUSINESS CENTER", Etaj 5, camera 5.25, cod postal 062204,
Telefon 021.629.64.00, fax 021.629.64.02, email: adi.stoica@siemens.com

Liderul Asocierii "Siemens Mobility" formată din :

- ***SIEMENS MOBILITY S.R.L.** - J40/4162/2018, CUI R039090203, cu sediul in Bucuresti, Sector 6, Str. Preciziei nr. 24, Centru Pentru Sprijinirea Afacerilor „WEST GATE BUSINESS CENTER", Etaj 5, camera 5.25;*
- ***SIEMENS MOBILITY GmbH** - HRB 237219 - cu sediul social în Otto-Hahn-Ring 6, 81739 Munchen, Germania;*
- ***SIEMENS MOBILITY GmbH** - FN 483145 h - cu sediul social în Viena, Siemensstrasse nr. 90, 1210 Viena, Austria,*

împreună cu **Siemens Mobility Limited** cu sediul in Faraday House, Sir William Siemens Square, Frimley, Camberley, United Kingdom, GU16 8QD, în **calitate de terț susținător**

Referitor la : Licitația deschisă, online, organizată de Autoritatea pentru Reformă Feroviară ce face obiectul anunțului de participare SEAP nr. CN 1010410/03.04.2019/ JOUE: 2019/S 066-154054 și are ca obiect ***"Achizitie material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)"***

Prin prezenta vă facem cunoscut că, comisia de evaluare a declarat admisibilă, în faza de verificare a propunerii tehnice, oferta dumneavoastră, cu observațiile precizate în solicitările noastre de clarificări nr.22/301/06.09.2019; nr.22/302/09.09.2019; nr.22/304/09.09.2019 și nr.22/305/10.09.2019, respectiv în Procesul Verbal nr.22/313/17.09.2019, și anume:

- *Comisia va continua evaluarea ofertei primite, dar acceptarea ofertei dumneavoastră tehnice și financiare va fi condiționată de soluționarea problemei apărută;*
- *Comisia își rezervă dreptul de a respinge oferta dumneavoastră, oricând pe parcursul evaluării, în cazul în care se va identifica o situație potențial generatoare de conflict de interese.*

În conformitate cu prevederile art. 65 alin. (3) din HG nr.395/2016, cu modificările și completările ulterioare, se va trece la faza următoare de verificare.

Cu stimă,

Președinte comisie de evaluare,
Gigi GAVRILĂ

ANEXA 9

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FEROVIARĂ

București, Bdul Dinicu Golescu nr.38, Sector 1, 010873, CIF 37314940,
Tel: 0374.808.676, Fax: 0374.808.649, office@arf.gov.ro, www.arf.gov.ro

Direcția Generală Contracte Servicii Publice, Material Rulant, Restructurare Rețea Feroviară, Monitorizare Performanță
Serviciul Achiziții, Închiriere, Monitorizare Material Rulant
Nr. 22/323/18.09.2019

PROCES-VERBAL
al ședintei de evaluare a propunerilor financiare

Încheiat astăzi, 18.09.2019 cu ocazia ședinței ședinței de evaluare a propunerilor financiare, depuse în SICAP în vederea atribuirii contractului de:

achiziție publică ■
încheierii acordului-cadru

având ca obiect: ***"Achiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)"***

Cod CPV: 34620000-9 Material rulant (Rev.2)
Procedura de atribuire este: **Licitație deschisă**
Număr SEAP pentru Anunțul de participare: CN 1010410/03.04.2019
Număr JOUE pentru Anunțul de participare 2019/S 066-154054
Valoarea estimată pentru contractul mai sus menționat: intervalul 1.707.125.000 lei fără TVA - 4.557.130.000,00 lei, fără TVA.

Se utilizează licitația electronică ca etapă finală a procedurii de atribuire:

Da Nu ■

Comisia de evaluare numită prin decizia nr.656/22.07.2019, compusă din:

Nr. crt.	**Membri în comisia de evaluare**		
	Numele și prenumele	**Direcția/ Serviciul/ Biroul/Compartimentul**	**Calitatea în comisia de evaluare**
1	Gigi GAVRILĂ	Președinte	Președinte fără drept de vot
2	Ilie CÎRCEAG	Director General	Membru cu drept de vot
3	Monica DINU	Șef Serviciu Finanțări	Membru cu drept de vot
4	Ionuț STUPINARU	Șef Serviciu AÎMMR	Membru cu drept de vot
5	Delia FERARU	Șef Serviciu Juridic și RU	Membru cu drept de vot
6	Gabriel STĂNCIOIU	Consilier superior Serviciul SERRF	Membru cu drept de vot
7	Daniel CORFIȚĂ	Consilier superior Serviciul CSPR	Membru cu drept de vot
8	Constantin NĂSTASE	Consilier superior Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot
9	Mihai BÎRĂ	Consilier gr.2 Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot
10	George ILIE	Consilier gr.2 Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot

a început evaluarea propunerilor financiare afișate în SICAP, după ce comisia de evaluare a declarat admise din punct de vedere tehnic cele trei oferte depuse în SICAP.

Observatori ANAP desemnați: - .

Precizăm că Autoritatea pentru Reformă Feroviară a întocmit Cererea nr.20/331/26.03.2019 - privind introducerea in procedura de verificare ex-ante al ANAP, înregistrată în SICAP sub numărul CN1010410/00006, odată cu documentația de achiziție ce face obiectul anunțului de prticipare nr. 1010410/03.04.2019.

Președintele comisiei de evaluare invită membrii comisiei de evaluare să reconfirme declarația de confidențialitate și imparțialitate, care au fost completate conform legii și care se vor anexa prezentului proces verbal de evaluare a propunerilor financiare - anexa nr.1 la prezentul proces verbal.

Evaluarea propunerilor financiare

Comisia de evaluare a evaluat cele trei propuneri financiare sub aspectul:

i. identificării și remedierii erorilor aritmetice și corectării acestora în condițiile admise de lege;
ii. încadrării în valoarea estimată a achiziției, inclusiv sub aspectul neîncadrării în situațiile prevăzute la art. 137, alin. (2), litera e) și f) ;
iii. asigurării ca prețul propus nu este neobișnuit de scăzut în relație cu serviciile ce urmează a fi prestate.

Principalul aspect al evaluării propunerilor financiare este prețul ofertei.

Comisia de evaluare trece la analiza fiecarei oferte financiare prezentate, situația prezentându-se astfel:

A. Alstom Ferroviaria SpA:

Nr. Crt.	Denumire produs/ serviciu	UM	Cantitate	Preț unitar/buc. Preț unitar/km. (lei fără TVA)	Valoare totală (lei fără TVA)	Valoare TVA	Valoare totală (lei cu TVA)
0.	*1.*	*2.*	*3.*	*4.*	*5.=3*4*	*6.=5*0.19*	*7.=5+6*
1	Rame electrice pentru asigurarea capacității de transport pe rutele suburbane și regionale (RE-R)	unitate	40	32.591.786	1.303.671.440,00	247.697.573,60	1.551.369.013,60
2	Servicii de mentenanță	Tren - km	96.015.600[1]	4,1284	396.390.803,04	75.314.25,58	471.705.055,62

[1] 40 rame*447 km/zi*15 ani *358 zile de functionare pe an

În urma evaluării propunerii financiare a ***Alstom Ferroviaria SpA*** și pe baza informațiilor prezentate de Ofertant, comisia de evaluare a concluzionat următoarele:

i. propunerea financiară prezentată de ***Alstom Ferroviaria SpA***, al cărei preț fără TVA este de 1.700.062.243 lei fără TVA *(1.303.671.440 lei fără TVA + 396.390.803 lei fără TVA)*, nu prezintă un preț neobișnuit de scăzut așa cum este prevăzut la art. 210 din Legea nr.98/2016, cu modificările și completările ulterioare;

ii. nu au fost identificate erori aritmetice;

iii. propunerea financiară se încadrează în valoarea estimată.

Comisia de evaluare a constatat și a decis că prețul criptat corespunde cu propunerea financiară din Formularul de ofertă F17 depus de ofertant.

Punctajul acordat pentru factorul de evaluare "Prețul ofertei" este de **69,69 puncte**, fiind calculat în raport cu oferta depusă cu cel mai mic preț ofertat care a primit punctaj maxim, așa cum rezultă din situația prezentată automat în sistemul SICAP, generată în baza formularelor de ofertă, anexa nr.2 la prezentul proces verbal.

În concluzie comisia de evaluare declară admisibilă, în faza de verificare a propunerii financiare, oferta prezentată de ***Alstom Ferroviaria SpA***.

B. CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.:

Nr. Crt.	Denumire produs/ serviciu	UM	Cantitate	Preț unitar/buc. Preț unitar/km. (lei fără TVA)	Valoare totală (lei fără TVA)	Valoare TVA	Valoare totală (lei cu TVA)
0.	*1.*	*2.*	*3.*	*4.*	*5.=3*4*	*6.=5*0.19*	*7.=5+6*
1	Rame electrice pentru asigurarea capacității de transport pe rutele suburbane și regionale (RE-R)	unitate	40	23.487.400	939.496.000	178.504.240	1.118.000.240
2	Servicii de mentenanță	Tren - km	96.015.600[2]	5,6390	541.431.968	102.872.074	644.304.042

În urma evaluării propunerii financiare a ***CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd*** și pe baza informațiilor prezentate de Ofertant, comisia de evaluare a concluzionat următoarele:

i. propunerea financiară prezentată de ***CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd***, al cărei preț fără TVA este de 1.480.927.968 lei fără TVA *(939.496.000 lei fără TVA + 541.431.968 lei fără TVA)*, nu prezintă un preț neobișnuit de scăzut așa cum este prevăzut la art. 210 din Legea nr.98/2016, cu modificările și completările ulterioare;

ii. nu au fost identificate erori aritmetice;

[2] 40 rame*447 km/zi*15 ani *358 zile de funcționare pe an

iii. propunerea financiară se încadrează în valoarea estimată.

Comisia de evaluare a constatat și a decis că prețul criptat corespunde cu propunerea financiară din Formularul de ofertă F17 depus de ofertant.

Punctajul acordat pentru factorul de evaluare "Prețul ofertei" este de **80 puncte**, fiind oferta depusă cu cel mai mic preț ofertat i se acordă punctaj maxim, așa cum rezultă și din situația prezentată automat în sistemul SICAP, generată în baza formularelor de ofertă, anexa nr.3 la prezentul proces verbal.

În concluzie comisia de evaluare declară admisibilă, în faza de verificare a propunerii financiare, oferta prezentată de ***CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.***

C. Siemens Mobility:

Nr. Crt.	Denumire produs/ serviciu	UM	Cantitate	Preț unitar/buc. Preț unitar/km. (lei fără TVA)	Valoare totală (lei fără TVA)	Valoare TVA	Valoare totală (lei cu TVA)
0.	*1.*	*2.*	*3.*	*4.*	*5.=3*4*	*6.=5*0.19*	*7.=5+6*
1	Rame electrice pentru asigurarea capacității de transport pe rutele suburbane și regionale (RE-R)	unitate	40	31.237.729	1.249.509.160	237.406.740	1.486.915.900
2	Servicii de mentenanță	Tren - km	96.015.600[1]	4,3715	419.732.195	79.749.117	499.481.312

În urma evaluării propunerii financiare a *Siemens Mobility* și pe baza informațiilor prezentate de Ofertant, comisia de evaluare a concluzionat următoarele:

i. propunerea financiară prezentată de *Siemens Mobility*, al cărei preț fără TVA este de 1.669.241.355 lei fără TVA *(1.249.509.160 lei fără TVA + 419.732.195 lei fără TVA)*, nu prezintă un preț neobișnuit de scăzut așa cum este prevăzut la art. 210 din Legea nr.98/2016, cu modificările și completările ulterioare;

ii. nu au fost identificate erori aritmetice;

iii. a fost identifică o eroare materială, în sensul că în Anexa formularul de ofertă F17, valoarea totală a serviciilor de mentenanță pentru 15 ani , declarată de ofertant este de 419.732.195 lei fără TVA, iar în formularul F18 - *Fișa ce conține informații privind criteriile de atribuire* - valoarea totală a acelorași serviciilor de mentenanță pentru 15 ani, declarată de ofertant este de 419.664.000 lei fără TVA, rezultând astfel o diferență de 68.195 lei fără TVA. Această situație nu este de natură a influența propunerea financiară, prețul total al ofertei și/sau punctajul ofertei.

[1] 40 rame*447 km/zi*15 ani *358 zile de functionare pe an

iv. propunerea financiară se încadrează în valoarea estimată.

Comisia de evaluare a decis că preţul criptat corespunde cu propunerea financiară din Formularul de ofertă F17, depus de ofertant.

Punctajul acordat pentru factorul de evaluare "Preţul ofertei" este de **70,97 puncte**, fiind calculat în raport cu oferta depusă cu cel mai mic preţ ofertat care a primit punctaj maxim, aşa cum rezultă şi din situaţia prezentată automat în sistemul SICAP, generată în baza formularelor de ofertă, anexa nr.4 la prezentul proces verbal.

În concluzie comisia de evaluare declară admisibilă, în faza de verificare a propunerii financiare, oferta prezentată de *Siemens Mobility*.

Centralizatorul datelor anterior prezentate se prezintă astfel:

Ofertant/ Preţ ofertat	*Alstom Ferroviaria SpA*	*CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.*	*Siemens Mobility*
Preţ ofertat (lei fără TVA)	*1.700.062.243,04*	*1.480.927.968*	*1.669.241.355*
la care se adaugă TVA (lei)	*323.011..828,18*	*281.376.314*	*317.155.857*

Comisia de evaluare, în urma analizării formularului 18, depus de fiecare din cei trei ofertanţi, a constatat că situaţia din punct de vedere al criteriilor de atribuire se prezintă astfel:

Nr. Crt.	Factori de evaluare	*Alstom Ferroviaria SpA*	*CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.*	*Siemens Mobility*
A	LCC		80%	
1	Preţul de achizitie a ramelor electrice	1.303.671.440,00	939.496.000	1.249.509.160
2	Costurile de mentenanţă - pentru 40 rame în perioada de 15 ani - înmulţită cu distanţa medie estimată în caietul de sarcini	396.390.803,04	401.258.155	419.664.000
3	Consumul de energie - consumul de energie electrică specific înmulţit cu valoarea medie estimată la distanţa parcursa în perioada de 15 ani	1.113.780.960,00	86.318.933	133.944.686
Punctaj obţinut "LCC" , conform situaţiei prezentată automat în sistemul SICAP Anexele 2, 3 si 4		69,99	80,00	70,97

B	Factori tehnici	20%		
1	Număr locuri (minim 200)	Numărul de locuri ofertat		
		232	210	200
2	Termen de livrare al primei unități	Nr. de luni de la semnarea contractului până la livrarea primei unități		
		24	18	19
3	Termen de livrare a intregii cantitati	Nr. de luni de la semnarea contractului până la livrarea întregii cantități		
		40	32	31
4	Autorizare RE-R în UE	Certificat ANSF și înregistrat ERA	N/A	Da, certificat TSI
Punctaj obținut "factori tehnici", conform Grilei 22/321/17.09.2019		9,00	9,00	7,50
Punctaj total		**78,69**	**89,00**	**78,47**

În continuare comisia de evaluare trece la aplicarea criteriului de atribuire " ***Cel mai bun raport calitate - cost***" celor trei oferte admisibile, rezultând următorul punctaj:

Componenta "Criteriu calitate" - 20%

Criteriu/ofertant	Punctaj maxim	Ofertant *Alstom Ferroviaria SpA*		Ofertant *CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.*		Ofertant *Siemens Mobility*	
Validare tehnică	3%	*3%*	Coradia Stream	*0%*	-	*3%*	Desiro ML OBB cityjet
Livrarea intregii cantitati	4%	*0%*	40 luni	*4%*	32 luni	*4%*	31 luni
Livrarea primei unitati	3%	*0%*	24 luni	*3%*	18 luni	*0,5%*	23 luni
Plusvaloare (număr de locuri pe scaune>200)	10%	*6%*	32	*2%*	18	*0*	0
Total "criteriu calitate"	20%	*9,00%*		*9,00%*		*7,50%*	

Comisia de evaluare a constatat că pentru finalizarea evaluării ofertelor tehnice a fost necesară introducerea punctajului pentru ofertele depuse, în câmpurile ***''PUNCTAJ OBTINUT/MAXIM''***. Cu această ocazie s-a constatat că, la unele criterii/unii ofertanții la care punctajul ce trebuia completat era ,,0.00'', sistemul nu a permis această completare și finalizarea evaluării tehnice, mesajul transmis fiind că ***,,0.00''*** nu reprezintă o valoare numerică. După consultarea de specialitate din data de 17.09.2019, prin serviciul help desk - 0213032997 al platformei SICAP, s-a primit indicația de a introduce "0.01" în loc de "0.00", astfel încât sistemul să accepte această cifră, ca valoare numerică, și să permită finalizarea evaluării tehnice a celor trei oferte, ceea ce s-a și efectuat. Totodată, prin adresa nr.22/321/17.09.2019, s-a solicitat **Agenției pentru Agenda Digitală a României, operatorul care administrează /gestionează** Sistemul de Achizitii Publice (S.I.C.A.P.) să efectueze

demersurile necesare pentru ca, pe viitor, sistemul să permită și evaluarea cu "0.00" puncte, acolo unde este cazul și să comunice care este procedura de lucru pentru situații similare.

- ***componenta financiară - 80 %, după cum urmează;***

Nr. Crt.	Factori de evaluare	*Alstom Ferroviaria SpA*	*CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.*	*Siemens Mobility*
A	LCC		80%	
1	Prețul de achiziție a ramelor electrice	1.303.671.440,00	939.496.000	1.249.509.160
2	Costurile de mentenanță - pentru 40 rame în perioada de 15 ani - înmulțită cu distanța medie estimată in caietul de sarcini	396.390.803,04	401.258.155	419.664.000
3	Consumul de energie - consumul de energie electrică specific înmulțit cu valoarea medie estimată la distanța parcursa în perioada de 15 ani	1.113.780.960,00	86.318.933	133.944.686
Punctaj obținut "LCC" , conform situației prezentată automat în sistemul SICAP - Anexele 2, 3 si 4		**69,99**	**80,00**	**70,97**

Punctaj total - 100 %.

Ofertant/ Punctaj obținut	*Alstom Ferroviaria SpA*	*CRRC Qiungdao Sifang CO., Ltd.*	*Siemens Mobility*
Total "criteriu calitate"	9,00	9,00	7,50
Total "componenta financiară"	69,99	80,00	70,97
Punctaj total	**78,69**	**89,00**	**78,47**

Comisia de evaluare va introduce în SEAP rezultatul admis și va comunica celor trei ofertanți faptul că se trece la faza următoare de verificare, în conformitate cu prevederile art. 65 alin. (3) din HG nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Totodată comisia de evaluare, în conformitate cu prevederile art.196, alin. (2) din Legea nr.98/2016, privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, va solicita ofertantului clasat pe primul loc după aplicarea criteriului de atribuire, ***CRRC Qingdao Sifang***

Co , liderul *asocierii formată din CRRC Qingdao Sifang Co. - Ltd şi Astra Vagoane Călători S.A*, să prezinte ***documente justificative actualizate*** prin care să demonstreze îndeplinirea tuturor criteriilor de calificare şi selecţie, în conformitate cu informaţiile cuprinse în DUAE.

Termenul de răspuns la această solicitare este până la data de **30.09.2019.**

Documentele suport/dovezile solicitate trebuie transmise în SEAP cu semnătură electronică extinsă, bazat pe un certificat calificat, eliberat de un furnizor de servicii de certificare acreditat.

Procesul de evaluare va continua în sesiunea următoare.

Drept pentru care s-a încheiat prezentul proces-verbal într-un singur exemplar original pentru a fi înregistrat în dosarul achiziţiei împreună cu anexele 1-4.

Comisia de evaluare numită prin decizia nr.656/22.07.2019, compusă din:

Spaţiu destinat observatorilor MFP-ANAP	**Comisia de evaluare numită prin Decizia nr.656/22.07.2019**		
	Numele şi prenumele	**Calitatea în comisia de evaluare**	**Semnătură**
..... *(semnătură)*	Gigi GAVRILĂ	Preşedinte (fără drept de vot)	
(descrierea observaţiilor rezultate din activitatea de verificare) ***Autoritatea pentru Reformă Feroviară a întocmit Cererea nr.20/331/26.03.2019 - privind introducerea in procedura de verificare ex-ante al ANAP, înregistrată în SICAP sub numărul CN1010410/00006, odată cu documentaţia de achiziţie ce face obiectul anunţului de prticipare nr.1010410/03.04.2019***	Ilie CÎRCEAG	Membru	
	Monica DINU	Membru	
	Ionuţ STUPINARU	Membru	
	Delia FERARU	Membru	
	Gabriel STĂNCIOIU	Membru	
	Daniel CORFIŢĂ	Membru	
	Constantin NĂSTASE	Membru	
	Mihai BÎRĂ	Membru	
	George ILIE	Membru	

ANEXA 10

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FEROVIARĂ

București, Bdul Dinicu Golescu nr.38, Sector 1, 010873, CIF 37314940,
Tel: 0374.808.676, Fax: 0374.808.649, office@arf.gov.ro, www.arf.gov.ro

Direcția Generală Contracte Servicii Publice, Material Rulant,
Serviciul Achiziții, Închiriere, Monitorizare Material Rulant
Nr. 22/326/19.09.2019

Către : SIEMENS MOBILITY S.R.L

Bucuresti, Sector 6, Str. Preciziei nr. 24, Centru Pentru Sprijinirea Afacerilor „WEST GATE BUSINESS CENTER", Etaj 5, camera 5.25, cod postal 062204,
Telefon 021.629.64.00, fax 021.629.64.02, email: adi.stoica@siemens.com

Liderul Asocierii "Siemens Mobility" formată din :

- ***SIEMENS MOBILITY S.R.L.** - J40/4162/2018, CUI RO39090203, cu sediul in Bucuresti, Sector 6, Str. Preciziei nr. 24, Centru Pentru Sprijinirea Afacerilor „WEST GATE BUSINESS CENTER", Etaj 5, camera 5.25;*
- ***SIEMENS MOBILITY GmbH** - HRB 237219 - cu sediul social în Otto-Hahn-Ring 6, 81739 Munchen, Germania;*
- ***SIEMENS MOBILITY GmbH** - FN 483145 h - cu sediul social în Viena, Siemensstrasse nr. 90, 1210 Viena, Austria,*

împreună cu **Siemens Mobility Limited** cu sediul in Faraday House, Sir William Siemens Square, Frimley, Camberley, United Kingdom, GU16 8QD, **în calitate de terț susținător**

*Referitor la : Licitația deschisă, online, organizată de Autoritatea pentru Reformă Feroviară ce face obiectul anunțului de participare SEAP nr. CN 1010410/03.04.2019/ JOUE: 2019/S 066-154054 și are ca obiect "**Achizitie material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)", cod CPV 34620000-9 Material rulant (Rev.2)***

Prin prezenta vă facem cunoscut că, comisia de evaluare a declarat oferta dumneavoastră admisibilă, în faza de verificare a propunerii financiare. Punctajul întrunit la calculul evaluării financiare de oferta dumneavoastră, conform formulei de calcul din documentația de achiziție, a fost de **70,97 puncte** din cele 80 puncte, oferta dumneavoastră având prețul de **1.669.241.355 lei fără TVA**, iar punctajul obținut la evaluarea tehnică a fost de **7,50 puncte** din cele **20 puncte**.

În conformitate cu prevederile art. 65 alin. (3) din HG nr.395/2016, cu modificările și completările ulterioare, comisia de evaluare desemnată vă comunică faptul că se va trece la faza următoare de verificare.

Cu stimă,

Președinte comisie de evaluare
Gigi GAVRILĂ

ANEXA 11

PERSONAL INFORMATION

GAVRILĂ GIGI

gigi.gavrila@arf.gov.ro

Date of birth 10/12/1961

Nationality Romanian

INTERNATIONAL EXPERIENCE

2012 – present

Member of the Board of Directors

Union European Railway Engineering Associations – UEEIV, Frankfurt, Germany

- Coordination of UEEIV activities between sessions of the General Assembly

Sector international railway association

2002 - 2004

Project Manager

European Rail Research Institute – ERRI, Utrecht, the Netherlands

- management of international railway projects coordinated by UIC - International Union of Railways
- management / collaboration in the following UIC / EU projects:
  - Loads and Stresses on the Running Gear – UIC project (2002-2004);
  - SAFECOR – UIC project (2003-2004);
  - SAMNET – EU project (2003-2004)

Sectors railway research, international projects

WORK EXPERIENCE

08.03.2018 - present

President, with State Secretary rank

Railway Reform Authority, Ministry of Transport, Romania

- management of the activity of the RRA;
- organisation and coordination of the activity of the RRA, exercising all the prerogatives established by law;
- issuing decisions for the implementation of the railway reform measures, except those referring to the decommissioning of some railway transport sectors, with the prior approval of the Minister of Transport, which shall be published in the Official Gazette of Romania, Part I;
- coordinating the human resources of the RRA including: appointment and dismissal of staff, wage setting, performance evaluation of RRA staff, approval of the annual training program of the RRA personnel;
- the conclusion of the procurement of goods, works and services;
- approving the Rules of Internal Order and the Rules of Organisation and Functioning;
- approving the procedures, instructions and guidelines specific to the activity o the RRA.;
- endorsement of the annual internal audit plan of the RRA;
- approval of internal travels and, as the case may be, abroad trips by RRA staff in order to participate in analysis and/or documentation actions, as well as participation in working groups, seminars, conferences, training sessions;
- coordinating, at the level of the RRA, the elaboration of the draft normative acts specific to its field of activity or amending the ones in force, according to the provisions of art. 2 of the Government Emergency Ordinance no. 62/2016;
- signing the activity report of the RRA on the state of implementation of the railway reform measures, which is presented annually to the Government;
- representation of the RRA in the relations with third parties and signature of acts that engage the RRA with them, based on and within the limits provided by the legislation in force.

Sectors railway, public administration

Dec. 2014 – March 2018 Executive Director

ASTRA TRANS CARPATIC

- setting-up the company and the business plan
- selection and coordination of the team
- obtaining of the necessary permits
- coordination of the activity

Sector Railway Transport for Passengers

2007 – Feb. 2015 Head of Railway and Underground Business Unit / Project Manager / Deputy Project Manager for PORR Bau, Vienna – Bucharest Subsidiary

PORR CONSTRUCT

- project administration for "Rehabilitation of the railway section Câmpina – Predeal on the Bucharest – Braşov Railway line". Construction of the Railway Infrastructure Lot – val.~140 mil.€ consisting of: 50 km of railway double track, 6 railway main stations, 6 halt stations, civil works
- representative of the company in steering committees (works analyses, putting in function, etc)
- notification / mitigation of disputes
- final receptions, remedies during guarantee period
- assuring the integral payment at the end of the contract

Sector International Construction Company, subsidiary of PORR Bau, Vienna

2005 – 2007 Project manager

TRANSURB – TECHNIRAIL

- management of railway projects; the total value of coordinated projects - over 350 million Euros
- drawing up tender documentation, bid analysis;
- member with voting rights in evaluation committees, awarding contracts

Sector International Consultancy Company

2004 - 2005 Head of Technical and Development Office

Grup Feroviar Român

- initiation of projects for combined transport and wagons refurbishment
- prototype tests for big capacity wagon – Fabis

Sector Railway Freight Operator

2000 – 2002 Head of Rules and Regulation Department

Romanian Railway Authority – AFER

- implementation of the European Directives and UIC (International Union of Railways) sheets requirements as national requirements and rules
- setting-up the standards documents for certification, licensing and approval for products and railway services, fulfilling railway safety requirements
- financing obtained through PHARE Programme for the rehabilitation of RailwayTestingRing in Făurei
- setting-up the tender documents, evaluations and contracts awarding for laboratory equipments
- setting-up the tender documents for infrastructure works for rehabilitation of the Testing Ring for maximum speed of 200km/h

Sector Railway safety Inspection

1998 - 2000 Chief of Repair and Modernisation Service

Romanian Railway Passenger National Company – SNTFC

- management of investments, maintenance and refurbishment programmes for coaches. Project manager for the National Programme for refurbishment of coaches – value 80 mil. $;
- setting-up the annual programmes for investments, repairs and maintenance
- setting-up and management of the repair contracts for coaches
- management of the multianual national programme for coaches refurbishment: setting-up the technical specifications, bids assessment, contract awarding, works' supervision, product approval and safety certification, management of human and financial resources

Sector National passengers railway operator

© Uniunea Europeană, 2002-2018 | europass.cedefop.europa.eu

1996 - 1998 Head of Technical Department – General Directorate of Rolling Stock

SNCFR

- management of investments, development of programmes, equipping depots and zone workshops
- management of human resources at the level of the General Directorate
- management of the annual research programme
- Programme Manager for EBRD financing programme – value 107 mil. $ (including Coface (France) cofinancing) consisting of: rolling stock refurbishment (locomotives, wagons and coaches) refurbishment, maintenance equipments for workshops. Project Manager for coaches refurbishment component of the programme.

Sector Railway

1990 - 1996 Engineer

CFR

- co-ordination of rolling stock repair activities
- responsible for setting-up and up-to-date different technical specifications for parts of rolling stock (bogies, shock-absorber-coupling system, etc)
- project manager for CFR for the licensing of the 200km/h coaches produced by Astra Arad

Sector Railway

1989 - 1990 **Engineer**

Diesel Engine Factory

- design for special truck body shell

Sector Diesel engine and special lorries production

1986 - 1989 Engineer trainee

Romanian Railway – CFR , Craiova Region

- exploitation, maintenance and repair activities for rolling stock
- responsible for different supply for workshop (welding line, special lathe installing, mounted axle)

Sector Railway

EDUCATION AND TRAINING

2006 Post-graduate degree in European Projects Management

Polytechnic University of Bucharest and Chamber of Commerce

1981 – 1986 Licensed Engineer

Polytechnic University of Bucharest – Transport Faculty

2017 Internal Auditor for Integrated Management – EOQ Certificate

Romanian Association for Quality – ARC

2017 EOQ Risk Manager - EOQ Certificate

Romanian Association for Quality – ARC

2015 Responsible for railway transport and safety management activity

Romanian Railway Authority – AFER

2009 Preventing Disputes through Dispute Boards

Dispute Resolution Board Formation

1998 Railway Transport Development

United Nations Industrial Development Organisation – UNIDO and Swissrail Export Association

1996 Procurement Contracts and International Consultancy

World Bank and Romanian Ministry of Finance

© Uniunea Europeană, 2002-2018 | europass.cedefop.europa.eu

PERSONAL SKILLS

Mother tongue: Romanian

Other tongues

	UNDERSTANDING		SPEAKING		WRITING
	Listening	Reading	Spoken interaction	Spoken production	
English	C2	C2	C2	C2	C1
French	B2	B2	B2	B2	B1

Levels: A1/A2 Basic user - B1/B2 Independent user - C1/C2 Proficient user
Common European Framework of Reference for Languages

Communication skills

I was accustomed to work in a team, first as a team member and later, as the leader of different departments that I have coordinated. Due to the complexity of the railway activity, teamwork is essential for good results.

The major development of my communication skills was accomplished while I was working in the Netherlands, as a Project Manager at The European Railway Research Institute. Working in the international committees of experts in the working groups at UIC (International Union of Railways), a truly multicultural environment, also helped me greatly.

Organisational / managerial skills

In my activity, **of more than 25 years of experience in the railway field**, both in public and private companies, I **have accumulated experience in project management at European level (The Netherlands) , the coordination of a major railway project**, European financed (140 mil. Euro) or the setting-up of a **passengers railway operator.**

I have always paid particular attention to the coordination and administration of human and financial resources available in the different projects under my management. Thus, I succeeded to manage with very good results major railway projects (also see the Additional Information section).

As voluntary work (also in the railway field), I am Prime-vicepresident of Romanian Railway Engineer Association – member of European Railway Engineer Association – UEEIV; I am also board member of the UEEIV.

Starting with 2007 I have been a voting member of the Monitoring Committee for Sectorial Operational Programme for Transport – SOPT as the representative of the Romanian Railway Engineer Association. This Committee is chaired at the level of minister / state secretary and the representatives of EU. This period of more than 5 years, in which I tried to promote rail projects, has allowed me to gain knowledge about the overall vision at European level on the development of transport networks and the necessary programs / projects in order to make this possible. Starting with November 2015, I continue this activity in the Transport Sub-committee of Operational Programme for Big Infrastructure – POIM.

Job-related skills

- railway Engineer with post-university degree, I have a very good expertise in rolling stock / railway infrastructure construction, refurbishment, certification and maintenance;
- very good knowledge and experience in Safety Management, Quality Management System, Interoperability and European Directives implementation in the national legislation;
- long standing experience in planning, monitoring and contracts administration, investment planning and finance;
- very good experience in international tendering and contractual procedures (EBRD rules, ECLAT – – co-financing procedure, FIDIC procedures);
- long experience with very good results in international project management;
- competence in experts working groups / international commissions both in railway field and extended areas (transport, regional development).

DIGITAL SKILLS

SELF-ASSESSMENT				
Information processing	Communication	Content creation	Security	Problem solving
Independent user	Proficient user	Proficient user	Independent user	Independent user

Levels: Basic user - Independent user - Proficient user
Digital competences - Self-assessment grid

- **proficient user of Microsoft Project due to the multiple projects coordinated in my various leadership capacities**

ADDITIONAL INFORMATION

Major Projects

- 2014 - Setting-up and organisation of a new company for railway transport
- 2007 – 2012 Rehabilitation of the railway section Câmpina – Predeal on the București – Brașov Railway Line – EU project, part of European Corridor IV financed through ISPA programme and the Romanian Goverment;
- 2006 - NANOMAT – project financed by the European Commission through FP 6;
- 2006 - TREND – project financed by the European Commission through FP 6;
- 2005 - wagon reconstruction bulk cargo transport with lateral gravity discharge;
- 2003 - 2004 SAFECOR – UIC project / SAMNET – EU project
- 2002 – 2004 Loads and Stresses on the Running Gear – UIC project
- 2001-2002 Upgrading the test facilities of the Romanian Railway Authority – project financed by European Union within PHARE programme and by Romanian Government – FIDIC Contract
- 1998 - 2000 National coach refurbishment programme for Romanian Railway
- 1996 - 1999 Romanian national development railway programme financed by the European Bank for Reconstruction and Development – ECLAT Financing Procedures
- 1992 - 1996 Production in Romania of coaches for 200 km/h for international railway traffic

Membership in various Committees / Associations

Currently:

- Prime-Vicepresident of The Association of Romanian Railway Engineers – AIFR
- Member of the Board of Union European Railway Engineering Associations – UEEIV
- Alternate member of The Transport Subcommittee for the Operational Programme for Big Infrastructure – POIM

2007 – 2015

- Voting member of the Monitoring Committee for Sectorial Operational Programme for Transport – POS-T

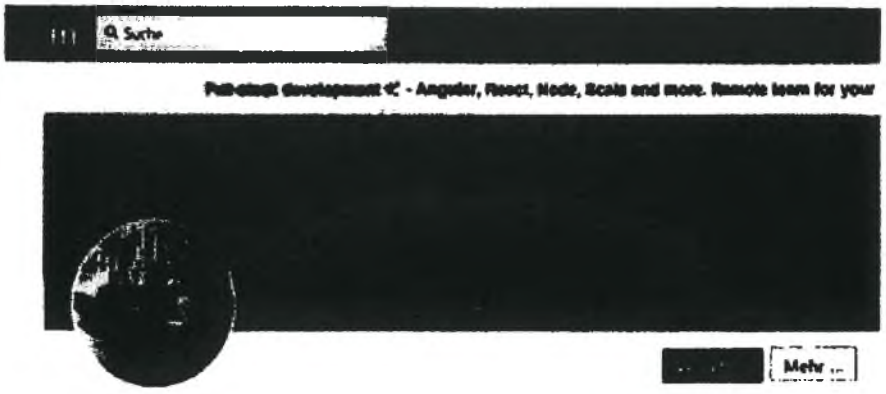
2007 - 2008

- Member of the board of CENAFER - National Centre for Training and Education for Railway

1999 - 2001

- Romanian Railway representative in UIC Passenger Sub-Commission SC07

ANEXA 12



Monica Dinu

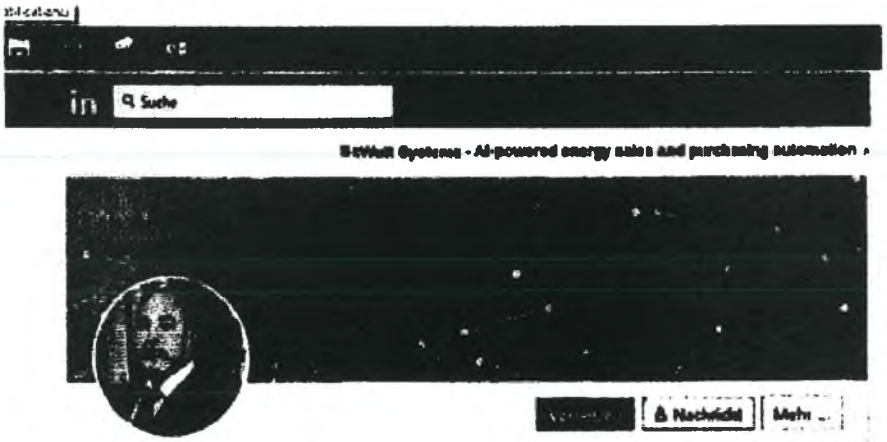
Astra Trans Carpatic

Şef departament la Astra Trans Carpatic

Rumänien · Kontaktdaten

Berufserfahrung

Şef departament
Astra Trans Carpatic



Gigi GAVRILA · 2.

Astra Trans Carpatic

Executive Director at Astra Trans Carpatic

Rumänien · 61 Kontakte · Kontaktdaten

Highlights

1 gemeinsamer Kontakt

Berufserfahrung

ANEXA 13

SIEMENS

Formular 18

Asocierea Siemens Mobility

Subsemnatii, **Florian Paul Roettig**, identificat cu paşaport tip P, seria U, nr. 3616341 eliberat de autorităţile austriece la 15.10.2018 si **Adrian Stoica**, identificat cu CI seria IF nr. 339039, CNP 1760720441511, reprezentanţi ai Asocierii Siemens Mobility) în calitate de **ofertant**, declar pe propria răspundere, sub sancţiunile aplicate faptei de fals în acte publice, ca, la procedura de achiziţie publică organizată de Autoritatea pentru Reformă Feroviară privind atribuirea contractului: *"Coeziune Europeană şi Dezvoltare Regională prin creşterea calităţii de transport feroviar de călători în România: Rame Electrice Regionale – achiziţie şi menenanţă"* pentru care s-a publicat în SEAP anunţulInvitatia de participare nr CN1010410 din data de 03.04.2019, **ofertez următoarele în partea care vizează criteriile de atribuire:**

Nr. Crt.	Factori de evaluare	Ceea ce se ofertează	Pagina din propunerea tehnică unde se detaliază aspectele
A	LCC	80%	
1	Preţul de achizitie a ramelor electrice	1.249.509.160 RON fără TVA	Formular 17 - oferta financiară, pag. 5
2	Costurile de mentenanţă – pentru 40 rame în perioada de 15 ani – înmulţită cu distanţa medie estimată in caietul de sarcini	40 trenuri * 160000 km/an * 15 ani * 4,3715 RON/km = 419.664.000 RON fără TVA	Formular 17 - oferta financiară, pag. 5
3	Consumul de energie – consumul de energie electrică specific înmulţit cu valoarea medie estimată la distanţa parcursa în perioada de 15 ani	40 trenuri * 160000 km/an * 15 ani * 0.07 Euro/kWh * 4.21 kWh/km = 28.291.200 Euro, respectiv 133.944.686 RON fără TVA	Fişier 06 oferta tehnică, pagina 16, indice folosit: 4.21 [kWh/km], medie aritmetică a celor doi indici din tabel. Curs valutar: 1 Euro = 4.7345 RON la data de 18.07.2019 (data semnării ofertei)
B	Factori tehnici	20%	
1	Număr locuri (minim 200)	Numărul de locuri ofertat 200	Fişier 04 oferta tehnică, „Desene detaliu şi amplasament", pag. 1, parametru „Scaune clasa a 2-a"
2	Termen de livrare al primei unităţi	Numărul asumat de luni de la semnarea contractului până la livrarea primei unităţi 19	Fişier 18 oferta tehnică, „Programul de livrări", pag. 2, Etapa „Livrare în România", data 09.07.2021

SIEMENS

3	Termen de livrare a intregii cantitati	Numărul asumat de luni de la semnarea contractului până la livrarea întregii cantități	Fișier 18 oferta tehnică, „Programul de livrări", pag. 3, Etapa „Tren 40", data 06.07.2022
		31	
4	Autorizare RE-R în UE	DA,certificat TSI	Fișier 07 oferta tehnica, „Certificate TSI și IRIS cu traduceri", fisier: 07_DML_RO_TSI_certificate_A6Z00038346176.pdf tradus autorizat în limba română în fișier: 07_DML_RO_TSI_certificate_A6Z00038346176_RO.pdf

Atașăm prezentei documentele solicitate furnizând toate informațiile solicitate prin caietul de sarcini și fișa de date a achizitiei.

Noi, Asocierea Siemens Mobility, declarăm că înțelegem și ne asumăm faptul că neatingerea nivelului asumat pentru oricare din parametrii tehnici regăsiți în prezenta declarație pentru fiecare RE-R furnizată, conduce la respingerea recepției RE-R și implicit la remedierea aspectelor neconforme în condițiile păstrării termenului de livrare ofertat și punctat. Dacă acest termen nu va putea fi respectat vom plăti penalități pentru nerespectarea termenului de furnizare în conformitate cu prevederile contractului.

Data,

18.07.2019

Florian Paul Roettig, în calitate de Administrator și CEO, și **Adrian Stoica** în calitate de Administrator și CFO, legal autorizați să semnăm oferta pentru și în numele Asocierii Siemens Mobility

Siemens Mobility SRL, lider al asocierii Siemens Mobility

SOCIETATEA COMERCIALA SIEMENS MOBILITY S.R.L. BUCUREȘTI-ROMÂNIA

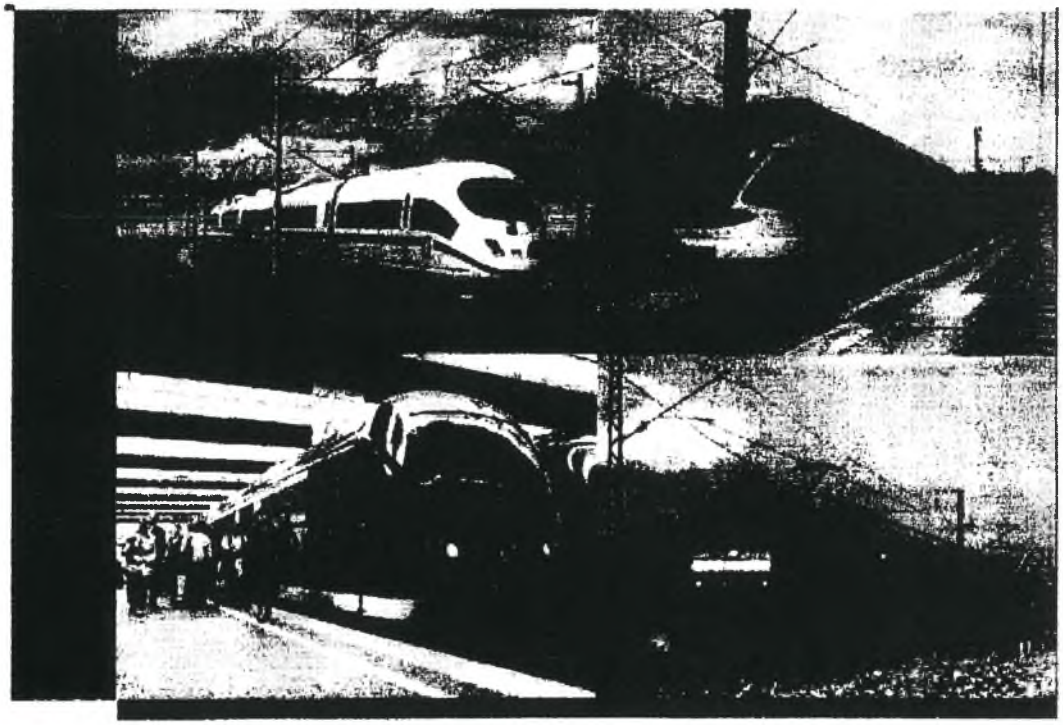
ANEXA 14

Traducere din limba germană în extras

Ministerul Federal pentru Transport, Construcții și Dezvoltare Urbană

Manual vehicule feroviare

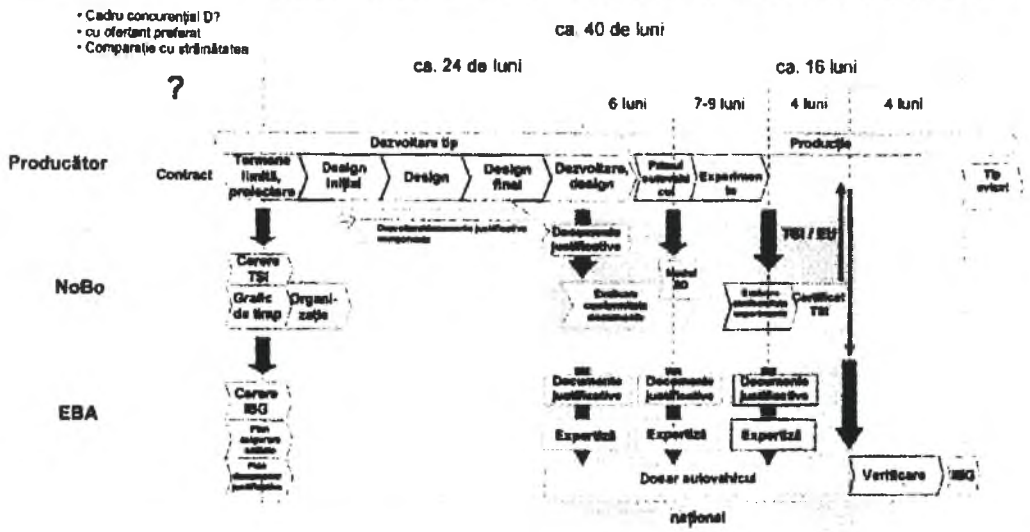
Ghid pentru producție și autorizare



Transport Mobilitate Construcții Locuire Urban Rural Transport Mobilitate Construcții
Locuire UrbanRural www.bmvbs.de Transport Mobilitate Construcții Locuire
Urban Rural Transport Mobilitate Construcții Locuire Urban Rural Transport Mobilitate

[...]

Necesar de timp pentru procesul de achiziții (fără iterare) pentru Agrementare tip (platformă) Tren electric regio



[...]

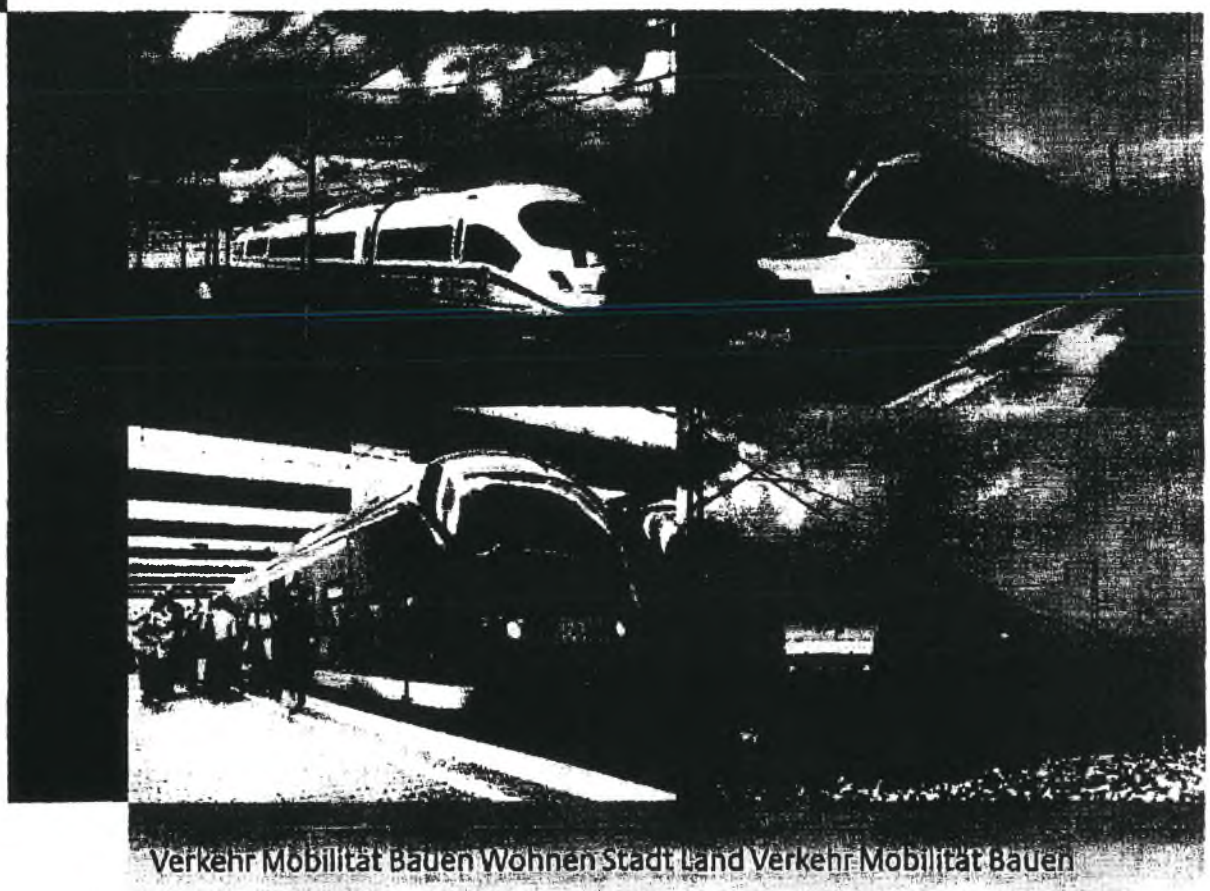
Subsemnata RAȚIU-STAVĂRĂ ANAMARIA, traducător autorizat cu nr. 4421/22.02.2019, certific exactitatea traducerii în limba română a textului înscrisului în documentul fotocopie din limba germană, care a fost vizat de mine.

TRADUCĂTOR,
RAȚIU-STAVĂRĂ ANAMARIA

Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Handbuch Eisenbahnfahrzeuge

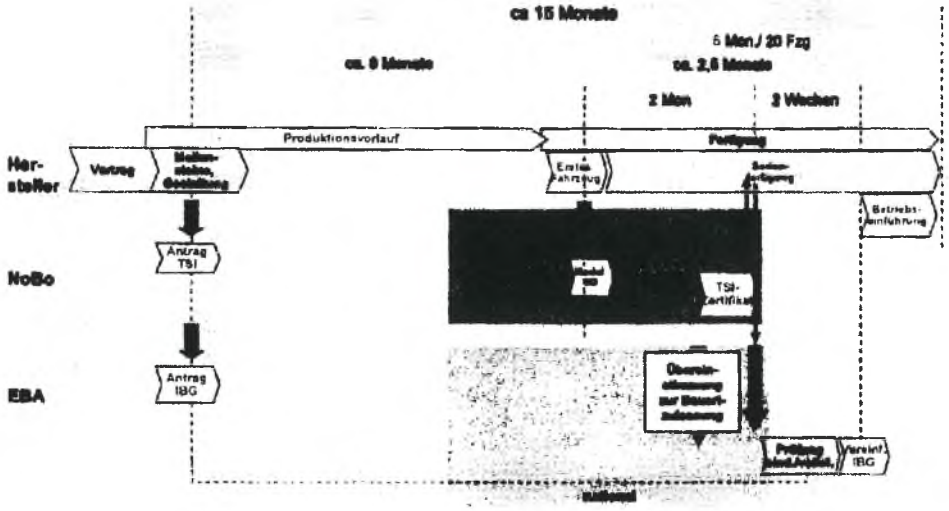
Leitfaden für Herstellung und Zulassung



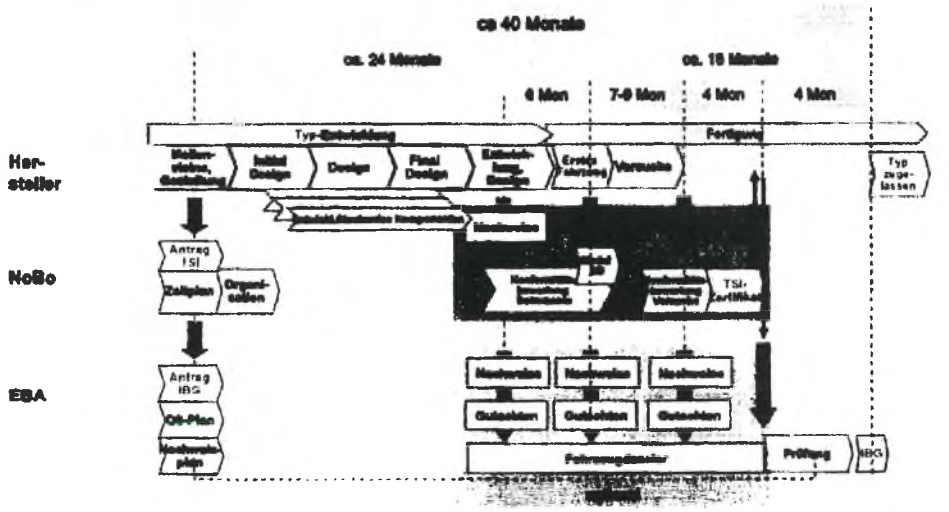
Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land **www.bmvbs.de** Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

Eisenbahn-Bundesamt · EBC · DB Mobility Networks Logistics · DIE BAHNINDUSTRIE. · ZVEI

Zeitbedarf Beschaffungsprozess (ohne Iterationen) für
Nachbau eines bauartzugelassenen elektrischen Regio-Triebzuges



Zeitbedarf Beschaffungsprozess (ohne Iterationen) für
Typzulassung (Plattform) elektrischer Regio-Triebzug



G H I D

al AUTORITĂȚII DE SIGURANȚĂ FEROVIARĂ ROMÂNĂ – ASFR,

întocmit în conformitate cu Capitolul V din DIRECTIVA (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 *privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană*, pentru autorizarea de tip și/sau autorizarea introducerii pe piață a vehiculelor feroviare

Considerații generale

Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 *privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană* stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității în cadrul sistemului feroviar al Uniunii în vederea definirii unui nivel optim de armonizare tehnică, pentru a permite facilitarea, îmbunătățirea și dezvoltarea serviciilor de transport feroviar în interiorul Uniunii și cu statele terțe și pentru a contribui la finalizarea spațiului feroviar unic european și realizarea progresivă a pieței interne. Aceste condiții se referă la proiectarea, construirea, punerea în funcțiune, modernizarea, reînnoirea, exploatarea și întreținerea elementelor acestui sistem.

Conform:

- art. 21, alin. (1) din Directiva (UE) 2016/797, solicitantul poate introduce vehiculul pe piață numai după ce a primit autorizația de introducere pe piață a vehiculului eliberată de către Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate sau de către autoritatea națională de siguranță;
- art. 24 alin. (1) din Directiva (UE) 2016/797, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate sau o autoritate națională de siguranță, după caz, în conformitate cu prevederile art. 21 din directivă, poate să acorde autorizații de tip pentru vehicule.

Astfel, începând cu data de 16 iunie 2019, autorizația de tip și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculelor feroviare se eliberează în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545 al Comisiei din 4 aprilie 2018 *de instituire a modalităților practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare și de autorizare de tip a vehiculelor feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului.*

Acest Regulament stabilește:

- modalitățile practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor menționat în Directiva (UE) 2016/797 care să determine reducerea complexității, a duratei și a costului procesului de autorizare a vehiculelor, să asigure condiții uniforme pentru armonizarea autorizației de tip a vehiculelor și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculelor în Uniune, precum și să favorizeze colaborarea dintre toate părțile implicate în procesul de autorizare a vehiculelor.

Pentru a sprijini solicitanţii care depun cereri pentru eliberarea autorizaţiilor de tip şi/ sau de introducere pe piaţă a vehiculelor feroviare să înţeleagă procesul de acordare a acestor documente, Agenţia Uniunii Europene pentru Căile Ferate a elaborat un *Ghid privind modalitatile practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare,* care descrie, în principal:

- Condiţiile depunerii unei cereri pentru obţinerea unei autorizaţii de tip şi /sau de introducere pe piaţă;
- Procesul de depunere a unei cereri pentru obţinerea unei autorizaţii de tip şi /sau de introducere pe piaţă;
- Structura şi conţinutul cererii si dosarului de autorizare care trebuie depus de către solicitant;
- Condiţiile pentru suspendarea revocarea sau modificarea unei autorizaţii de tip şi /sau de introducere pe piaţă emise.

Conform:

- art. 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545 şi art. 2 din Directiva (UE) 2016/797:

Solicitant – o persoană fizică sau juridică solicitantă a unei autorizaţii, fie că aceasta este o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură sau orice altă persoană sau entitate juridică, precum fabricantul, proprietarul sau deținătorul;
Zona de utilizare a unui vehicul – o rețea sau mai multe rețele dintr-un stat membru sau dintr-un grup de state membre în care se intenționează utilizarea vehiculului;
Introducere pe piaţă – prima punere la dispoziţie pe piaţa Uniunii a unui element constitutiv de interoperabilitate, subsistem sau vehicul gata să funcţioneze în starea de funcţionare nominală;
Capturarea cerinţelor – procesul de identificare, de alocare, de punere în aplicare şi de validare a cerinţelor, care este desfăşurat de solicitant pentru a asigura respectarea cerinţelor relevante de la nivelul Uniunii şi de la nivel naţional. Capturarea cerinţelor poate fi integrată în procesele de dezvoltare a produselor;
Variantă a tipului de vehicul – o opţiune pentru configurarea unui tip de vehicul, care este stabilită în timpul primei autorizări a unui tip de vehicul în conformitate cu art. 24 alin. (1), sau modificări în cadrul unui tip de vehicul existent pe durata ciclului său de viaţă, care necesită o nouă autorizare a tipului de vehicul în conformitate cu art. 24 alin. (1) şi cu art. 21 alin. (12) din Directiva (UE) 2016/797;
Versiune a tipului de vehicul – o opţiune pentru configurarea unui tip de vehicul sau a unei variante a unui tip de vehicul ori a unor modificări în cadrul unui tip sau al unei variante de tip existent(e) pe durata ciclului său de viaţă, care a fost creată pentru a reflecta modificările aduse caracteristicilor de proiectare de bază ce nu necesită o nouă autorizare a tipului de vehicul în conformitate cu art. 24 alin. (1) şi cu art. 21 alin. (12) din Directiva (UE) 2016/797;
Solicitare – solicitarea transmisă prin intermediul platformei informatice a Agenţiei pentru eliberarea autorizatiei de tip şi/sau autorizatiei introducerii pe piaţă a vehiculelor feroviare;
Implicare prealabilă – o etapă procedurală care precedă depunerea unei cereri de autorizaţie, desfăşurată la cererea solicitantului,
Ghişeu unic – reprezintă o platformă informatică a Agenţiei Uniunii Europene pentru Căile Ferate,

astfel cum se menționează la art. 12 din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 *privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004*;
Data primirii cererii – conform art. 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545 .

Ghidul elaborat de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, în conformitate cu dispozițiile art. 7 alin. (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545, se referă, în principal, la:

- Domeniul de aplicare a măsurilor naționale de punere în aplicare a Directivei (UE) 2016/797;
- Politica lingvistică;
- Modalități de comunicare;
- Taxe și tarife;
- Descrierea acordurilor transfrontaliere;
- Descrierea și explicarea cerințelor stabilite în normele naționale notificate;
- Procedura națională de contestare;
- Dispoziții naționale privind controlul jurisdicțional.

Modul de solicitare a autorizației de tip și/sau de introducere pe piață a vehiculelor feroviare

Înainte de a solicita o autorizatie de tip şi/sau de introducere pe piaţă, solicitantul ar trebui să se informeze cu privire la condițiile generale de acordare a acestui document, prin intermediul site – ului web al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, la adresa https://www.era.europa.eu/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en, unde poate accesa *Ghidul privind utilizarea OSS pentru autorizarea de tip a vehiculelor – Ghid pentru solicitanți.*

La cererea solicitantului, entitatea de autorizare și autoritățile naționale de siguranță pentru zona de utilizare relevante gestionează cererile de implicare prealabilă în vederea stabilirii situației de referință pentru implicarea prealabilă înainte de depunerea unei cereri de autorizație de tip a vehiculului și/sau de autorizație de introducere pe piață a vehiculului.

După aceasta, solicitantul formulează cererea, în vederea obținerii autorizației de tip și/sau de introducere pe piață a vehiculelor feroviare și transmite documentația aferentă prin intermediul platformei informatice ghișeu unic, a Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

Pentru completarea cererii, solicitantul trebuie să consulte și baza de date (RDD) cu normele naționale specifice aplicației solicitantului, prin intermediul site – ului web al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, la adresa https://www.era.europa.eu/registers_en#rdd.

În cadrul procesului de autorizare de tip și/sau de introducere pe piață a vehiculelor feroviare, trebuie avut în vedere, printre altele, următoarele:

- solicitarea autorizaţiei de tip şi/sau de introducere pe piaţă a vehiculelor feroviare, documentarea privind acoperirea cerinţelor legate de acordarea acestui document, precum şi întreaga corespondenţă, se realizează numai prin intermediul platformei informatice ghişeu unic, a Agenţiei Uniunii Europene pentru Căile Ferate;

- autorizaţia de tip şi/sau de introducere pe piaţă a vehiculelor feroviare se emite în format electronic de către Agenţie şi se încarcă în baza de date ERATV a acesteia, care poate fi accesată prin intermediul site – ului web al Agenţiei Uniunii Europene pentru Căile Ferate, la adresa https://eratv.era.europa.eu/eratv;

- declaraţiile CE de verificare pentru subsisteme, declaraţiile CE de conformitate şi aptitudini de utilizare pentru ECI, se emit în format electronic şi se încarcă în baza de date ERADIS a Agenţiei care poate fi accesată prin intermediul site – ului web al Agenţiei Uniunii Europene pentru Căile Ferate, la adresa https://eradis.era.europa.eu;

- în cererea sa de autorizaţie pentru introducerea pe piaţă a vehiculului, solicitantul specifică zona de utilizare a vehiculului. Cererea include dovezi care arată că a fost verificată compatibilitatea tehnică dintre vehicul şi reţeaua din zona de utilizare;

- cererea de autorizare de introducere pe piaţă a vehiculului trebuie să fie însoţită de un dosar privind vehiculul sau tipul de vehicul şi care include documente justificative cu privire la:

  (a) introducerea pe piaţă a subsistemelor mobile sau/şi elementele constitutive de interoperabilitate – ECI din care este compus vehiculul în conformitate cu art. 20, pe baza declaraţiei de verificare „CE";

  Ţinând cont de perioadele de tranziţie cuprinse în Specificaţiile Tehnice de Interoperabilitate - STI relevante pentru ECI, se pot admite documente tehnice, emise de organisme de evaluare autorizate în domeniu feroviar, care să ateste conformitatea acestora cu normele tehnice în vigoare la data fabricaţiei respectivului element ECI.

  (b) compatibilitatea tehnică a subsistemelor menţionate la lit. (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI - urilor relevante şi, după caz, a normelor naţionale;

  (c) integrarea în siguranţă a subsistemelor menţionate la lit. (a) în cadrul vehiculului, stabilită pe baza STI - iurilor relevante şi, după caz, a normelor naţionale, precum şi a Metodelor Comune de Siguranţă - MCS prevăzute la art. 6 din Directiva (UE) 2016/798;

  (d) compatibilitatea tehnică a vehiculului cu reţeaua din zona de utilizare menţionată la alin. (2), stabilită pe baza STI - iurilor relevante şi, după caz, a normelor naţionale, a registrelor de infrastructură, precum şi a MCS privind evaluarea riscurilor prevăzute la art. 6 din Directiva (UE) 2016/798.

Domeniul de aplicare a măsurilor naționale de punere în aplicare a Directivei (UE) 2016/797

Din domeniul de aplicare a măsurilor naționale de punere în aplicare a Directivei (UE) 2016/797 sunt excluse:

(a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile abătute, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității proprii de transport de mărfuri sau al transportului de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;

(b) infrastructura și vehiculele rezervate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică;

(c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule pentru sistemul feroviar greu în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective;

(d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.

Politica lingvistică

Atunci când solicitantul selectează Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR ca entitate de autorizare sau în cazul în care ASFR evaluează partea națională a dosarului de cerere, limba utilizată pentru redactarea documentației aferente este limba română.

Modalități de comunicare

În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR este selectată ca entitate de autorizare, comunicarea cu solicitantul se realizează, de regulă, prin intermediul platformei informatice *ghișeu unic*, a Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, respectiv:

- transmiterea cererii pentru autorizarea de tip și/sau autorizarea introducerii pe piață a vehiculelor feroviare și a documentației aferente, de către solicitant;
- completarea documentației aferente obținerii autorizatiei de punere pe piata sau punere in functiune, de către solicitant, ca urmare a observațiilor formulate de Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR;
- transmiterea de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, către solicitant, a deciziei de acordare sau de neacordare a autorizatiei de punere pe piață sau punere în funcțiune.

Pentru părțile specifice ale procesului de obținere a autorizatiei de punere pe piață sau punere în funcțiune, comunicarea se realizează prin corespondență cu Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, respectiv. în principal, pentru:

- comunicarea de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR a tarifului aferent acordării autorizației de punere pe piață sau punere în funcțiune;

- transmiterii de către solicitant a documentului care dovedește realizarea plății.

Taxe și tarife

Tarifarea activității de evaluare a cererii pentru obținerea autorizației de punere pe piață sau punere în funcțiune și a documentației aferente se realizează conform reglementărilor naționale în vigoare.

Suma aferentă acordării autorizației de punere pe piață sau punere în funcțiune, comunicată solicitantului de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR, se achită, în lei la cursul de schimb valutar al BNR valabil în ziua plății, în contul de virament nr. RO43 TREZ 70120F 330800 XXXX deschis la Trezoreria Operativă sector 1 București, cod BIC TREZROBU, RO 4283163.

Descrierea acordurilor transfrontaliere

Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR publică pe site-ul web propriu procedura de urmat cu privire la acordurile transfrontaliere pentru ca autorizațiile emise să includă stații din statele membre învecinate în temeiul art. 21 alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797, în special:
(a) orice acorduri transfrontaliere existente între autoritățile naționale de siguranță care este posibil să trebuiască utilizate;
(b) procedura de urmat în cazul în care nu există astfel de acorduri transfrontaliere.

În cazul unui acord transfrontalier privind procesul de emitere a unei autorizații care să includă stații din statele membre învecinate, în temeiul art. 21 alin. (8) din Directiva (UE) 2016/797, autoritățile naționale de siguranță specifică procedura care trebuie aplicată și pun la dispoziție cel puțin următoarele detalii:
(a) etapele procedurale;
(b) intervalele de timp;
(c) domeniul de aplicare tehnic și geografic;
(d) rolurile și sarcinile părților implicate;
(e) modalitățile practice pentru consultarea cu părțile relevante.

Procedura națională de contestare

Pentru cazurile în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR este selectată ca entitate de autorizare, atunci când aceasta a comunicat solicitantului decizia referitoare la neacordarea a autorizației de punere pe piață sau punere în funcțiune, solicitantul poate cere acesteia reevaluarea deciziei sale.

În cazul în care Autoritatea de Siguranță Feroviară Română – ASFR își menține decizia inițială, solicitantul se adresează instanțelor de contencios administrativ, conform Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Dispoziții naționale privind controlul jurisdicțional

Controlul jurisdicțional (revizuirea judiciară) se realizează de către instanța judecătorească care judecă contestația depusă de către partea reclamantă, cu privire la o decizie a Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR.

Anularea unei decizii a Autorității de Siguranță Feroviară Română – ASFR privind neacordarea unei autorizatii de punere pe piață sau punere în funcțiune se stabilește prin hotărâre judecătorească definitivă.

Examinarea judiciară este un proces în care acțiunile executive sau legislative sunt supuse revizuirii de către sistemul judiciar. Examinarea judiciară este una dintre verificările și balanțele din separarea puterilor: puterea sistemului judiciar de a supraveghea sucursalele legislative și executive atunci când acestea din urmă își depășesc autoritatea. Doctrina variază între jurisdicții, astfel încât procedura și domeniul de aplicare al revizuirii judiciare pot fi diferite între și în interiorul țărilor.

În conformitate cu prevederile art. 21 alin (11) din Directiva (UE) 2016/797:

> *"Orice decizie prin care se refuză autorizația de introducere pe piață a unui vehicul în conformitate cu o evaluare negativă se justifică în mod corespunzător. În termen de o lună de la primirea deciziei negative, solicitantul poate cere agenției sau autorității naționale de siguranță, după caz, revizuirea deciziei. Agenția sau autoritatea națională de siguranță au la dispoziție două luni de la data primirii cererii de revizuire pentru a își confirma sau revoca decizia. În cazul în care decizia negativă a agenției este confirmată, solicitantul o poate contesta în fața comisiei pentru soluționarea contestațiilor desemnate în temeiul art. 55 din Regulamentului (UE) 2016/796."*

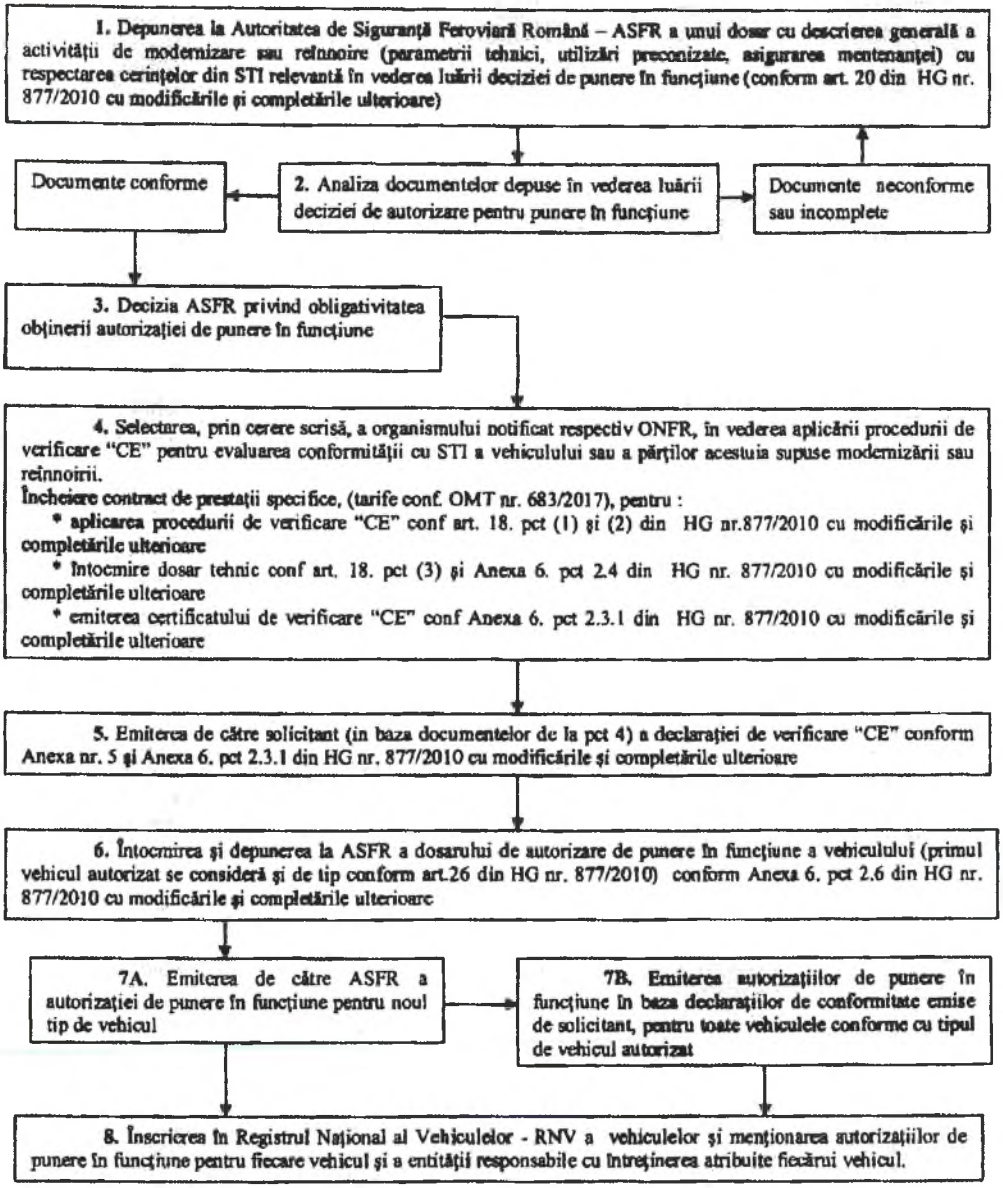
În conformitate cu prevederile art. 46 alin 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545:

> *"În cazul în care prin decizie fie se refuză cererea, fie se emite autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului sub rezerva unor condiții diferite de utilizare a vehiculului și a altor restricții față de cele menționate de solicitant în cererea sa, solicitantul poate cere entității de autorizare să își revizuiască decizia. În cazul în care solicitantul nu este mulțumit de răspunsul entității de autorizare, el poate introduce o contestație pe lângă autoritatea competentă în conformitate cu art. 21 alin. (11) din Directiva (UE) 2016/797."*

Modul de solicitare a autorizatiei de tip a vehiculului și/sau autorizației de introducere pe piață a vehiculului

Înainte de a solicita autorizația de tip a vehiculului și/sau autorizația de introducere pe piață a vehiculului, solicitantul ar trebui să se informeze cu privire la condițiile de acordare a acestui document, prin intermediul site–ului web al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, la adresa https://www.era.europa.eu/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en și apoi să depună o cerere cu datele prevăzute în Anexa I din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545.

Etape privind autorizarea pentru punere în funcțiune vehicul feroviar



1. Etapele sunt aceleași în cazul construirii de noi vehicule, a doua etapă fiind de verificare a cerințelor esențiale.

2. În cazul în care nu se aplică STI se solicită autorizarea vehiculului neconform cu STI în baza normelor naționale tehnice de referință – NNTR corespunzătoare parametrilor vehiculului.

În acest caz documentele emise de către ONFR ca organism desemnat la nivel național pentru aplicarea NNTR în baza procedurii de verificare similară cu "CE" (Anexa 5, pct. 2 din HG nr. 877/2010 cu modificările și completările ulterioare) nu conțin sintagma "CE".

3. Pentru toate elementele constitutive de interoperabilitate sau piesele componente utilizate la vehiculele care fac obiectul noii construiri, modernizării sau reînnoirii se va solicita aplicarea de către ONFR a procedurii de evaluare a conformității (art 11. pct (2) din HG nr. 877/2010 cu modificările și completările ulterioare) în urma căreia producătorul va emite declarația de conformitate "CE" (art 11. pct. (1) din HG nr. 877/2010 cu modificările și completările ulterioare) sau în baza NNTR (Norme Notificate Tehnice de Referință).

General presentation on vehicle authorisation in the framework of the 4th Railway Package

Name, Surname

Event

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

EU Railway regulatory framework – Key elements

Council Directive 91/440/EEC
Non discriminatory access to railway infrastructures

Council Directive 95/18/EC
Licensing of railway undertaking

White paper
A strategy for revitalising the Community's railways

1st railway package
Open the international freight market, clarification of roles in the railway system, licensing of freight operators, policy for allocating capacity and fees

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

The Vehicle (type) authorisation process - Applicable legislation and documents

Directives

2016/797 - Interoperability directive
2016/798 - Safety directive

Regulations

2016/796 - Agency regulation
2018/545 - Practical arrangements for the VA process
402/2013 - CSM for risk evaluation and assessment
250/2019 - EC declaration of verification
Draft - Classification of National Rules (2nd half 2019)

Guidance

ERA-PRG-005/02_361 - Practical arrangements - VA process
ERA-PRG-005/02_374 - Catalogue of examples

Agreements

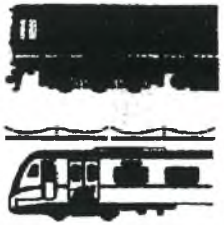
Cooperation agreements between the Agency and the NSA

EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

What's new?

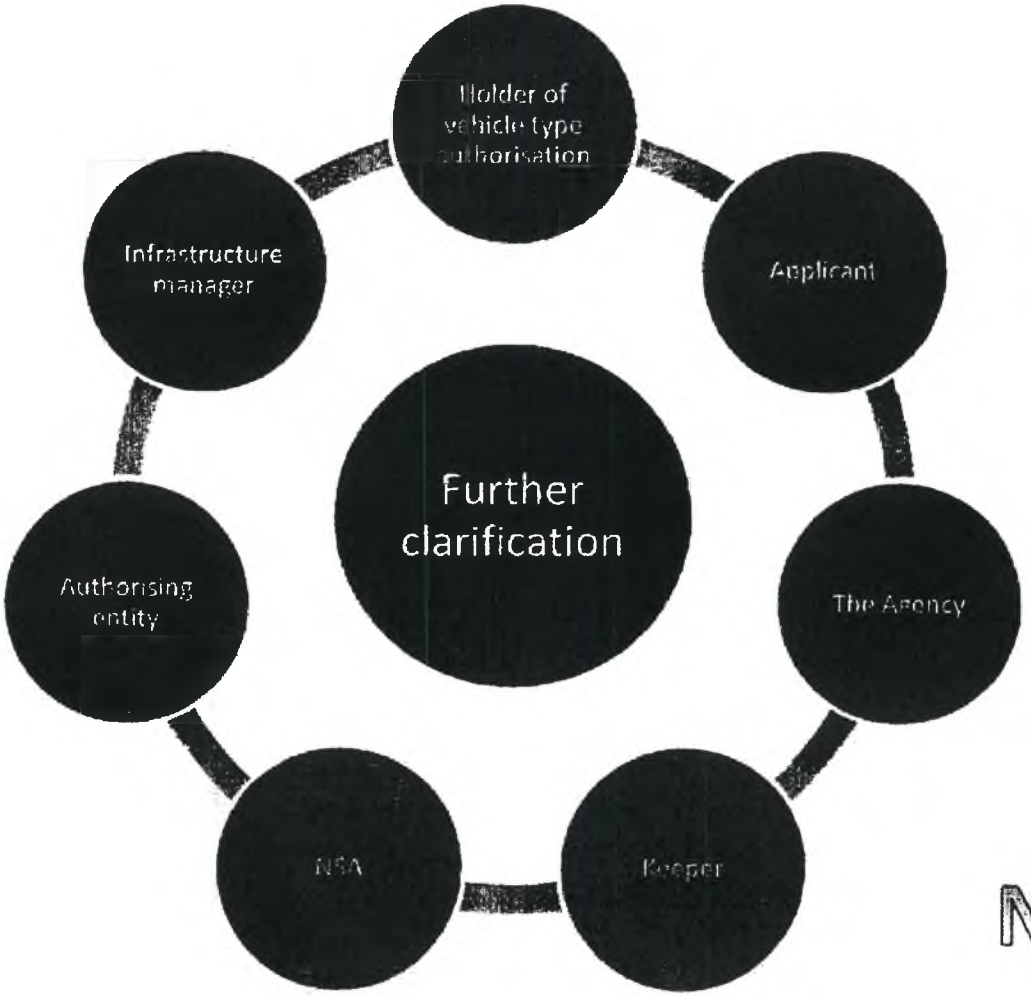
EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

The vehicle authorisation process in the context of railway operations

		Activity		>1 MS / Only 1 MS
1	Placing on the market of mobile subsystems	• Essential Requirements • No need for authorisation of the mobile subsystem • EC Declaration of Verification		Applicant
2	Vehicle authorisation for placing on the market / Vehicle type authorisation	• Technical compatibility of the subsystems within the vehicle • Safe integration of the subsystems within the vehicle • Technical compatibility of the vehicle with the network in the area of use		Authorising entity One-Stop Shop
3	Check before the use of authorized vehicle	Route compatibility on the basis of the Register of Infrastructure (RINF) and national rules		Railway Undertaking
4	Supervision	In case of non-compliance to essential requirements noticed during operation by Railway undertakings or ultimately by NSA and inducing safety risks (e.g. during supervision activities) authorisation can be suspended, revoked or amended.		NSA(s)

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Vehicle authorisation process
New/amended roles and responsibilities

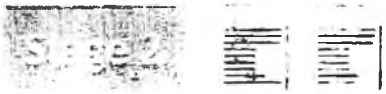


NEWS

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

The Vehicle Authorisation process

Preparation of the application



Pre-engagement

Conformity assessment

Submitting the application

Processing the application

Final documentation

Suspension, revocation or amendment of an issued authorisation

EU HARMONISED PROCESS

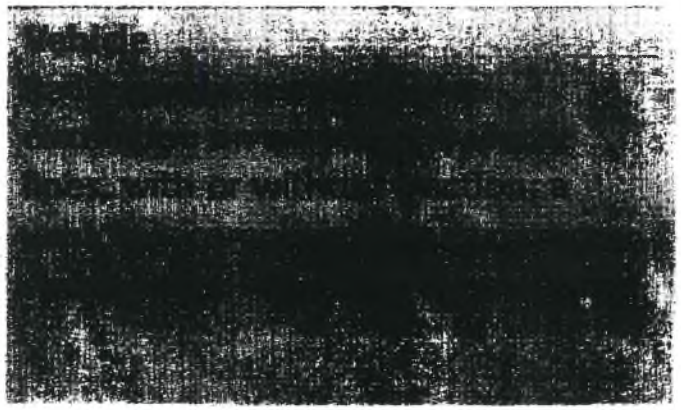
EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Some key new/amended features of the VA process

NEWS

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Type, variant & version - definitions



Vehicle type
Defines the basic design characteristics of vehicle(s) [illegible] covered by a type or design examination certificate described in the relevant verification [illegible]

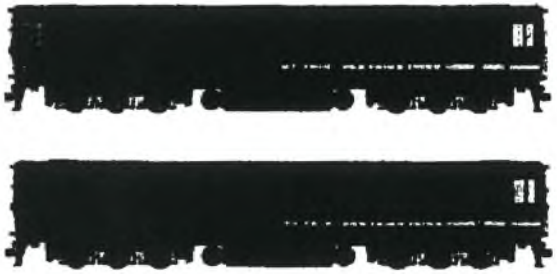
Vehicle type version
Option for the configuration of a vehicle type or vehicle type variant that **does not require** an authorisation

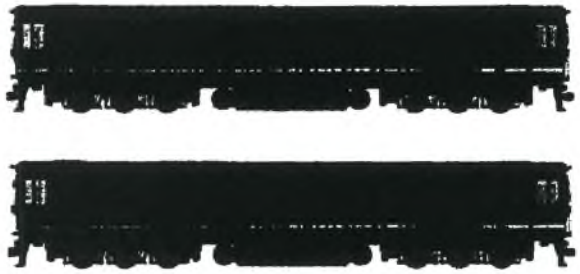
Vehicle Type variant
Option for the configuration of a vehicle type that **does require** an authorisation

Vehicle type = concept identified in ERATV

Vehicle variant A

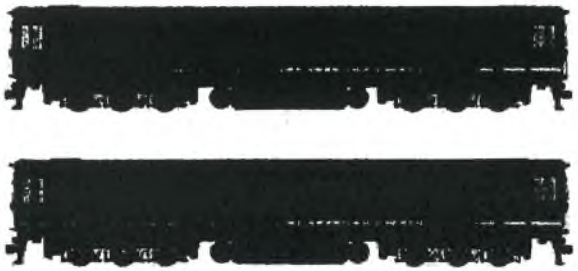
Vehicle variant B





Vehicle variant A version 1

Vehicle variant A version 2



EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Vehicle type holder

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Holder of the vehicle type authorisation

1. The applicant for the vehicle type takes the responsibility for the vehicle type as a whole
   - There is no 'technical file' for the vehicle type
2. '**Holder of the vehicle type authorisation**' means the natural or legal person that has applied for and received the vehicle type authorisation
3. For a vehicle type, there can only be one holder (clear allocation of responsibilities).
4. The holder is responsible for the configuration management of the vehicle type. This to ensure that vehicles type keeps meeting essential requirements after authorisation
5. The role of the holder cannot be transferred / sold, unless if a company ceases to exist (to be treated as any other asset)

EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

Changes to vehicle (type)

The Regulation 2018/545 defines 4 categories of changes:

- Art 15(1)(a): the change does not introduce a deviation in the technical files accompanying the EC declaration(s) of verification — *no changes in the design*
- Art 15(1)(b): change that introduces a deviation in the technical files but does not impact basic design characteristics nor triggers article 21(12) of Directive (EU) 2016/797: — *change in the design that does not require a new authorisation*
- Art 15(1)(c): change that impacts basic design characteristics but does not trigger article 21(12) of Directive (EU) 2016/797 and does not require a new authorisation — *change that needs to be reflected in ERATV, no need for a new authorisation*
- Art 15(1)(d): change that triggers article 21(12) and requires a new authorisation — *change in the design that requires a new authorisation*

EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

ERATV

EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

Basic Design
Charateristics

1. Article 48 (c) of Regulation 2018/545:
   - Type and/or design examination certificates -> chapters 7 of TSIs LOC&PAS, WAG & CCS (+changes that trigger 21(12)(a) of Directive 2016/797)

1. TSI clause	2. Related bacis design characteristic(s)	3. Change in the basic design characteristics triggering a new	
		3. Changes impacting the basic design characteristics and not classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797	4. Change [illegible] basic design [illegible] and classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797
4.2.2.2.3 End coupling	**Type of end coupler**	**Change of the end coupler type**	**N/A**

   - Area of use of the vehicle
   - Conditions for use and other restrictions (issues authorisation)
   - Reference to declaration by the proposer referred to in article 3(11) of Regulation (EU) 402/2013

2. Annex II of (revised) ERATV decision

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

1. Authorisation case defined in Article 14(1)(c) of Regulation (EU) 2018/545
2. Change of the area of use of an authorised type without changes in the design **(without modifications)**
3. The checks to be performed shall be limited to the technical compatibility between the vehicle and the extended network
4. Checks already carried out at the first authorisation shall not be repeated
5. If the extension of the area of use covers networks in another MS, the Agency shall be the authorising entity.
6. Extension of the area of use could also apply within 1 MS (with more than one network). The applicant can choose the NSA or the Agency as Authorising Entity

EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

Transitional period

Scenarios for applicants from the second half of 2019 until 16/06/2020:

	Area of use		Scenario	
(1)	MS 1 06/2019	MS 2 06/2019	**ERA**	issues VA (2016/797 & 2018/545)
(2)	MS 1 06/2019	MS 2 06/2020	**ERA** **MS 2**	issues VA (2016/797 & 2018/545) issues Additional Authorisation (2008/57)
(3)	MS 1 06/2020	MS 2 06/2020	**MS 1 (or 2)** **MS 2 (or 1)**	First Authorisation (2008/57) Additional Authorisation (2008/57)

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

One-Stop Shop

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Purpose of the One-Stop Shop

The one-stop shop shall be used by the applicants irrespective of the intended area of operation or area of use (one or more Member States).

The One-Stop Shop will enable efficient and effective communication between all the organisations involved in the process:

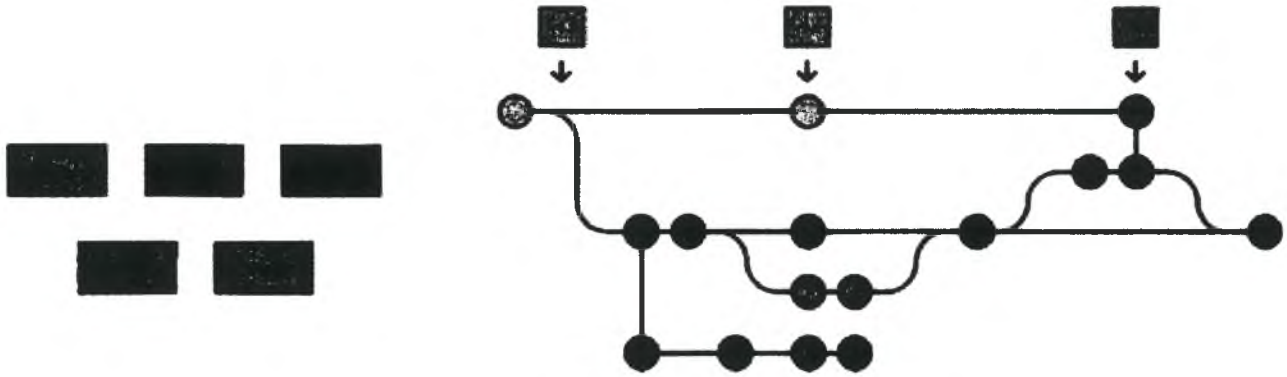
- all issues identified by the respective authority during the assessment,
- the replies of the applicant, and
- the final decision

will be communicated with the use of the one-stop-shop.

The One-Stop Shop will be delivered in a number of releases with different sets of functionalities available.

Different releases have been made available for testing purposes (Users Acceptance Tests with sector representatives and NSAs).
The release supporting VA applicants in the preparation of their revised application files has been deployed on the 16th of Feb 2019.

The release supporting the complete VA, SSC and ERTMS TA processes will be put in production on the 16th of June 2019.



Fees and Charges payable to the Agency are ruled by the Regulation (EU) 2018/764:

- The fees and charges should be equal or lower than the current average;
- For applications submitted to the NSAs their national charging principles apply;
- For applications submitted to the Agency, principles set by the regulation on fees and charges payable to the EU Agency for Railways apply;
  - The fee should consist of the fee for the assessment made by the Agency and the fee for the assessment made by the relevant NSAs;
  - The part of the fee for the Agency assessment shall be based on hourly rate and the one for the NSA assessment shall be based on national principles;
- Upon request of the applicant the Agency together with relevant NSA shall issue a non-binding estimate of the amount of fees and charges to be paid;
- The Agency together with relevant NSAs shall monitor their costs and inform the applicant when the cost risks exceeding the estimate by more than 15%;
- Payment of fees and charges shall be denominated in Euro;
- The invoice shall be issued through the one-stop-shop.

The functioning of the Board of Appeal is regulated by Regulation (EU) 2018/867

Key elements:

- The Board of Appeal is the arena of last resort
- Appeals against decisions made by the Agency should be rare
- This is because they will only be used where the Agency declines to issue or restricts a Single Safety Certificate giving its reasons for doing so and the applicant wishes to appeal this decision

In practice use of the Board of Appeal would mean that all other attempts to resolve the matter through the assessment process have failed to reach a satisfactory resolution.

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Cooperation Agreements – State of play

- The Management Board of the Agency has adopted, in June 2018, guidelines and the list of main elements
- The NSA sub-group has reached an agreement on draft cooperation agreements clauses
- The Agency is currently engaged in bilateral meetings with NSAs to conclude with each of them the relevant cooperation agreement
- Cooperation is needed over the results from Supervision and Assessment

ANEXA 15

EXTRAS

MINISTERUL JUSTIŢIEI

OFICIUL NAŢIONAL AL REGISTRULUI COMERŢULUI

Adresa: Bucureşti, Bd. Unirii nr. 74, Bl. J3B, sector 3; Telefon: (+40-21) 3160804, Fax: (+40-21) 3160803; Cod poştal: 030837
Website: www.onrc.ro; E-mail: onrc@onrc.ro;Cod de Identificare Fiscala: 14942091;

Nr.: 1708599

FURNIZARE INFORMAŢII

ASTRA VAGOANE CALATORI SA

INFORMAŢII DE IDENTIFICARE
Număr de ordine în Registrul Comerţului: J2/536/1998, atribuit în data de 07.09.1998
Identificator Unic la Nivel European (EUID): ROONRC.J02/536/1998
Cod unic de înregistrare: 10966616
Certificat de înregistrare: B1375054, emis pe data de 16.04.2008 si eliberat la data 22.04.2008
Adresă sediu social: Municipiul Arad, Str. PETRU RARES, Nr. 1-3, Judeţul Arad
Contacte sediu social: Fax 0257258168, telefon: 0257233651, 0257233603
Contacte firmă: Fax 0257258168, telefon: 0257233651, 0257233603
Actul de înmatriculare şi autorizare: Încheiere judecătorească 4733/07.09.1998,STANCU CARMEN
Stare firmă: funcţiune
Forma de organizare : societate pe actiuni, tip societate: sa
Data ultimei înregistrări în registrul comerţului: 22.07.2019
Durată: nelimitată;

SEDIU SOCIAL
Act sediu: Extras de carte funciară, nr. 9933 din data 02.04.2002
Data de început a valabilităţii pentru dovada de sediu: 02.04.2002.
Durata sediului:nelimitat.

CAPITAL SOCIAL
Capital social subscris: 41641750 LEI , integral vărsat
Număr acţiuni: 832835 din care:
- nr. acţiuni nominative: 832835
Valoarea unei acţiuni: 50 LEI

NATURĂ CAPITAL
privat autohton 100%

ACŢIONARI PERSOANE JURIDICE
[redacted]
Calitate: actionar
Naţionalitate: română
SEDIU SOCIAL: Bucureşti Sectorul 1, Bulevardul BUCUREŞTII NOI, Nr. 25B, Hala C2-Cladire administrativa, biroul 18C in suprafata de 23.31 MP.
Act de înfiinţare nr. J 40/6309/2000
CUI: 13176182
Aport la capital: 21238200 LEI
Aport vărsat total: 21238200 LEI
Aport vărsat în LEI : 21238200 LEI
Număr acţiuni: 424764
Raport generat în data de 27.09.2019 . 11:17:00

Data expirării mandatului: 01.09.2020
Durată mandat: 2 ani ,
Dată depunere specimen semnătură: 10.09.2010

TRUȚĂ ALEXANDRU
Calitate: administrator
Funcţie: membru în cons. de administratie
Cetăţenie: română
Sex: masculin
Data şi locul naşterii: 28.02.1951, Municipiul Bucureşti, Bucureşti, România
Stare civilă: nedeclarat
Puteri: CONFORM ACT CONSTITUTIV
Data numirii în funcţie: 01.09.2010
Data ultimei prelungiri: 01.09.2018
Data expirării mandatului: 01.09.2020
Durată mandat: 2 ani ,
Dată depunere specimen semnătură: 10.09.2010
Temei legal: conf. Legii nr.31/1990

IUGA MIHAELA CRISTINA
Calitate: administrator
Funcţie: membru în cons. de administratie
Cetăţenie: română
Sex: feminin
Data şi locul naşterii: 28.05.1978, ARAD
Puteri: CONFORM ACT CONSTITUTIV
Data numirii în funcţie: 01.09.2010
Data ultimei prelungiri: 01.09.2018
Data expirării mandatului: 01.09.2020
Durată mandat: 2 ani ,
Dată depunere specimen semnătură: 10.09.2010

SĂRBU GHEORGHE FLORIN
Calitate: împuternicit
Funcţie: director general
Cetăţenie: română
Sex: masculin
Data şi locul naşterii: 21.03.1965, Loc. Arad, Arad, România
Stare civilă: nedeclarat
Puteri: CONFORM ACT CONSTITUTIV
Data numirii: 28.08.2012
Durată mandat: neprecizată
Temei legal: conf. Legii nr.31/1990

Persoane împuternicite (PERSOANE JURIDICE)
Nu există înregistrări.

Administratori judiciari / Lichidatori judiciari/ Lichidatori (PERSOANE JURIDICE)
Nu există înregistrări.

2320 - Fabricarea de produse refractare
2331 - Fabricarea plăcilor şi dalelor din ceramică
2332 - Fabricarea cărămizilor, ţiglelor şi a altor produse pentru construcţii, din argilă arsă
2341 - Fabricarea articolelor ceramice pentru uz gospodăresc şi ornamental
2342 - Fabricarea de obiecte sanitare din ceramică
2343 - Fabricarea izolatorilor şi pieselor izolante din ceramică
2344 - Fabricarea altor produse tehnice din ceramică
2349 - Fabricarea altor produse ceramice n.c.a.
2351 - Fabricarea cimentului
2352 - Fabricarea varului şi ipsosului
2361 - Fabricarea produselor din beton pentru construcţii
2362 - Fabricarea produselor din ipsos pentru construcţii
2363 - Fabricarea betonului
2364 - Fabricarea mortarului
2365 - Fabricarea produselor din azbociment
2369 - Fabricarea altor articole din beton, ciment şi ipsos
2370 - Tăierea, fasonarea şi finisarea pietrei
2391 - Fabricarea de produse abrazive
2399 - Fabricarea altor produse din minerale nemetalice, n.c.a.
2410 - Producţia de metale feroase sub forme primare şi de feroaliaje
2420 - Producţia de tuburi, ţevi, profile tubulare, accesorii pentru acestea, din oţel
2431 - Tragere la rece a barelor
2432 - Laminare la rece a benzilor înguste
2433 - Producţia de profile obţinute la rece
2434 - Trefilarea firelor la rece
2451 - Turnarea fontei
2452 - Turnarea oţelului
2453 - Turnarea metalelor neferoase uşoare
2454 - Turnarea altor metale neferoase
2511 - Fabricarea de construcţii metalice şi părţi componente ale structurilor metalice
2512 - Fabricarea de uşi şi ferestre din metal
2521 - Producţia de radiatoare şi cazane pentru încălzire centrală
2529 - Producţia de rezervoare, cisterne şi containere metalice
2530 - Producţia generatoarelor de aburi (cu excepţia cazanelor pentru încălzire centrală)
2550 - Fabricarea produselor metalice obţinute prin deformare plastică; metalurgia pulberilor
2561 - Tratarea şi acoperirea metalelor
2562 - Operaţiuni de mecanică generală
2571 - Fabricarea produselor de tăiat
2572 - Fabricarea articolelor de feronerie
2573 - Fabricarea uneltelor
2591 - Fabricarea de recipienţi, containere şi alte produse similare din oţel
2592 - Fabricarea ambalajelor uşoare din metal
2593 - Fabricarea articolelor din fire metalice; fabricarea de lanţuri şi arcuri
2594 - Fabricarea de şuruburi, buloane şi alte articole filetate; fabricarea de nituri şi şaibe
2599 - Fabricarea altor articole din metal n.c.a.
2611 - Fabricarea subansamblurilor electronice (module)
2612 - Fabricarea altor componente electronice
2620 - Fabricarea calculatoarelor şi a echipamentelor periferice
2630 - Fabricarea echipamentelor de comunicaţii
2640 - Fabricarea produselor electronice de larg consum

EXTRAS

MINISTERUL JUSTIȚIEI

OFICIUL NAȚIONAL AL REGISTRULUI COMERȚULUI

Adresa: București, Bd. Unirii nr. 74, Bl. J3B, sector 3; Telefon: (+40-21) 3160804, Fax: (+40-21) 3160803; Cod poștal: 030837
Website: www.onrc.ro; E-mail: onrc@onrc.ro;Cod de Identificare Fiscala: 14942091;

Nr.: 1708668

FURNIZARE INFORMAȚII

ASTRA TRANS CARPATIC SRL

INFORMAȚII DE IDENTIFICARE
Număr de ordine în Registrul Comerțului: J40/11999/2014, atribuit în data de 16.10.2014
Identificator Unic la Nivel European (EUID): ROONRC.J40/11999/2014
Cod unic de înregistrare: 33702435
Certificat de înregistrare: B2988288, emis pe data de 17.10.2014 si eliberat la data 17.10.2014
Adresă sediu social: București Sectorul 1, Strada POPEȘTI LEȚU, Nr. 62A, TRONSON B, BIROUL B3
Actul de înmatriculare și autorizare: Rezoluție director/persoană desemnată nr. 121023 din data 16.10.2014
Stare firmă: funcțiune
Forma de organizare : societate cu raspundere limitata
Data ultimei înregistrări în registrul comerțului: 30.[illegible].2019
Durată: nelimitată;

SEDIU SOCIAL
Act sediu: Act aditional nr. 1 din data 25.04.2018 la contract de locațiune, nr. 93 din data 01.05.2017
Data de început a valabilității pentru dovada de sediu: 01.05.2017
Data expirării dovezii de sediu: 31.12.2019.
Durata sediului: 2 ani 7 luni 30 zile.

CAPITAL SOCIAL
Capital social subscris: 200000 LEI , integral vărsat
Număr părți sociale: 8000
Valoarea unei părți sociale: 25 LEI

NATURĂ CAPITAL
privat autohton 100%

ASOCIAȚI PERSOANE JURIDICE
[redacted]
Calitate: asociat
Naționalitate: română
SEDIU SOCIAL: București Sectorul 1, Bulevardul BUCUREȘTII NOI, Nr. 25 B
Nr. de ordine în registrul comerțului: J40/6309/2000
CUI: 13176182
Aport la capital: 100000 LEI
Aport vărsat total: 100000 LEI
Aport vărsat în LEI : 100000 LEI
Număr parți sociale: 4000
Cota de participare la beneficii și pierderi: 50% / 50%

[redacted]
Raport generat în data de 27.09.2019 : 11:21:00

4910 - Transporturi interurbane de călători pe calea ferată

Activităţi secundare

Activităţile secundare: conform codificarii (Ordin 337/2007) Rev. Caen (2)

1089 - Fabricarea altor produse alimentare n.c.a.
1610 - Tăierea şi rindeluirea lemnului
1623 - Fabricarea altor elemente de dulgherie şi tâmplărie, pentru construcţii
1624 - Fabricarea ambalajelor din lemn
2361 - Fabricarea produselor din beton pentru construcţii
2363 - Fabricarea betonului
2364 - Fabricarea mortarului
2369 - Fabricarea altor articole din beton, ciment şi ipsos
2370 - Tăierea, fasonarea şi finisarea pietrei
2511 - Fabricarea de construcţii metalice şi părţi componente ale structurilor metalice
2599 - Fabricarea altor articole din metal n.c.a.
2611 - Fabricarea subansamblurilor electronice (module)
2612 - Fabricarea altor componente electronice
2630 - Fabricarea echipamentelor de comunicaţii
2740 - Fabricarea de echipamente electrice de iluminat
2790 - Fabricarea altor echipamente electrice
2815 - Fabricarea lagărelor, angrenajelor, cutiilor de viteză şi a elementelor mecanice de transmisie
2825 - Fabricarea echipamentelor de ventilaţie şi refrigerare, exclusiv a echipamentelor de uz casnic
3099 - Fabricarea altor mijloace de transport n.c.a.
3311 - Repararea articolelor fabricate din metal
3312 - Repararea maşinilor
3313 - Repararea echipamentelor electronice şi optice
3314 - Repararea echipamentelor electrice
3317 - Repararea şi întreţinerea altor echipamente de transport n.c.a.
3319 - Repararea altor echipamente
3831 - Demontarea (dezasamblarea) maşinilor şi echipamentelor scoase din uz pentru recuperarea materialelor
3832 - Recuperarea materialelor reciclabile sortate
4120 - Lucrări de construcţii a clădirilor rezidenţiale şi nerezidenţiale
4212 - Lucrări de construcţii a căilor ferate de suprafaţă şi subterane
4213 - Construcţia de poduri şi tuneluri
4222 - Lucrări de construcţii a proiectelor utilitare pentru electricitate şi telecomunicaţii
4299 - Lucrări de construcţii a altor proiecte inginereşti n.c.a
4311 - Lucrări de demolare a construcţiilor
4312 - Lucrări de pregătire a terenului
4321 - Lucrări de instalaţii electrice
4322 - Lucrări de instalaţii sanitare, de încălzire şi de aer condiţionat
4329 - Alte lucrări de instalaţii pentru construcţii
4331 - Lucrări de ipsoserie
4332 - Lucrări de tâmplărie şi dulgherie
4333 - Lucrări de pardosire şi placare a pereţilor
4334 - Lucrări de vopsitorie, zugrăveli şi montări de geamuri
4339 - Alte lucrări de finisare
4391 - Lucrări de învelitori, şarpante şi terase la construcţii
4399 - Alte lucrări speciale de construcţii n.c.a.
4612 - Intermedieri în comerţul cu combustibili, minereuri, metale şi produse chimice pentru industrie
4614 - Intermedieri în comerţul cu maşini, echipamente industriale, nave şi avioane