OANA GAVRILA
LAW OFFICE

AUTORITATEA PENTRU REFORMA FEROVIARĂ
Fax: +40 0750032649
E-mail: office@arf.gov.ro

Ministerul Transporturilor
Autoritatea pentru Reformă Feroviară
INTRARE/IEȘIRE. NR. 2000
Ziua 27 Luna 09 Anul 2019

DG / Cristina Eralimak

D620/824/30.09.2019

ÎMPUTERNICIRE

Cabinet de avocat [illegible], cu sediul profesional în [illegible] Drăghiescu nr. 11, sector 5, în calitate de reprezentant convențional al societății [illegible]ro împuternicesc pe [illegible] identificată cu număr [illegible], să depună contestația privind anularea Procesului verbal nr. 22/313/17.09.2019 emis de Autoritatea pentru Reforma Feroviară, împreună cu anexele aferente.

Avocat Oana Gavrilă

Uniunea Națională a Barourilor din România · BAROUL BUCUREȘTI ·
GAVRILĂ OANA
Cabinet de Avocat

OANA GAVRILA
LAW OFFICE

CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR
Fax: 021.310.46.42
E-mail: office@cnsc.ro

Ministerul Transporturilor
Autoritatea pentru Reformă Feroviară
INTRARE/IEȘIRE. NR. 2000
Ziua 27 Luna 09 Anul 2019

Către:	**Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor** Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, București
Fax:	021.310.46.42
E-mail:	office@cnsc.ro
În atenția:	**Autorității pentru Reforma Feroviară** București, Bd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1
Fax:	+40 0750032649
E-mail:	office@arf.gov.ro; ilie.circeag@arf.gov.ro
De la:	
Fax:	
E-mail:	
RE:	Contestație în legătură cu Procedura de atribuire, prin licitație deschisă, având ca obiect ***„[a]chiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)"*** **Anunț de participare nr. 1010410/03.04.2019**
Data:	26.09.2019
Pagini:	33

Subscrisa, [1] („ sau „**Societatea**"), cu sediul în , înmatriculată în sub numărul , având codul fiscal , reprezentată legal prin dl. , în calitate de împuternicit și convențional prin avocat [2], cu sediul profesional în , unde solicităm și comunicarea tuturor actelor în legătură cu prezenta contestație,

în calitate de ofertant în cadrul Procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, având ca obiect „[a]chiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)" publicată de către Autoritatea pentru Reforma Feroviară în SEAP prin Anunțul de participare nr. CN 1010410 din data de 03.04.2019,

în contradictoriu cu intimata **Autoritatea pentru Reforma Feroviară** („**ARF**" sau „**Autoritatea contractantă**"), cu sediul în București, Bd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, cod poștal 012606, România, având cod fiscal 37314941, tel: +40 770 586 919, fax: +40 0750032649, e-mail: office@arf.gov.ro; ilie.circeag@arf.gov.ro; reprezentată legal prin dl. Ilie Cîrceag în calitate de director general,

---

[1] , a depus ofertă în cadrul Procedurii de atribuire împreună cu , în calitate de subcontractant declarat.

[2] **Anexa nr. 1** – Împuternicire avocațială.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

în temeiul art. 8 raportat la art. 2 din Legea nr. 101/2016, în termen legal, formulăm prezenta:

CONTESTAȚIE

solicitându-vă ca, prin decizia pe care o veți pronunța, să dispuneți:

(a) **anularea Procesului-verbal al ședinței de evaluare a propunerilor tehnice nr. 22/313/17.09.2019 prin care ofertele depuse de (i) CRRC Qingdao Sifang Co. Ltd.[3] („CRRC"); și (ii) Siemens Mobility S.R.L.[4] („Siemens") au fost declarate admisibile și conforme urmare a evaluării și verificării propunerilor tehnice, precum și a oricăror acte interne anterioare și/sau subsecvente și conexe acestuia emise de către Autoritatea contractantă în cadrul Procedurii de atribuire cu privire la modalitatea de evaluare a ofertelor depuse de către cei doi ofertanți anterior menționați;**

(b) **obligarea Autorității contractante la continuarea Procedurii de atribuire cu respectarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice, cu consecința stabilirii neconformității și inadmisibilității ofertelor (i) CRRC; și (ii) Siemens raportat la criteriile de atribuire impuse prin documentația de atribuire,**

pentru motivele ce vor fi expuse în continuare.

[3] CRRC Qingdao Sifang Co. Ltd este liderul asocierii formate din CRRC Qingdao Sifang Co. Ltd și Astra Vagoane Călători S.A., în calitate de asociat.

[4] Siemens Mobility S.R.L. este liderul asocierii formate din Siemens Mobility S.R.L., Siemens Mobility GmBH – Germania, în calitate de asociat, Siemens Mobility GmBH – Austria, în calitate de asociat împreună cu Siemens Mobility Limited – United Kingdom, în calitate de terț susținător.

Fax +40 214 109 889
Mobile +40 722 543 614
11 Dr. Dimitrie Drăghiescu St.
050578 Sector 5
Bucharest, Romania
oana.gavrila@achizitiiconsult.ro

CUPRINS:

I CONTEXTUL FORMULĂRII PREZENTEI CONTESTAȚII 4

A Organizarea Procedurii de atribuire 4

II OPORTUNITATEA FORMULĂRII CONTESTAȚIEI 7

III TEMEINICIA CONTESTAȚIEI 8

B Oferta depusă de CRRC este neconformă 8

B.1 Dispoziții legale relevante: 8
B.2 Interpretarea dispozițiilor legale relevante 9
B.3 Proveniența produselor din țări non-UE depășește limita impusă prin Directiva nr. 25. Oferta se impune a fi respinsă 10
B.5 Propunerea tehnică CRRC nu se bazează pe un design dovedit și verificat în exploatare 11
B.6 Produsul ofertat de CRRC nu poate fi realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate în intervalul de 18 luni declarat pentru primul tren 12
B.7 CRRC întârzie în mod notoriu termenele de livrare a produselor. Termenul de 18 luni indicat pentru livrarea primei unități este complet nesustenabil 15
B.8 CRRC a încălcat obligațiile privind modul de prezentare a ofertei 16
B.9 CRRC a ofertat un preț neobișnuit de scăzut pentru trenuri 17
B.10 Oferta CRRC prezintă un consum neobișnuit de scăzut de energie, fără a fi determinat prin raportare la indicatorii obligatoriu impuși prin documentația de atribuire 17
B.11 Oferta CRRC nu respectă o serie de cerințe impuse prin Caietul de sarcini 20
B.12 Prin răspunsurile la clarificări, CRRC și-a completat în mod nepermis propunerea tehnică 23
B.13 Oferta CRRC se impune a fi respinsă în temeiul dispozițiilor art. 167 alin. (1) lit. g) și h) din Legea nr. 98/2016 datorită declarațiilor false conținute în DUAE 24

C Oferta depusă de Siemens este neconformă 25

C.1 Oferta Siemens prezintă un consum neobișnuit de scăzut de energie 25
C.2 Siemens Mobility S.R.L. nu deține un atestat IRIS 26
C.3 Oferta Siemens se impune a fi respinsă în temeiul dispozițiilor art. 167 alin. (1) lit. h) din Legea nr. 98/2016 datorită declarațiilor false conținute în DUAE 27
C.4 Oferta Siemens nu indică un interval cert de livrare a primei unități; în măsura în care se menține termenul de 19 luni indicat, cel mai probabil, într-un mod oportunist de asigurare a unui punctaj superior, se impune respingerea ofertei 28
C.5 Oferta Siemens nu demonstrează deținerea ERA 28
C.6 Oferta Siemens nu respectă o serie de cerințe impuse prin Caietul de sarcini 29
C.7 Există o serie de întrebări de clarificare prin care ofertantului Siemens i s-a creat un avantaj nejustificat, permițându-i-se completarea documentației de ofertă 31

+40 214 109 889
le +40 722 543 614
. Dimitrie Drăghiescu St.
'8 Sector 5
rest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

I CONTEXTUL FORMULĂRII PREZENTEI CONTESTAȚII

A Organizarea Procedurii de atribuire

[1] La data de 03.04.2019, Autoritatea contractantă a publicat în SEAP Anunțul de participare nr. CN 1010410 pentru organizarea Procedurii de atribuire, prin licitație deschisă, având ca obiect *„[a]chiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)"* (**„Procedura de atribuire"**).

[2] Potrivit documentației de atribuire valoarea estimată totală a contractului este cuprinsă în intervalul dintre 1.707.125.000 și 4.557.130.000 lei[5]. Criteriul de atribuire este cel mai bun raport calitate – cost. Prin documentația de atribuire au fost impuse anumite caracteristici tehnice obligatorii pentru produsele ofertate în cadrul Procedurii de atribuire. Relevante pentru soluționarea disputei sunt următoarele prevederi ale documentației de atribuire:

(c) Cerințe din Fișa de date a achiziției:

- Cap. II.2.4 [Descrierea achiziției publice]:

  „A) Produse: 1) Achiziționare a 40 de rame electrice regionale noi, denumite RE-R, destinate transportului regional și suburban feroviar de călători, ***2) Alte dotări și accesorii conform cerințelor specificate în Caietul de Sarcini nr. 22/77/27.03.2019;*** *(...)" (subl. ns.);*

- Cap. III.1.3.b) [Standarde de asigurare a calității și de protecție a mediului]:

  „Informații și/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectării cerințelor menționate:

  Cerința nr. 1 ***Operatorii economici vor prezenta dovada implementării unui sistem de management al calității conform Standardului Internațional pentru industria feroviară – IRIS, valabil la momentul prezentării ofertelor****. Operatorii economici care nu dețin astfel de certificate vor furniza probe/dovezi prin care să ateste conformitatea cu standardele specificate, în conformitate cu prevederile art. 200 din Legea nr. 98/2016, actualizată.*

  Modalitatea de îndeplinire:

  Ofertanții vor prezenta dovada implementării unui sistem de management al calității conform Standardului Internațional pentru industria feroviară – IRIS*. Pentru situațiile în care se depun oferte în asociere,* ***cerința trebuie îndeplinită de fiecare membru al asocierii pentru partea din contract pe care o execută.*** *Se va completa în acest sens DUAE, urmând ca documentele justificative să fie prezentate doar la solicitarea autorității contractante la finalizarea evaluării ofertelor." (subl. ns.);*

- Cap. IV.1.1.b) [Tipul Procedurii]:

  „Licitație deschisă".

(d) Cerințe din Caietul de sarcini nr. 22/77/27.03.2019 (**„Caietul de sarcini"**):

- Pct. 1.2.1 [Domeniul de aplicare] din Caietul de sarcini[6]:

[5] A se vedea în acest sens pct. II.1.5) din Fișa de date.
[6] A se vedea în acest sens pag. 8 din Caietul de sarcini.

+40 214 109 889
bile +40 722 543 614
Dr. Dimitrie Drăghiescu St.
578 Sector 5
harest, Romania
a.gavrila@achizitiiconsult.ro

*„**Furnizorul va oferi un vehicul bazat pe un design dovedit (verificat în exploatare) și care să îndeplinească cerințele specificate în prezentul caiet de sarcini.** Propunerea tehnică va include și mentenanța RE-R pe o perioada de 15 ani (perioadă care va include obligatoriu un ciclu complet de mentenanță: revizii și reparații planificate, inclusiv o reparație majoră, capitală.)." (subl. ns.);*

- Pct. 3.1.5. [Motor electric de tracțiune] din Caietul de sarcini[7]:

  „1. Motor asincron trifazat cu rotorul în scurtcircuit,

  2. Cu ventilație forțată (dacă se impune),

  3. Montat complet suspendat pe rama de boghiu,

  4. Prevăzut cu senzor de protecție la suprasolicitare termică."

- Pct. 3.27.9 [Consumul de energie] din Caietul de sarcini[8]:

  „Furnizorul va prezenta în ofertă un consum de energie electrică mediu/km, pentru RE-R fără călători, pentru următoarele secții de circulație:

  • Bucuresti Nord - Predeal si retur;

  • Bucuresti Nord - Constanta si retur;

  • Condițiile de simulare pentru calculul consumului de energie electrică sunt următoarele:

  ► Tip de încărcare a trenului: tren fără călători,

  ► Tensiunea nominală 25 KV,

  ► Serviciile auxiliare în funcțiune (inclusiv iluminatul interior/ exterior, instalațiile de climatizare din cabina de conducere si saloanele unității RE·R),

  ► Regimul de funcționare a RE-R va utiliza 4 regimuri si anume: regim de demarare (accelerație maximă), regim de viteza constantă, regim fără tracțiune, regim de frânare (electrica si mecanică).

  ► Timpul de parcurs între stații/oprire în stații: conform livretului de mers,

  ► Timpul de așteptare la stațiile de capăt pentru întoarcere la stația de plecare inițială 15 minute.

  ***Consumul declarat în ofertă va fi verificat în exploatare, înainte pe punerea în circulație cu călători, pe cele două secții de circulație** (utilizarea RE-R în regim de tren Regia, minim două măsurători/sens). Profilul si caracteristicile secțiilor de circulație Bucuresti Nord - Predeal si retur, 1 1 , I I București Nord - Constanța și retur sunt prezentate în Anexa 6." (subl. ns.);*

- Pct. 11. 7 [Condiții de întocmire] din Caietul de sarcini[9]:

  *„(...) 2. **În cazul în care oferta tehnică depusă nu îndeplinește cerințele tehnice din prezentul caiet de sarcini oferta va fi declarată neconformă**. Se vor respecta toate prevederile STI, standardelor naționale și europene, aplicabile acestui tip de produs.*

  3. Cerințele tehnice declarate vor fi verificate de către Autoritatea contractantă pe parcursul

[7] A se vedea în acest sens pag. 34 din Caietul de sarcini.
[8] A se vedea în acest sens pag. 61 din Caietul de sarcini.
[9] A se vedea în acest sens pag. 86 din Caietul de sarcini.

+40 214 109 889
bile +40 722 543 614
Dr. Dimitrie Drăghiescu St.
578 Sector 5
harest, Romania
a.gavrila@achizitiiconsult.ro

încercărilor statice și dinamice precum și în timpul perioadei de probă. ***Respectarea condițiilor tehnice declarate de către ofertant în cadrul ofertei tehnice este condiție obligatorie*** *pentru recepționarea unității RE-R pentru serviciul comercial. (...).*

5. Având în vedere obiectul contractului ce presupune proiectarea și fabricarea RE-R, ***modul de îndeplinire a cerințelor stabilite prin caietul de sarcini va fi detaliat și justificat corespunzător la nivelul ofertei tehnice, pe baza tehnologiei proprii/ experienței în domeniu/ capacității de producție etc, de care dispune fiecare dintre ofertanți. Ofertanții vor putea justifica/ demonstra îndeplinirea cerințelor prevăzute în caietul de sarcini prin orice mijloace adecvate (pot fi prezentate în susținere inclusiv documente oficiale din care să rezulte că au furnizat produse similare având parametrii la nivelul ofertat).***

7. ***Ofertantul va prezenta în ofertă un consum de energie electrică mediu/km, pentru RE-R fără călători****, în condițiile stabilite la capitolul 3.27." (subl. ns.);*

[3] Prin necontestare, forma finală a documentației de atribuire valabilă la data depunerii ofertelor devine cea publicată în SEAP odată cu anunțul de participare care menține cerințele de calificare anterior subliniate, respectiv: **(i)** produsul ofertat trebuie (a) să se bazeze pe un design dovedit (verificat în exploatare) și care (b) să îndeplinească cerințele specificate în caietul de sarcini; **(ii)** motorul electric de tracțiune trebuie să respecte condițiile precizate în mod expres prin caietul de sarcini, astfel toți ofertanți trebuie să oferteze același tip de motor; **(iii)** oferta trebuie să indice consumul de energie electrică mediu/km pentru secțiunile de circulație indicate expres și trebuie să respecte condițiile de simulare impuse; și **(iv)** modul de îndeplinire a cerințelor stabilite trebuie detaliat și justificat corespunzător la nivelul ofertei tehnice, pe baza tehnologiei proprii/ experienței în domeniu/ capacității de producție.

[4] Prin urmare, pentru ca o ofertele să fie declarate admisibile și conforme, acestea trebuie să îndeplinească toate cerințele prevăzute în mod expres și limitativ prin Caietul de sarcini, astfel cum o parte dintre acestea au fost subliniate anterior.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

II OPORTUNITATEA FORMULĂRII CONTESTAȚIEI

[5] Pe parcursul evaluării ofertelor, Autoritatea contractantă a emis Procesul-verbal al ședinței de evaluare a propunerilor tehnice nr. 22/313/17.09.2019 („**Procesul-verbal nr. 313**") și Procesul-verbal al ședinței de evaluare a propunerilor financiare nr. 22/323/18.09.2018 („**Procesul-verbal nr. 323**"). Procesele verbale conțin evaluarea, analiza și concluziile comisiei de evaluare a propunerilor tehnice și financiare depuse de către Alstom, CRRC și Siemens.

[6] Cu titlu preliminar arătăm că, în mod corect, comisia de evaluare a realizat clasamentul ofertelor admisibile cu luarea în considerare a **criteriilor descrise în FDA**, întocmind în acest sens clasamentul evidențiat la pag. 7/8 a Procesului-verbal nr. 323, care indică: (a) CRRC, ofertant având 89% din total punctaj, (b) Alstom, ofertant având 78,69% din total punctaj; și (c) Siemens, ofertant având 78,47% din total punctaj. Stabilirea clasamentului ofertelor cu luarea în considerare a criteriului calitate și a celui financiar (valoarea ofertată) este corectă și nu este contestată prin prezentul demers. Pentru claritate arătăm că orice critică adusă indicatorilor impus a fi demonstrați prin documentație nu se poate interpreta ca fiind de natură a produce efecte asupra clasamentului evidențiat în tabelul anterior indicat.

[7] Se constată oportunitatea formulării prezentei contestații având în vedere că:

- Din economia dispozițiilor art. 8 din Legea nr. 101/2016[10] se constată că o **contestație poate fi formulată împotriva oricărui act al Autorității contractante dacă sunt respectate 2 condiții: (a)** persoana să se considere vătămată de actul Autorității contractante; și **(b)** persoana să ia cunoștință de actul Autorității contractante.
- **Pentru ca o persoană să se considere vătămată,** potrivit dispozițiilor art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016[11], **trebuie să îndeplinească în mod cumulativ 2 condiții: (i)** are sau a avut un interes în legătură cu procedura de atribuire; și **(ii)** a suferit, suferă sau riscă să sufere un prejudiciu ca o consecință a unui act al autorității contractante, de natură să producă efecte juridice.
- **espectă toate condițiile pentru a formula prezenta contestație** având în vedere că:

i. este ofertant declarat admis atât urmare a evaluării propunerii tehnice, cât și a propunerii financiare, interesul formulării contestației fiind de necontestat;

ii. erorile Autorității contractante inserte în cadrul Proceselor-verbale sunt flagrante și produc un prejudiciu real oricărui operator economic a cărui ofertă a fost elaborată conform cerințelor

[10] **Art. 8 din Legea nr. 101/2016:** *„**Persoana care se consideră vătămată de un act al autorității contractante poate sesiza Consiliul în vederea anulării actului autorității contractante, obligării acesteia la** emiterea unui act sau la **adoptarea de măsuri de remediere**, precum și pentru recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim, **în termen de: a) 10 zile, începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul autorității contractante considerat nelegal,** în cazul în care valoarea estimată a procedurii de achiziție publică/sectorial sau de concesiune este egală sau mai mare decât pragurile valorice în raport cu care este obligatorie transmiterea spre publicare către Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțurilor de participare, potrivit legislației privind achizițiile publice, legislației privind achizițiile sectoriale sau legislației privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii; (...)"* (subl. ns.).

[11] **Art. 3 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 101/2016:** *„**persoană care se consideră vătămată - orice operator economic care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:** (i) are sau a avut un **interes în legătură cu o procedură de atribuire**; și (ii) **a suferit, suferă sau riscă să sufere un prejudiciu ca o consecință a unui act al autorității contractante**, de natură să producă efecte juridice, ori ca urmare a nesoluționării în termenul legal a unei cereri privind o procedură de atribuire."* (subl. ns.).

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

impuse prin documentația de atribuire, astfel cum este, în mod cert, cazul ofertei depuse de

iii. cu toate că ofertele depuse de către CRRC și Siemens prezintă anumite neconcordanțe față de cerințele impuse prin documentația de atribuire, Autoritatea contractantă le-a declarat admisibile și conforme, aspect ce reiese în mod indubitabil, din conținutul Procesului-verbal nr. 313 și Procesului-verbal nr. 323;

iv. Procesul-verbal nr. 313 și Procesul-verbal nr. 323 au fost publicate în SEAP de către Autoritatea contractantă; astfel, a luat la cunoștință de cuprinsul acestor Procese verbale urmare a publicării lor în SEAP.

[8] În concluzie, raportat la faptul că **(a)** respectă toate condițiile legale pentru a formula prezenta contestație; **(b)** Procesul-verbal nr. 313 și Procesul-verbal nr. 323 au fost publicate în SEAP; și **(c)** contrar aspectelor semnalate în documentele contestate, ofertele depuse de CRRC și Siemens nu respectă cerințele impuse prin documentația de atribuire, astfel cum vom demonstra în cele ce urmează, **găsim oportună formularea prezentei contestații**.

III TEMEINICIA CONTESTAȚIEI

[9] În cadrul acestei secțiuni vom detalia criticile aduse evaluării propunerilor tehnice și financiare ale ofertelor depuse de CRRC și Siemens, raportat la faptul că Autoritatea contractantă a verificat în mod superficial conținutul ofertelor depuse în cadrul Procedurii de atribuire, constatând, în mod greșit, că acestea ar fi admisibile și conforme. Ele nu respectă cerințele prevăzute în documentația de atribuire. În plus, prin întrebările de clarificare adresate acestora, Autoritatea contractantă a permis completarea informațiilor conținute în propunerile tehnice și, respectiv, a creat avantaje nepermise acestora; și numai aceste situații sunt prin însele de natură a conduce la respingerea acestor două oferte față de dispozițiile legale incidente. Fiecare dintre situațiile semnalate vor fi expuse și fundamentate detaliat în continuare.

B Oferta depusă de CRRC este neconformă

B.1 Dispoziții legale relevante:

- Art. 75 din Legea nr. 98/2016:

  *„**Ofertantul depune oferta elaborată în conformitate cu informațiile și cerințele prevăzute în documentele achiziției**, însoțită de documentele sau de documentul unic de achiziție european, în conformitate cu dispozițiile art. 193-197, după caz, care demonstrează îndeplinirea criteriilor de calificare stabilite de autoritatea contractantă." (subl. ns.);*

- Art. 123 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016:

  *„**Ofertantul elaborează oferta în conformitate cu prevederile documentației de atribuire** și indică, motivat, în cuprinsul acesteia care informații din propunerea tehnică și/sau din propunerea financiară sunt confidențiale, clasificate sau sunt protejate de un drept de proprietate intelectuală, în baza legislației aplicabile." (subl. ns.);*

- Art. 124 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016:

+40 214 109 889
bile +40 722 543 614
Dr. Dimitrie Drăghiescu St.
578 Sector 5
harest, Romania
a.gavrila@achizitiiconsult.ro

*„**Oferta are caracter obligatoriu, din punctul de vedere al conținutului**, pe toată perioada de valabilitate stabilită de către autoritatea contractantă și asumată de ofertant." (subl. ns.);*

- Art. 155 din Legea nr. 98/2016:

  *„**Specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind** lucrarea, **serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției**." (subl. ns.);*

- Art. 133 alin. (2) din H.G. nr. 395/2016:

  *„**Propunerea tehnică trebuie să corespundă cerințelor minime prevăzute în caietul de sarcini** sau în documentul descriptiv." (subl. ns.);*

- Art. 215 alin. (5) din Legea nr. 98/2016:

  *„**Oferta este considerată neconformă dacă nu respectă cerințele prezentate în documentele achiziției**, a fost primită cu întârziere, prezintă indicii de înțelegeri **anticoncurențiale** sau corupție sau a fost considerată de autoritatea contractantă ca fiind neobișnuit de scăzută." (subl. ns.);*

- Art. 137 din H.G. nr. 395/2016:

  *„(1) Comisia de evaluare are obligația de a respinge **ofertele** inacceptabile și **neconforme**. (...)*

  *(3) În condițiile art. 215 alin. (5) din Lege, **oferta este considerată neconformă în următoarele situații**:*

  *a) **nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini**; (...)*

  *d) **propunerea financiară nu este corelată cu elementele propunerii tehnice** ceea ce ar putea conduce la executarea defectuoasă a contractului, sau constituie o abatere de la legislația incidentă, alta decât cea în domeniul achizițiilor publice; (...)". (subl. ns.);*

- Art. 60 din H.G. nr. 395/2016:

  *„(...) (2) **Valoarea totală a propunerii financiare se criptează în SEAP**.*

  *(3) **Toate documentele de fundamentare a valorii** prevăzute la alin. (2) se depun prin mijloace electronice, fiind încărcate într-o secțiune dedicată a portalului SEAP, iar **conținutul acestora este vizibil comisiei de evaluare după decriptarea propunerii financiare**." (subl. ns.);*

B.2 Interpretarea dispozițiilor legale relevante

[10] Din conținutul dispozițiilor anterior redate reies următoarele concluzii:

- ofertele depuse în cadrul Procedurii de atribuire trebuie să respecte cerințele impuse prin Caietul de sarcini; oferta are caracter obligatoriu din punctul de vedere al conținutului pe toată perioada de valabilitate;
- nerespectarea documentației de atribuire și/sau necorelarea propunerii financiare cu propunerea tehnică atrag respingerea ofertei ca neconformă;
- propunerea financiară se încarcă într-o secțiune dedicată din SEAP, conținutul fiind vizibil pentru comisia de evaluare doar ulterior decriptării. Astfel, ofertantul nu are dreptul de a transmite informații privind propunerea sa financiară anterior decriptării acesteia în SEAP.

+40 214 109 889
oile +40 722 543 614
Dr. Dimitrie Drăghiescu St.
578 Sector 5
Bucharest, Romania
l.gavrila@achizitiiconsult.ro

B.3 Proveniența produselor din țări non-UE depășește limita impusă prin Directiva nr. 25. Oferta se impune a fi respinsă

[11] Dispoziții legale relevante:

- Art. 223 din Legea nr. 99/2016:

„În cazul în care ofertele prezentate în cadrul unei proceduri de atribuire a unui ***contract de furnizare conțin produse originare din țări terțe cu care Uniunea Europeană nu a încheiat niciun acord într-un cadru multilateral sau bilateral care să asigure accesul efectiv al entităților comunitare la piețele acestor țări terțe****, aceste oferte pot fi respinse dacă proporția produselor originare din țările terțe, determinată în conformitate cu prevederile Regulamentului* nr. 952/2013 *al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii, depășește 50% din valoarea totală a produselor care constituie oferta." (subl. ns.);*

- Art. 85 din Directiva nr. 25/2014:

„Prezentul articol se aplică ofertelor care cuprind ***produse originare din țări terțe*** *cu care Uniunea nu a încheiat, într-un cadru multilateral sau bilateral, un acord care să asigure accesul comparabil și efectiv al întreprinderilor din Uniune la piețe ale acestor țări terțe. Acest lucru nu aduce atingere obligațiilor Uniunii sau statelor membre față de țările terțe.*

(2) ***Orice ofertă prezentată pentru atribuirea unui contract de produse poate fi respinsă în cazul în care proporția produselor originare din țări terțe****, determinată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (1),* ***depășește 50 % din valoarea totală a produselor care constituie oferta****. În sensul prezentului articol, programele informatice folosite în echipamentele pentru rețele de telecomunicații sunt considerate produse. (...)"*[12](subl. ns.).

[12] Din dispozițiile legale anterior menționate, reiese în mod clar că, în cadrul Procedurii de atribuire a unui contract de furnizare produse, urmează a fi respinsă oferta care conține produse originale din țări non-UE în proporție de mai mult de 50% din valoarea totală a produselor care constituie oferta.

[13] **Statul de reședință al liderului Asocierii CRRC este non-UE**. Raportat la prevederile legale anterior menționate, Autoritatea contractantă avea obligația de a verifica următoarele: **(i)** dacă oferta conține produse originale din țări non-UE; **(ii)** dacă valoarea produselor non-UE depășește 50% din valoarea totală a produselor ofertate; și **(iii)** dacă se impune respingerea ca urmare a produselor ofertate în conformitate cu dispozițiile legale aplicabile.

[14] În concluzie, **se impune verificarea de către Autoritatea contractantă a produselor ofertate de către CRRC, astfel cum prevăd în mod expres dispozițiile legale, și respingerea ofertei depuse, în cazul în care se constată că mai mult de 50% din valoarea totală a produselor sunt originale din țări non-UE**.

[12] Directiva nr. 25/2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE („**Directiva nr. 25/2014**").

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
578 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

B.5 **Propunerea tehnică CRRC nu se bazează pe un design dovedit și verificat în exploatare**

[15] Prin Caietul de sarcini, Autoritatea contractantă a impus ca vehiculul să fie bazat pe *„[u]n design dovedit (verificat în exploatare) și care să îndeplinească cerințele specificate în caietul de sarcini"*[13]. De asemenea, așa cum am arătat și anterior, consumul declarat în ofertă trebuia verificat în exploatare[14]. Astfel, pentru ca produsul ofertat să fie conform cu cerințele prevăzute în cadrul Caietului de sarcini, acesta trebuia să fie verificat în exploatare (proven design concept), **deci să fie fabricat și verificat în exploatare anterior depunerii ofertelor**.

[16] Or, din concluziile experților tehnici numiți, redate în conținutul Procesului-verbal nr. 313[15], reiese că (a) produsul ofertat de către CRRC nu se află în exploatare în Europa și, în plus, (b) produsul urmează a fi realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate. Din analiza comparativă a acestei oferte cu prezentarea ofertei Alstom și Siemens, se constată că, dacă produsul era în exploatare într-un anumit stat, această mențiune s-ar fi regăsit în mod expres; pentru oferta CRRC nicio astfel de mențiune nu există. Dimpotrivă, mențiunile referitoare la produsul ofertat de către CRRC indică intenția de a-l fabrica numai în viitor, conduită contrară cerințelor expres detaliate ale documentației de atribuire.

[17] Cu alte cuvinte, la momentul depunerii ofertei CRRC, **produsul ofertat reprezintă exclusiv o promisiune pentru viitor, el nici nu a fost verificat în exploatare și, prin urmare, nu avea nici un design dovedit**, astfel cum impun, în mod expres, cerințele Caietului de sarcini. Mai mult, chiar din formularea *„produs care va fi realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate (STI)"* se constată că acest produs, la momentul verificării propunerilor tehnice, nu era realizat.

[18] Situația menționată este de natură a releva nu numai o contradicție cu cerințele exprese ale documentației de atribuire în această privință, ci și de a oferi un argument pentru care termenele de livrare asumate de către CRRC nu pot fi considerate realiste. În condițiile în care CRRC nu are niciun fel de experiență similară în Europa, respectiv trenurile sale nu sunt realizate și omologate conform standardelor obligatorii în Europa, conformarea cu cerințele de punere în funcțiune și exploatare devine și mai îndelungată, CRRC fiind nevoit să parcurgă tot procesul de pregătire și prezentare a documentațiilor specifice pentru prima dată. Spre deosebire de Alstom și Siemens care dețin deja vehicule omologate și standardizate, respectiv cunosc toate procedurile necesar a fi parcurse, trenurilor lor având deja demonstrate condițiile mai sus expuse, devine cel puțin surprinzător cum termenele de livrare indicate de către CRRC pentru chiar prima unitate sunt mai mici. Cerința autorității de a fi ofertat un model bazat de un design dovedit și verificat în exploatare trebuie văzută în contextul întregii documentații, respectiv cu luarea în considerare și a cerințelor legate de omologare și respectarea standardelor, finalitatea acestui demers fiind aceea de a obține un vehicul care să poată circula în siguranță în spațiul UE, având toate confirmările necesare.

[19] În concluzie, raportat la faptul că produsul ofertat de către CRRC nu se află în exploatare și nu se bazează pe un design dovedit, se constată neîndeplinirea cerinței prevăzută la pct. 1.2.1 din Caietul de sarcini, oferta fiind, în consecință, neconformă.

---

[13] Pct. 1.2.1 din Caietul de sarcini.
[14] Pct. 3.27. 9 din Caietul de sarcini.
[15] A se vedea în acest sens descrierea ofertei CRRC redată la pag. 4 din Procesul-verbal nr. 313.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

B.6 Produsul ofertat de CRRC nu poate fi realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate în intervalul de 18 luni declarat pentru primul tren

[20] Conform pct. 2.1 din Caietul de sarcini[16], produsul ofertat urmează a fi realizat în conformitate cu reglementările europene aplicabile, fiind obligatoriu să îndeplinească specificațiile tehnice de interoperabilitate STI LOC & PAS, STI NOI, STI CCS, STI OPE, STI MR si STI PRM. Standardele Tehnice de Interoperabilitate (STI) au fost introduse prin Directiva nr. 2008/57/CE care vizează sistemul feroviar din Uniunea Europeană. Acestea au fost succesiv amendate, astfel că „pentru claritate" așa după cum se specifică în primul considerent al preambulului, a fost necesară redactarea unui nou document, Directiva UE 2016/797[17], în vigoare la data depunerii ofertelor.

[21] Raportat la faptul că liderul asocierii CRRC își are dobândită experiența în statul de rezidență, stat non-EU, nu se poate, în mod realist, considera că ofertantul poate implementa în produsele ofertate toate standardele de interoperabilitate impuse prin actele normative UE într-un timp atât de scurt, după cum a declarat în ofertă.

[22] Este adevărat că orice operator economic interesat poate lua la cunoștință de dispozițiile Directivei nr. 2016/797 însă, pentru a aplica și implementa toate standardele prevăzute, este obligatorie o cunoaștere aprofundată și o experiență dobândită anterior în interiorul UE și un timp mai îndelungat pentru satisfacerea tuturor condițiilor impuse de normele Europene cât și cele locale așa cum sunt definite în Directivele Europene și în legislația locală (ex: OMT nr. 342/199). Pe lângă acestea, este obligatorie procedura de omologare a produsului, procedură care, în funcție de statul membru UE în care se depune cererea, durează cel puțin șase luni de zile, în cazul ideal.

[23] Termenul de livrare a primei unități este mult mai important decât termenele în care s-ar putea livra produse identice ulterior dobândirii experienței și know-how-ului necesare pentru prima unitate; devine astfel extrem de importantă informația privind prima unitate, realizarea, omologarea și livrarea acestui tip de produs pentru prima dată pe o piață europeană (cu respectarea standardelor) fiind extrem de dificilă.

[24] În cadrul Procesului-verbal nr. 313, astfel cum am arătat și anterior, se menționează faptul că produsul ofertat de CRRC *„va fi realizat conform Standardelor Tehnice de Interoperabilitate (STI)"* (subl. ns.). Astfel, CRRC **nu** a ofertat un produs realizat pe baza normelor STI ci, exclusiv a declarat în cadrul propunerii sale tehnice intenția de a respectara aceste standarde, cu toate că această respectare nu poate fi, în mod real, credibilă; cu atât mai puțin credibilă este respectarea termenului de 18 luni, așa cum vom dezvolta în paragrafele de mai jos.

---

[16] **Pct. 2.1 din Caietul de sarcini**: *„1. **Proiectarea si fabricatia RE-R va fi realizata in concordanta cu reglementarile europene aplicabile**, obiectivele, legile si recomandarile in vigoare, cat si cu necesitatea optimizarii costurilor de exploatare, mentenanță, revizie si reparatie. Conform directivelor europene furnizorul este obligat sa prezinte „Life cycle cost" (LCC) respectiv costurile de achizitie, costurile de mentenanță si alte costuri în concordanta cu consumul energetic, costurile de manopera si materiale etc. 2. RE-R vor fi în conformitate cu stadiul actual al tehnologiei de design, construcție și fabricație și **trebuie să îndeplinească în totalitate cerințele specificate în specificațiile tehnice de interoperabilitate STI LOC & PAS, STI NOI, STI CCS, STI OPE, STI MR si STI PRM.**"*

[17] Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (**„Directiva UE nr. 2016/797"**).

+40 214 109 889
le +40 722 543 614
. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

[25] În mod similar, CRRC nu poate demonstra, în mod real, nici îndeplinirea cerinței prevăzută la pct. 3.18.1 din Caietul de sarcini[18] prin care s-a impus ca sistemele de siguranță ale produselor să fie ETCS nivel 2 împreună cu un modul suplimentar denumit STM pentru compatibilitatea cu sistemul național de protecție INDUSI. Sistemul impus de către Autoritatea contractantă este sistemul tehnic european de management al traficului și control al vitezei trenului, fiind soluția pentru realizarea interoperabilității în sistemul de transport feroviar european în condiții de siguranță. Fiind un sistem utilizat în Europa și care presupune respectarea unui set strict de standarde și specificații adoptate la nivelul Uniunii Europene, este aproape imposibil de imaginat cum CRRC ar fi putut oferta, în mod credibil, un produs conform prevederilor Caietului de sarcini având termen de livrare, inclusiv punerea în exploatare, pentru primul tren de doar 18 luni.

[26] Cerințele Caietului de Sarcini sunt clare în legătură cu faptul că, atât trenul ca și material rulant, cât și toate echipamentele de siguranță (ex. ETCS) sunt supuse normelor de interoperabilitate și drept urmare, în planificarea livrării trenului, este imperios necesar a se lua în calcul **toate** etapele obligatorii impuse prin directivele europene, standardele de siguranță CENELEC, cât și legislația din Romania atât în procesul de dezvoltare a produselor dar și în procesul de autorizare al trenului.

[27] În tabelul de mai sunt prezentate etapele importante care trebuie avute în vedere, de către toți producătorii care doresc livrarea în Uniunea Europeană în condițiile de mai sus de interoperabilitate și siguranță, în planificarea livrării unui tren complet echipat cu toate echipamentele. Perioadele sunt definite pentru cazul **ideal** în care totul este perfect și nu trebuie refăcut nimic, atât la nivel de dezvoltare cat și la nivel de aprobare. Acest caz ideal are în vedere situația unui operator experimentat care, cunoscând uzanțele și rigorile impuse de standardele europene, depune de la început spre aprobare autorităților competente o documentație completă, încadrându-se așadar în termenele legale de emitere a aprobărilor; orice eventuală neconcordanță a documentației datorată lipsei de experiență în zona relevantă va conduce automat la prelungirea perioadelor de emitere a aprobărilor și decalarea termenelor ilustrate în acest tabel pentru acest caz ideal. Rugăm așadar a se observa că termenul de 18 luni este complet nerealist prin raportare la demersurile pe care chiar un operator deja familiarizat cu rigorile impuse de standarde le-ar avea de respectat, situație față de care valorile indicatorilor prezentați de către CRRC se impun a fi abordate cu suspiciune și verificate atent în reevaluare.

[18] **Pct. 3.18.1 din Caietul de sarcini:** *„1. RE-R vor fi prevazute cu: • dispozitiv de siguranță şi vigilență a mecanicului ; • sistem de control al vitezei. 2. Sistemul de control al vitezei va fi: • ETCS nivel 2; • PZB 90. 3. Instalația ETCS nivel 2 de la bord va avea încorporat modulul STM compatibil cu INDUS! /PZB 90 şi va gestiona selectiv şi automat funcționarea celor două sisteme în funcție de sistemul de siguranță montat pe infrastructura feroviară. 4. Inductorul sistemului de siguranță de tip PZB 90 va fi montat pe primul boghiu de capăt (pentru fiecare vehicul de capăt) al RE - R, pe partea dreaptă. 5. Instalatia ETCS nivel 2 de la bord va fi in conformitate cu setul de specificatii nr.2 sau 3, incluse in tabelele 2.1 respectiv 2.2 din anexa A la STI CCS (in conformitate cu pct. 7.4.2.1 alin 3 din Regulamentul (UE) 2016 / 919). 6. Instalatia ETCS nivel 2 de la bord va actiona automat atat frana de serviciu cat si frana de urgenta. 7. Instalatia ETCS nivel 2 de la bord va fi dotata cu doua module radio pentru transmisiile de date catre Radio Block (enter - RBC (interf ata care transforma comenzile de la instalatia de centralizare in telegrame care sunt intelese de echipamentul de bord), fiecare cu antena lui, montate pe acoperisul RE-R. Fiecare modul radio va f unctiona cu un SIM compatibil cu reteaua GSM-R, furnizat de Furnizor ca parte a prezentului proiect. 8. Se va monta un echipament GSP pentru a asigura marcarea corecta a mesajelor de catre unitatea de inregistrare juridica. GSP-ul va fi furnizat de Furnizor ca parte a prezentului proiect. 9. Vor fi furnizate de catre Furnizor hardware-ul, software-ul si procedurile pentru a asigura managementul cheilor de conexiune intre instalatia ETCS nivelul 2 de la bord si RBC. 10. RE-R vor fi utilizate pe secții de remorcare dotate cu sisteme de siguranță/semnalizare de tip ETCS nivel 1, 2 şi INDUSI/PZB."*

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

[28] Tabelul este aplicabil tuturor ofertanților și a fost explicitat cu titlu de exemplu **pentru ofertantul CRRC.**

Nr. Ordine	LUNA ==>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	Livrare proiect technic tren CRRC catre ARF - Cap. 6.4 paragraf 1																		
2	Aprobare proiect tren CRRC de catre ARF																		
3	Constructie tren cu toate echipamnetle instalate																		
4	Teste functionale tren dupa finalizarea constructiei si instalarii tuturor echipamentelor																		
5	Etapa de validare si efectuare teste tip necesare emiterii Autirizatiei Temporara de catre AFER																		
6	Studiul de siguranta emis de un organism independent																		
7	Livrarea(cu vaporul) tren CRRC din China catre Romania																		
8	Emiterea autorizatiei temporare de catre AFER, conform OMT nr. 342/1999																		
9	Teste pe teren necesare inchiderii certificarii de siguranta																		
10	Teste dinamice conform caiet sarcini - Cap 1.5 paragraf 2																		
11	Obtinerea certificarii de interoperabilitate - NoBo (conformitate cu normele TSI CCS)																		
12	Acceptanta pe baza Directivei 2016/797/CE, regulament 545/218 - procedura "Accepare incrucisata" conform Cap. 8.1 par. 5 si Cap 1.5 paragraf 1																		

[29] Pentru simplificare indicăm codul culorilor utilizate în exemplificare, respectiv :

- Galben, perioadele **impuse** prin directive/regulamente europene[19], ordine de ministru și caietul de sarcini aferent documentației de atribuire, perioade care nu se pot contracta. În total timpul aferent acestor etape (nr. ordine 1, 8, 10 și 11) este de minim **11,5 luni**.
- [redacted], perioadele aferente etapelor **strict necesare** în derularea proiectului, pentru care nu sunt definite anumite perioade de timp prin reglementări, dar care sunt estimate pentru cazul ideal și pentru furnizori care au soluțiile deja certificate și care doar fac o adaptare particulară la cerințele specifice proiectului, așa cum este cazul Alstom și Siemens. Și în acest caz, dacă se consideră că CRRC ar fi în această situație, timpul aferent acestor etape (nr. ordine 2, 5, 7, 9 și 11) este de minim **5 luni**.
- [redacted], perioadele rămase disponibile producătorului CRRC pentru construcția propriu-zisă a trenului, instalarea tuturor echipamentelor și materialelor, inclusiv testarea funcțională. Această perioadă rămasă aferentă etapelor 2 respectiv 3 este doar de **1,5 luni.** Pentru acest tip de produs, de asemenea complexitate cu atât de multe echipamente noi, dezvoltate de CRRC pentru prima dată, această perioadă este extrem de mică și **imposibil** de respectat. În comparație, în oferta Alstom, care are trenul **deja** certificat în Europa, după toate directivele Europene, inclusiv cu sistemul de siguranță ETCS nivel 2, sunt prevăzute aproximativ **6,5 luni** pentru aceeași etapă și suntem convinși că nici ofertantul Siemens, care are experiență similară cu Alstom, nu a intenționat ca planificarea pentru această fază să fie de doar **1,5 luni.** Exceptând faptul că, cel mai probabil din considerente de oportunitate (punctaj), ofertantul Siemens a oscilat între valorile oferite cu privire la acest indicator (aspect care face obiectul unei critici distincte în secțiunile subsecvente), argumentația din prezenta secțiune își propune a evidenția faptul că, din cele 23 de luni declarate de către Siemens pentru primul tren, dacă se scad termenele însumate

[19] **Anexa 2** - Extrase din directive/regulamente europene, ordine de ministru și caietul de sarcini.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

16,5 luni, aferente perioadelor descrise mai sus, marcate cu galben si verde ce nu se pot comprima, reiese că și Siemens a alocat pentru construcția efectivă a primului tren o perioada similară cu Alstom de aproximativ **6 luni.**

[30] În concluzie, raportat la etapele necesare livrării unui tren de asemenea complexitate, în exploatare, conform normelor Europene si condițiilor din Romania, considerând și faptul că nu a mai realizat acest produs până acum, ofertantul nu poate demonstra, în mod realist și cert, îndeplinirea tuturor cerințelor privind interoperabilitatea atât la nivel de material rulant cât și la nivelul sistemelor de siguranță îmbarcate ETCS cât și parcurgerea tuturor fazelor obligatorii descrise în tabelul de mai sus, în timpul extrem de scurt de **18 de luni menționat în ofertă**. În consecință, oferta depusă de CRRC este neconformă.

B.7 CRRC întârzie în mod notoriu termenele de livrare a produselor. Termenul de 18 luni indicat pentru livrarea primei unități este complet nesustenabil

[31] Prevederi din documentația de atribuire privind termenul de livrare al produselor ofertate:

- Anexa nr. 7 la Caietul de sarcini [Criterii de evaluare financiară și tehnică]:

  „B. 3. Program de livrare Programul de livrare va însemna 7% din ponderea totala a evaluării după cum urmează: (i) **3% pentru livrarea primei unități in vederea punerii in funcțiune pe rețeaua CFR în termen de 18 luni de la data semnării contractului**. *Pentru fiecare luna in 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 cantități în termen de 32 luni de la data semnării contractului. Pentru fiecare luna in plus va fi scăzut 0,5% din scorul total iar ofertele ce vor conține un termen mai mare de 40 de luni de la semnarea contractului vor fi declarate non-conforme și eliminate." (subl. ns.)*

- Pct. II.2.5 [Criterii de atribuire] din Fișa de date:

  „Livrarea primei unități RE-R. Termenul pentru livrarea primei unități în vederea punerii în funcțiune pe rețeaua CFR. 3% Punctaj maxim factor: 3"

[32] Din Procesul-verbal nr. 313[20] reiese că CRRC a indicat livrarea primei unități în termen de 18 luni. Comparând termenul propus de CRRC cu prevederile Caietului de sarcini, reiese în mod clar că CRRC a ales, în mod evident, perioada de livrare în funcție punctajul acordat în cadrul evaluării. Însă, termenul de 18 luni pentru livrarea primei unități nu este susținut nici de detaliile tehnice necesar a fi implementate, nici de practica notorie a ofertantului, fiind absolut necesară clarificarea acestei declarații cu prilejul reevaluării pe care o solicităm. În acest sens, subliniem că CRRC (a) a întârziat un an predarea produselor în Melbourne[21]; și, de asemenea, (b) a întârziat un an predarea produselor ofertate în Cehia[22], fără omologarea aferentă ce urmează a fi efectuată cu o întârziere de încă un an. Conduita uzuală a acestui ofertant în proceduri similare este de natură a crea suspiciuni serioase cu privire la capacitatea reală de a respecta termenele exclusiv declarate; față de finalitatea organizării unei proceduri de atribuire, respectiv identificarea acelui

[20] A se vedea în acest sens pag. 6 din Procesul-verbal nr. 313.
[21] **Anexa nr. 3**– Articol privind întârzierile de livrare din Melbourne.
[22] **Anexa nr. 4** – Articole privind întârzierile de livrare din Cehia și traducerea în limba română a articolelor.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrilg@achizitiiconsult.ro

ofertant care are capacitatea tehnică de a implementa oferta susținută în fața autorității, respectiv de a executa contractul în curs de atribuire, se impune clarificarea acestei chestiuni, diferențele dintre intervalele de livrare indicate de către CRRC și celelalte prezentate în procedură fiind semnificative.

[33] Cu toate că ARF a impus un termen de 18 luni pentru acordarea punctajului maxim aferent, Autoritatea contractantă avea obligația de a verifica și veridicitatea declarațiilor privind livrarea primei unități în intervalul impus mai ales că avea la dispoziție și termenele de livrare ale celorlați 2 ofertanți, Alstom și Siemens. De altfel, astfel cum am arătat și anterior, este de notorietate faptul că CRRC întârzie livrarea produselor ofertate, iar Autoritatea contractantă trebuie să dea dovadă de diligență în verificarea propunerii tehnice a ofertanților.

[34] Toate aceste demersuri alături de fabricarea efectivă a trenurilor ce urmează a fi livrate conduc la concluzia că termenul de 18 luni indicat pentru prima livrare nu poate fi realist pentru **niciunul dintre producători** și se impune a fi temeinic verificat în reevaluare. Având în vedere exemplificarea secvențelor operaționale necesar a fi parcurse în fabricarea și și obținerea tuturor documentelor necesare punerii în exploatare a primei unități, rugăm a fi avute în vedere explicațiile descrise în tabelul de mai sus ; acesta relevă faptul că, pentru a putea fi livrată în condițiile impuse prin documentația de atribuire, o fabricarea și obținerea tuturor documentelor necesare punerii în exploatare a primei unități în Uniunea Europeană, implică cel puțin **23-24 de luni**.

B.8 CRRC a încălcat obligațiile privind modul de prezentare a ofertei

[35] Prin Fișa de date a achiziției, Autoritatea nu a redat detaliile suplimentare privind modul de completare a propunerii tehnice și a propunerii financiare. Totuși, Autoritatea contractantă a clarificat acest aspect prin răspunsul la solicitarea de clarificări nr. 22/128/27.05.2019 subliniind următoarele aspecte:

*"**ofertantul va cripta în SICAP valoarea totală a Propunerii financiare**, în conformitate cu prevederile art. 60 alin. (2) din H.G. nr. 395/2016. **Documentele de fundamentare a valorii Propunerii Financiare** (...) vor fi depuse prin mijloace electronice, **fiind încărcate într-o secțiune dedicată a portalului SICAP**, iar **conținutul acestora va fi vizibil comisiei de evaluare după decriptarea propunerii financiare.**(...) **Documentele de fundamentare a valorii Propunerii Financiare** care vor fi prezentate în cadrul ofertei sunt: **Formularul nr. 17 „FORMULAR DE OFERTĂ"** + Anexa la Formularul de ofertă (centralizator), în conformitate cu modelele prezentate în Secțiunea „Formulare" a Documentației de atribuire." (subl. ns.).*

[36] Din răspunsul Autorității contractante reies următoarele: (i) conținutul documentelor financiare urmează a fi vizibil comisiei de evaluare după decriptare; și (ii) Formularul nr. 17 este parte din Propunerea financiară. Astfel, **Formularul nr. 17 este un document ce fundamentează valoarea Propunerii tehnice și, în consecință, acesta nu trebuia să facă parte din documentele analizate de către Comisia de evaluare la momentul analizei propunerii tehnice**.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

[37] Cu nerespectarea răspunsului Autorității contractante, CRRC a depus și Formularul nr. 17[23], parte din propunerea financiară, în cadrul propunerii tehnice, astfel cum reiese, în mod clar, din Procesul-verbal nr. 22/235/30.07.2018.

[38] Prin prezentarea unui document de fundamentare a valorii propunerii financiare în cursul evaluării tehnice, CRRC a încălcat atât dispozițiile art. 60 din H.G. nr. 395/2016[24], cât și clarificarea privind condițiile de formă ale propunerii financiare, anterior redată.

[39] Mai mult, nerespectarea condițiilor de formă aferente elaborării și prezentării ofertei, respectiv includerea unor informații specificate în mod expres ca fiind componente ale propunerii financiare în propunerea tehnică, atrag încălcarea principiilor egalității de tratament și nediscriminării, Comisia de evaluare nefiind investită ca, în etapa de analiză a propunerii tehnice, să ia în considerare informațiile din propunerea financiară, dimpotrivă. Scopul acestei interdicții este acela de a nu denatura evaluarea propunerilor tehnice prin luarea în considerare a unor aspecte care vizează exclusiv oferta financiară, documentația de atribuire fiind lipsită de echivoc în această privință.

[40] a sesizat ARF despre acest aspect încă de la momentul clarificărilor privind acest subiect, prin răspunsul la solicitarea la clarificări nr. 3 din data de 01.08.2019, însă Autoritatea contractantă nu a dispus nicio măsură privind CRRC.

[41] În concluzie, CRRC a prezentat în cadrul propunerii tehnice documente aferente propunerii financiare, fiind, astfel, încălcate dispozițiile legale și condițiile de formă impuse de Autoritatea contractantă.

B.9 CRRC a ofertat un preț neobișnuit de scăzut pentru trenuri

[42] Valoarea financiară a propunerii CRRC este nesustenabilă. În acest sens arătăm că între valoarea ofertată de către CRRC și valorile ofertate de către ceilalți participanți este o diferență mai mare de 20%, situație care ar fi trebuit să determine autoritatea contractantă ca, alături și de alte elemente tehnice suspecte, să verifice în detaliu capacitatea ofertantului de a implementa contractul în valoarea ofertată. Indicatorul preț nu trebuie să fie nesustenabil, fiind de notorietate multiplele situațiile în care implementarea proiectelor eșuează din cauza prețurilor nerealiste.

B.10 Oferta CRRC prezintă un consum neobișnuit de scăzut de energie, fără a fi determinat prin raportare la indicatorii obligatoriu impuși prin documentația de atribuire

[43] Referitor la consumul de energie electrică, prin Caietul de sarcini, ARF a prevăzut următoarele:

- *„În vederea verificării costurilor de exploatare a ramelor electrice în cadrul procesului de achiziție ARF și furnizorul selectat vor testa nivelul real de consum în exploatare comercială, pe secțiile de circulație București Nord - Predeal, București Nord Constanța și retur pentru ambele secții (utilizarea RE-R în regim de tren Regio minim două măsurători/sens) și rezultatele finale vor fi comparate cu nivelul mediu de consum maxim pentru tracțiune și pentru subsistemele auxiliare. **În cazul***

[23] A se vedea în acest sens **pag. 3 din Procesul-verbal nr. 22/235/30.07.2018**.

[24] **Art. 60 din H.G. nr. 395/2016:** *„ (...) **(2)** Valoarea totală a propunerii financiare se criptează în SEAP. **(3)** Toate documentele de fundamentare a valorii prevăzute la alin. (2) se depun prin mijloace electronice, fiind încărcate într-o secțiune dedicată a portalului SEAP, iar conținutul acestora este vizibil comisiei de evaluare după decriptarea propunerii financiare."* (subl. ns.).

+40 214 109 889
+40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

nerespectării nivelului mediu de consum raportat la nivelul maxim ofertat, furnizorul va fi penalizat *din valoarea ramelor electrice, conform condițiilor din contractul de achiziții"*[25];

- *„Furnizorul va prezenta în ofertă un consum de energie mediu/km, pentru RE-R fără călători, pentru următoarele secții de circulație: • Bucuresti Nord - Predeal si retur; • Bucuresti Nord - Constanta si retur; (...) Consumul declarat în ofertă va fi verificat în exploatare, înainte pe punerea în circulație cu călători, pe cele două secții de circulație (utilizarea RE-R în regim de tren Regia, minim două măsurători/sens)"*[26];
- *„ofertantul va prezenta în ofertă un consum de energie electrică mediu/km, pentru RE-R fără călători, în condițiile stabilite la capitolul 3.27"*[27].

[44] Din analiza cerințelor prevăzute în Caietul de sarcini se constată că Autoritatea contractantă a prevăzut în mod expres **(i)** prezentarea în cadrul ofertei a consumului de energie electrică mediu/km; **(ii)** verificarea consumului de energie electrică în exploatare; precum și **(iii)** sancțiunea aplicată în cazul în care, în urma verificărilor, se constată că nu a fost respectat nivelul de consum ofertat. Reiese astfel că, la momentul elaborării documentației de atribuire, **Autoritatea contractantă a acordat o importanță deosebită modului de determinare a consumului de energie electrică ofertat de către participanți**.

[45] Din cuprinsul Procesului Verbal nr. 323 înțelegem faptul că CRRC, în Formularul 18 a declarat o valoare totală estimată a consumului de energie în sumă de **86.318.933**[28].O astfel de declarație inclusă inițial în Ofertă, ținând cont de conținutul și explicațiile Formularului 18, ar arăta astfel:

3	*Consumul de energie, consumul de energie electrică specific înmulțit cu valoarea medie estimată la distanța parcursa în perioada de 15 ani*	***86.318.933***	*CUE x 40 rame x 447 km/zi x 15 ani x 358 zile de funcționare pe an*

Făcând calculul invers, reiese faptul că acest consum unitar de energie per km, notat CUE mai sus, declarat inițial de către CRRC este de:

$$\text{CUE} = \frac{86.318.933}{40 \times 447 \times 15 \times 358} = 0{,}899 \text{ kWh/km}$$

[46] Pe de altă parte, din conținutul Procesului-verbal nr. 313, reiese faptul că CRRC, în urma clarificărilor repetate, în cele din urmă, a prezentat un consum de energie electrică declarat/clarificat/modificat de 3,79 kwh/km[29]. O asemenea valoare, pe lângă faptul că este <u>în continuare</u> neobișnuit de scăzută după cum vom demonstra în cele ce urmează, nu poate fi rezultatul unei corecții matematice, ci reprezintă o **modificare a Propunerii Tehnice**, conduită de natură a atrage respingerea ofertei CRRC ca neconformă.

[25] Pct. 1.1.3 din Caietul de Sarcini.
[26] Pct. 3.27.9 din Caietul de sarcini.
[27] Pct. 11.7. din Caietul de sarcini
[28] A se vedea în acest sens **pag. 5 din Procesul-verbal nr. 323**.
[29] A se vedea în acest sens **pag. 5 din Procesul-verbal nr. 313**.

+40 214 109 889
le +40 722 543 614
. Dimitrie Drăghiescu St.
'8 Sector 5
ırest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

[47] Trebuie reținut faptul că , pentru calcularea consumului de energie, Autoritatea contractantă a impus, prin pct. 3.27.9[30] din Caietul de sarcini, condițiile de simulare obligatorii pentru toți ofertanții. Raportat la valoarea extrem de scăzută a consumului de energie mediu reiese în mod clar că CRRC nu a respectat condițiile de simulare pentru calculul acestuia, fiind imposibil (din punct de vedere tehnic) ca un vehicul de tipul celui ofertat să poată înregistra, în condițiile de calcul impuse, un astfel de consum.

[48] Prin Caietul de sarcini se prevede ca acest consum declarat în ofertă să fie verificat în exploatare; or, așa cum arătăm în cuprinsul prezentei Contestații, produsul ofertat de CRRC nu se află, la acest moment, în exploatare[31], și, în consecință, consumul de energie nu poate fi verificat în mod real, **ofertantul declarând o valoare ipotetică, nedemonstrată fizic și imposibil de implementat.**

[49] Autoritatea contractantă este obligată să se asigure că, față de metodologiile de determinare a consumurilor de energie electrică mediu/km impuse, oferta CRRC respectă și asigură funcționalitatea produselor în condițiile specifice impuse prin Caietul de sarcini. Scopul unei astfel de cerințe detaliat impusă nu poate fi acela de a permite unui ofertant să prezinte valori discreționare, de altfel și acelea modificate pe parcursul evaluării, consumul de energie în discuție impunându-se a fi fundamentat (într-o manieră precisă, impusă prin documentație) și sustenabil (în anumite condiții de funcționare, la rândul lor impuse prin documentație). De exemplu, prin cerința 1.1.3 din Caietul de Sarcini, autoritatea a impus ca rezultatele finale să fie comparate cu nivelul mediu de consum maxim pentru tracțiune și pentru subsistemele auxiliare, utilizarea fiind în regim de tren Regio (această cerință implică mai multe opriri decât cele două luate în considerare de către CRRC).

[50] Din cuprinsul Procesului-verbal nr. 22/271/26.08.2019, Procesului-verbal nr. 22/283/02.09.2019, Procesului-verbal nr. 22/293/05.09.2019 (anterioare actelor contestate) reiese, de asemenea, o inconsecvență în declararea consumului de energie electrică de către CRRC. Se remarcă că **(a)** la data de 26.08.2019, ARF a solicitat clarificări privind valorile consumului de energie total pentru serviciile auxiliare conform cerinței de la pct. 3.27 subpct. 9 din Caietul de sarcini; **(b)** la data de 02.09.2019, Autoritatea contractantă a solicitat în mod expres valoarea reală a consumului mediu de energie; de asemenea, a fost menținută și solicitarea de clarificare de la pct. (a); **(c)** la data de 05.09.2019, i s-a pus în vedere ofertantului CRRC să transmită datele comunicate pentru susținerea valorilor declarate a consumului mediu de energie electrică. Or, raportat la conținutul solicitărilor de clarificări, se constată că CRRC nu a indicat încă de la momentul depunerii ofertelor consumul mediu de energie electrică, astfel cum se prevede în mod expres prin pct. 3.27.9 din Caietul de sarcini iar, prin răspunsurile sale la clarificări, a modificat discreționar (iar nu aritmetic) aceste valori inițial declarate, aflându-se în cel puțin unul dintre următoarele scenarii posibile (dacă nu chiar în ambele):

---

[30] **Pct. 3.27.9 din Caietul de sarcini**: *„Condițiile de simulare pentru calculul consumului de energie electrică sunt următoarele: ► Tip de încărcare a trenului: tren fără călători, ► Tensiunea nominală 25 KV, ► Serviciile auxiliare în funcțiune (inclusiv iluminatul interior/ exterior, instalatiile de climatizare din cabina de conducere si saloanele unității RE-R), ► Regimul de funcționare a RE-R va utiliza 4 regimuri si anume: regim de demarare (accelerație maximă), regim de viteza constantă, regim fără tracțiune, regim de frânare (electrica si mecanică). ► Timpul de parcurs între stații/oprire în stații: conform livretului de mers, ► Timpul de așteptare la stațiile de capăt pentru întoarcere la stația de plecare inițială 15 minute."*

[31] A se vedea în acest prezentarea ofertei CRRC din **pag. 4 a Procesului-verbal nr. 313**.

+40 214 109 889
+40 722 543 614
Dimitrie Drăghiescu St.
8 Sector 5
rest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

- Fie a modificat, prin răspunsul său la clarificări, elemente ale propunerii tehnice; o astfel de conduită este de natură a atrage ea însăși respingerea ofertei ca neconformă;
- Fie a indicat valori discreționare, necorelate cu indicatorii de calcul impuși prin documentația de atribuire, oscilația valorilor nefiind în niciun fel de legătură aritmetică cu aceștia.

[51] În concluzie, oferta depusă de către CRRC **(i)** prezintă un consum de energie electrică neobișnuit de scăzut ce nu a fost verificat în exploatare, **(ii)** nu prezinta încă de la momentul depunerii valoarea consumului mediu de energie electrică, și, **(iii)** nu respectă indicațiile exprese de determinare a valorii consumului întrucât nu ia în considerare numărul de opriri[32], nu ia în considerare valorile extreme ale fiecărui anotimp (ci doar media temperaturilor fiecăruia)[33], fiind obligatorie respingerea sa ca neconformă.

B.11 Oferta CRRC nu respectă o serie de cerințe impuse prin Caietul de sarcini

[52] Suplimentar criticilor anterior expuse, oferta CRRC nu respectă o serie de cerințe impuse prin Caietul de sarcini. În acest sens, subliniem următoarele:

- **Nerespectarea cerinței privind accelerația de pornire**:

(a) Pct. 2.4.2 subpct. 1 din Caietul de sarcini:

„Accelerația de pornire: • La demaraj de la 0 la 50 km/h: ~ ***1,0 m/s2****,"* (subl. ns.).

(b) Din Procesul-verbal nr. 313 reiese faptul că produsul ofertat de către CRRC este rama electrică pentru transportul călătorilor bazată pe tehnologia proprie EMU – inter-city. Produsele ofertate în Cehia au, de asemenea, la bază tehnologia EMU cu o accelerație la pornire de 0,8m/s2. În mod similar, trenurile ofertate către Macedonia au o accelerație de 0,85m/s2.

Trenul ofertat de către CRRC în cadrul Procedurii de atribuire se bazează pe aceeași tehnologie, iar, în consecință, accelerația la pornire trebuie să fie tot de 0,2m/s2, nefiind posibilă atingerea unei accelerații minime de 1,0 m/s2. Valoarea accelerației la pornire se constată asupra timpilor de parcurs și în prețul de adaptare.

- **Nerespectarea cerinței privind lățimea ușilor**:

(a) Pct. 3.5.2 subpct. 9 din Caietul de Sarcini:

*„****Lățimea ușilor va fi de minim 1300 mm****, înălțimea minim 1900 mm. Ușile exterioare vor avea ferestre pentru a permite calatorilor să identifice prezența unui peron."* (subl. ns.).

(b) CRRC nu a demonstrat respectarea cerinței privind lățimea ușilor, ci, pentru produsele vândute în Cehia, CRRC a utilizat o lățime a ușilor de 1000 mm. Această diferență poate avea impact asupra timpilor de parcurs și a prețului de adaptare.

- **Nerespectarea cerinței privind aparatul de rulare al boghiurilor:**

(a) Pct. 3.3 subpct. 8 din Caietul de Sarcini

„Aparatul de rulare trebuie proiectat astfel încât să nu fie depășite criteriile limită pentru siguranța circulației și uzura infrastructurii. Comportamentul dinamic și confortul la deplasare vor fi în conformitate cu ***SR EN 14363, UIC 518 și SR EN 12299****."*(subl. ns.).

[32] Impus prin cerința nr. 1.1.3 din Caietul de Sarcini.

[33] Impus prin cerința nr. 1.2.1.4 din Caietul de Sarcini.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

(b) Prin Procesul-verbal nr. 271 din data de 26.08.2019, Autoritatea contractantă a solicitat CRRC să confirme dacă materialul rulant respectă SR EN 14363, UIC 518 și SR EN 12299. În acest sens subliniem că nerespectarea acestei cerințe de către CRRC atrage **(i)** disconfortul creat pasagerilor în timpul mersului și **(ii)** siguranța împotriva deraierii trenului.

- **Nerespectarea cerinței privind cotierele scaunelor pentru călători:**

(a) Pct. 3.5.1.1. subpct. 10 din Caietul de Sarcini:

*„Cotierele nu trebuie să fie mai înguste de 50 mm. **Distanța dintre spătarele scaunelor** dispuse în linie (tip avion), va fi de minim 940 mm **conform UIC 566, UIC 567**."* (subl. ns.).

(b) Din Procesul-verbal nr. 271 din data de 26.08.2019 reiese că CRRC a amplasat scaunele față în față. Drept urmare nu se respectă UIC567, iar pasagerii resimt această poziționare prin locul insuficient din zona picioarelor.

- **Nerespectarea cerinței privind nivelul de zgomot interior:**

(a) Pct. 3.5.1.2 subpct. 4 din Caietul de Sarcini:

*„**Nivelul de zgomot interior nu va depăși 65dB**, în staționare si 68 dBla circulație cu viteza de 160 km/h."* (subl. ns.)..

(b) Din Procesul-verbal nr. 271 din data de 26.08.2019 reiese că Autoritatea contractantă a solicitat CRRC să specifice nivelul de zgomot luat în considerare pentru trenul ofertat. Reiese, astfel, că CRRC nu a indicat în mod clar nivelul de zgomot din interior.

- **Nerespectarea cerinței privind încălzirea și aerul condiționat din cabina de conducere:**

(a) Pct. 3.12.2 din Caietul de sarcini:

*„1. **Fiecare cabina de conducere va fi echipata cu o instalație proprie de climatizare**. Mecanicul va avea posibilitatea sa oprească sau să activeze instalația din cabina activa oricând. (...)"* (subl. ns.).

(b) Raportat la faptul că în trenul ofertat de către CRRC nu este prevăzută o instalație proprie de climatizare în cadrul cabinetului de conducere se constată că nu au fost respectate cerințele impuse în Caietul de sarcini privind încălzirea și aerul condiționat din cabina de conducere.

- **Nerespectarea cerinței privind distribuția aerului în salonul călătorilor:**

(a) Pct. 3.12.1 subpct. 14 din Caietul de sarcini:

*„**Distribuția aerului va fi cât mai uniformă**, iar viteza aerului refulat va fi astfel încât să se evite formarea curenților de aer care **sa creeze disconfort călătorilor**."* (subl. ns.).

(b) În cadrul propunerii tehnice CRRC nu au fost specificate, în mod suficient, datele privind sistemul de climatizare, iar, în consecință, nu sunt respectate prevederile Caietului de sarcini. Lipsa distribuției de aer în mod uniform conduce la disconfortul pasagerilor, disconfortul personalului trenului, nesiguranța la locul de muncă, precum și la o imposibilitatea de a utiliza trenul la începutul programului de lucru având nivelurile de temperatură dorite.

- **Nerespectarea cerinței privind sistemul de climatizare din cabina de conducere:**

(a) Pct. 3.12.2 subpct. 10 din Caietul de Sarcini:

*„**Sistemul de climatizare la prima activare zilnică trebuie să asigure preîncălzirea** (minim +18°C)**/prerăcirea** (maxim +27°C) cabinei în maxim 30 min în condițiile cele mai defavorabile (-30°C, +40°C)."* (subl. ns.).

(b) Oferta depusă de CRRC nu îndeplinește cerința privind sistemul de climatizare

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

din cabina de conducere, în mod similar cu neîndeplinirea cerinței în raport de salonul călătorilor. Astfel, se constată, pe de o parte, că în oferta CRRC sistemul de climatizare nu este bine definit, precum și lipsa de informații din cadrul ofertei, și, pe de altă parte, nerespectarea condițiilor privind preîncălzirea / pre-răcirea cabinelor la prima activare zilnică.

- **Nerespectarea cerinței privind aparatele de cuplare:**

(a) Pct. 3.7 subpct. 6 din Caietul de Sarcini

*„**Furnizorul trebuie să indice timpul de cuplare/ decuplare necesar** și să descrie sarcinile care trebuie îndeplinite pentru pregătirea operațională a RE-R."* (subl. ns.).

(b) Prin documentația de atribuire, Autoritatea contractantă a solicitat, în mod expres, indicarea timpului de cuplare / decuplare necesar. Or, în cadrul ofertei depuse, CRRC nu a indicat timpul estimat, astfel cum reiese în mod clar din conținutul Procesului-verbal nr. 271 din data de 26.08.2019. Prezența sistemului de trape frontale existentă în produsul vândut de CRRC în Cehia, conduce în mod automat la creșterea timpilor de cuplare / decuplare.

- **Nerespectarea cerinței privind sistemul de siguranță:**

(a) Pct. 3.18.1 subpct. 3 din Caietul de Sarcini

*„Instalația ETCS nivel 2 de la bord va avea încorporat modulul STM compatibil cu INDUS/PZB 90 și **va gestiona selectiv și automat funcționarea celor două sisteme în funcție de sistemul de siguranță montat pe infrastructura feroviară**."* (subl. ns.).

(b) Oferta depusă de CRRC nu conține un sistem de siguranță prin care se poate gestiona în mod selectiv și automat funcționalitatea celor două sisteme de semnalizare diferite în funcție de sistemul de siguranță montat pe infrastructura feroviară.

- **Nerespectarea cerinței privind avizele necesare:**

(a) Pct. 1.5 din Caietul de Sarcini:

*„1. **Autorizația de tip a vehiculului și autorizația de introducere pe piață a vehiculului** se vor face în conformitate cu REGULAMENTUL DE PUNERE IN 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 si a Consiliului.*

2. Pentru cazul în care autorizația de punere în funcțiune a RE-R se eliberează de o autoritate europeană competentă alta decât AFER, este necesară obținerea autorizației de punere în funcțiune suplimentară care permite circulația RE-R pe rețeaua feroviară din România, autorizație care va fi eliberată de către structurile de specialitate din subordinea și/sau coordonarea AFER. În principal, verificările constau în testarea compatibilității între sistemele de siguranță montate în cale și cele îmbarcate pe vehicul și pot dura cca 2-3 luni." (subl. ns.).

(b) Astfel cum se detaliază și în cadrul altor secțiuni ale contestației, termenul extrem de mic pentru livrarea primei unități nu este compatibil cu obligația de a obține autorizațiile impuse prin Caietul de Sarcini. Valoarea declarată pentru prima livrare a unității nu corespunde cu o planificare de dezvoltare tipică pentru ca un tren cu diferențe minime să poată fi dezvoltat (cu atât mai puțin, deci, pentru implementarea modificărilor majore care sunt impuse prin documentația de atribuire). Mai mult, la momentul depunerii ofertelor, CRRC nu deținea și, în continuare, nu deține un tren certificat TSI.

În vederea obținerii unui produs conform prevederilor pct. 1.5 din Caietului de sarcini sunt necesare teste de compatibilitate cu infrastructura. În acest sens, sunt necesare **(a)** o autorizație

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

pentru efectuarea de teste ce poate fi obținută într-un termen estimativ de 3 luni; **(b)** teste de linie ce pot fi realizate într-un termen estimativ de 3 luni; **(c)** rapoarte de testare și pregătirea certificatelor, termen estimativ de o lună; **(d)** autorizații de punere pe piață a produsului, termen estimativ de 5 luni pentru obținere, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare al Comisiei (UE) 545/2018. Prin urmare, activitățile menționate mai sus pot fi realizate pe o perioadă de 12 luni.

Pentru a respecta termenul de 18 luni propus de CRRC prin ofertă în care sunt incluse activitățile de mai sus și termenele aferente acestora, la care se adaugă testele de anduranță la 10.000 km estimate la o perioadă de 5 săptămâni, CRRC ar trebui să dezvolte produsul în termen de 1,5 luni de la încheierea contractului. După cum am detaliat anterior, termenele sunt nerealiste.

B.12 Prin răspunsurile la clarificări, CRRC și-a completat în mod nepermis propunerea tehnică

[53] O serie de clarificări au fost adresate ofertantului CRRC, din conținutul acestora rezultând faptul că oferta inițial depusă era incompletă, nefundamentată și nu conținea elementele minime obligatoriu impuse în sarcina ofertanților prin documentația de atribuire. Exemplificativ (urmând a dezvolta și ulterior aceste chestiuni, în cadrul notelor scrise ce vor fi depuse la dosarul cauzei), amintim faptul că **CRRC a completat informațiile privind:**

- data livrării unor produse deja omologate,
- valoarea nivelului de zgomot în staționare,
- îndeplinirea cerințelor pct. 2.4.12 din Caietul de Sarcini[34];
- faptul că sistemul electronic de comandă al tracțiunii /frânarii ține cont de încărcarea fiecărui vehicul al unității RE-R;
- faptul ca nu folosește baterii de acumulatori cu materiale interzise (ex. Cadmiu) şi ca tensiunea nominala a seturilor de baterii de acumulatori este conforma cu cerințele Caietului de Sarcini (11 OVcc);
- faptul ca aparatul de rulare respecta SR EN 14363, UIC 518 si SR EN 12299;
- faptul că RE-R va fi echipata cu modulul necesar care sa permită transmiterea datelor pentru sistemul de bilete;
- faptul că se poate realiza transmiterea comenzilor si semnalelor intre RE-R cuplate, iar comanda acestora sa se realizeze din cabina de conducere active a trenului;
- faptul că instalația ETCS nivelul 2 ofertata va gestiona selectiv și automat funcționarea celor doua sisteme in funcție de sistemul de siguranță montat pe infrastructura feroviara;
- faptul că înregistrarea informațiilor vizuale, audio se va face de către Furnizorul RE-R ofertata;
- faptul că valorile timpului total de funcționare precizat in Tabelul 2.6-3, rezultatele calculelor privind consumul de energie, sunt valori pentru un singur parcurs (dus sau întors) sau pentru un parcurs complet (dus-întors). De asemenea, să clarifice daca acest timp include atât timpul de parcurs cat si timpul de staționare;

[34] Astfel cum rezultă din conținutul procesului-verbal nr. 22/249.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

- valorile consumului de energie total pentru serviciile auxiliare conform cerinței de la punctul 3.27 subpct. 9, pentru cele 2 situații menționate: răcire/încălzire pentru ambele secții de circulație;
- de ce defecțiunile MDBF - defecțiuni majoră, pentru unele componente principale au valori mai mici în km fata de MDBF - defecțiune minoră;
- dacă valorile indicate în tabelul 24.5-5 Indicatori de Mentanabilitate sunt valorile asumate de ofertant.

[54] Conduita autorității care, prin clarificările adresate CRRC a permis completarea informațiilor conținute în ofertă, este contrară dispozițiilor art. 134 alin. (6) din H.G. nr. 395/2016.

B.13 Oferta CRRC se impune a fi respinsă în temeiul dispozițiilor art. 167 alin. (1) lit. g) și h) din Legea nr. 98/2016[35] datorită declarațiilor false conținute în DUAE

[55] Potrivit art. art. 193 din Legea nr. 98/2016, DUAE reprezintă *"o declarație pe propria răspundere actualizată, ca dovadă preliminară în locul certificatelor eliberate de către autoritățile publice sau de către terți"*. Ofertanții au obligația de sinceritate față de entitatea contractantă la momentul completării declarațiilor DUAE[36]. Obligația de sinceritate are semnificație mai ales atunci când intervine un potențial caz de excludere. Sinceritatea ofertantului în formularul DUAE este primul pas în analiza credibilității acestuia. Dacă furnizează informații false, ofertantul își pierde credibilitatea, nemaiavând posibilitatea răsturnării cazului de excludere[37].

[56] Sintagma "fals" din legislația achizițiilor publice este interpretată larg de jurisprudență astfel: *"Legea nu folosește vocabula false din construcția lingvistică declarații false, cu înțelesul penal al expresiei, ci are un sens mai larg, cel general-lingvistic, desemnând practic orice declarație care nu e conformă cu realitatea. Adică orice declarație care poate fi pusă în conexiune cu circumstanțe care ar putea să necesite, în raport cu răspunsul dat, interpretări, completări, confruntări, verificări, clarificări, ajustări"*[38].

---

[35] Art. 167 alin. (1) lit. g) și h) din Legea nr. 98/2016: *"Autoritatea contractantă exclude din procedura de atribuire a contractului de achiziție publică/acordului-cadru orice operator economic care se află în oricare dintre următoarele situații: [...]* ***g)*** *operatorul economic și-a încălcat în mod grav sau repetat obligațiile principale ce-i reveneau în cadrul unui contract de achiziții publice, al unui contract de achiziții sectoriale sau al unui contract de concesiune încheiate anterior, iar aceste încălcări au dus la încetarea anticipată a respectivului contract, plata de daune-interese sau alte sancțiuni comparabile;* ***h)*** *operatorul economic s-a făcut vinovat de declarații false în conținutul informațiilor transmise la solicitarea autorității contractante în scopul verificării absenței motivelor de excludere sau al îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție, nu a prezentat aceste informații sau nu este în măsură să prezinte documentele justificative solicitate".*

[36] Astfel cum reține jurisprudența:

a. *"Completarea declarației pe propria răspundere, față de sancțiunea prevăzută de art. 167 alin. (1) lit. h), trebuie să se realizeze cu maximă sinceritate, ofertanții fiind obligați să ofere informații aferente situației lor , complete și reale "*, Tribunalul București, Secția a II-a Contencios Administrativ, Sentința civilă nr. 1539/07.03.2018;

b. *"Completarea declarației pe proprie răspundere este considerate de legiuitor, față de sancțiunea expresă și imperativă, un test de sinceritate"* – Curtea de Apel București, Secția a VIII-a Contencios Administrativ, Decizia nr. 4211/08.08.2018.

[37] În acest sens, în jurisprudență se reține următoarele chestiuni:

a. *"ofertantul este obligat să aducă la cunoștința autorității contractante nu numai orice motiv de excludere pe care îl cunoaște, ci și orice motiv potential de excludere, fie el real sau aparent."*- Curtea de Apel București, Secția de Contencios Administrativ și Fiscal, Decizia nr. 4211/08.08.2018;

b. *"Comportamentul operatorilor economic participanți la o procedură de atribuire, respective corectitudinea informațiilor pe care aceștia le prezintă autorității contractante, reprezintă elemente esențiale în aprecierea cazurilor de excludere ce vizează situația personală a acestora"* – Curtea de Apel Târgu Mureș, Decizia nr. 1492/04.09.2018.

[38] În acest sens, Curtea de Apel București, Secția de Contencios Administrativ, Decizia nr. 4211/08.08.2018.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
: Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

[57] Un ofertant nu are posibilitatea auto-evaluării situației în care se găsește. El nu poate decide unilateral existența unui caz de excludere/a unei excepții de la excludere. Ofertantul este obligat să îi dezvăluie autorității contractante orice situație de fapt indicată în DUAE în vederea exercitării de către autoritate a verificărilor legale. Numai un operator care informează autoritatea cu privire la un potențial caz de excludere are dreptul de a oferi documente suplimentare pentru a-și dovedi credibilitatea. CRRC nu se află într-o astfel de situație întrucât **a declarat fals că:**

(a) **Nu s-ar afla într-o situație de neexecutare gravă a contractelor aflate anterior în derulare;** declarația este falsă în raport cu informațiile publice disponibile care probează eșecul CRRC în derularea conformă a contractelor similare anterior derulate, dintre care unele sunt chiar prezentate ca referințe pentru a proba îndeplinirea cerințelor de experiență similară;

(b) **Nu ar fi evitat să informeze Autoritatea cu privire la existența unor posibile situații de excludere;** declarația este falsă și urmează a fi analizată prin raportare la faptul că, pentru demonstrarea cerinței privind capacitatea tehnică și profesională[39], CRRC a prezentat ca referință *Contractul de achiziție rame electrice (EMU) pentru linia Roca din Argentina nr. SF/HW – C24 – 2013 – 0028*, pretinzând că acesta ar fi o dovadă de bună furnizare. În realitate, prin indicarea acestei referințe CRRC a completat informații false în conținutul DUAE, contrariul fiind probat prin documentele pe care subscrisa le va furniza CNSC.

C **Oferta depusă de Siemens este neconformă**

[58] Oferta depusă de către Siemens este neconformă având în vedere că cerințele impuse prin Caietul de sarcini nu sunt îndeplinite, astfel cum vom demonstra în continuare. În plus, ofertantul Siemens a oferit informații contradictorii privind același indicator iar, prin răspunsurile la clarificări, a modificat documentația de ofertă inițial depusă.

C.1 **Oferta Siemens prezintă un consum neobișnuit de scăzut de energie**

[59] Fără a mai relua argumentele expuse supra cu privire la consumul de energie declarat de către competitori, fără ca acesta să fie fundamentat și în deplin acord cu indicatorii impuși prin documentația de atribuire, rugăm a fi avute în vedere aceleași critici și în cazul acestui operator.

[60] Din cuprinsul Procesului Verbal nr. 323 înțelegem faptul că Siemens, în Formularul 18 a declarat o valoare totală estimată a consumului de energie în sumă de **133.944.686**[40].O astfel de declarație inclusă inițial în Ofertă, ținând cont de conținutul și explicațiile Formularului 18, ar arăta astfel:

[39] În acest sens, extras din pct. III.1.3.a) FDA, arată că: *"Intră în categoria documentelor reprezentând certificări de **bună** furnizare următoarele: procese verbale de recepție, recomandări, documente constatatoare sau alte documente similare în măsura în care acestea sunt emise sau contrasemnate de beneficiar și furnizează toate informațiile solicitate pentru demonstrarea îndeplinirii cerinței de calificare privind experiența similară."*

[40] A se vedea în acest sens **pag. 5 din Procesul-verbal nr. 323**.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

3	*Consumul de energie, consumul de energie electrică specific înmulțit cu valoarea medie estimată la distanța parcursa în perioada de 15 ani*	*133.944.686*	*CUE x 40 rame x 447 km/zi x 15 ani x 358 zile de funcționare pe an*

Făcând calculul invers, reiese faptul că acest consum unitar de energie per km, notat CUE mai sus, declarat inițial de către CRRC este de:

$$\text{CUE} = \frac{133.944.686}{40 \times 447 \times 15 \times 358} = 1{,}395 \text{ kWh/km}$$

[61] Pe de altă parte, din conținutul Procesului-verbal nr. 313, reiese faptul că Siemens, în urma clarificărilor repetate, în cele din urmă, a prezentat un consum de energie electrică declarat/clarificat/modificat de 4,215 kwh/km[41]. O asemenea valoare, pe lângă faptul că este în continuare neobișnuit de scăzută după cum vom demonstra în cele ce urmează, nu poate fi rezultatul unei corecții matematice, ci reprezintă o **modificare a Propunerii Tehnice**, conduită de natură a atrage respingerea ofertei ca neconformă.

[62] Reiese, astfel, că valoarea unitară a consumului de energie declarat de către Siemens nu poate fundamenta matematic valoarea totală a consumului de energie reținută de către Autoritate sau, în funcție de informațiile disponibile în cuprinsul răspunsurilor la clarificările solicitate, respectiv în cadrul documentației de ofertă prezentate de către Siemens, se poate observa furnizarea unor informații inconsecvente și nefundamentate cu privire la acest element.

C.2 Siemens Mobility S.R.L. nu deține un atestat IRIS

[63] Prin pct. III.1.3.b) [Standarde de asigurare a calității și de protecție a mediului] din Fișa de date a Procedurii de atribuire s-a prevăzut în mod expres că:

„Informații si/sau nivel(uri) minim(e) necesare pentru evaluarea respectării cerințelor menționate: Cerința nr.1 ***Operatorii economici vor prezenta dovada implementării unui sistem de management al calității conform Standardului internațional pentru industria feroviară - IRIS, valabil la momentul prezentării****. Operatorii economici care nu dețin astfel de certificate vor furniza probe/dovezi prin care să ateste conformitatea cu standardele specificate, în conformitate cu prevederile art. 200 din Legea nr. 98/2016, actualizată.*

Modalitatea de îndeplinire:

Ofertanții vor prezenta dovada implementării unui sistem de management al calității conform Standardului internațional pentru industria feroviară - IRIS. ***Pentru situațiile in care se depun oferte în asociere, cerința trebuie îndeplinită de fiecare membru al asocierii pentru partea din contract pe care o execută****. Se va completa în acest sens DUAE, urmând ca documentele justificative să fie prezentate doar la solicitarea autorității contractante la finalizarea evaluării ofertelor." (subl. ns.).*

[41] A se vedea în acest sens **pag. 5 din Procesul-verbal nr. 313**.

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

[64] Se constată, astfel, cerința impusă de Autoritatea contractantă prin Fișa de date ca fiecare membru al asocierii să prezinte dovada implementării sistemului de management al calității – IRIS, cu atât mai mult de către liderul asocierii! Or, la o simplă verificare a registrului certificatelor IRIS reiese că Siemens Mobility S.R.L. nu deține dovada implementării sistemului de management al calității[42]. Astfel cum am subliniat și anterior, fiecare membru al asocierii trebuie să dețină această dovadă pentru partea din contract pe care o execută, cerință neîndeplinită în mod clar de către Siemens Mobility S.R.L., cu atât mai mult cu cât este liderul declarat al asocierii.

[65] În concluzie, în lipsa dovezii implementării sistemului IRIS de către Siemens Mobility S.R.L. se constată că oferta este neconformă urmare a nerespectării cerințelor impuse de Autoritatea contractantă prin Fișa de date. În plus, declarația falsă a Siemens în această privință atrage incidența unui alt caz de excludere reglementat expres, astfel cum vom detalia în secțiunea imediat următoare.

C.3 Oferta Siemens se impune a fi respinsă în temeiul dispozițiilor art. 167 alin. (1) lit. h) din Legea nr. 98/2016[43] datorită declarațiilor false conținute în DUAE

[66] Astfel cum am arătat și anterior, ofertantul are obligația de sinceritate față de Autoritatea contractantă în raport de informațiile completate în cadrul declarațiilor DUAE. Din conținutul Procesului-verbal nr. 313 reiese că Siemens a încălcat obligația de sinceritate față de ARF în cel puțin două privințe. În acest sens, subliniem următoarele aspecte:

i. Comisia de evaluare a solicitat operatorului Siemens clarificări privind o situație potențial generatoare de conflict de interese;

ii. Siemens nu a transmis nicio dovadă rezonabilă care să susțină punctul său de vedere, astfel cum chiar Comisia de evaluare a reținut prin Procesul-verbal nr. 313[44];

iii. Autoritatea contractantă a considerat că oferta Siemens este admisibilă sub rezerva *„dreptului 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.";*

iv. Siemens a declarat faptul că ar îndeplini cerințele impuse prin pct. III.1.3.b) [Standarde de asigurare a calității și de protecție a mediului] deși, astfel cum am arătat mai sus, însuți liderului de asociere îi lipsește o astfel de certificare.

[67] În primul rând, se constată astfel că ARF a identificat o posibilă situație generatoare de conflict de interese în raport de oferta Siemens, iar operatorul nu a furnizat nicio informație și/sau documente justificative prin care să se demonstreze absența acestei situații. Or, **simpla**

[42] **Anexa nr. 5** – Extras din registrul de certificate IRIS.

[43] Art. 167 alin. (1) lit. h) din Legea nr. 98/2016: *"Autoritatea contractantă **exclude** din procedura de atribuire a contractului de achiziție publică/acordului-cadru orice operator economic care se află în oricare dintre următoarele situații: [...] **h)** operatorul economic s-a făcut vinovat de declarații false în conținutul informațiilor transmise la solicitarea autorității contractante în scopul verificării absenței motivelor de excludere sau al îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție, nu a prezentat aceste informații sau nu este în măsură să prezinte documentele justificative solicitate"* (subl. ns.).

[44] A se vedea în acest sens pag. 3 din Procesul-verbal nr. 313.

+40 214 109 889
le +40 722 543 614
: Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

imposibilitate a ofertantului de a demonstra contrariul situației reținute de către ARF trebuie să conducă la excluderea acestuia din Procedura de atribuire.

[68] În al doilea rând, raportat la faptul că: (i) ARF a sesizat situația intervenită; precum și la faptul că (ii) Siemens nu a transmis nicio informație și/sau documente justificative prin care să fie probată inexistența situației, Autoritatea contractantă nu își putea rezerva dreptul de a dispune excluderea în viitor, ci, această **excludere trebuia să opereze la momentul constatării situației generatoare de conflict de interese.**

[69] În al treilea rând, în cadrul Procedurii de atribuire, Autoritatea contractantă are atât interesul legitim, cât și, mai ales, obligația de verifica și analiza incidența situației de excludere la momentul la care aceasta a fost constatată. Prin simpla *„rezervare a dreptului"*, **Autoritatea contractantă a tergiversat în mod nejustificat excluderea ofertantului care nu a putut demonstra lipsa de incidență a cazului de excludere** nici prin informații și nici prin documente justificative.

[70] În ultimul rând, din economia dispozițiilor art. 167 alin. (1) lit. h) din Legea nr. 98/2016 reiese că **Autoritatea contractantă are obligația de a exclude ofertantul care a transmis informații false,** această situație nefiind prevăzută sub forma unui motiv facultativ de excludere. În consecință, se impune excluderea Siemens având în vedere că a declarat informații false și nu este în măsură să prezinte documentele justificative în combaterea situației intervenite.

[71] În concluzie, având în vedere că referitor la oferta Siemens există o situație care poate conduce la un conflict de interese precum și o declarație privind îndeplinirea cerințelor care nu se confirmă, se impune excluderea acestuia din Procedura de atribuire.

C.4 Oferta Siemens nu indică un interval cert de livrare a primei unități; în măsura în care se menține termenul de 19 luni indicat, cel mai probabil, într-un mod oportunist de asigurare a unui punctaj superior, se impune respingerea ofertei

[72] Fără a mai dezvolta argumentele detaliat prezentate supra în privința secvenței operațiunilor necesar a fi parcurse pentru proiectarea, fabricarea și omologarea unui tren care să respecte cerințele documentației de atribuire, rugăm a se observa că intervalul (neclar, de altfel) indicat de Siemens pentru livrarea primei unități este de 19 luni. Dacă acest interval de livrare se menține, ar rezulta că Siemens poate proiecta și fabrica trenul în 2,5 luni (ceea ce este complet nerealist conform celor indicate mai sus), iar dacă a modificat acest indicator în sensul extinderii lui la o perioadă mai mare (eventual, realistă), se poate reține o modificare de propunere tehnică în privința căreia legislația prevede că atrage respingerea ofertei ca neconformă[45].

C.5 Oferta Siemens nu demonstrează deținerea ERA

[73] Din analiza documentației de evaluare, se desprinde concluzia că, pentru validarea tehnică, se puteau acorda 3 puncte pentru oferta ce conține o ramă pusă în funcțiune pe o rețea europeană recunoscută de ERA. Deși oferta Siemens nu îndeplinește această cerință, i s-a acordat punctajul aferent, astfel cum rezultă din Procesul-verbal 323 (pag. 6/8). Punctajul Siemens este greșit.

[45] În acest sens, rugăm a fi avute în vedere dispozițiile art. 134 alin. (6) din H.G. nr. 395/2016.

+40 214 109 889
e +40 722 543 614
Dimitrie Drăghiescu St.
8 Sector 5
rest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

C.6 **Oferta Siemens nu respectă o serie de cerințe impuse prin Caietul de sarcini**

[74] Suplimentar criticilor anterior expuse, oferta Siemens nu respectă o serie de cerințe impuse prin Caietul de sarcini. În acest sens, subliniem următoarele:

- **Nerespectarea reglementărilor și normelor tehnice feroviare obligatorii:**

(a) Prin pct. 1.11 din Caietul de sarcini, Autoritatea contractantă a impus respectarea pe parcursul derulării contractului a reglementărilor și normelor tehnice feroviare obligatorii în UE.

(b) Raportat la **(a)** faptul că produsul ofertat de către Siemens este o ramă electrică pentru transportul călătorilor pe baza modelului Desiro ML OBB cityjet, **(b)** modelul trenului datează din anul 2008; și **(c)** nu există dovadă privind certificarea acestui model în baza de date a UE privind tipurile de vehicule autorizate, aceasta nu este certificat conform STI 2014 și nu respectă reglementările și normele tehnice feroviare obligatorii și impuse prin Caietul de sarcini. Astfel cum am detaliat și anterior, standardele și certificările impuse prin documentația de atribuire sunt absolut obligatorii și nu pot fi eludate, sens în care participanții erau obligați ca, prin documentația de ofertă pusă la dispoziția comisiei, să se asigure că pot demonstra capacitatea de implementare a unui produs conform. Față de datele existente în cazul Siemens, cerința nu este îndeplinită, aspect de natură a conduce la respingerea ofertei.

- **Nerespectarea cerinței privind scaunele din compartimentul pentru călători:**

(a) Pct. 3.5.1.1 subpct. 10 și 11 din Caietul de Sarcini:

„10. Cotierele nu trebuie să fie mai înguste de 50 mm. Distanța dintre spătarele scaunelor dispuse in linie (tip avion), va fi de minim 940 mm conform UIC 566, UIC 567.

11. Dacă sunt montate scaune față în față distanta dintre acestea va fi de minim 1450 mm si se vor monta măsuțe având dimensiunea minimă 225x320 mm. Mesele vor fi retractabile și se vor monta în consolă fixată de peretele lateral al vagonului, în cotiera laterală a scaunului sau în spatele scaunului din față, după caz, în funcție de dispunerea rândurilor de scaune, astfel încât să se asigure o întreținere usoară a podelei. In cazul unei succesiuni de scaune amplasate față în față, între scaunele dispuse spate în spate se vor amenaja spații de depozitare a bagajelor, iar pe podea se vor amplasa șine rezistente la uzură pentru ușurarea introducerii și scoaterii bagajelor. Raportul dintre numărul de scaune dispuse in linie (tip avion) si cele montate față în față va fi de cel mult 60 / 40 pe fiecare vagon al RE-R."

(b) Desiro ML OBB are 75 m lungime și este dotat cu 216 scaune fixe. Distanța dintre scaune este în general 800 mm și 870 mm pentru scaunele prioritare, care este în contrast cu cerința Caietului de Sarcini, respectiv 940 mm. Această discrepanță față de Caietul de sarcini conduce la un impact evident asupra confortului pasagerilor.

- **Nerespectarea cerinței privind caracteristicile liniei:**

(a) Pct. 1.2.1.1. din Caietul de Sarcini:

„1. Ecartamentul liniei 1435 mm

2. Rază minimă a curbei în circulație 150 m

3. Raza minimă a curbei în depou 80 m

4. Declivitate maximă 35 ‰

5. Tip șină 49, 60, 65 kg/m, cu înclinare 1 :20;

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

6. Rază de navigare cocoașă/jgheab: 250 m la vârf de rampă, 300 m la gol de pantă;

7. Supraînălțarea maximă a căii de 150mm în conformitate cu UIC 518;

8. Caracteristicile geometrice ale căii conform UIC 518;

9. Instalații de siguranță/semnalizare de tip INDUSI (PZB 90) și ETCS nivel 1 și 2."

(b) Raza minimă în curbă a trenului Desiro ML, produsul ofertat de Siemens, în timpul mersului este 90 m și, în consecință, nu este îndeplinită cerința din Caietul de Sarcini prin care s-a prevăzut raza minimă a curbei în depou de 80 m.

- **Nerespectarea cerinței privind siguranța:**

(a) Pct. 4.8 subpct. 1 din Caietul de Sarcini:

„Echipamentul tehnic al unității RE-R trebuie să fie în conformitate cu cerințele de siguranță în exploatarea feroviară, așa cum sunt definite de standardele EN, STI (inclusiv STI-SRT, siguranța în tunelurile feroviare) și standardele românești, precum și standardele naționale românești acolo unde este cazul. Defecțiunile care ar putea apărea în sistemele unităților RE-R nu trebuie să pericliteze siguranța unității RE-R și acestea să nu reprezinte un risc în exploatare. Standardul SR EN 50126 descrie caracteristicile de siguranță și acesta trebuie aplicat."

(b) Prin Procesul-verbal nr. 283 din 02.09.2019, Autoritatea contractantă a solicitat o soluție alternativă în considerarea faptului că, în oferta Siemens, s-ar fi făcut referire la un standard EN fără număr. Raportat la faptul că Siemens nu a indicat în mod corect un standard EN, acesta nu poate formula o propunere alternativă doar pentru a înlătura neconformitatea ofertei. De altfel depunerea unor variante alternative nu a fost permisă, autoritatea neputând modifica prin metoda de evaluare cerințele impuse ofertanților.

- **Nerespectarea cerinței privind siguranța:**

(a) Pct. 4.8 subpct. 3 din Caietul de Sarcini:

„În acest scop, este necesar ca furnizorul să prezinte „obiectivele de siguranță", " referindu-se la atașamentul D.3 din SR EN 50126, presupunând că unitatea RE-R va fi exploatată la capacitatea sa excepțională (8 căl/m²). „Analiza de securitate" servește ca standard de acceptare pentru evaluarea cuantificată a riscurilor. În „Analiza de securitate", se adoptă fatalitatea echivalentă per persoană și pe an pentru personalul de lucru feroviar și non-feroviar, ca o unitate de măsură."

(b) Prin Procesul-verbal nr. 283 din 02.09.2019, Autoritatea contractantă a solicitat o soluție alternativă privind pct. 4.8 subpct. 3 din Caietul de sarcini. Or, nerespectarea Caietului de sarcini nu poate conduce la posibilitatea ofertantului de a depune o propunere alternativă.

- **Nerespectarea cerinței privind tabelul de conformitate:**

(a) Prin Anexa 5[46] a Caietului de Sarcini, Autoritatea contractantă a prevăzut obligația ofertanților de a elabora un tabel în vederea stabilirii conformității ofertei cu cerințele Caietului de sarcini.

(b) Cu nerespectarea documentației de atribuire, Siemens a depus tabelul indicat în Anexa nr. 5 a Caietului de sarcini fără a-și asuma conformitatea ofertei cu cerințele din Caietul de sarcini. Mai mult, prin Procesul verbal nr. 271 din 26.08.2019, Autoritatea contractantă a solicitat asumarea inclusiv a soluțiilor alternative. Or, nerespectarea Caietului de sarcini nu conduce la posibilitatea ofertantului de a propune soluții alternative **acestea nefiindu-i permis ca, prin clarificări la propunerea tehnică, să prezinte, de fapt, soluții alternative nepermise, de altfel, de**

[46] A se vedea în acest sens **pag. 106 a Caietului de sarcini**.

+40 214 109 889
+40 722 543 614
Dimitrie Drăghiescu St.
Sector 5
Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

documentație.

- **Nerespectarea cerinței privind scaunele din salonul de călători:**

(a) Pct. 3.5.1.1 subpct. 14 din Caietul de Sarcini:

„Se vor prevedea prize electrice schuko cu împământare la tensiunea de 230 V si prize USB pentru cel puțin 30% din numărul total de scaune pe fiecare vagon al RE-R."

(b) Raportat la solicitarea de confirmare din Procesul verbal nr. 271 din data de 26.08.2019, se constată că oferta Siemens nu respectă cerința privind existența prizelor USB pentru cel puțin 30% din numărul total de scaune.

- **Nerespectarea cerinței privind încălzirea și aerul condiționat în cabina de conducere**:

(a) Pct. 3.12.2 din Caietul de Sarcini:

„1. Fiecare cabină de conducere va fi echipata cu o instalație proprie de climatizare. Mecanicul va avea posibilitatea să oprească sau sa activeze instalația din cabina activa oricând (...)"

(b) Inexistența instalației proprii de climatizare din cabine de conducere în cadrul ofertei Siemens conduce în mod automat la nerespectarea cerințelor impuse prin Caietul de sarcini.

- **Nerespectarea cerinței privind încălzirea și aerul condiționat în salonul călătorilor**:

(a) Pct. 3.12.1 subpct. 2 din Caietul de Sarcini:

„Valorile nominale ale vitezei aerului din salon, în funcție de temperatura aerului din incinta, trebuie să fie în conformitate cu EN14750-1 pentru toate nivelurile și zonele din zona de ședere, inclusiv zonele de mână, braț și cot. Devierile temporare față de valorile nominale sunt permise dacă debitul de volum al aerului de alimentare este controlat conform cerințelor, în funcție de gradul de ocupare."

(b) Prin Procesul verbal nr. 271 din data de 26.08.2019 Autoritatea contractantă a solicitat Siemens precizarea soluției alternative propuse. Or, prevederile Caietului de sarcini nu pot fi modificate prin soluții alternative, ci se constată, în acest caz, că valorile nominale ale vitezei aerului nu sunt în conformitate cu EN14750-1 ce a fost prevăzută ca o condiție obligatorie.

C.7 **Există o serie de întrebări de clarificare prin care ofertantului Siemens i s-a creat un avantaj nejustificat, permițându-i-se completarea documentației de ofertă**

[75] În scopul susținerii acestei critici, rugăm a se avea în vedere faptul că, prin clarificările adresate, contrar art. 209 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, Siemens a avut posibilitatea completării documentației de ofertă cu privire la următoarele chestiuni:

- valoarea indicelui de confort, având in vedere ca cerința precizată în caietul de sarcini este N<3 ;
- materialul din care este realizata caroseria RE-R ofertata;
- valoarea nivelului de zgomot luat in calcul pentru RE-R ofertat;
- viteza maxima de circulație cu roti în stare noua a RE-R ofertata;
- valorile pentru accelerația de pornire si pentru decelerația minima de frânare pentru toate cazurile menționate in caietul de sarcini la art. 2.4.2.;
- daca materialele utilizate pentru acoperirile caroseriei vor fi de tip anti vandalism, rezistente la murdărire si ușor de curățat;
- construcția convertoarelor statice cu tehnologie IGBT;

+40 214 109 889
le +40 722 543 614
. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
arest, Romania
ggvrila@achizitiiconsult.ro

- sistemul electronic de protecție la patinarea roților si in regim de tracțiune;
- modulul necesar pentru transmiterea datelor pentru sistemul de bilete.

Pentru toate considerentele anterior descrise, vă solicităm să admiteți prezenta contestație, astfel cum a fost formulată. Aspectele de neconformitate sesizate în legătură cu fiecare dintre cei doi ofertanți sunt de natură a justifica reevaluarea ofertelor cu indicarea fundamentată și detaliată a capacității fiecărui ofertant de a implementa, efectiv, aspectele exclusiv declarate.

În drept, ne întemeiem prezenta contestație pe dispozițiile art. 8 raportat la art. 2 din Legea nr. 101/2016, precum și pe toate dispozițiile legale la care am făcut referire în cuprinsul prezentului document.

Probe: înscrisurile la care ne-am referit în prezenta contestație și pe care le atașăm, conform opisului de mai jos, precum și înscrisurile din dosarul achiziției publice.

În temeiul art. 61[1] din Legea nr. 101/2016, pentru soluționarea contestației, depunem anexat prezentei recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 205756958/1 din data de 24.09.2019 consemnate pe seama și la dispoziția Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor.

În aplicarea dispozițiilor art. 16 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, menționăm că un exemplar al prezentei contestații și al înscrisurilor doveditoare a fost comunicat și către Autoritatea contractantă prin scrisoare recomandată cu conținut declarat și confirmare de primire.

Cu deosebită considerație,

prin av. Oana Gavrilă

av. Cristina Ciolan

Uniunea Națională a Barourilor din România - BAROUL BUCUREȘTI - GAVRILĂ OANA Cabinet de Avocat

+40 214 109 889
le +40 722 543 614
. Dimitrie Drăghiescu St.
78 Sector 5
ırest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

OPIS

al înscrisurilor depuse de către Alstom în susținerea prezentei contestații

- **Anexa nr. 1** – Împuternicire avocațială.
- **Anexa nr. 2** - Extrase din directive/regulamente europene, ordine de ministru și caietul de sarcini.
- **Anexa nr. 3**– Articol privind întârzierile de livrare din Melbourne și traducerea în limba română a articolului.
- **Anexa nr. 4** – Articole privind întârzierile de livrare din Cehia și traducerea în limba română a articolelor.
- **Anexa nr. 5** – Extras din registrul de certificate IRIS.

+40 214 109 889
oile +40 722 543 614
Dr. Dimitrie Drăghiescu St.
578 Sector 5
harest, Romania
a.gavrila@achizitiiconsult.ro

ANEXA NR. 2

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
istrict, Zip Code 050578
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

1) – Extras Ordin ministru

Ministerul Transporturilor

Ordin nr. 342/1999

din 28/06/1999

pentru aprobarea Normelor privind verificarea tehnică a vehiculelor feroviare aparținând agenților economici

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 396 din 19/08/1999

Actul a intrat în vigoare la data de 19 august 1999

Art. 7. - (1) AFER va verifica, în termen de 15 zile de la primirea documentelor menționate la art. 6, starea tehnică a vehiculului feroviar pentru care s-a solicitat autorizația.

2) – Extras Regulament 545/2018 din care reies cele 5 luni necesare

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 14

Intervalul de timp pentru evaluarea cererii

(1) Entitatea de autorizare și ANS-urile pentru zona de utilizare relevante evaluează, fiecare pentru partea lor, caracterul complet al cererii, astfel cum este specificat la articolul 32, în termen de o lună de la data primirii cererii. Entitatea de autorizare informează solicitantul în consecință.

(2) În cazul în care solicitantul este informat că dosarul său este complet, decizia finală cu privire la emiterea autorizației de tip a vehiculului și/sau a autorizației de introducere pe piață a vehiculului este luată în cel mult patru luni de la confirmarea faptului că dosarul este complet.

CONFORM CU ORIGINALUL

3) Extras din caietul de sarcini Cap 1.5 paragraf 2

1.5 AVIZE NECESARE

1. Autorizația de tip a vehiculului și autorizația de introducere pe piață a vehiculului se vor face 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.
2. Pentru cazul în care autorizația de punere în funcțiune a RE-R se eliberează de o autoritate europeană competentă alta decât AFER, este necesară obținerea autorizației de punere în funcțiune suplimentară care permite circulația RE-R pe rețeaua feroviară din România, autorizație care va fi eliberată de către structurile de specialitate din subordinea și/sau coordonarea AFER. In principal verificarile constau în testarea compatibilității intre sistemele de siguranta montate în cale si cele îmbarcate pe vehicul si pot dura cca 2-3 luni.

4) Extras din caietul de sarcini Cap 6.4

6.4 DEZVOLTAREA SI APROBAREA PROIECTULUI

1. Furnizorul va prezenta spre examinare către ARF, în format electronic și pe hârtie, nu mai târziu de șase luni de la notificarea de începere a contractului următoarele:
   - Desenul de ansamblu cu amenajări interioare, designul interior si exterior: Furnizorul va pregăti cel puțin trei tipuri de schițe de proiectare arhitecturală pentru designul interior, aspectul exterior si combinatiile de culori ale trenurilor si va prezenta aceste proiecte Autorității Contractante pentru selectare. Tema principală a proiectului va fi reprezentată de caracteristicile geografice, culturale, istorice și sociale ale proiectului sau ale țării. În cazul în care Autoritatea contractantă solicitată revizuiri ale soluțiilor propuse, Furnizorul va elabora proiecte noi luand în considerare aceste solicitări. Furnizorul va retrimite apoi spre aprobare proiectul final (pregătit în conformitate cu cerințele Autorității Contractante). Designul arhitectural trebuie să îndeplinească pe deplin cerintele Autorității Contractante.
   - Toate desenele componentelor principale și de asamblare
   - Scheme electrice
   - Proceduri de testare.
2. Recenzia ARF are rolul de a verifica conformitatea generală a proiectului cu caietul de sarcini si nu eliberează furnizorul de responsabilitate.
3. Toate desenele și documentele vor fi prezentate în limba română.
4. Procesul se încheie cu aprobarea proiectului de către ARF si proiectul nu se va mai modifica fara acordul autoritatii contractante.

CONFORM CU ORIGINALUL

ANEXA NR. 3

+40 214 109 889
le +40 722 543 614
. Dimitrie Drăghiescu St.
itrict, Zip Code 050578
rest, Romania
gavrila@achizitiiconsult.ro

NEW ARRIVALS the Store SHOP NOW

EXCLUSIVE: Twelve month delay for Melbourne's new $2.3 billion high-capacity trains

By Andrew Lund - State Political Reporter | 6:38pm Aug 9, 2019

Expensive new trains arrival delayed

1 / 20 | Prev | Next

Expensive new trains designed to help ease overcrowding on Melbourne's busiest rail lines will be delayed by almost a year.

In an embarrassing development for the Andrews government, the first of 65 new high capacity trains is not expected to start carrying passengers until the middle of 2020.

Confirming the delay to 9News, Transport Infrastructure Minister Jacinta Allan defended the $2.3 billion dollar project.

CONFORM CU ORIGINALUL

A digital rendering of Melbourne's new high capacity trains. (9News)

"There is an extensive testing period that needs to be undertaken, and that testing period is taking longer than had been first anticipated," she said.

"Of course I'm disappointed.

"I'm disappointed because I want to see these trains in operation as soon as possible."

Premier Daniel Andrews had previously promised to have the new trains running on the network by the end of 2018, but that timeline has been repeatedly pushed back.

RELATED ARTICLES

- **Bomb squad sweep area following arrest of man with 'unknown device'**
- **'I accept that you are remorseful': Melbourne man jailed for murdering wife with extension cord**
- **Tram drivers walk off the job continuing demand for pay increase**

Opposition Transport Spokesman David Davis said the train order had been botched.

"I've heard there's welding problems, I've heard there's problems with the interface with stations; this is a long list of serious, serious problems," he said.

But asked to confirm what problems the project had encountered, Ms Allan insisted there were none.

"There's no problem," she said.

"The issue is that through the design phase and the testing phase it's simply taken longer than had first been planned."

The trains are being built by Evolution Rail, a consortium that includes China's Changchun Railway Company, Downer and the Plenary Group.

The carriage shells are being shipped from China, before being assembled at the Newport workshops.

Ms Allan confirmed extra work had been required in China.

"There's been a lot of additional work factored in through the additional design, there's also been a lot of additional work being done here in Victoria," she said.

So far just three of the seven carriage trains have been delivered to the new purpose built depot at Pakenham East.

CONFORM CU ORIGINALUL

"They are going to provide extra capacity and that extra capacity is needed now," he said.

"The Dandenong line in particular suffers from horrendous overcrowding every day, even when every train is running on time."

The first of the trains is required to complete 10,000 kilometres of testing on the metropolitan network before any of the fleet is allowed to take passengers.

So far testing has been confined to the Pakenham depot, with mainline testing not expected to begin until later in the year.

Ms Allan said taxpayers wouldn't be left out of pocket.

"What's written into the contracts is that Evolution Rail won't receive one cent of funding until the fifth train is in passenger service," she said.

Melbourne | Trains | Transport | Victoria | Government | Politics | China | Australia

CONTACT US

Send your photos, videos and stories to 9News.contact@9now.com.au

Property News: Get off the grid: Switch off and unwind in this isolated tiny house - domain.com.au

We Recommend

Billionaire Selling the 'Starfighter' of Superyachts
Mansion Global

CONFORM CU ORIGINALUL

ANEXA NR. 4

+40 214 109 889
ile +40 722 543 614
r. Dimitrie Drăghiescu St.
istrict, Zip Code 050578
arest, Romania
.gavrila@achizitiiconsult.ro

Traducere din limba engleză în limba română

LEO Express comandă automotoare din China

27 Septembrie 2016

REPUBLICA CEHĂ: Operatorul ceh de trenuri de pasageri acreditat LEO Express a semnat o comandă în 26 septembrie pentru livrarea de către CRRC Zhuzhou Locomotive a trei automotoare până la mijlocul anului 2018, în baza unui contract cadru care presupune livrarea de până la 30 de automotoare în perioada 2019-21. Prețul nu a fost divulgat.

CEO-ul LEO Express CEO pentru Europa Centrală și de Est, Peter Köhler a declarat pentru Railway Gazette că automotoarele multi-tensiune EMU vor avea un design nou iar detaliile tehnice urmează să fie finalizate. Comanda este destinată să sprijine planurile operatorului de a se extinde dincolo de Cehia și Slovacia. Köhler a declarat că LEO Express are în vedere piața Central Europeană și caută în prezent să obțină aprobarea pentru operare în Polonia și Germania. Licitează, de asemenea, și pentru contracte de servicii publice.

Comanda LEO Express este cel de-al doilea contract de automotoare în Europa al grupului chinez producător de material rulant, după comanda din iunie 2014 pentru compania de atunci, CSR Zhuzhou Electric Locomotive care a presupus furnizarea a două trenuri electrice și 4 trenuri diesel pentru operatorul național al Macedoniei, MZ Transport.

"Suntem bucuroși să lucrăm pentru primul nostru contract în Uniunca Europeană cu o companie de transport de pasageri aflată într-o rapidă creștere", a declarat Zhou Qinghe, CEO CRRC ZELC când a fost semnat contractul LEO Express. "Piața Europeană reprezintă o oportunitate semnificativă pentru industria chineză. CRRC ZELC va aloca resurse semnificative în extinderea sa în Europa și așteaptă cu nerăbdare să lucreze cu LEO Express la acest proiect important care sper să fie primul din multe altele în UE."

LEO Express a fost fondată de Leoš Novotný în 2010 și a început să activeze în domeniul serviciilor feroviare în noiembrie 2012. Are în prezent o flotă de automotoare EMU Stadler Flirt de cinci vagoane comandate în septembrie 2010 și, de asemenea, se ocupă de servicii vagoane în Polonia și Ucraina. Compania cu capital privat spune că a obținut un profit operațional încă de la mijlocul anului 2013, iar decembrie 2015 a fost prima lună în care veniturile din vânzările de bilete au acoperit costurile de exploatare, dobândă și amortizare. În 2015 a transportat în total 1 milion de pasageri.

CONFORM CU ORIGINALUL

Welcome to Railway Gazette. This site uses cookies. **Read our policy**.

Railway Gazette
INTERNATIONAL

LEO Express orders Chinese EMUs

27 September 2016

CZECH REPUBLIC: Czech open access passenger operator LEO Express signed an order on September 26 for CRRC Zhuzhou Locomotive to supply three electric multiple-units in mid-2018, with a framework agreement for up to 30 more which would be delivered in 2019-21. The price was not disclosed.

LEO Express CEO for Central & East Europe Peter Köhler told Railway Gazette that the multi-voltage EMUs will be to a new design, and the technical details are still to be finalised. The order is intended to support the operator's plans to expand beyond the Czech Republic and Slovakia. Köhler said LEO Express is looking across the Central European market, and is currently seeking approval to operate in Poland and Germany. It is also actively bidding for tendered public service contracts.

The LEO Express order is the Chinese rolling stock group's second multiple-unit contract in Europe, following a June 2014 order for the then CSR Zhuzhou Electric Locomotive to supply two electric and four diesel trainsets to Macedonia's national operator MZ Transport.

'We are pleased to work on our first EU contract with an innovative and fast growing passenger transport company', said CRRC ZELC Chief Executive Zhou Qinghe when the LEO Express contract was signed. 'The European market represents a significant opportunity for Chinese engineering. CRRC ZELC will put significant resources into its expansion across Europe and looks forward working with LEO Express on this important project, which hopefully will be the first of many in EU.'

LEO Express was founded by Leoš Novotný in 2010 and began rail services in November 2012. It

CONFORM CU ORIGINALUL

currently has a fleet of five five-car Stadler Flirt EMUs ordered in September 2010, and also operates coach services to Poland and Ukraine. The privately-owned company says it has been making an operating profit since mid-2013, and December 2015 was the first month which revenues from ticket sales covered operating costs, interest and depreciation. It carried a total of 1·1 million passengers in 2015.

CONFORM CU ORIGINALUL

Traducere din limba engleză în limba română

Leo Express primește automotoarele CRRC

17 Septembrie 2019

REPUBLICA CEHĂ: Primul dintre cele trei automotoare EMU Sirius construite pentru Leo Express a sosit în Republica Cehă, fiind transportat din China prin portul Bremen.

Personalizat de către CRRC Zhuzhou Electric Locomotive pentru operatorul de trenuri acreditat, automotorul EMU va fi testat acum pe linia de testare VÚŽ în Velim ca parte a procesului de punere în funcțiune și recepție. Leo Express anticipează un proces de aprobare rapidă care va permite automotoarelor să intre în serviciul comercial anul viitor.

Automotoarele cu cinci vagoane sunt livrate în baza unui contract KCr5bn care include opțiuni pentru încă 30. Acestea sunt destinate exploatării interne și internaționale inclusiv pe rute din Slovacia și Polonia.

Trenurile au primit marca comercială Sirius în urma unei competiții publice care a atras peste 4000 de participări.

Potrivit operatorului, feedback-ul extins din partea pasagerilor a contribuit la conceptul pentru noile trenuri, în special în ceea ce privește amenajarea interioară. Cerințele au inclus îmbarcarea confortabilă pentru scaune cu rotile, biciclete sau cărucioare și mai mult spațiu de depozitare pentru bagaje și schiuri. Birourile de proiectare și furnizorii cehi au fost, de asemenea, implicați în proiect, aproximativ 20% din toate componentele fiind furnizate de firme locale, inclusiv sistemele de siguranță.

CONFORM CU ORIGINALUL

Welcome to Railway Gazette. This site uses cookies. **Read our policy**.

Railway Gazette
INTERNATIONAL

Leo Express takes delivery of CRRC EMU

17 September 2019

CZECH REPUBLIC: The first of three Sirius electric-multiple-units being built for Leo Express has arrived in the Czech Republic, having been shipped from China via the port of Bremen.

Tailor made for the open access operator by CRRC Zhuzhou Electric Locomotive, the multi-system EMU will now be tested the VÚŽ test

CONFORM CU ORIGINALUL

track in Velim as part of the commissioning and acceptance process. Leo Express anticipates a fast approval process, which would allow the units to enter revenue service next year.

The three five-car EMUs are being supplied under a KCr5bn contract which includes options for up to 30 more. They are due to be deployed on domestic and international services including routes to Slovakia and Poland.

The trains have been branded Sirius following a public competition which attracted more than 4 000 entries.

According to the operator, extensive feedback from passengers has contributed to the concept for the new trains, particularly the interior layout. Requirements included convenient boarding with wheelchairs, bicycles or buggies and more storage space for luggage and skis. Czech design studios and suppliers have also been involved in the project, with around 20% of all components supplied by local firms, including the safety systems.

CONFORM CU ORIGINALUL

OANA GAVRILA
LAW OFFICE
CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR
Fax: 021.310.46.42
E-mail: office@cnsc.ro

ANEXA NR. 5

+40 214 109 889
ıbile +40 722 543 614
Dr. Dimitrie Drăghiescu St.
District, Zip Code 050578
:harest, Romania
ıa.gavrila@achizitiiconsult.ro

- FAQ

Latest News

- EXPO Ferroviaria 2019
- Fresh news: IMC publishes a new Addendum
- Fresh edition of the Quality Rail Journal
- Webinar - RAILWAY PROFESSIONAL: How to win the trust of your customers?
- IMC attended the 28th UNIFE General assembly, from 12 to 14 June, in Dublin

Search Certificates

Search String: "Siemens Mobility S.R.L."

Performance Level	Headquarter	Company	Country	Product Scopes	Activities	IRIS revision	Certificate valid until	Last day of certification audit	Last day of surveillance audit
No Results found.									

✔ Certificate valid, all surveillance audits have been regularly performed, results have been uploaded on the Portal.

⚠ Surveillance audit results have not been uploaded on the Portal.
Contact Formget in touch with us

Search Site

This site uses valid HTML and CSS.
Copyright © 2019 UNIFE - All rights reserved.

CONFORM CU ORIGINALUL

Service

- FAQ
- DOWNLOAD AREA
- Contact

- FAQ

Latest News

- EXPO Ferroviaria 2019
- Fresh news: IMC publishes a new Addendum
- Fresh edition of the Quality Rail Journal
- Webinar - RAILWAY PROFESSIONAL: How to win the trust of your customers?
- IMC attended the 28th UNIFE General assembly, from 12 to 14 June, in Dublin

Search Certificates

Search String: "Siemens Mobility"

0-9 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z special All

Browsing 1 to 10 of 11

<< prev | 1 | 2 | Next >>

Performance Level	Headquarter	Company	Country	Product Scopes	Activities	IRIS revision	Certificate valid until	Last day of certification audit	Last day of surveillance audit
BRONZE	Siemens Mobility GmbH	Siemens Mobility GmbH 1210 Wien	Austria	04	Design Maintenance	IRIS rev. 03	18.07.2022	19.07.2019	-
BRONZE	Siemens Mobility Division, Mobility Management Aktiengesellschaft	Siemens Mobility GmbH 38126 Braunschweig	Germany	08, 09, 10, 18	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	26.11.2021	15.06.2018	-
BRONZE		Siemens Mobility GmbH 12435 Berlin	Germany	08, 09, 10, 18	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	25.11.2021	15.06.2018	-
BRONZE		Siemens Mobility GmbH 8020 Graz	Austria	03, 04	Design Manufacturing Maintenance	IRIS rev. 03	-	-	06.06.2019
				03, 04	Design	IRIS rev. 03	08.07.2021	18.05.2018	-

CONFORM CU ORIGINALUL

						Manufacturing Maintenance				
✓			Siemens Mobility GmbH 90441 Nürnberg	Germany	04, 05	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	-	-	20.03.2019
					04, 05	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	29.04.2021	02.03.2018	-
✓			Siemens Mobility GmbH 47829 Krefeld	Germany	17	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	-	-	11.07.2019
					17	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	01.10.2021	02.10.2018	-
✓		Siemens Mobility GmbH	Siemens Mobility GmbH 91052 Erlangen	Germany	17	Design	IRIS rev. 03	06.06.2022	07.06.2019	-
✓			Siemens Mobility d.o.o. Cerovac 34000 Kragujevac	Serbia	01, 20	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	-	-	23.07.2019
					01, 20	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	24.08.2021	27.07.2018	-
✓			Siemens Mobility Electrification Equipment (Shanghai) Co., Ltd. 201908 Shanghai	China	12	Manufacturing Maintenance	IRIS rev. 03	-	-	22.05.2019
					12	Manufacturing Maintenance	IRIS rev. 03	12.06.2021	16.05.2018	-
					12	Manufacturing	IRIS Rev 02, V2.4	12.06.2020	-	-
✓			Siemens Mobility Limited, Rail Automation SN15 1JD Chippenham	United Kingdom	10, 18	Design Manufacturing Maintenance	IRIS rev. 03	-	-	19.07.2019
					10, 18	Design Manufacturing	IRIS rev. 03	20.08.2021	19.07.2018	-

CONFORM CU ORIGINALUL

✔ Certificate valid, all surveillance audits have been regularly performed, results have been uploaded on the Portal.

⚠ Surveillance audit results have not been uploaded on the Portal.
Contact Formget in touch with us

Search Site

This site uses valid HTML and CSS.
Copyright © 2019 UNIFE - All rights reserved.

Service

- FAQ
- DOWNLOAD AREA
- Contact
- Disclaimer
- Imprint

CONTACT FOR SUPPORT:

Monday to Friday from 9:00 to 17:30
Phone: +32 2 880 79 49
E-mails
For technical support about IRIS Portal and Audit-tool : support@iris-rail.org
For any other information about IRIS Certification: info@iris-rail.org

CEC Bank

Unitatea: SUCURSALA VICTORIA
Adresa: CALEA VICTORIEI NR. 11 SECT. 3
Data doc: 24-09-2019
Tranzactia: 898949977/1649106085

RECIPISA DE CONSEMNARE nr. 205756958/1

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

depusa de
Adresa: [illegible],BUCURESTI SECTORUL 1...,
CNP/CUI: Cod client:
pe seama si la dispozitia CNSC ,

Reprezentand :CONTESTATIE PV22/31 3/170919 SI PV22/323/180 919 EMISE DE ARF ALST
Prin virament, Nr.OP :.
Data OP :.

Cod IBAN: RO29CECEB00070RON0745767

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, Dracosu Elena Alina L.S.