



**Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen S.C.A.**  
SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAȚI

Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen S.C.A.  
Nr. IEȘIRE 2532  
Ziua 25 Luna 06 Anul 2021

Legal & Tax

**Către:** CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A  
CONTESTAȚIILOR  
Str. Stavropoleos, nr. 6, Sector 3, București, cod poștal 030084,  
România

**Email:** [office@cnscl.ro](mailto:office@cnscl.ro)

**Către:** COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR" – SA  
Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, București, cod  
poștal 010873, România

**Email:** [mariana.kiss@cftr.ro](mailto:mariana.kiss@cftr.ro) [julia.staicu@cftr.ro](mailto:julia.staicu@cftr.ro)

**Ref:** Contestație împotriva adresei CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021  
publicată în SEAP la data de 15.06.2021 referitoare la măsurile  
de remediere adoptate cu privire la documentația de atribuire  
în cadrul licitației deschise pentru atribuirea contractului  
având ca obiect "Proiectare și execuție lucrări aferente  
obiectivelor de investiții Lot 1: Proiectare și execuție lucrări  
aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare  
Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț  
Triaj Gr.D" Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent  
obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare  
Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D –  
Arad"

Anunț de participare SEAP nr. CN1025423/19.10.2020

Contestația privește lotul 2 al procedurii de achiziție  
publică

**Data:** 25.06.2021

#### BUCUREȘTI

Str. Barbu Văcărescu nr. 201,  
Clădirea Globalworth Tower,  
Et. 18, Sector 2, București,  
Cod postal 020276, România

T +40 21 201 1200, +40 31 225 3300  
F +40 21 201 1210, +40 31 225 3310  
E [office@nndkp.ro](mailto:office@nndkp.ro), [www.nndkp.ro](http://www.nndkp.ro)

#### TIMIȘOARA

T +40 256 202 133  
F +40 256 202 146  
E [office.timisoara@nndkp.ro](mailto:office.timisoara@nndkp.ro)

#### CLUJ-NAPOCA

T +40 264 433 527, +40 364 229 000  
F +40 364 229 005  
E [office.cluj@nndkp.ro](mailto:office.cluj@nndkp.ro)

#### BRAȘOV

T +40 268 547 824  
F +40 268 547 822  
E [office.brasov@nndkp.ro](mailto:office.brasov@nndkp.ro)

**Domnule Președinte,**

Subscrisa, **Siemens Mobility SRL**, cu sediul în București, str. Preciziei nr.  
24, Centrul pentru Sprijinirea Afacerilor "West Gate Business Center", etaj  
5, camera 5.25, Sector 6, București, înregistrată la Registrul Comerțului din  
București sub nr. J40/4162/2018, cod fiscal RO39090203 ("Subscrisa"),

SEE

Legal – Athens • Belgrade • Bucharest • Istanbul • Ljubljana • Podgorica • Pristina • Sarajevo • Skopje • Sofia • Tirana • Zagreb

reprezentată convențional prin SCA Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen, cu sediul profesional în Str. Barbu Văcărescu nr. 201, Clădirea Globalworth Tower, Et. 18, Sector 2, București, Cod poștal 020276, România, fax: 021 201 12 10, unde solicităm și comunicarea tuturor actelor de procedură conform art. 158 și 162 din CPC (persoana împuternicită cu primirea corespondenței fiind Av. Cristian Dranca [cristian.dranca@nndkp.ro](mailto:cristian.dranca@nndkp.ro)),

în calitate de persoană interesată de participarea în cadrul procedurii de atribuire prin licitație deschisă a contractului având ca obiect "Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D" Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D - Arad", anunț de participare nr. CN1025423/19.10.2020 („Procedura” / „Procedura de Atribuire”), organizată de COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR" S.A. în calitate de entitate contractantă ("Entitatea Contractantă" / "CFR"),

în contradictoriu cu Entitatea Contractantă COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR" - SA, cu sediul în Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, București, cod poștal 010873, România,

în privința lotului 2 al Procedurii de Atribuire,

în temeiul art. 4 alin. (1) și art. 8 și urm. din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului National de Soluționare a Contestațiilor ("Legea 101/2016"), formulăm prezenta:

## CONTESTAȚIE

împotriva adresei CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 publicată în SEAP la data de 15.06.2021 referitoare la adoptarea măsurilor de remediere a documentației de atribuire, prin care solicităm:

1. suspendarea Procedurii de Atribuire până la soluționarea prezentei contestații în conformitate cu prevederile art. 22 din Legea 101/2016;
2. anularea în integralitate ca nelegală a adresei CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 referitoare la adoptarea măsurilor de remediere a documentației de atribuire;
3. obligarea CFR la luarea măsurilor de remediere necesare și adecvate în vederea punerii în aplicare a Deciziei nr. 178/2021 a Curții de Apel București și eliminării oricăror elemente care încalcă legislația și principiile achizițiilor publice;

---

<sup>1</sup> Delegația avocațială - ~~Avocat nr. 1.~~

4. obligarea CFR la plata cheltuielilor ocazionate Subscrisei de prezenta contestație conform dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea 101/2016,

pentru următoarele:

## MOTIVE

### SINTEZA ARGUMENTELOR

- ✿ **Măsurile de Remediere Contestate încalcă Decizia CAB pronunțată în dosarul nr. 6941/2/2020 și întreține același efect anticoncurențial apreciat ca fiind nelegal de Curtea de Apel București;**
- ✿ **CFR nu a respectat obligațiile concrete impuse de Curtea de Apel București;**
- ✿ **Remediul propus de CFR (constând în provizionarea unei sume de bani pentru lucrările de rescriere a software-ului) a fost deja stabilit de Curtea de Apel ca fiind insuficient;**
- ✿ **Provizionarea unei sume de bani nu îi creează, oricum, nicio obligație operatorului care a instalat software-ul în trecut de a colabora cu competitorii săi;**
- ✿ **Rezolvarea imaginată de CFR determină încălcarea legii în condițiile în care ofertanții sunt forțați să negocieze oferta pe care urmează să o depună în licitație chiar cu concurentul lor direct (ceea ce creează din start premisele distorsionării concurenței), acesta din urmă ajungând, de altfel, ca în același timp să fie și ofertant și subcontractant al celorlalți ofertanți;**
- ✿ **Măsurile de Remediere Contestate nu doar că nu țin cont de necesitatea eliminării efectului anticoncurențial din stația Glogovăț (obligație prevăzută și prin Decizia CAB), ci chiar obligă ofertanții la efectuarea a mult mai multor lucrări de reconfigurare/adaptare/upgradare a unor instalații/sisteme implementate anterior de același operator concurent;**
- ✿ **Efectul de captivitate („lock-in effect”) pe care îl poate avea achiziționarea unor sisteme ale unui operator într-un proiect etapizat, care poate fi dezvoltat secvențial, putea fi și trebuia gestionat altfel de CFR, prin asigurarea punctului de legătură între operatorii cu interese concurente (cum de altfel a și făcut-o în proceduri anterioare);**
- ✿ **După cum a procedat și în alte proceduri, pentru asigurarea aceleiași finalități dar cu un risc de distorsionare a concurenței infinit mai mic, CFR ar fi trebuit, astfel, să pretindă ca ofertantul câștigător din prezenta Procedură să asigure INTERFATAREA SISTEMULUI din proiectul nou cu sistemul existent în proiectele învecinate;**

- ✚ ***În același timp, colaborând cu operatorul care a implementat proiectul anterior, CFR trebuia să asigure reconfigurarea / adaptarea / upgradarea sistemului vechi și interfațarea acestuia în vederea interconectării cu cel nou;***
- ✚ ***Legea nu permite negocieri directe între ofertanți în vederea elaborării ofertelor, astfel că interconectarea sistemelor nu poate fi obținută la nivelul operatorilor economici, ci la nivelul Entității Contractante, prin mijlocirea asigurată de aceasta, adică prin achiziția simultană a concursului ambilor operatori care trebuie să își interfațeze produsele/serviciile;***
- ✚ ***Înlăturarea efectului anticoncurențial presupune în cazul de față: (i) eliminarea oricăror cerințe prin care Entitatea Contractantă solicită ofertanților să efectueze modificări în sistemele software și hardware pentru care CFR nu deține drepturi de proprietate intelectuală și (ii) precizarea la nivelul documentației de atribuire că ofertanților li se va cere doar asigurarea interfațării sistemelor din noul proiect cu cele din proiectul vecin.***

## **DEZVOLTAREA ARGUMENTELOR**

### **1. ASPECTE PROCEDURALE PREALABILE**

- (1) Potrivit art. 61<sup>1</sup> alin. (1) și (2) din Legea 101/2016, în vederea soluționării contestației formulate, Subscrisa am constituit cauțiune în cuantumul impus de prevederile Legii 101/2016.
- (2) În acest sens, atașată primei pagini a contestației se regăsește originalul recipisei de consemnare a cauțiunii nr. 207283966/1 emise de CEC Bank SA la data de 23.06.2021, cu solicitarea transmiterii acesteia la cutia de valori a organului administrativ-jurisdicțional. Totodată o copie a acesteia este inclusă pentru referință în Anexa nr. 11 la prezenta contestație.
- (3) Totodată, menționăm că pe rolul completului C4 CNSC se află și dosarul nr. 2953/C4/2020 având ca obiect soluționarea contestației formulate de Subscrisa cu privire la răspunsul consolidat publicat de CFR în SEAP la data de 18.12.2020 pentru clarificarea și completarea aceleiași documentații de atribuire, care, la rândul său, este viciat de aceleași aspecte de nelegalitate și vădit contrar celor pronunțate de Curtea de Apel prin Decizia 178/2021 pronunțată în dosarul nr. 6941/2/2020.
- (4) Față de prevederile art. 17 alin. (2) din Legea 101/2016 solicităm conexarea celor două contestații și soluționarea acestora într-o așa manieră încât să se asigure pronunțarea unei soluții unitare.
- (5) De altfel, în măsura în care CNSC apreciază întemeiate criticile Subscrisei, se impune a se reține că atât adresa CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 privind adoptarea măsurilor de remediere cât și secțiunile din răspunsul consolidat publicat de CFR în SEAP la data de 18.12.2020 vizate de contestația Subscrisei ce formează obiectul dosarului nr. 2953/C4/2020 sunt nelegale și contrare Deciziei nr. 178/2021 pronunțată de Curtea de Apel București.
- (6) Subliniem, sub acest aspect, considerentele potrivit cărora:

- (i) contestația Subscrisei din 28.12.2020 nu rămâne fără obiect în condițiile în care măsurile de remediere dispuse prin adresa CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 nu răspuns criticilor și motivelor de contestare; în realitate, nu doar că nu au fost modificate cerințele în sensul pretins de Subscrisa, dar măsurile de remediere aduc unele reformulări care accentuează efectul anticoncurențial criticat (în plus, sunt cerute pentru prima dată și modificări hardware care potențează acest efect);
- (ii) nu există nici măcar o identitate și o suprapunere perfectă între cele două acte emise CFR (de exemplu, în ceea ce privește cerințele privind activitățile MSC criticate pe larg în contestația Subscrisei din 28.12.2020, adresa CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 nu conține niciun fel de pretinsă măsură de remediere);
- (iii) adresa CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 nu conține nicio precizare cu privire la anularea, modificarea sau înlocuirea vreunei secțiuni din răspunsul consolidat publicat de CFR în SEAP la data de 18.12.2020;
- (iv) răspunsul consolidat publicat de CFR în SEAP la data de 18.12.2020 este un act de sine-stătător care, în lipsa revocării sau anulării, produce efecte;
- (v) doar anularea adresei CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 nu este în măsură să înlăture toate elementele de nelegalitate, persistând în continuare cele existente în răspunsul consolidat publicat de CFR în SEAP la data de 18.12.2020.

## 2. SITUAȚIA PREMISĂ

- (7) Prin publicarea în SEAP la data de 19.10.2020 a anunțului de participare nr. CN1025423<sup>2</sup> și a documentației de atribuire aferente<sup>3</sup>, CFR a inițiat Procedura de Atribuire, lotul 2 al acesteia având ca obiect proiectarea și execuția lucrărilor pentru "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad".
- (8) Subscrisa am contestat documentația de atribuire prin contestația ce a format obiectul dosarului CNSC nr. 2390/C4/2020, susținând că includerea în obiectul activităților solicitate a ramificației de cale ferată Aradu Nou – Glogovăț determină favorizarea operatorului economic care a implementat instalația de centralizare electronică (CE) din stația Glogovăț în cadrul proiectului anterior Curtici - Km 614.
- (9) Prin punctul de vedere CFR nr. 1.D/2/948/03.11.2020 comunicat în cadrul dosarului de soluționare a contestației, Entitatea Contractantă a indicat că "instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorâre nou), astfel că se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o".

<sup>2</sup> Anunțul de participare se regăsește în **Anexa nr. 2**.

<sup>3</sup> Potrivit art. 18 alin. (2) din Legea 101/2016, Entitatea Contractantă are obligația de a transmite Consiliului, în termen de 5 zile de la primirea contestației, o copie a dosarului achiziției publice.

- (10) CNSC a soluționat contestația prin Decizia nr. 2103/C4/2389, 2390, 2391 din 13.11.2020, respingând ca nefondate criticele Subscrisei. Decizia CNSC a fost atacată, însă, cu plângere la Curtea de Apel București, fiind constituit dosarul nr. 6941/2/2020.
- (11) Prin Decizia Civilă nr. 178/2021<sup>4</sup> pronunțată în data de 02.02.2021 în cadrul acestui dosar Curtea de Apel București a admis plângerea și a dispus obligarea CFR la includerea în cadrul documentației de atribuire "a mențiunilor privind condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț, cu respectarea principiilor tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe" ("Decizia CAB").
- (12) În vederea punerii în aplicare a Deciziei CAB, CFR a emis și publicat în SEAP adresa nr. 1.D/2/1155/11.06.2021 referitoare la măsurile de remediere a documentației de atribuire ("**Măsurile de Remediere Contestate**")<sup>5</sup> prin care:
- a) a indicat cât din valoarea estimată a Procedurii este alocat (*provizionat*) pentru realizarea activităților necesare rescrierii software-ului din stația Glogovăț, însă nu a precizat condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului astfel cum era impus prin Decizia CAB;
  - b) a completat Caietul de Sarcini cu activitatea de modificare a instalației CE din stația Glogovăț (*fără să indice, însă, cum va fi realizată aceasta*);
  - c) a completat Caietul de Sarcini cu activități noi de integrare, modificare sau conectare a instalațiilor ICCT Arad, IMTF Arad, BLAI, RBC Arad, BAT, a rețelei radio GSM-R și a terminalelor CTS, astfel încât acestea să fie în concordanță cu noua configurație a instalației CE din stația Glogovăț, precum și cu activități de testare comună pentru verificarea HOV inter-tronsonare (*însă nu a arătat modalitatea în care aceste activități urmează a fi realizate fără încălcarea legislației și principiilor achizițiilor publice*).
- (13) Măsurile de Remediere Contestate încalcă Decizia CAB și nu rezolvă problema efectului anticoncurențial confirmat de Curtea de Apel ca existând în licitație. Dimpotrivă, prin Măsurile de Remediere Contestate CFR întreține același caracter nelegal, forțând ofertanții să apeleze la concursul concurentului lor care a implementat în trecut instalațiile și sistemele a căror modificare este cerută prin acest proiect, ceea ce reprezintă un obstacol evident în elaborarea ofertelor și participarea în licitație.
- (14) Mai mult, efectul anticoncurențial este multiplicat prin adăugarea unor noi activități care pot fi realizate, de asemenea, doar cu concursul operatorului care a instalat în trecut instalațiile și sistemele respective.

---

<sup>4</sup> A se vedea Anexa nr. 3.

<sup>5</sup> A se vedea Anexa nr. 4.

### 3. MĂSURILE DE REMEDIERE CONTESTATE ÎNCALCĂ DECIZIA CAB, CFR NERESPECTÂND OBLIGAȚIILE TRASATE DE CURTEA DE APEL

#### 3.1. OBLIGAȚIILE CFR TRASATE DE CURTEA DE APEL BUCUREȘTI

##### PLÂNGEREA SIEMENS

- (15) Prin plângerea formulată împotriva Deciziei CNSC nr. 2103/C4/2389, 2390, 2391 din 13.11.2020, Subscrisa am susținut, în esență, că, față de precizările CFR din punctul de vedere formulat în dosarul CNSC nr. 2390/C4/2020, sunt create premisele adoptării unei măsuri de remediere adecvate, constând în indicarea explicită a obligațiilor care îi incumbă ofertantului în ceea ce privește lucrările interoperabilității cu asigurarea unui cadru concurențial neafectat și, evident, prin înlăturarea efectului anticoncurențial determinat de existența efectului de captivitate (*lock-in effect*) identificat în cadrul acestei licitații.
- (16) Subscrisa am arătat că este necesar să se stabilească limitele obligației ofertantului de a asigura interoperabilitatea zonală, în sensul că aceasta nu include intervenția asupra instalațiilor și echipamentelor instalate anterior de un alt operator în stația Glogovăț și asupra cărora nu se poate interveni fără concursul operatorului respectiv, cu atât mai mult cu cât CFR a clarificat că nu deține drepturile de proprietate intelectuală asupra software-urilor instalațiilor și echipamentelor<sup>6</sup>.
- (17) Interoperabilitatea poate fi asigurată dacă, pe de o parte, ofertantul câștigător asigură interfațarea sistemului ce urmează a fi implementat în proiectul nou cu sistemul existent în stația Glogovăț, dar în același timp Entitatea Contractantă asigură rescrierea software-ului din stația Glogovăț și interfațarea sistemului anterior implementat în această stație cu sistemul nou din proiect. Doar în felul acesta ofertanților nu le este impusă obligația de a obține ofertă de la operatorul care a implementat instalația din stația Glogovăț **cu care va concura în mod direct în licitație – acesta reprezentând un efect anticoncurențial care trebuie înlăturat din procedură.**

##### APĂRĂRILE CFR

- (18) Curtea de Apel a reținut că CFR *"a făcut o serie de precizări/clarificări privind documentația de atribuire și activitățile tehnice ce se impun a fi efectuate în stația Glogovăț, precizând următoarele:*
- *Cerințele privind asigurarea interoperabilității sistemelor sunt aplicabile proiectelor de reabilitate atunci când o secțiune deja reabilitată trebuie să se integreze cu o secțiune nereabilitată, operatorii economici interesați fiind cei care vor identifica soluțiile tehnice posibil a fi implementate pentru respectarea cerinței.*
  - *Cu privire la lucrările de instalații de semnalizare și centralizare (SCB) cuprinse în proiectul de modernizare a tronsonului feroviar Timișoara – Arad, a precizat că „Instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorâre nou), astfel că se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o”.*

<sup>6</sup> A se vedea în acest sens **Anexa nr. 5.**

- Pentru realizarea interoperabilității între tronsoane este necesară modificarea soft-ului din stațiile de capete deoarece configurațiile acestora se schimbă prin adăugarea de noi interfețe necesare conectării cu noul proiect care au nevoie de a fi adăugate și configurate în softul instalației CE.
  - Lucrarea în discuție, de rescriere a softului, trebuie efectuată de orice ofertant, fiind necesară și vitală pentru buna funcționare și interoperabilitatea celor două tronsoane.
  - Toate softurile din stațiile de capete de tronson se modifică pentru realizarea interconectării celor două tronsoane. Acest fapt implică acorduri economice și tehnice între constructori, fără implicarea autorității contractante. (a se vedea pag. 38 - 39 din Decizia CAB).
- (19) Curtea a notat în mod expres aceste apărări deoarece rezultă preocuparea CFR de a arunca în sarcina ofertanților problematica rezolvării efectului de captivitate (*lock-in effect*) și a efectului anticoncurențial inerent existent în cazul lucrărilor de modificare a sistemelor instalate în trecut de Alstom.
- (20) Soluția propusă de CFR este reprezentată chiar de negocierea directă între ofertanți cu avantajarea evidentă a operatorului care a realizat în trecut instalația de CE din stația Glogovăț (operator ce va participa ca ofertant în cadrul licitației) și crearea unui obstacol nejustificat pentru ceilalți ofertanți care pentru a își elabora oferta și a putea participa în licitația vor fi nevoiți să apeleze la respectivul concurent!!!
- (21) Soluția nu poate fi aceasta deoarece negocierea directă între ofertanți creează din start premisele distorsionării concurenței. De altfel, finalitatea imaginată de CFR încalcă Legea 99/2016 determinând situația în care operatorul în discuție va acționa în licitație atât ca ofertant, cât și ca subcontractant pentru toți ceilalți ofertanți.

#### **CONSIDERENTELE DECIZORII ALE DECIZIEI CAB**

- (22) În primul rând, prin **considerentul 5.3.2.5**, Curtea a reținut caracterul incomplet și neclar al documentației de atribuire, cu încălcarea art. 164 din Legea achizițiilor sectoriale.
- (23) Prin **considerentul 5.3.2.6**, Curtea a reținut că inclusiv CFR recunoaște și afirmă că pentru realizarea interoperabilității între tronsoane este necesară modificarea software-ului prin adăugarea de noi interfețe necesare conectării cu noul proiect și confirmă că în sunt necesare acorduri economice și tehnice cu operatorul care a implementat software-ul în proiectul anterior.
- (24) Prin același considerent Curtea notează că:

*"documentația de atribuire nu conține nicio mențiune privind condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț astfel încât să se realizeze scopul tehnic dar și respectarea prevederilor legale care impun înlăturarea oricărui element anticoncurențial.*

**SIMPLELE AFIRMAȚII ALE ENTITĂȚII CONTRACTANTE ÎN SENSUL CA „NU ESTE AVANTAJAT UN OPERATOR ECONOMIC ANUME, PENTRU CA**

**INDIFERENT DE OPERATORUL ECONOMIC CARE VA IMPLEMENTA PREZENTUL PROIECT, SE VA EVITA AVANTAJAREA OPERATORULUI ECONOMIC CE A IMPLEMENTAT SOFTWARE-UL ACTUAL ÎN STAȚIA GLOGOVĂȚ, DEOARECE SUMA ALOCATA PENTRU RESCRIEREA ACESTUI SOFTWARE ESTE ACEEAȘI PENTRU TOȚI OFERTANȚII ȘI A FOST INCLUSĂ ÎN VALOAREA ESTIMATĂ PENTRU INVESTIȚIA DE BAZĂ, NU SUNT ÎN MĂSURA SĂ CLARIFICE ASPECTELE MENȚIONATE, NU DOVEDESC FAPTUL CĂ NU ESTE AVANTAJAT OPERATORUL CONCURRENT CARE A IMPLEMENTAT ANTERIOR INSTALAȚIA DE CENTRALIZARE ELECTRONICĂ ÎN STAȚIA GLOGOVĂȚ ȘI NICI NU FAC DOVADA RESPECTĂRII TRATAMENTULUI EGAL.**

- (25) Curtea evidențiază în cuprinsul aceluiași considerent și necesitatea ca CFR să **"INDICE/PRECIZEZE CONCRET SOLUȚIA TEHNICĂ DE INTERCONECTARE A SOFTWARE-URILOR, AFERENTĂ FUNCȚIONĂRII INSTALAȚIEI DE CENTRALIZARE ELECTRONICĂ, AFIRMAȚIA CĂ ACESTE OPERAȚIUNI REVIN OFERTANȚILOR, FĂRĂ SĂ STABILEASCĂ ÎN CONCRET CUM SE VA REALIZA DIN PERSPECTIVA REALIZĂRII CONTRACTULUI ȘI A RESPECTĂRII PRINCIPIILOR TRATAMENTULUI EGAL, TRANSPARENȚEI, NEDISCRIMINĂRII ȘI LIBEREI CONCURRENTE CONSACRATE DE DISPOZIȚIILE ART. 2 ALIN.(2) DIN LEGEA NR. 99/2016, FIIND INCOMPLETĂ ȘI LIPSITĂ DE CLARITATE"**.
- (26) În continuare, Curtea de Apel precizează condițiile de legalitate pe care CFR trebuie să le aibă în vedere în remedierea neregulilor consemnate în licitație și în rezolvarea efectului de captivitate identificat.
- (27) Prin **considerentul 5.3.2.7**, Curtea reține, în acest sens, că **"prin intermediul achizițiilor publice/sectoriale, autoritățile contractante intervin pe piață, dar aceasta nu trebuie să afecteze concurența loială și nedistorsionată între operatorii economici participanți la procedurile de achiziție publică/sectorială"** și insistă asupra principiul egalității de tratament care **"presupune ca pe tot parcursul procedurii de atribuire autoritatea contractantă să stabilească și să aplice reguli, cerințe și criterii identice pentru toți operatorii economici, garantându-le șanse egale de atribuire a contractului."**
- (28) **Identitatea cerințelor nu poate fi asigurată dacă cerințele privesc modificarea unui software care a fost instalat în trecut de unul dintre potențialii ofertanți. Modificarea software-ului respectiv nu poate fi asigurată de cât de cel care l-a proiectat și instalat.**
- (29) Curtea arată, de asemenea, că efectul principiului egalității de tratament constă și în **"garantarea concurenței reale între operatorii economici participanți la o procedură de achiziție publică". Or, concurența nu poate fi reală în condițiile în care ofertanții sunt invitați să ceară ofertă de la ofertantul cu care Entitatea Contractantă a avut în trecut o relație contractuală.**
- (30) Curtea de Apel București a concluzionat că, în realitate prin cerințele documentației criticate CFR solicită și veritabile activități de dezvoltare/modificare software, sens în care a reținut relevanța Hotărârii pronunțată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene

în Cauza C-796/18 Informatikgesellschaft für Software-Entwicklung (ISE) GmbH potrivit căreia:

*"73 Or, ISE considera ca, în practica, contractele de adaptare, de întreținere și de dezvoltare a software-ului de baza sunt rezervate exclusiv editorului acestui software, în măsura în care dezvoltarea sa necesita sa se dispuna nu numai de codul sursa al respectivului software, ci și de alte cunostinte privind dezvoltarea respectivului cod sursa.*

*74 În aceasta privinta, trebuie subliniat ca, atunci când o autoritate contractanta intentioneaza sa organizeze o procedura de atribuire a unor contracte de achizitii publice în vederea asigurarii întreținerii, a adaptarii sau a dezvoltarii unui software dobândit de la un operator economic, aceasta trebuie sa asigure comunicarea unor informatii suficiente candidatilor si ofertantilor potentiali pentru a permite dezvoltarea unei concurente efective pe piata derivata a întreținerii, a adaptarii sau a dezvoltarii software-ului mentionat.*

*75 În speta, pentru a se asigura respectarea principiilor atribuirii contractelor de achizitii publice, astfel cum sunt enuntate la articolul 18 din Directiva 2014/24, revine instantei de trimitere sarcina de a verifica, în primul rând, ca atât landul Berlin, cât și orasul Köln dispun de codul sursa al software-ului „ICNIS Plus”, în al doilea rând, ca, în ipoteza în care ar organiza o procedura de atribuire a contractelor de achiziții publice destinata sa asigure întreținerea, adaptarea sau dezvoltarea software-ului menționat, respectivele autoritati contractante comunica acest cod sursa candidaților si potentialilor ofertanti si, în al treilea rând, ca accesul la acest cod sursa unic este suficient pentru a garanta ca operatorii economici interesați de atribuirea contractului vizat sunt tratați în mod transparent, egal și nediscriminatoriu."*

- (31) Curtea de Apel a confirmat și existența efectul de captivitate (lock-in effect) invocat de Subscrisa stabilind că în licitație este relevant și „Studiului privind efectul de captivitate (lock-in) în sectoarele sensibile în domeniul achizițiilor publice, IT și echipamente/aparatură medicală” realizat de Consiliul Concurenței. Prin acesta s-a reținut, cu privire la domeniul IT, că ”omisiunea autorităților contractante de a include în documentația de atribuire a transferului dreptului de proprietate asupra aplicațiilor dezvoltate la cerere (codul sursă) conduce, ulterior, la dependența autorităților contractante față de furnizorul aplicației, deținător al dreptului de proprietate intelectuală. Orice dezvoltare ulterioară poate fi făcută doar cu furnizorul inițial al aplicației software.”
- (32) În condițiile cadrului legal și interpretativ prezentat de Curtea de Apel, prin considerentul 5.3.2.8 aceasta a stabilit obligatiile concrete pe care CFR le are în luarea măsurilor de remediere:

*”într-adevăr, în cuprinsul documentației de atribuire, cu privire la configurația stației Glogovăț s-a prevăzut proiectarea a două ramificații care vor fi introduse în instalația de centralizare a stației Glogovăț, însă nu au fost inserate decât mențiuni referitoare la obligația Antreprenorului/Contractantului Lotului 4 (inclusiv Aradu Nou – Glogovăț) de a corela lucrările cu Antreprenorul/Contractantul de pe Lotul 3 Timișoara Est – Ronaț Triaj Gr. D în*

*vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara – Arad în ceea ce privește toate sistemele de interoperabilitate, fără însă să se indice lucrările necesare pentru asigurarea interoperabilității sistemelor și condițiile de efectuare a acestor lucrări.*

*[...] autoritatea contractanta a indicat ca pentru realizarea interoperabilității între tronsoane este necesară modificarea software-ului prin adăugarea de noi interfețe necesare conectării cu noul proiect și a precizat ca lucrarea de rescriere a software-ului la stația Glogovăț trebuie efectuată de ofertant, ceea ce implica acorduri economice și tehnice între constructori, fara implicarea autorității contractante, însă nu a indicat condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț astfel încât sa se realizeze scopul tehnic, însă în același timp sa se respecte principiile tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și concurenței, respectiv sa se evite/inlature un posibil efect de captivitate (lock-in), iar operatorul concurent care a implementat deja instalația de centralizare electronica în stația Glogovăț sa nu aiba un avantaj în fața altor operatori ofertanți determinat de aceasta situație.*

*Reținând ca, din perspectiva juridica, documentația de atribuire nu ofera argumente clare legate de acordul operatorului concurent, Curtea apreciaza ca este necesar ca entitatea contractanta sa clarifice daca este necesar acordul operatorului concurent iar în caz afirmativ, sa se analizeze respectarea regulilor de concurența în formularea ofertelor, pentru a înlatura orice obstacol care ar depinde de un alt concurent, respectiv sa stabileasca condițiile de efectuare a acestei operațiuni de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovat asigurându-se ca toți operatorii economici interesati de atribuirea contractului sunt tratați în mod transparent, egal si nediscriminatoriu.”*

### **3.2. SUB NICIO FORMĂ MĂSURILE DE REMEDIERE CONTESTATE NU RESPECTĂ OBLIGAȚIILE IMPUSE DE CURTEA DE APEL**

- (33) Or, ce face CFR în prezența celor pronunțate de Curtea de Apel? Emite, practic, o clarificare prin care indică suma provizionată (*fapt asupra căruia deja Curtea s-a pronunțat că este insuficient*), indică din nou că activitățile de rescriere a software-ului din stația Glogovăț revine ofertanților și, în plus, completează Caietul de Sarcini cu și mai multe activități de modificare a sistemelor componente instalate în trecut de același operator concurent (*fără însă a indica concret soluția tehnică de interconectare a software-urilor și fără să stabilească în concret cum se va efectua din perspectiva realizării contractului și a respectării principiilor tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe*).
- (34) Măsurile de Remediere Contestate nu doar că încalcă caracterul obligatoriu al Deciziei CAB dar chiar sunt disprețuitoare în condițiile care soluția propusă a fost considerată deja de Curte ca fiind nelegală.

- (35) În concret, CFR, prin pretinsa punere în aplicare a Deciziei CAB, a întreținut același efect anticoncurențial existent în licitație și sancționat de Curtea de Apel și a omis din nou să indice:
- (a) condițiile de efectuare a acestor lucrări atât din perspectivă tehnică, cât și contractuală;
  - (b) condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului astfel în cât să nu fie afectate principiile achizițiilor publice;
  - (c) condițiile de efectuare a acestor lucrări astfel încât să nu fie avantajat operatorul care a instalat echipamentele în trecut.
- (36) De altfel, reiese că CFR nici nu a întreprins analiza dispusă de Curte cu privire la necesitatea obținerii acordului operatorului concurent și modul în care sunt respectate obligațiile impuse de legislația concurenței și nici nu a indicat care sunt condițiile de efectuare a acestor lucrări cu înlăturarea a oricărui obstacol care ar depinde de un alt concurent.
- (37) Dacă CFR consideră că nu poate lua măsuri de remediere care să îndeplinească cerințele de legalitate trasate de Curtea de Apel, ne aflăm în situația indicată de aceeași Curte de Apel prin **considerentul 5.3.2.10** și anume anularea Procedurii de Atribuire.
- (38) Provizionarea unei anumite sume de 5.040.343 RON, pe lângă faptul că reduce substanțial bugetul alocat celorlalte lucrări, este o măsură asupra căreia Curtea de Apel deja s-a pronunțat că nu este suficientă.
- (39) Dacă parcurgem dispozițiile instanței cu privire la natura măsurilor de remediere apreciate ca fiind necesare observăm că cuantificarea valorică a activității de rescriere a software-ului nici nu e indicată prin Decizia CAB.
- (40) Măsurile de Remediere Contestate cuprind și o completare/modificare nelegală a Caietului de Sarcini cu:
- (i) cu o parte din aceleași cerințe prevăzute și în răspunsul consolidat publicat în SEAP la data de 18.12.2020 (*contestat la CNSC în cadrul dosarului nr. 2953/C4/2020*), în privința unora fiind aduse și anumite reformulări care introduc lucrări noi care pot fi efectuate, de asemenea, doar cu implicarea operatorului care a instalat sistemele/echipamentele în trecut;
  - (ii) cât și cerințe noi care vin în completarea Capitolului 4.9. Instalații semnalizare, centralizare, bloc (SCB) din Caietul de Sarcini.
- (41) Precizăm că discutabilă fundamentarea economică a valorii estimate a Procedurii în condițiile în care aceste activități nu existau în documentația de atribuire, iar în prezent, valoarea pentru toate celelalte lucrări în afara rescrierii software-ului din stația Glogovăț a fost redusă cu 5.040.343 RON.
- (42) În al doilea rând, lucrările aferente realizării acestor cerințe suplimentare se pot executa doar de către același operator concurent care a implementat în trecut instalațiile/sistemele, deoarece doar acesta deține drepturile de proprietate

intelectuală asupra software-ului, respectiv hardware-ului implementat și cunoaște detaliile acestuia și modul de funcționare, precum și modul de intervenție asupra lor.

- (43) Asupra acestora nu poate interveni nici un alt operator, nici nu poate efectua modificările pe care le consideră necesare și nici nu își poate instala propriile software-uri pe un hardware ce nu-i aparține.
- (44) Entitatea Contractantă nu deține nici codul sursă a software-ului și nici drepturile de proprietate pe care să le pună eventual la dispoziția ofertanților astfel cum reiese din răspunsul la solicitarea de clarificări 183 – 184 (a se vedea **Anexa nr. 5**, extras mai jos):

**Solicitarea de clarificări 183-184**

1. Cu referire la decizia CNSC, pag. 31, unde se menționează la punctul nr. 2 ca „instalația CE de la Glogovăi va avea soft-ul rescris astfel că se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o”, în măsura în care această cerință presupune modificări de software, vă rugăm să confirmați ca autoritatea contractantă deține drepturile de proprietate intelectuală prin care poate permite oricărui ofertant să facă aceste modificări din punct de vedere tehnic. În cazul în care nu deține astfel de drepturi de proprietate intelectuală, vă rugăm să clarificați cum se va proceda în mod concret (din punct de vedere tehnic și comercial) astfel încât orice ofertant să poată interveni asupra acestor componente și programe pentru care o entitate terță deține drepturile de proprietate intelectuală.

**Răspuns la Solicitarea de clarificări 183-184**

Este în sarcina Antreprenorului lor 4 realizarea tuturor modificărilor necesare (Hardware, Software, certificare, testare și demonstrare funcționalitate, etc) pentru adaptările instalațiilor deja implementate în proiectul anterior (Curici-km. 614), astfel încât să poată fi asigurate interfețele și funcționalitățile solicitate în cadrul acestui proiect.

Nu confirmăm, Autoritatea Contractantă nu deține drepturile de proprietate intelectuală prin care poate permite oricărui ofertant să facă aceste modificări din punct de vedere tehnic.

Indiferent de operatorul economic care va implementa prezentul proiect, se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat software-ul actual în instalația CE Glogovăi, deoarece suma alocată pentru rescrierea acestui software este aceeași pentru toți ofertanții și a fost inclusă în valoarea estimată pentru investiția de bază. A se vedea răspunsul la Solicitarea de clarificări 33-34, din documentul nr. I.D/2/1204/18.12.2020, pag. 18/302, răspunsul la solicitare 7.

- (45) În **Anexa nr. 6** se regăsește și opinia de specialitate emisă de Conf. dr. ing. ec. Florin Nemțanu cu privire la elementele de natură tehnică relevante în soluționarea cauzei și care confirmă susținerile Subscrisei. În cadrul secțiunilor 3.7 (Mentenanță și software) și 3.8 (Modificare software) autorul opiniei de specialitate evidențiază complexitatea lucrărilor de modificare sau adaptare a software-ului/hardware-ului instalat în condițiile în care acestea trebuie să respecte standardul EN 50128 care utilizează niveluri integritate a siguranței SIL (Safety Integrity Level).

- (46) Astfel, se afirmă că:

*”atunci când se efectuează corecții, îmbunătățire sau adaptări ale software-ului și/sau hardware-ului, așa cum este specificat și în standardul 50128, capitoul 9.2.4.17, întreținerea, corecția și adaptările sistemului trebuie efectuate cu cel puțin același nivel de expertiză, instrumente, documentație, planificare și management, care au fost aplicate și pentru dezvoltarea inițială a software-ului. [...]*

*În funcție de aplicații, arhitectura software se poate modifica acest lucru generând modificarea modulelor software sau, în unele cazuri, apariția unor module software suplimentare.*

*Modificările unor module software se pot face, datorită faptului că aplicațiile software și instrumentele software de testare sunt proprietate (aparțin celui care a elaborat componenta software), numai de către firma care a proiectat,*

**dezvoltat și implementat aplicațiile software sau, în cazuri extreme, cu participarea programatorilor acesteia”.**

- (47) Entitatea Contractantă omite cu dezinvoltură aceste elemente, reținute, de altfel, și prin considerentele Curții de Apel potrivit cărora rescrierea software-ului aferent instalațiilor implementate în alt proiect nu poate fi făcută decât de către firma care a implementat sistemul în trecut, respectiv firma concurentă, prin aceasta încălcând din nou grav principiile tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe.

**(i) Cerințele pretinse și prin clarificarea din 18.12.2020 – reformulări ce presupun lucrări noi**

- Modificarea instalației de centralizare electronică instalată de ALSTOM din stația Glogovăț în vederea adaptării acesteia la noua configurație software și hardware → **cerința ce nu este legală astfel cum a fost reținut prin Decizia CAB;**
- Modificarea instalației IMTF ALSTOM din OCC Arad în concordanță cu noua configurație a instalației de centralizare electronică Glogovăț → **CFR apelează la o altă denumire a cerinței cuprinse în clarificarea din 18.12.2020 referitoare la lucrările TMS (IMTF reprezintă o nouă abreviere) și aceasta la rândul său implicând rescrierea software-ului proprietar aparținând ALSTOM;**
- Modificarea instalației RBC ALSTOM din OCC Arad pentru realizarea HOV Arad — Aradu Nou și HOV Glogovăț — Aradu Nou (anulare tranziție ieșire actuală din nivelul 2, modificarea CMI în concordanță cu noua configurație a liniilor, suplimentare număr balize actuale pentru noile fire de circulație, modificare SSP și gradienti, revalidări SW, etc.) → **reprezintă o extindere a cerinței inițiale de a modifica RBC ce necesită atât rescrieri de software, cât și modificări de hardware proprietar a RBC ALSTOM instalat în OCC Arad;**

**(ii) Cerințe complet noi**

- Modificarea instalației ICCT ALSTOM din OCC Arad în concordanță cu noile configurații ale instalației CE Glogovăț, respectiv liniile curente Glogovăț — Aradu Nou și Glogovăț — Arad → **reprezintă o cerință nouă ce necesită rescrieri de software proprietar;**
- Integrarea instalației BAT de la km 1+861, distanta Glogovăț — R4 Glogovăț, în instalația CE ALSTOM din stația Glogovăț → **reprezintă o cerință nouă ce necesită atât rescrieri de software, cât și modificări de hardware proprietar;**
- Integrarea instalației BLAI de pe distanța Glogovăț — Aradu Nou, în instalația CE ALSTOM din stația Glogovăț → **reprezintă o cerință nouă ce necesită atât rescrieri de software, cât și modificări de hardware proprietar;**

- Integrarea instalație BLAI de pe distanța Arad — Aradu Nou în instalația CE ALSTOM din stația Arad → *reprezintă o cerință nouă ce necesită atât rescrieri de software, cât și modificări de hardware proprietar a instalației CE din Arad;*
  - Modificarea instalație BLAI pe distanța Arad — Glogovăț → *reprezintă o cerință nouă ce necesită atât rescrieri de software, cât și modificări de hardware proprietar a instalației CE ALSTOM din stația Arad;*
  - Efectuarea de teste comune pentru verificarea HOV inter-tronsonare (triunghiul Arad — Glogovăț — Aradu Nou) → *testele corespunzătoare fiecărei instalații sunt în responsabilitatea celui ce a construit inițial sistemul, acesta fiind și cazul modificării software-ului. Această condiție este necesară pentru respectarea legislației europene privind siguranța conform normelor CENELEC relevante, respectiv EN 50126 / EN 50128 / EN 50129. Toate aceste teste pot fi realizate numai de către producătorul inițial al sistemului, care este și răspunzător de siguranța sistemului.*
- (48) Astfel, toate modificările hardware și software ale instalațiilor menționate în modificările impuse la Caietul de Sarcini la Capitolul 4.9 (bulet 1-8) (ICCT ARAD, IMTF Arad, RBC Arad, respectiv instalația de centralizare electronică CE din stația Arad), impun necesitatea modificărilor hardware și software ale instalației CE ALSTOM din stația Arad, cât și RBC ALSTOM, deja implementate în cadrul unui alt proiect, ceea ce încalcă din nou principiul liberei concurențe, acestea putând fi făcute numai de către firma concurentă.
- (49) Acesta este un efect evident de captivitate (lock-in effect) a cărui rezolvare CFR o aruncă în sarcina ofertanților care, astfel, trebuie să apeleze pentru elaborarea ofertei la concurentul lor ALSTOM.
- (50) Astfel, situația concretă denotă un efect de captivitate apărut la nivelul Procedurii care, prin modul în care este soluționat de CFR, se materializează printr-un puternic efect anticoncurențial constând în forțarea ofertanților de a contracta serviciile operatorului concurent (aceștia fiind, practic, „la mână” acestuia, care are libertatea chiar să refuze cooperarea, ceea ce echivalează chiar cu blocarea accesului în licitație).
- (51) Faptul că CFR a indicat valoarea lucrărilor de rescriere a software-ului din stația Glogovăț nu îi creează lui ALSTOM vreo obligație de a accepta colaborarea cu competitorii săi. De altfel, este și interzis ca un ofertant să acționeze în cadrul aceleiași licitații și ca subcontractant pentru alți ofertanți. Ba mai mult, în lipsa unor elemente concrete care să justifice valoarea de 5.040.343 RON a lucrărilor de rescriere a software-ului indicate de CFR, putem aprecia că în fapt, Alstom ar putea chiar să reducă valoarea ofertei sale financiare în ce privește alte categorii de lucrări, întrucât costurile sale interne pentru rescrierea software-ului sunt în realitate mult mai mici iar în final aceste ”pierderi” ar fi compensate de valoarea de 5.040.343 RON indicată de CFR.

- (52) Prin documentația publicată inițial nu se regăseau niciun fel de astfel de cerințe contractuale (fiind prevăzute doar lucrările de modificare a instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț), fapt consemnat de Subscrisa inclusiv prin contestația formulată în dosarul CNSC nr. 2390/C4/2020 (aceasta conținând și critici referitoare la caracterul lacunar al documentației în ceea ce privește implicațiile la nivelul interoperabilității zonale atât din punct de vedere tehnic, cât și financiar).

**3.3. PE LÂNGĂ FAPTUL CĂ CONTRAVINE DECIZIEI CAB, ABORDAREA ALEASĂ DE CFR ESTE COMPLET IMPROPRIE ȘI DETERMINĂ O FINALITATE VĂDIT NELEGALĂ**

- (53) **CFR FORȚEAZĂ OFERTANTUL SĂ NEGOCIEZE OFERTA PE CARE URMEAZĂ A O DEPUNE ÎN LICITAȚIE CU CONCURRENTUL SĂU DIRECT.**
- (54) **CFR avea posibilitatea să gestioneze cu totul altfel cerințele, astfel încât să nu existe niciun avantaj pentru furnizorul instalațiilor/sistemelor deja existente.**
- (55) Acest fapt era chiar necesar și pentru a evita transpunerea unor condiționalități punctuale de interoperabilitate la nivelul unui întreg contract de achiziție publică cu o valoare estimată de aproape 2,5 miliarde de RON. **Fracționarea lor era necesară tocmai pentru a limita efectul anticoncurențial generat de situația practică.**
- (56) De principiu, modificarea sistemelor realizate anterior de operatorul concurent trebuia privită distinct și urmărită limitarea avantajării operatorul concurent la un nivel cât mai redus, fără a fi contaminată o întreagă Procedură de Atribuire.
- (57) După cum a procedat și în alte proceduri, pentru asigurarea aceleiași finalități dar cu un risc de distorsionare a concurenței infinit mai mic, CFR ar fi trebuit să pretindă ca ofertantul câștigător din prezenta Procedură să **asigure INTERFATAREA SISTEMULUI** ce urmează a fi implementat în proiectul nou cu sistemul existent și în același timp, colaborând cu operatorul care a implementat proiectul anterior, să **asigure reconfigurarea / adaptarea / upgradarea sistemului și interfațarea sistemului anterior în vederea conectării cu cel nou.**
- (58) Interfațarea presupune „împăcarea” unor soluții tehnice diferite, ceea ce presupune concursul proiectanților ambelor soluții, atât din considerente practice, cât și legale (drepturi de autor). Aceasta este soluția firească și naturală din toate punctele de vedere, inclusiv ale legii achizițiilor publice și legii concurenței.
- (59) **Asemenea finalitate nu poate fi obținută la nivelul operatorilor economici, prin negocieri directe între aceștia (*deoarece aceasta ar crea din start o situație aptă de a se distorsiona concurența*), ci la nivelul Entităților Contractante, prin mijlocirea asigurată de aceasta, prin achiziția simultană a concursului ambilor operatori care trebuie să își interfațeze produsele/serviciile.**
- (60) Finalitatea urmărită de CFR putea fi atinsă și în cadrul unei proceduri distincte de achiziționare a unor servicii și lucrări suplimentare din partea operatorului concurent, printr-o procedură de negociere fără publicarea prealabilă a unui anunț de participare pe deplin justificată de necesitatea *achiziționării de la contractantul inițial a unor*

*cantități suplimentare de produse destinate înlocuirii parțiale sau extinderii produselor sau instalațiilor existente și numai dacă schimbarea contractantului inițial **ar pune entitatea contractantă în situația de a achiziționa produse cu caracteristici tehnice diferite de cele deja existente, care ar conduce la incompatibilitate sau la dificultăți tehnice disproporționate de utilizare și întreținere*** (art. 117 alin. (1) lit. e din Legea 99/2016).

(61) Deși CFR beneficiază de libertate aproape deplină pentru felul în care își structurează procedurile de atribuire și pentru determinarea obiectului acestora, nu este deloc rezonabil, din perspectiva obligațiilor care îi revin privind nedistorsionarea concurenței, să „trântească” în prezenta Procedură obligația pentru „noul” operator de a asigura concursul unui concurent, **pe cheltuiala sa și riscul său (risc pentru că, teoretic, operatorul concurent ar putea să refuze să coopereze tocmai pentru a-și elimina concurența din prezenta procedură)**, în condițiile în care participarea acestuia ca ofertant în Procedură este cât se poate de sigură.

(62) În acest sens, menționăm prevederile art. 63 din Legea 99/2016:

*„(1) Entitățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile sectoriale ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi sau al restrângerii artificiale a concurenței.*

*(2) În sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția sectorială ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza sau dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici.”*

(63) În același sens, prin art. 165 alin. (6) din Legea 99/2016 se prevede în mod imperativ că:

*”Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.”*

### 3.4. EFECTUL DE CAPTIVITATE (LOCK-IN EFFECT) DETERMINĂ PER SE RESTRÂNGEREA CONCURENȚEI CONFORM CONCLUZIILOR CONSILIULUI CONCURENȚEI ȘI PRACTICII INSTANȚELOR EUROPENE

(64) Efectul de captivitate (*lock-in effect*) în cadrul unor achiziții publice, respectiv dependența pe termen lung a autorităților contractante față de un anumit furnizor (cum este și cazul instalațiilor/sistemelor a căror modificare/adaptare este solicitată prin Măsurile de Remediere Contestate) a făcut obiectul analizei Consiliului Concurenței<sup>7</sup>, astfel cum a reținut și Curtea de Apel, fiind stabilit că:

*”Efectele fenomenului de lock-in asupra mediului concurențial sunt următoarele:*

<sup>7</sup> [http://www.consiliulconcurenței.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu\\_privind\\_efectul\\_de\\_lock-in\\_achizitii\\_publice\\_publicare\\_site\\_cc-1.pdf](http://www.consiliulconcurenței.ro/wp-content/uploads/2020/01/studiu_privind_efectul_de_lock-in_achizitii_publice_publicare_site_cc-1.pdf)

- *restrângerea concurenței la nivelul furnizorilor sau chiar eliminarea concurenței, pe piețele secundare, fapt de natură a conduce la creșterea prețurilor;*
  - *probleme de continuitate a activității, în contextul în care se creează un raport de dependență față de un anumit furnizor. Astfel, blocajele conduc la pierderea unor oportunități de inovare și de creștere a eficienței, atunci când sistemul furnizat nu poate face față procesului rapid de dezvoltare a tehnologiei informației sau apariției de echipamente medicale de nouă generație.”*
- (65) Consiliul Concurenței indică și recomandări în vederea înlăturării efectului de captivitate, inclusiv în ceea ce privește elaborarea documentației de atribuire, subliniind necesitatea definirii ”unor cerințe nediscriminatorii în caietele de sarcini și stabilirea unor specificații tehnice neutre, care să se plieze pe oferta a cât mai multor operatori economici, ceea ce ar conduce la o creștere a concurenței în cadrul procedurilor de achiziție publică”.
- (66) Mai mult, potrivit prevederilor art. 8 din Legea concurenței nr. 21/1996, instituțiile publice implicate în proceduri de achiziții publice sunt obligate să respecte principiile unei concurențe efective, fiind prohibită intervenția lor în operațiunile de piață de natură a afecta mediul concurențial.
- (67) Legiuitorul chiar a impus un rol activ autorităților de a fi vigilente și de a identifica oricând pe parcursul procedurii situații de natură a determina favorizarea vreunui dintre operatorii economici și de a lua măsurile necesare în vederea neutralizării unei asemenea favorizări. În acest sens, art. 1 alin. (2) din HG 394/2016 prevede expres că:
- ”Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, entitatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a evita apariția unor situații de natură să determine existența unui conflict de interese și/sau împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței.”
- (68) Lipsa unei măsuri de remediere adecvate și necesare reprezintă, de altfel, și o încălcare a art. 18 din Directiva EU nr. 24/2014 și a jurisprudenței supranaționale.

### 3.5. ÎN ALTE PROCEDURI AUTORITĂȚILE (INCLUSIV CFR) AU ȘTIUT SĂ GESTIONEAZE RISCUL PREZENTAT DE EFECTUL DE CAPTIVITATE, FĂRĂ A CREA AVANTAJE NEJUSTIFICATE FURNIZORILOR DIN PROIECTE ANTERIOARE

- (69) Cum am arătat, din punct de vedere tehnic, **interfațarea** unei instalații electronice noi cu o instalație electronică existentă, păstrând funcționalitatea acesteia, presupune o **dublă condiționalitate** în sensul că ambele instalații să fie conectabile între ele, ceea ce implică modificări concrete la nivel software de ambele părți ale punctului de conexiune.
- (70) Interoperabilitatea poate fi asigurată dacă:

- (i) pe de o parte, ofertantul câștigător asigură interfațarea sistemului ce urmează a fi implementat în proiectul nou cu sistemul existent, dar în același timp
  - (ii) Entitatea Contractantă asigură rescrierea software-ului anterior și interfațarea sistemului anterior implementat cu sistemul nou din noul proiect.
- (71) Există deja precedente în sensul că în împrejurări similare modificările de sistem (software/hardware) au putut fi efectuate doar în baza unei înțelegeri comerciale între autoritățile contractante și cei care au realizat inițial instalațiile și sistemele în discuție. De altfel, aceasta a fost și practica CFR și METROREX în procedurile organizate până acum.
- (72) De regulă, CFR solicita strict realizarea interfațării instalațiilor aflate la granița proiectului, respectiv CE-CE, CE-RBC, RBC-RBC și CE-CMT, fiind conștientă de faptul că modificările de hardware și software ale unei instalații electronice existente pot fi executate numai de către operatorul economic care le-a implementat.

Contractul atribuit de CFR pentru Lotul 3 Gurasada- Simeria

- (73) Proiectul se află în curs de implementare de către firma Siemens Mobility, Entitatea Contractantă solicitând numai efectuarea lucrărilor necesare asigurării interfațării instalațiilor cu instalațiile aferente loturilor adiacente proiectului, nu și upgradarea/rescrierea softului/asigurarea interconectării instalațiilor aferente loturilor adiacente.
- (74) Probăm printr-un extras din clarificările la documentația de atribuire publicate de CFR în cadrul aceluși proiect:

|     |                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 35. | caiet de sarcini | <p>CFR Cerințe Generale Beneficiar Versiune 3.0.1. Referitor la cerința GEN 27 INTERFEȚE (LC) "Având în vedere că implementarea sistemului ERTMS se face pe tronsoane, în etape, interfețele de conectare trebuie să permită atât conectarea între subsistemele din tronsoanele din care fac parte precum și cu cele vecine, inclusiv cu sistemul CMT.</p> <p>b) CE-CE (fără BLAI): Legătura între două instalații CE se va face direct prin FO, fără utilizarea interfețelor ce utilizează relee, iar protocolul folosit pentru interfațare trebuie să permită interfațarea CE-unor de la granița proiectului cu CE-urile vecine.</p> <p>c) CE-CE (cu BLAI): Instalația BLAI va funcționa între două CE-uri (ale aceluiasi furnizor sau produse de furnizori diferiți), legătura făcându-se direct între echipamentele acestora fără a necesita adaptări/interfețe cu relee, iar protocolul folosit pentru interfațare trebuie să permită interfațarea CE-unor de la granița proiectului cu CE-urile vecine.</p> <p>d) CE-CMT: Instalația de centralizare electronică se interfațează cu sistemul CMT prevăzut în proiect, iar protocolul folosit pentru interfațare trebuie să permită interfațarea dintre CE și CMT-ul respectiv.</p> <p>Referitor la punctul b), vă rugăm să precizați care dintre părți acopera costurile și dacă acestea trebuie calculate în ofertă.</p> <p>Referitor la punctele c) și d), vă rugăm să precizați care dintre părți acoperă costurile și dacă acestea trebuie calculate în oferta</p> | <p>În acest caz primeaza cerintele Subset 098 pentru RBC - RBC.</p> <p>Celelalte interfețe nu sunt în mod special definite, dar trebuie omologate de un Organism European recunoscut de AFER.</p> <p>Dacă sistemul propus de către ofertanti atrage costuri suplimentare pentru adaptare la sistemele vecine, acestea vor trebui incluse în oferta și nu vor aduce ulterior elaborării ofertei cerințe suplimentare (fata de oferta) de plata către Beneficiar.</p> |
|-----|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- (75) Așa cum rezultă din răspunsul de clarificare de mai sus, în licitația respectivă, CFR a indicat faptul că aceste costuri pentru interconectare se limitează la costurile de

proiectare și de realizare a interfețelor proprii între subsistemele aflate la granița proiectului CE-CE, CE-CMT, RBC-RBC pentru adaptarea la sistemele vecine existente.

- (76) Orice alte costuri generate de necesitatea modificării sistemelor vecine, în vederea interfațării la granița proiectului, nu sunt menționate de CFR ca făcând parte din obligațiile ofertantului în proiectul actual, acestea fiind în mod evident în sarcina celui care a implementat instalațiile – singurul care poate executa aceste lucrări.

Proiectul referitor la modificarea instalației de centralizare electronică CE din stația Ploiești Vest

- (77) Ca urmare a construirii unui pasaj supraterran peste calea ferată și a sistematizării căilor de acces rutiere (lucrări executate de către Primăria Ploiești în colaborare cu CFR), a devenit necesară modificarea instalației de centralizare electronică CE din stația Ploiești Vest.
- (78) Având în vedere faptul că în stația Ploiești Vest a fost implementată instalația de centralizare electronică CE de către firma Siemens în cursul anului 2008, CFR a solicitat direct firmei Siemens în calitate de constructor și deținător al drepturilor de proprietate asupra instalației implementate o ofertă cu privire la modificarea software-ului și hardware-ului instalației CE pentru eliminarea instalației de semnalizare automată tip BAT de la trecerea la nivel cu calea ferată, desființată ca urmare construirii pasajului.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR  
COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” -S.A.  
BUCUREȘTI, ROMÂNIA  
Registrul Comerțului J/40/9774/1998, CUI : R 11054529  
București, Bd. Dinicu Golescu nr.38, sect. I, cod poștal: 010873  
Tel: 004-(021) 319 24 00 Fax: 004-(021) 319 24 01, CFR 122001



**DIRECȚIA INSTALAȚII**  
**Serviciul MIS**  
**Nr. 2 / 3 / 52 / 20.03.2014**

Tel: 021.3158514 Fax: 021.3158514 Tel. CFR:122073

10/11/14 / 2015 / 10 / 10173

Către: S.C. Siemens SRL

Referitor la: Actul nr. I.2. / 186 / 18.03.2015 al SRCF București, Divizia Instalații

Subiect: Desființare instalație de semnalizare automată BAT KM 63+015 din stația Ploiești Vest

În legătură cu actul nr. I.2. / 186 / 18.03.2015 al SRCF București, Divizia Instalații, cu privire la desființarea instalației de semnalizare automată BAT KM 63+015 din stația Ploiești Vest, ca urmare a construirii unui pasaj denivelat supraterran, vă rugăm să transmiteți Sucursalei Regionale CF București costurile necesare eliminării din instalația de centralizare electronică SIMIS W (software și hardware) a instalației de semnalizare automată BAT KM 63+015 din stația Ploiești Vest.

Proiectului “Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h. Tronsonul Brașov - Sighisoara.”, secțiunea Apta - Căta

- (79) Un caz similar se regăsește în cadrul proiectului “Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteza maximă de 160 km/h. Tronsonul Brașov - Sighișoara.” secțiunea Apața –Cața.
- (80) Răspunsurile de clarificare aferente solicitărilor de clarificări din cadrul proiectului secțiunea 2 Apața-Cața menționează:

**Clarificare 39**

Referința 1 :  
20170426\_CFR\_GEN\_v4.0.1.pdf

**Solicitare 1**

Referitor la cerința GEN 23 INTERFEȚE pct.a) „CE-RBC: Instalația de centralizare electronică se interfațează cu sistemul RBC, iar protocolul folosit pentru interfațare trebuie să permită interfațarea CE-urilor de la granița proiectului cu RBC-urile vecine”  
Pentru evitarea soluțiilor care folosesc protocoale de interfațare închise (proprietary) și care nu folosesc protocoale de interfațare deschise (europene), pentru interfațarea cu alte sisteme din alte proiecte (stațiile Apața și Cața), vă rugăm să clarificați:  
a. tipul și protocolul de interfațare în special în cazul CE-urilor de la granița proiectului (stațiile Apața și Cața) care se vor interfața cu RBC-ul din acest proiect;  
în cazul în care nu se impune utilizarea unor protocoale de interfațare deschise, vă rugăm să povizionați costurile aferente interfațării astfel încât să se asigure un tratament egal pentru toți potențialii ofertanți.

**Răspuns 39**

a. Responsabilitatea realizării interfețelor este în sarcina exclusivă a Antreprenorului din cadrul acestui proiect. Calculul distanțelor și culegerea informațiilor provenite de la sistemele „implementate în afara proiectului”, pentru a realiza tranzițiile de intrare/ieșire sunt în sarcina exclusivă a Antreprenorului din cadrul acestui proiect.

**Solicitare 2**

Referitor la cerința GEN 23 punctele:  
„- b) CE-CE (fără BLAI): Legătura între două instalații CE se va face direct prin FO, fără utilizarea interfețelor ce utilizează relee, iar protocolul folosit pentru interfațare trebuie să permită interfațarea CE-urilor de la granița proiectului cu CE-urile vecine. Se vor folosi două cabluri distincte de fibră optică care vor avea trasee diferite (se vor utiliza cablurile aeriene și subterane de la GSM-R). Instalațiile CE vor avea 2 interfețe de comunicare între CE-uri, distincte pe fiecare cap de stație și acestea vor semnala pierderea legăturii de date individual  
- c) CE-CE (cu BLAI): Instalația BLAI va funcționa între două CE-uri (ale aceluiași furnizor sau produse de furnizori diferiți), legătura făcându-se direct între echipamentele acestora fără a necesita adaptări/interfețe cu rele, iar protocolul folosit pentru interfațare trebuie să permită interfațarea CE-urilor de la granița proiectului cu CE-urile vecine. Se vor folosi două cabluri distincte de fibră optică care vor avea trasee diferite (se vor utiliza cablurile aeriene și subterane de la GSM-R). Instalațiile CE vor avea 2 interfețe de comunicare între CE-uri, distincte pe fiecare cap de stație și acestea vor semnala pierderea legăturii de date individual”  
Pentru evitarea soluțiilor care folosesc protocoale de interfațare închise (proprietary) și care nu folosesc protocoale de interfațare deschise (europene), pentru interfațarea cu alte sisteme din alte proiecte (stațiile Apața și Cața), vă rugăm să clarificați:  
a. tipul și protocolul de interfațare în cazul CE-urilor de la granița proiectului;  
în cazul în care nu se impune utilizarea unor protocoale de interfațare deschise, vă rugăm să povizionați costurile aferente interfațării astfel încât să se asigure un tratament egal pentru toți potențialii ofertanți.  
Referința 3  
20170426\_CFR\_GEN\_v4.0.1.pdf  
Solicitare 3

la nivelul stațiilor și a cablurilor optice din cadrul acestui proiect. Calculul distanțelor și culegerea informațiilor provenite de la sistemele „implementate în afara proiectului”, pentru a realiza tranzițiile de intrare/ieșire sunt în sarcina exclusivă a Antreprenorului din cadrul acestui proiect.

a. Responsabilitatea realizării interfețelor este în sarcina exclusivă a Antreprenorului din cadrul acestui proiect. Calculul distanțelor și culegerea informațiilor provenite de la sistemele „implementate în afara proiectului”,

Referitor la cerința GEN 23 INTERFEȚE pct.d) „CE-CMT: Instalația de centralizare electronică se

interfațează cu sistemul CMT prevăzut în proiect, iar protocolul folosit pentru interfațare trebuie să permită interfațarea dintre CE și CMT-ul respectiv”, datorită faptului că instalația CE din stația Racoș, precum și blocurile adiacente vor fi integrate în CMT Brașov (soluție tehnică pentru CMT implementată pe alt proiect), precum și pentru evitarea soluțiilor propriety a anumitor constructori, vă rugăm să clarificați:  
a. tipul și protocolul de interfațare între CE-uri și CMT Brașov;  
în cazul în care nu se impune utilizarea unor protocoale de interfațare deschise, vă rugăm să povizionați costurile aferente interfațării astfel încât să se asigure un tratament egal pentru toți potențialii ofertanți.

pentru a realiza tranzițiile de intrare/ieșire sunt în sarcina exclusivă a Antreprenorului din cadrul acestui proiect.

- (81) Din cele menționate mai sus reiese în mod clar că CFR impune numai realizarea interfețelor cu sistemele implementate în afara proiectului, fără a solicita modificarea instalațiilor de la graniță din afara proiectului.

4. **PRECEDENT JUDICIAR ASEMĂNĂTOR SOLUȚIONAT DE COMISIA NAȚIONALĂ PENTRU CONTROLUL ACHIZIȚIILOR PUBLICE DIN CROAȚIA ÎN SENSUL CELOR SUSTINUTE ȘI DE SUBSCRISA**

- (82) În cadrul unui proiect asemănător din Croația (2018-2019)<sup>8</sup> Alstom Ferrovaria SpA și un alt operator economic (DIV-Grupa d.o.o.) au solicitat anularea cerințelor din documentația de atribuire (secțiunea 1.3.4.2.1), întrucât prin acestea se solicita modificarea software-ului instalației de centralizare electronică (ESSU) implementate în cadrul unui proiect anterior de către subsidiara locală Siemens.

Reclamantul ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb, analizând conținutul documentației privind achiziția, concret privind punctul 1.3.4.2.1. Specificații tehnice, Caietul II, registrul 1, se susține că tipul dispozitivului SIMIS W reprezintă un dispozitiv electronic pentru semnal – siguranță (ESSU) care este produs și instalat doar de o firmă, respectiv SIEMENS. Reclamantul mai departe susține că executarea lucrărilor raportat la acest dispozitiv avea legătură cu procedura achiziției publice anterioare, pe tronsonul DUGO SELO KRIZEVCI unde beneficiarul a acordat lucrările ca și subcontract subcontractantului SIEMENS DD HEINZELOVA 70A Zagreb, respectiv SIEMENS AKTINGESELLSCHAFT OSTEREICJ, Viena, Austria. Reclamantul menționează că au fost încălcate dispozițiile procedurii achiziției publice prescrise prin art. 4 ZJN 2016 și că s-a ajuns la subcontractare, deoarece subiectul achiziției nu este descris în mod neutru și că sunt formate obstrucții nefondate din domeniul concurenței de piață. Reclamantul consideră că beneficiarul trebuia să prescrie documentația de achiziția în așa fel încât specificațiile tehnice nu limitează licitația publică, respectiv trebuia să menționeze faptul că SIEMENS este producătorul acestor dispozitive conform cu art. 199 ZJN 2016 pentru a se putea aplica măsurile necesare pentru evitarea concurenței.

Beneficiarul în răspunsul său la reclamație susține oă în mod clar din punct de vedere tehnic ajustarea ESSU KRIZEVCI (tip dispozitiv existent este SIMIS W) și modificarea software-ului ESSU poate efectua doar firma SIEMENS care are drepturile proprietății intelectuale și autorizațiile necesare pentru dispozitivul SIMIS W, dar că va modifica partea din documentația privind achiziția pentru a face posibilă tuturor firmelor să participe la licitație. De asemenea susține că, contrar celor menționate de ofertant, SIEMENS nu a fost niciodată inclusă în procedura achiziției publice pentru acest tronson.

- (83) Comisia Națională pentru Controlul Achizițiilor Publice (echivalentul din Croația al CNSC) a decis prin Hotărârea nr. 354-01/19-8<sup>9</sup> pronunțată în 29 ianuarie 2019 anularea secțiunilor contestate din documentația de atribuire<sup>10</sup>, reținând **existența unui element anticoncurențial care ar determina o încălcare a art. 206 din legea achizițiilor publice din Croația potrivit căruia specificațiile tehnice trebuie să fie elaborate în așa mod încât să asigure tuturor participanților acces egal la procedura de achiziții publice.**
- (84) De altfel, pe parcursul demersului litigios, autoritatea contractantă din Croația și-a admis culpa, a recunoscut caracterul nelegal al aspectelor contestate și și-a asumat obligația remedierii acestora, publicând mai multe clarificări prin care a luat măsurile

<sup>8</sup> Executarea lucrărilor aferente proiectului "Reconstrucția culoarului existent și construcția unui al doilea culoar pentru secțiunea Križevci - Koprivnica - frontieră".

<sup>9</sup> Website-ul organului administrativ-jurisdicțional din Croația (hotărârea este atașată în fila 18662.pdf): [http://www.dkom.hr/odluka/10?DatumZapr=2018&narucitelj=&zalitelj=alstom&PredmetJn=&upisnikInt=&predmet=&datum\\_objave=&klasa=&klasa\\_cijela=&datum\\_presuda=](http://www.dkom.hr/odluka/10?DatumZapr=2018&narucitelj=&zalitelj=alstom&PredmetJn=&upisnikInt=&predmet=&datum_objave=&klasa=&klasa_cijela=&datum_presuda=)

<sup>10</sup> Hotărârea este atașată în **Anexa nr. 7** atât în limba croată, cât și în traducere autorizată în limba română. Hotărârea este definitivă, prin conformarea autorității, astfel cum rezultă din chiar conținutul acesteia.

de remediere necesare. Inițial, prin clarificările publicate în data de 12.02.2019 a specificat în mod expres că Siemens va executa toate lucrările de suprastructură aferente ESSU Krizevci și modificările sistemului din stația Krizevci":

**9. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.2.1 ESSU Krizevci se modifică și va fi :**

*"Suprastructura ESSU Krizevci (instalație tip DSIMIS W) se va executa ca urmare a instalării macazurilor 25, 26, 27 și construirii liniei ferate duble pe tronsonul Krizevci – Lepavina. În gară se vor monta semnalele de intrare B1 și B2 și indicatoarele de viteză, semnalele de manevră, dispozitivele de instalare și aparatele de control suplimentare ale schimbătoarelor de cale de la macazurile 25, 26 și 27 și se va modifica software-ul ESSU din cauza noii situații a căii ferate astfel încât să fie posibilă orice cale de trecere sau de manevră.*

*Conform art. 5 din Contractul OU, în baza unei prescripții speciale, subcontractantul nominalizat Siemens va executa toate lucrările de suprastructură la ESSU Krizevci. Aceste lucrări vor cuprinde :*

- montarea dispozitivelor de instalare a macazurilor și aparatelor de control ale schimbătoarelor de cale de la noile macazuri 25, 26 și 27
  - montarea semnalelor de intrare B1 și B2, inclusiv a indicatoarelor de viteză și balizelor instalațiilor autostop
  - montarea semnalelor de manevră MS26L și MS27V
  - completarea instalației contorului de osie în zona gării Krizevci
  - conectarea prin cabluri a elementelor nou montate și traseul de cabluri aferente
  - componentele hardware ale ESSU și ale sistemului contorului de osie
  - modificarea și certificarea software-ului ESSU SIMIS W și a sistemului controlului de osie din gara Krizevci
  - pregătirea ESSU în gara Krizevci pentru interfața către APB Krizevci – Lepavina
- macazurile 25, 26 și 27, sistemului ETCS din gara Krizevci, echipamentelor TK. Macazurile nr. 25, 26 și 27 vor fi de tipul 60 E1-500-1:12".*

**10. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.2.5 Spațiile interfață ale gării La sfârșitul capitolului se adaugă textul:**

*" Interfața către gara Krizevci se va executa conform datelor tehnice ale subcontractantului nominalizat Siemens, care va executa adaptarea ESSU la gara Krizevci".*

**11. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.3.1 Gara Krizevci La sfârșitul capitolului se adaugă textul:**

*"Lucrările la sistemul de încălzire a macazurilor din gara Krizevci se vor executa de către subcontractantul nominalizat Siemens."*

**15. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 2.3.1. Responsabilitățile executantului**

*La sfârșitul punctului se adaugă textul:*

*"e) Conform art. 5 din Contractul OU, Executantul, trebuie ca pe baza unei reglementări speciale, să-l desemneze pe subcontractantul nominalizat Siemens, care va executa toate lucrările și documentația prevăzută la punctele din Specificațiile tehnice I. Volumul III, Secțiunea 1, capitolele (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1, 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4). Subexecutantul desemnat este obligat să armonizeze dinamica sa de execuție a lucrărilor cu Executantul lucrărilor. Executantul este obligat să preia toate raporturile reciproce dintre executant și subexecutantul desemnat, fără riscuri pentru Comanditar. Comanditarul în baza unui acord separat încheiat cu subexecutantul desemnat, va face posibil să existe prețuri și condiții egale de execuție a lucrărilor respective, care vor fi aceleași pentru toți ofertanții în cadrul procedurii de achiziții."*

<sup>10</sup> A se vedea extrasele evidențiate în traducerilor autorizate prezentate în **Anexa nr. 8.**

- (85) Ulterior, autoritatea din Croația a revenit și prin clarificările publicate în data de 21.02.2019 a stabilit că lucrările de modificare a sistemelor instalate anterior de Siemens nu fac obiectul procedurii de achiziție și vor fi "regularizate de beneficiar prin contract separat":

- În cazul dispozitivelor electronice pentru semnale – siguranță ajustarea software-ului este efectuată de producătorul dispozitivului (conform cu reglementările art. 13 alin (5) din regulamentul privind condițiile tehnice pentru sub sistemul feroviar de infrastructură raportat la semnalizare – siguranță și circulație – administrare , MO 197/2015 și

- programul informatic este protejat în sensul că reprezintă proprietate intelectuală al autorului său care are drepturile exclusive, care printre altele va aproba traducerea, ajustarea, prelucrarea și alte modificări asupra programului informatic drepturi conform cu legea drepturilor de autor și alte drepturi (MO 167/03, 79/07, 80/11, 141/13, 127/14, 62/17 și 96/18).

Ajustarea ESSU KRIZEVCI și modificarea software ESSU poate fi efectuată doar de SIEMENS (subcontractat în executarea contractului pe tronsonul DUGO SELO - KRIZEVCI). Lucrările menționate nu sunt subiectul acestei achiziții.

Lucrările aferente vor fi regularizate de beneficiar prin contract separat.  
Conform cu cele menționate:

1. În documentul cu titlul „Explicații și modificări (3)\_07-02-2019,,  
- text MODIFICARE (3) care se adaugă la sfârșitul punctului 4.6. transmitere către ofertanți se șterge în totalitate.
2. În documentul cu denumirea „modificări (4)\_12-02-2019,, se șterge textul observațiilor finale.

Beneficiarul, în cel mai scurt timp, va efectua publicarea modificărilor necesare, specificațiile tehnice, cheltuielile și condițiile speciale ale contractului.

- (86) Pentru ca, în final, să republice documentația de atribuire în vederea precizării în mod concret la nivelul fiecărei activități relevante că lucrările de modificare a sistemelor/echipamentelor instalate anterior de Siemens nu fac obiectul contractului licitat și vor fi asigurate de Siemens pe baza unui contract separat încheiat cu acest operator economic.
- (87) În **Anexa nr. 9** se regăsește (în extras) documentația de atribuire în varianta revizuită și republicată în vederea remedierii complete în sensul celor arătate, relevante fiind paginile 337 - 338, 342 - 346, 350, 357, 380, 382, 386, 393 (modificările concrete relevante sunt evidențiate, totodată, și cu galben).
- (88) Din aceeași documentație reiese că autoritatea a impus în privința stațiilor vecine **DOAR ASIGURAREA INTERFĂȚĂRII** astfel cum reiese din cerințele aplicabile instalației ESSU din stația Lepavina (a se vedea, de asemenea, traducerea autorizată din **Anexa nr. 9**, punctul 1.3.4.2.2):

*"Ca parte a lucrărilor la ESSU Lepavina, este necesară construirea unei interfețe către gara ESSU Križevci (tip SIMIS W). O prezentare detaliată a structurii echipamentelor poate fi găsită în Figurile 1.2, 5.1, 5.2 din Volumul III, Cartea a 4-a - Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive pentru semnalizare de siguranță."*

- (89) De asemenea, în cadrul secțiunii 1.3.4.2.5. Interfețele gării s-a prevăzut expres că:

*"Noul sistem pentru semnalizare de siguranță trebuie conectat la dispozitivele pentru semnalizare de siguranță ale gării vecine existente la gara Gyekenyes (tip Integra) și la dispozitivul SS al gării Križevci (SIMIS W). Interfața după gara Križevci va fi realizată de executant, în conformitate cu datele tehnice ale Siemens, care va efectua adaptarea ESSU la gara Križevci."*

- (90) Astfel, autoritatea din Croația a adoptat singura soluție care asigură deopotrivă atât scopul tehnic urmărit de beneficiar, cât și respectarea prevederilor legale și a directivelor europene care impun înlăturarea oricărui element anticoncurențial, prevăzând în mod expres că operatorul economic care a implementat în trecut sistemul a căror modificare se solicită în prezentul proiect va avea sarcina asigurării interfațării acestuia cu sistemul care va fi implementat în noul proiect.

## 5. DOCUMENTATIA DE ATRIBUIRE AFERENTA UNUI PROIECT DESFĂȘURAT ÎN PREZENT ÎN CROAȚIA ÎN CARE, PRIN RAPORTARE LA ACEEAȘI SITUAȚIE DE FAPT, AUTORITATEA A PREVĂZUT AB INITIO CĂ MODIFICĂREA ECHIPAMENTELOR SIEMENS PRE-EXISTENTE NU FACE PARTE DIN CONTRACT

- (91) În **Anexa nr. 10** sunt prezentate extrase din cadrul documentației de atribuire publicată recent în legătură cu achiziția lucrărilor aferente subsistemului de infrastructură de Control-Comandă și Semnalizare din cadrul proiectului "Reconstrucția culoarului existent și construcția unui al doilea culoar pe secțiunea "Hrvatski Leskovac – Karlovac" - 44,02 km, 3 stații (H. Leskovac, Jastrebarsko, Karlovac), viteza 160 km/h"<sup>12</sup>.
- (92) Din analiza acestora se poate constata că autoritatea contractantă din Croația a ținut cont de precedentul judiciar prezentat anterior și în contextul unei noi proceduri de atribuire a stabilit că lucrările de modificare a sistemelor instalate anterior de un anumit operator economic nu fac obiectul contractului ce urmează a fi atribuit.
- (93) În concret în cadrul secțiunii 1.3.3.5 (a se vedea **Anexa nr. 10**):

### 1.3.3.5. Kolodvorska sučelja

U sklopu radova na ESSU Hrvatski Leskovac potrebno je izgraditi sučelje prema postojećem uređaju APB-a (tipa Iskra Sbl5) za Delta Rasputnicu. Ugradnjom novog ulaznog signala A između postojećeg prostornog signala 042 i ulaznog signala A više ne postoji propisani zaustavni put. Zbog toga je potrebno

### 1.3.3.5. Interfețele gărilor

Ca parte a lucrărilor la ESSU Hrvatski Leskovac, este necesară construirea unei interfețe conform dispozitivului APB existent (tip Iskra Sbl5) pentru Delta Rasputnica. Prin instalarea unui nou semnal de intrare A între semnalul spațial existent 042 și semnalul de intrare A, nu mai există o cale de oprire

<sup>12</sup> Documentația de atribuire a fost publicată în EOJN RH web page <https://eojn.nn.hr/Oglasnik/> la data de 14 septembrie 2020.

demontirati postojeći APB 04 (kućicu i prostorne signale 041 i 042). Funkciju predsignala novoga ulaznoga signala A imati će postojeći prostorni signal 032, te ga je potrebno označiti na propisani način (ugradnja predsignalne opomenice i naziva) i prilagoditi za rad u svojstvu predsignala. **Demontažom postojećega APB-a 04 potrebno je prilagoditi i prikaz na MMI (sustav VICOS proizvođača Siemens) u Zagreb GK (nije predmet ovog projekta).**

prescrișă. Prin urmare, este necesară demontarea APB 04 existent (cabina și semnalele spațiale 041 și 042). Funcția de pre-semnal a noului semnal de intrare A va avea semnalul spațial existent 032 și trebuie marcat în modul prescriș (instalarea unui avertisment și a unui nume de pre-semnal) și adaptată pentru funcționare ca pre-semnal. **Prin demontarea APB 04 existent, este necesară și reglarea afișajului de pe MMI (sistemul VICOS fabricat de Siemens) la Zagreb GK (nu face obiectul acestui proiect).**

- (94) **Autoritatea din Croația a ținut cont de condiționalitățile tehnice și de singura soluție tehnică pe deplin aptă de a asigura respectarea prevederilor legale și anume aceea de a solicita operatorilor doar asigurarea interfațării cu sistemele implementate anterior de competitori. Aceasta a înțeles că doar în felul acesta pot fi puse în aplicare prevederile legale care impun un tratament egal între ofertanți și egalitatea de șanse în obținerea contractului de achiziții publice.**

## 6. SUSPENDAREA PROCEDURII DE ATRIBUIRE

- (95) **Solicităm suspendarea Procedurii de Atribuire până la soluționarea prezentei contestații în conformitate cu prevederile art. 22 din Legea 101/2016.**
- (96) Arătăm că potrivit legislației achizițiilor publice, formularea unei contestații suspendă exclusiv dreptul autorității/entității de a semna contractul de achiziție publică, sens în care contestația formulată nu are aptitudinea suspendării de drept a Procedurii de Atribuire.
- (97) Subscrisa ne aflăm, totuși, în situația în care nu putem elabora oferta în condițiile în care nu sunt delimitate în mod explicit și clar limitele obligațiilor pe care urmează să-și le asume ofertantul.
- (98) În acest sens sunt inițiate două demersuri judiciare: prezenta contestație și contestația împotriva clarificărilor publicate în 18.12.2020.
- (99) Termenul limită pentru depunerea ofertelor este 26.07.2021, termen până la care este foarte probabil că CNSC nu se va pronunța cu suficient timp în avans pentru a permite ofertanților pregătirea unei oferte.
- (100) De altfel, și dacă CNSC s-ar pronunța anterior datei limită de depunere a ofertelor, nu ar exista oricum timp suficient în care ofertanții să își pregătească ofertele fără ca asupra documentației de atribuire să planeze incertitudinea determinată de existența litigiilor.
- (101) Astfel, doar în condițiile suspendării Procedurii de Atribuire poate fi asigurată respectarea eficientă a prevederilor legale și evitarea pagubelor pe care le poate suporta Subscrisa în contextul derulării în paralel a Procedurii cu soluționarea contestației.

(102) Condițiile prevăzute de lege în vederea dispunerii suspendării Procedurii de Atribuire sunt, de asemenea, îndeplinite:

- **existența unui caz bine justificat, care poate fi reținut în situația în care, din împrejurările cauzei, ar rezulta o îndoială puternică și evidentă asupra prezumției de legalitate**

Prezenta contestație vizează însăși lămurirea documentației de atribuire și necesitatea impunerii unor măsuri de remediere a căror scop este clarificarea limitelor obligațiilor pe care urmează să și le asume ofertantul câștigător.

Îndeplinirea cerinței este, în primul rând, determinată de premisa demersului litigios.

Măsurile de Remediere Contestate întretin același efect anticoncurențial vădit, observat și de alți operatori economici care au solicitat lămuriri în ceea ce privește intervențiile de modificare solicitate asupra instalațiilor/echipamentelor implementate de ALSTOM în trecut în cadrul proiectului vecin Curtici – Km 614.

- **prevenirea producerii unei pagube iminente, ce poate fi reținută în situația în care continuarea Procedurii în astfel de condiții ar produce un prejudiciu greu de înlăturat**

Paguba iminentă este definită în art. 2 alin. (1) lit. 5) din Legea nr. 554/2004 ca reprezentând:

*„prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public”.*

Derularea în paralel a Procedurii de Atribuire cu prezentul demers litigios reprezintă o împrejurare aptă a crea prejudicii substanțiale operatorilor economici care continuă demersurile de elaborare a documentației de ofertare, deși cerințele și obligațiile documentației sunt incerte.

Împrejurarea creată ar reprezenta, de altfel, o încălcare flagrantă a principiilor achizițiilor publice și a imperativului impus autorităților contractante de a asigura caracterul explicit, cert și clar al cerințelor impuse și al limitelor obligațiilor solicitate a fi asumate de ofertanți.

Soluția suspendării Procedurii de Atribuire se impune cu atât mai mult cu cât, față de situația de fapt și de drept dedusă judecății, soluționarea contestației trebuie să asigure realizarea imperativelor statuate de art. 6 paragraful 1 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului: soluționarea procesului într-un termen rezonabil și asigurarea caracterului efectiv al dreptului la un proces echitabil.

Dreptul la un proces echitabil ar fi iluzoriu dacă efectele actului administrativ nelegal s-ar produce în integralitate anterior datei la care un judecător ar putea să se pronunțe asupra legalității acestuia.

Acest fapt este, de altfel, confirmat și de Recomandarea nr. R (89) 8 din 1989 a Consiliului Europei cu privire la protecția juridică provizorie în materie administrativă prin care se solicită autorității jurisdicționale competente ca *"atunci când executarea unei decizii administrative este de natură să provoace daune grave, dificil de reparat, persoanelor particulare cointeresate de această decizie – să ia măsuri de protecție provizorii corespunzătoare, în limitele competenței sale și fără ca, astfel, să influențeze în vreun fel soluția asupra fondului, cu atât mai mult atunci când există un argument juridic aparent valabil în raport cu elementele de legalitate ale actului administrativ contestat"*.

## **7. ACORDAREA CHELTUIELILOR OCAZIONATE DE SOLUȚIONAREA CONTESTAȚIEI**

- (103) Subscrisa solicităm obligarea Entității Contractante la plata în întregime a cheltuielilor ocazionate Subscrisei de soluționarea contestației formulate, în temeiul dispozițiilor art. 26 alin. (9) din Legea 101/2016, care stipulează că:

*„Consiliul poate obliga, la cerere, partea în culpă, la plata cheltuielilor efectuate pentru soluționarea contestației. Cuantumul, detalierea și documentele doveditoare ale cheltuielilor efectuate sunt prezentate în cerere, care trebuie depusă înainte de pronunțarea deciziei de soluționare a contestației.”*

- (104) Dovezile relevante cu privire la cheltuielile suportate de Subscrisa în legătură cu soluționarea contestației vor fi depuse la CNSC în timp util, ulterior formulării prezentei contestații.

\*\*\*\*\*

**În drept:** invocăm dispozițiile relevante din Legea nr. 101/2016, articolele relevante din Legea nr. 99/2016, HG 394/2016, HG 1/2018, dispozițiile relevante din Codul de Procedură Civilă și toate celelalte prevederi legale invocate în cuprinsul prezentei, precum și principiile în care își are sediu materia.

**În probatoriu:** solicităm încuviințarea administrării probei cu înscrisuri, documentele atașate, dosarul procedurii de atribuire, etc.

### **Anexe:**

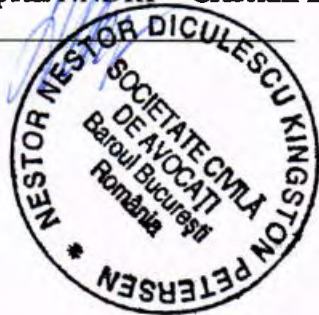
- Anexa nr. 1:** Delegația avocațială;  
**Anexa nr. 2:** Anunțul de participare;  
**Anexa nr. 3:** Decizia CAB;  
**Anexa nr. 4:** Măsurile de Remediere Contestate;  
**Anexa nr. 5:** Clarificarea CFR referitoare la nedeținerea drepturilor de proprietate intelectuală;  
**Anexa nr. 6:** Opinia de specialitate;  
**Anexa nr. 7:** Hotărârea nr. 354-01/19-8 pronunțată în 29 ianuarie 2019 de Comisia Națională pentru Controlul Achizițiilor Publice;  
**Anexa nr. 8:** Clarificările publicate de autoritatea din Croația;  
**Anexa nr. 9:** Documentația de atribuire din Croația revizuită;  
**Anexa nr. 10:** Documentația aferentă proiectului asemănător din Croația;

---

**Anexa nr. 11:**      Recipisa de consemnare a cauțiunii.

Cu deosebită considerație,

**Siemens Mobility SRL**  
**prin NNDKP – Cristian Dranca**



# **ANEXA 1**

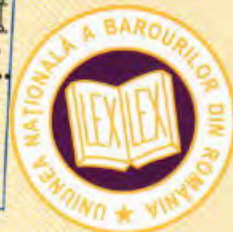
# UNIUNEA NAȚIONALĂ A BAROURILOR DIN ROMÂNIA

## BAROUL BUCUREȘTI

Forma de exercitare a profesiei .....

### ÎMPUTERNICIRE AVOCATIALĂ

DICULESCU KINGSTON PETERSEN  
Societate civilă de avocați  
Str. Paroș Jărescu nr. 201  
Clădirea Globalworth Tower, Etaj 18  
Sector 2, București 020276, Romania



Seria B

Seria B 5993522

/20....

Horia Rădulescu

Cristiana Chelu-Prodescu, Alexandra Măruțoiu,

Demnitatea avocat .. Adina Chilim-Dumitriu, Valeriu Mina, Cristian Dranca, Alexandru Aman,  
se împuternicește de către clientul .....  
Se împuternicește de către clientul ..... Siemens Mobility SRL

În baza contractului de asistență juridică nr. ... B5993522 ..... din 22.06.2021 ..... să exercite următoarele activități:

Asistență și reprezentare juridică în vederea redactării, modificării, semnării, depunerii și susținerii contestației împotriva publicate de CFR SA prin adresa nr: 1.D/2/1155/11.06.2021 publicată în SEAP în data de 15.06.2021 în cadrul procedurii de atribuire prin licitație deschisă a contractului pentru lotul 2 al procedurii având ca obiect "Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții

Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3: Timișoara - Est - Ronet Triaj Gr.D". Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții

Data ... 22.06.2021 ..... "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 2: Ronet Triaj Gr.D -

CLIENT / REPREZENTANT, Arad", anunt de participare nr. CN1025423/19.10.2020 precum și profitărilor cereri/acțiuni incidente, conexe și/sau incidente, conexe și/sau

(semnătura)

formularea oricăror concluzii scrise și răspunsuri la punctele de vedere sau intervențiile depuse de oricare alte părți, studierea dosarului la sediul CNSC, (semnătura și ștampila) solicitarea și obținerea de fotocopii,

FORMA DE EXERCITARE A PROFESIEI

prin avocat

\* Semnătura nu este necesară în situația în care forma de exercitare a profesiei de avocat atestă identitatea părților, conținutul și data contractului de asistență juridică în baza căreia s-a eliberat împuternicirea.

etc. Reprezentare la jur. privește contestările măsurilor de remediere din adresa CFR nr. 1.D/2/1155/11.06.2021

Atest identitatea părților, conținutul și data contractului de asistență juridică în baza căreia s-a eliberat împuternicirea necesară în situația în care prezenta împuternicire avocațială este semnată de către client sau reprezentantul acestuia.

# **ANEXA 2**

## Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții

Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș –

Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D"

Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș –

Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad"

Anunt de participare

### Sectiunea I: AUTORITATEA CONTRACTANTA

---

#### I.1) Denumire si adrese

**Compania Nationala de Cai Ferate "CFR" - SA**

Cod de identificare fiscala: RO 11054529; Adresa: Bdul Dinicu Golescu nr. 38; Localitatea: Bucuresti; Cod NUTS: RO321 Bucuresti; Cod postal: 010873; Tara: Romania; Persoana de contact: Serviciul Achizitii Sectoriale si Contracte cu Finantare Externa; Telefon: +40 372843255; Fax: +40 213158549; E-mail: mariana.kiss@cfr.ro; iulia.staicu@cfr.ro; Adresa internet: (URL) www.cfr.ro; Adresa web a profilului cumparatorului: www.e-licitatie.ro;

#### I.2) Achizitie comuna

Contractul implica o achizitie comuna: Nu

Contractul este atribuit de un organism central de achizitie: Nu

#### I.3) Comunicare

Documentele de achizitii publice sunt disponibile pentru acces direct, nerestricționat, complet și gratuit la: (URL) https://e-licitatie.ro/pub/notices/c-notice/v2/view/100105170

Informatii suplimentare pot fi obtinute de la:

adresa mentionata mai sus

Ofertele sau cererile de participare trebuie depuse:

adresa mentionata mai sus

#### I.6) Activitate principala

Servicii feroviare

### Sectiunea II: Obiect

---

#### Sectiunea II.1 Obiectul achizitiei

##### II.1.1) Titlu

Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții

Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D"

Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad"

Numar referinta: 1.D/2/709/23.09.2020

##### II.1.2) Cod CPV principal

45234100-7 Lucrari de constructii de cai ferate (Rev.2)

##### II.1.3) Tipul contractului

Lucrari / Proiectare si executare

##### II.1.4) Descrierea succinta

Orice solicitare de clarificări trebuie transmisă în SEAP (<http://www.e-licitatie.ro/pub>).

Orice operator economic interesat are dreptul de a solicita clarificări/ informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire cu 22 zile înainte de data limita stabilită pentru depunerea ofertelor.

Entitatea contractantă va răspunde în mod clar și complet tuturor solicitărilor de clarificări/informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire în a 12-a zi înainte de data limita de depunere a ofertelor. Entitatea contractantă nu va răspunde la solicitările de clarificări transmise după data limita stabilită.

Lucrările aferente obiectivului de investiție "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara -Arad" constau în proiectarea și execuția lucrărilor în conformitate cu legislația și reglementările tehnice în vigoare.

Traseul tronsonului feroviar vizat pentru modernizare aferent Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D": de la km 568+399, al liniei CF București – Jimbolia (indicativ 100), până la stația Timișoara Nord, după care se continuă pe linia CF Timișoara – Arad (indicativ 218) de la km 0+000, la km 008+183 (semnalul de ieșire din Ronaț Triaj Gr. D). Lungimea traseului este de 13,86 km, de la intrarea în cap X stația Timișoara Est până la semnal cap Y, viitoarea ramificație Ronaț Triaj.

Traseul tronsonului feroviar vizat pentru modernizare aferent Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad": de la km 008+183 (semnalul de ieșire din Ronaț Triaj Gr. D) la km 56+350 (semnalul de intrare în stația Arad). Pe lângă acest tronson, tot în cadrul lotului 4, proiectul cuprinde și modernizarea/reconfigurarea liniei CF Aradu Nou – Glogovăț (indicativ 220), pe o distanță de cca 7 kilometri.

Detaliile de mai jos sunt comune ambelor loturi.

Pe traseul existent calea ferată este simplă, electrificată, dotată cu instalație BLA și este dispusă atât în rambleu cu înălțimi între 0 și 12 metri, cât și în debleu cu adâncimi între 0 și 8 metri.

Proiectul de modernizare a tronsonului feroviar menționat include:

- Îmbunătățirea geometriei traseului și sporirea capacității portante a căii pentru a permite circulația trenurilor cu viteza de până la 160 km/h;
- Modernizarea stațiilor și haltelor de mișcare de pe această linie, adaptând capacitatea acestora, conform volumului de trafic și necesităților tehnologice;
- Modernizarea clădirilor stațiilor de călători, incluzând construcțiile pasarelelor și ridicarea nivelului peroanelor, în conformitate cu standardele europene în vigoare;
- Înlocuirea bretelelor și a traversărilor dublă joncțiune cu schimbătoare de cale simple;
- Dublarea liniei pe toată lungimea;
- Înlocuirea de poduri, podețe, repararea sistemului de drenaj, îmbunătățirea terenului de fundare și a terasamentelor;
- Ridicarea niveletei căii și protecția antierozională a terasamentului de cale ferată în zonele inudabile;
- Construcția drumurilor de întreținere de-a lungul căii ferate (unde nu sunt disponibile drumuri publice);
- Construcția a două clădiri de mentenanță în stațiile Caransebeș și Timișoara Nord;
- Montare de panouri fonoabsorbante și/sau soluții alternative de reducere a nivelului de zgomot, pe segmentele de cale ferată ce străbat localități;
- Instalații de centralizare electronică noi, în stații și introducerea sistemului de siguranță ERTMS (ETCS nivel 2 + GSM-R);
- Modernizarea echipamentului de telecomunicații;
- Înlocuirea echipamentelor linie de contact și din substațiile de tracțiune electrică, instalarea unui sistem de control SCADA;
- Montarea de încălzitoare de macaz pe liniile de primire-expediere, în stații, în halte de mișcare și la ramificații, pentru a combate efectele

înzăpezirii liniei CF.

CLAUZA SUSPENSIVĂ: Procedura de atribuire se desfășoară sub incidența prezentei clauze suspensive, în sensul că semnarea contractului de proiectare și execuție lucrări se va face numai după asigurarea sursei de finanțare. Se estimează că perioada pe parcursul căreia se aplică clauza suspensivă este de 12 luni de la aprobarea raportului procedurii.

### II.1.5) Valoarea totală estimată

Valoarea fără TVA: 3917081120,59; Monedă: RON

(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achiziții – valoarea maximă totală estimată pentru întreaga durată a acordului-cadru sau a sistemului dinamic de achiziții)

### II.1.6) Informații privind loturile

Contractul este împărțit în loturi: Da

Pot fi depuse oferte pentru: Toate Loturile

## Secțiunea II.2 Descriere

### II.2.1) Titlu

1 "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D"

### II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare

Cod CPV principal: 45234100-7 Lucrari de constructii de cai ferate (Rev.2)

Cod CPV suplimentar:

45213321-9 Lucrari de constructii de gari feroviare (Rev.2)

45221000-2 Lucrari de constructii de poduri si tuneluri, puturi si pasaje subterane (Rev.2)

45233140-2 Lucrari de drumuri (Rev.2)

45234115-5 Lucrari de semnalizare feroviara (Rev.2)

45246200-5 Lucrari de protectie a malurilor (Rev.2)

45314000-1 Instalare de echipament de telecomunicatii (Rev.2)

45315300-1 Instalatii de distributie de energie electrica (Rev.2)

71322500-6 Servicii de proiectare tehnica pentru infrastructura de transport (Rev.2)

71356200-0 Servicii de asistenta tehnica (Rev.2)

79341000-6 Servicii de publicitate (Rev.2)

### II.2.3) Locul de executare

Cod NUTS: RO321 București

**Locul principal de executare:**

ROMANIAROMANIA

### II.2.4) Descrierea achizitiei publice

*(natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele)*

Lucrările aferente obiectivului de investiție "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara -Arad" constau în proiectarea și execuția lucrărilor în conformitate cu legislația și reglementările tehnice în vigoare.

Traseul tronsonului feroviar vizat pentru modernizare aferent Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D": de la km 568+399, al liniei CF București – Jimbolia (indicativ 100), până la stația Timișoara Nord, după care se continua pe linia CF Timișoara – Arad (indicativ 218) de la km 0+000, la km 008+183 (semnalul de ieșire din Ronaț Triaj Gr. D). Lungimea traseului este de 13,86 km, de la intrarea în cap X stația Timișoara Est până la semnal cap Y, viitoarea ramificație Ronaț Triaj.

### II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 74%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel:  $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$ .

Denumire factor evaluare: Componenta tehnica

Descriere: Subfactori de evaluare:

2.1.Experienta detinuta - Expert proiectare infrastructură feroviar - punctaj maxim 8 puncte

2.2 Experienta detinuta - Expert proiectare lucrări de artă/structuri – poduri/ podețe/pasaje/viaducte - punctaj maxim 8 puncte

2.3.Experiența deținută – Manager de proiect - punctaj maxim 10 puncte

Pondere: 26%

Algoritm de calcul: Punctajul acordat pentru factorul de evaluare: „Componenta tehnică” cu o pondere de 26% - punctaj maxim 26 puncte, va fi calculat după cum urmează:

$T_{\text{tehnic}}(n) = \text{Punctele obținute pentru 2.1 Experienta detinuta - Expert proiectare infrastructură feroviară} + \text{Punctele obținute pentru 2.2 Experienta detinuta - Expert proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/ podețe/pasaje/viaducte} + \text{Punctele obținute pentru 2.3 Experiența deținută - Manager de proiect}$ .

### II.2.6 Valoarea estimata

Valoarea fara TVA: 1445386706,40; Moneda: RON

*(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii – valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui lot)*

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

Durata în luni: 102; Durata în zile: -

Contractul se reînnoieste: Nu

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

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

**Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:**

-

**II.2.10 Informatii privind variantele**

Vor fi acceptate variante: Nu

**II.2.11) Informatii privind optiunile**

Optiuni: Nu

**II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice**

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

**II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene**

Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Infrastructura Mare - POIM

Tip finantare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Infrastructura Mare - POIM

**II.2.14) Informatii suplimentare**

Valoarea estimata fără TVA 1.445.386.706,40 Lei, din care:

Valoarea estimată pentru serviciile de Proiectare este de 47.781.436,92 Lei fără TVA;

Valoare estimată pentru execuția lucrărilor este de 1.292.756.495,98 Lei fără TVA (exclusiv Publicitate aferenta lucrarilor);

Publicitate aferenta lucrarilor, suma provizionata 89.404,50 Lei, fără TVA;

Rezerve de implementare, suma provizionata 104.759.369,00 Lei fără TVA

Valoarea estimată a contractului nu include sumele aferente provizionului „Cheltuieli diverse și neprevăzute”.

**II.2.1) Titlu**

2 "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad"

**II.2.2) Cod(uri) CPV suplimentare**

Cod CPV principal: 45234100-7 Lucrari de constructii de cai ferate (Rev.2)

Cod CPV suplimentar:

45213321-9 Lucrari de constructii de gari feroviare (Rev.2)

45221000-2 Lucrari de constructii de poduri si tuneluri, puturi si pasaje subterane (Rev.2)

45233140-2 Lucrari de drumuri (Rev.2)

45234115-5 Lucrari de semnalizare feroviara (Rev.2)

45246200-5 Lucrari de protectie a malurilor (Rev.2)

45314000-1 Instalare de echipament de telecomunicatii (Rev.2)

45315300-1 Instalatii de distributie de energie electrica (Rev.2)

71322500-6 Servicii de proiectare tehnica pentru infrastructura de transport (Rev.2)

71356200-0 Servicii de asistenta tehnica (Rev.2)

79341000-6 Servicii de publicitate (Rev.2)

**II.2.3) Locul de executare**

Cod NUTS: RO321 București

**Locul principal de executare:**

ROMANIA ROMANIA

**II.2.4) Descrierea achizitiei publice**

*(natura si cantitatea lucrarilor, produselor sau serviciilor sau o mentiune privind nevoile si cerintele)*

Lucrările aferente obiectivului de investiție "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara -Arad" constau în proiectarea și execuția lucrărilor în conformitate cu legislația și reglementările tehnice în vigoare. Traseul tronsonului feroviar vizat pentru modernizare aferent Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad": de la km 008+183 (semnalul de ieșire din Ronaț Triaj Gr. D) la km 56+350

(semnalul de intrare în stația Arad). Pe lângă acest tronson, tot în cadrul lotului 4, proiectul cuprinde și modernizarea/reconfigurarea liniei CF Aradu Nou – Glogovăț (indicativ 220), pe o distanță de cca 7 kilometri.

### II.2.5) Criterii de atribuire

Cel mai bun raport calitate – pret

Denumire factor evaluare: Pretul ofertei

Descriere: Componenta financiara

Pondere: 74%

Algoritm de calcul: Punctajul se acorda astfel: a) Pentru cel mai scazut dintre preturi se acorda punctajul maxim alocat; b) Pentru celelalte preturi ofertate punctajul P(n) se calculeaza proportional, astfel:  $P(n) = (\text{Pret minim ofertat} / \text{Pret } n) \times \text{punctaj maxim alocat}$ .

Denumire factor evaluare: Componenta tehnica

Descriere: Subfactori de evaluare:

2.1.Experienta detinuta - Expert proiectare infrastructură feroviar - punctaj maxim 8 puncte

2.2 Experienta detinuta - Expert proiectare lucrări de artă/structuri – poduri/ podețe/pasaje/viaducte - punctaj maxim 8 puncte

2.3.Experiența deținută – Manager de proiect - punctaj maxim 10 puncte

Pondere: 26%

Algoritm de calcul: Punctajul acordat pentru factorul de evaluare: „Componenta tehnică” cu o pondere de 26% - punctaj maxim 26 puncte, va fi calculat după cum urmează:

$T_{\text{tehnic}}(n) = \text{Punctele obținute pentru 2.1 Experienta detinuta - Expert proiectare infrastructură feroviară} + \text{Punctele obținute pentru 2.2 Experienta detinuta - Expert proiectare lucrări de artă/structuri - poduri/ podețe/pasaje/viaducte} + \text{Punctele obținute pentru 2.3 Experiența deținută - Manager de proiect}$ .

### II.2.6 Valoarea estimata

Valoarea fara TVA: 2471694414,19; Moneda: RON

*(în cazul acordurilor-cadru sau al sistemelor dinamice de achizitii – valoarea maxima totala estimata pentru întreaga durata a acestui lot)*

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

Durata in luni: 102; Durata in zile: -

Contractul se reînnoieste: Nu

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

Numarul de candidati preconizat: -

sau Numar minim preconizat: - /Numarul maxim: -

Criterii obiective pentru selectarea unui numar limitat de candidati:

-

### II.2.10 Informatii privind variantele

Vor fi acceptate variante: Nu

### II.2.11) Informatii privind optiunile

Optiuni: Nu

### II.2.12) Informatii privind cataloagele electronice

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

### II.2.13) Informatii despre fondurile Uniunii Europene

Achizitia se refera la un proiect si/sau program finantat din fonduri ale Uniunii Europene: Da

Identificarea proiectului: Programul Operational Infrastructura Mare - POIM

Tip finantare: Program / Proiect

PROGRAM/PROIECT: Programul Operational Infrastructura Mare - POIM

### II.2.14) Informatii suplimentare

Valoarea estimata fără TVA 2.471.694.414,19 LEI, din care:

Valoarea estimată pentru serviciile de Proiectare este de 72.155.789,95 Lei fără TVA;  
Valoare estimată pentru execuția lucrărilor este de 2.220.097.940,74 Lei fără TVA (exclusiv publicitate aferenta lucrărilor)  
Publicitate aferenta lucrărilor, suma provizionata 129.529,50 Lei, fără TVA  
Rezerve de implementare, suma provizionata 179.311.154,00 Lei fără TVA.  
Valoarea estimată a contractului nu include sumele aferente provizionului „Cheltuieli diverse și neprevăzute”.

## Sectiunea III: Informatii juridice, economice, financiare si tehnice

### III.1) Conditii de participare

#### III.1.1) Capacitatea de exercitare a activitatii profesionale, inclusiv cerintele privind inscrierea in registrele profesionale sau comerciale

##### Lista si descriere succinta a conditiilor:

###### Cerinta 1

Ofertantul unic/ Ofertantul asociat/ Subcontractantul/ Tertul sustinator trebuie sa demonstreze ca nu se incadreaza in prevederile la art. 177, 178, 180 din Legea nr. 99/2016.

Modalitatea de îndeplinire:

Se va completa DUAE în conformitate cu art. 202 alin. (1) din Legea 99/2016.

Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii, pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractantă, urmând ca documentele justificative să fie solicitate de către Entitatea Contractantă ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor.

Va completa în DUAE: - secțiunea Partea III "Motive de excludere"

-pct. A "Motive referitoare la condamnari penale" (art. 177 din legea 99/2016)

-pct. B "Motive legate de plata impozitelor sau a contribuțiilor la asigurările sociale" (art. 178 din legea 99/2016)

-pct. C. "Motive legate de insolvența, conflicte de interese sau abateri profesionale". (art. 180 din legea 99/2016)

Documente suport DUAE:

-certificate constatatoare privind lipsa datoriilor restante, cu privire la plata impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat (buget local, buget de stat etc.) a unității administrativ teritoriale pe raza careia societatea are sediul social, din care să reiasă că ofertantul nu are datorii restante scadente la plata la momentul prezentării;

-cazier judiciar al operatorului economic și al membrilor organului de administrare, de conducere sau de supraveghere al respectivului operator economic, sau a celor ce au putere de reprezentare, de decizie sau de control în cadrul acestuia, așa cum rezultă din certificatul constatator emis de ONRC / actul constitutiv;

-după caz, documente prin care se demonstrează faptul că operatorul economic poate beneficia de derogările prevăzute la art. 179 alin. (2), art. 180 alin. (2), art. 184 din Legea 99/2016 privind achizițiile publice;

-orice document considerat edificator, în țara de origine sau în țara în care ofertantul/candidatul este stabilit, cum ar fi certificate, cazieri judiciare, sau alte documente echivalente emise de autorități competente din țara respectivă, după caz.

În cazul unui grup de operatori economici care își depun oferta comună, fiecare membru al grupului are obligația de a depune această declarație (fiecare membru al asociației cât și fiecare subcontractant propus și/sau tert sustinator)

În cazul în care în țara de origine sau țara în care este stabilit Ofertantul unic/ Ofertantul asociat/ Subcontractantul/ Tertul sustinator, nu se emit documente de natură celor prevăzute mai sus sau respectivele documente nu vizează toate situațiile prevăzute la 177, 178, 180 din Legea nr. 99/2016, entitatea contractantă are obligația de a accepta o declarație pe proprie răspundere sau, dacă în țara respectivă nu există prevederi legale referitoare la declarația pe propria răspundere, o declarație autentică dată în fața unui notar, a unei autorități administrative sau judiciare sau a unei asociații profesionale care are competențe în acest sens.

Nota:

Nedepunerea DUAE odată cu oferta (inclusiv pentru asociat/terț susținător/ subcontractant) atrage respingerea acesteia ca inadecvată.

Nedepunerea odată cu DUAE, a angajamentului ferm al terțului susținător din care rezultă modul efectiv în care se va materializa susținerea acestuia, a acordului de subcontractare și/sau a acordului de asociere, după caz, constituie temei pentru solicitarea de clarificări pentru eventualele inadvertențe de formă ale informațiilor cuprinse în secțiunile DUAE, atât ale ofertantului/candidatului, cât și ale subcontractantului/terțului susținător, acest lucru fiind necesar pentru a asigura desfășurarea corespunzătoare a procedurii de atribuire

###### Cerinta 2

Informații privind neîncadrarea în prevederile art.73 din Legea 99/2016

Persoanele cu funcții de decizie din cadrul entității contractante în ceea ce privește organizarea, derularea și finalizarea procedurii de atribuire:

POPA GABRIEL Membru C.A.

FERENCZ ȘTEFANIA GABRIELLA Membru C.A.

GÎRLĂ LAURA-DIANA Membru C.A.

MOCANU MIHAELA Membru C.A.

ILEA GEORGE-BOGDAN Membru C.A.  
IOAN PINTEA Director General  
BAICU SORINA Director Financiar (CFO)  
SCURTU VIOREL Director Gen. Adj. Exploatare  
ION STOICHESCU Director Gen. Adj. Tehnic  
UNGUREANU MIHAI Director Gen. Adj. Guv. si Administrare  
MARIA MONICA MIHAILEANU Director Gen. Adj. Proiecte cu Finantare Externă  
STROE ION CLAUDIU Director - Directia Juridica si Resurse Umane  
BADEA MANUELA Director - Directia Pregătire Proiecte cu Fin. Ext.  
BLEOTU IULIAN Director - Directia OP.Financiare Proiecte cu Fin. Ext.  
CRETU CORNELIU Director - Directia Operatiuni Financiare  
DEDU EUGEN Director – Directia Management Executie Proiecte cu Finantare Externa  
STAIKU IULIA Sef Serviciu – Serviciul Achizitii Sectoriale si Contracte cu Finantare Externa  
ILIE MARIANA Sef Proiect- Serviciul ASCFE  
ARHIRE MADALINA Sef Proiect -Serviciul ASCFE  
KISS MARIANA Sef Proiect- Serviciul ASCFE  
STANESCU BOGDAN IULIAN Sef Proiect -Serviciul ASCFE  
FIERARU DOINITA Sef Birou -Serviciul ASCFE  
LINCA MIRCEA Sef Proiect -Serviciul ASCFE  
BALA SIMONA LAVINIA Sef Birou -Serviciul ASCFE  
CONSTANTIN DOINA Șef proiect -Serviciul ASCFE  
MEDELEȚ CECILIA MARCELA Șef proiect -Serviciul ASCFE  
MELINTE IONUT Sef Serviciu -Directia Juridica si Resurse Umane  
GREAB VIORICA Sef Serviciu –Directia Juridica si Resurse Umane  
PREDA GEORGIANA Consilier juridic specialist– Directia Juridica si Resurse Umane  
BUHOLT MARIANA Sef Proiect - Directia Juridica si Resurse Umane  
MARUNTU VIOLETA Consilier juridic – Directia Juridica si Resurse Umane  
MIHAI CRENGUTA MIHAELA Consilier juridic – Directia Juridica si Resurse Umane  
BALACI ELENA Consilier juridic – Directia Juridica si Resurse Umane  
GHEORGHE MIRELA Șef Proiect – Direcția Operatiuni Financiare  
SINCAI FLORIN DANIEL Șef Proiect – Direcția Operatiuni Financiare  
STAIKU GABRIELA Șef Proiect – SPDSF POIM si BS  
NITU RAZVAN MARIAN Șef Proiect – SPDSF POIM si BS  
BADIU OFELIA Șef Proiect – SPDSF POIM si BS  
RADU VALENTIN Inginer I - SPDSF POIM si BS  
ISTRATE CATALIN Inginer III - SPDSF POIM si BS  
IVAN IOANA ALEXANDRA Economist - Directia OP.Financiare Proiecte cu Fin. Ext.  
VALEANU MADALINA Sef proiect - Directia OP.Financiare Proiecte cu Fin. Ext.

Persoane juridice responsabile cu intocmirea documentatiei tehnico economice incluse in Documentatia de atribuire: CONSIIS PROIECT S.R.L., elaborator „Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara – Arad”

Modalitatea de indeplinire si aplicabilitatea în cadrul procedurii

Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii, pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractantă, urmând ca documentele justificative să fie solicitate de către Entitatea Contractantă ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar după aplicarea criteriului de atribuire a ofertelor admisibile, anterior atribuirii contractului.

Se va completa în acest sens DUAE de către fiecare ofertant / ofertant asociat/ tert sustinator/subcontractant în conformitate cu art. 202 alin. (1) din Legea 99/2016. Motivele de excludere sunt identificate în Partea III, Secțiunea C din Partea DUAE

În cazul unui grup de operatori economici care își depun oferta comună, fiecare membru al grupului are obligația de a depune această declarație (fiecare membru al asociației cât și fiecare subcontractant propus și/sau tert sustinator)

Note :

1.Documentele emise în altă limbă decât limba română trebuie să fie însoțite de traduceri autorizate în limba română

2.În cazul în care există incertitudini în ceea ce privește situația personală a respectivilor candidați/ofertanți, entitatea contractantă are dreptul de a solicita în mod direct informații de la autoritățile competente care emit documente de natură celor prevăzute.

3. De asemenea se vor depune declarații în conformitate cu art.73 din Lg.99/2016 de către fiecare ofertant / ofertant asociat/ tert sustinator/subcontractant (Formular 7 din Secțiunea Formulare), odată cu depunerea DUAE.

Cerința

Operatorii economici care depun ofertă trebuie să dovedească o formă de înregistrare în condițiile legii din țara rezidentă, din care să reiasă că operatorul economic este legal constituit, că nu se află în niciuna din situațiile de anulare a constituirii, precum și faptul că are capacitatea profesională de a realiza activitățile ce fac obiectul contractului de achiziție sectorială. Cerința se aplică inclusiv pentru subcontractanți și/sau terți susținători care completează informațiile aferente situației lor la nivelul unui DUAE distinct.

Modalitatea de indeplinire si aplicabilitatea în cadrul procedurii.

Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii, pe formularul DUAE deja configurat de

entitatea contractanta, urmând ca documentele justificative să fie solicitate de către Entitatea Contractantă ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor.

Ofertantul unic/ Ofertantul asociat/Tertul sustinator/ Subcontractantul va completa DUAE - secțiunea "Criteriile de selecție" - pct. A "Capacitatea de a corespunde cerințelor".

Documente suport DUAE:

- Certificatul constatator emis de ONRC de pe lângă Tribunalul Municipiului București/ Teritorial în integralitate, din care să rezulte ca activitatea principală/ secundară pe care o desfășoară conform codificării CAEN corespunde obiectului contractului, sau document edificator. Informațiile cuprinse în Certificatul constatator trebuie să fie reale/actuale la data prezentării. În cazul asocierii, fiecare asociat va prezenta certificatul constatator.

De asemenea, în Certificatul Constatator emis de Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Teritorial trebuie să se regasească și următoarele informații: datele de identificare ale operatorului economic, acționarii/ asociații, organele de conducere, administratorii, membrii Consiliului de Administrație, membrii Consiliului de Supraveghere, cotele de participare

- În cazul unei asocierii, se vor prezenta documente care atestă forma de înregistrare pentru fiecare dintre membrii asocierii. Pentru îndeplinirea cerinței este suficient ca obiectul de activitate al fiecărui membru să fie în concordanță cu partea din contract pe care o va realiza

- Pentru persoanele fizice/juridice străine: documente edificatoare care să dovedească o formă de înregistrare ca persoană juridică/fizică sau de atestare ori apartenență din punct de vedere profesional, în conformitate cu prevederile legale din țara în care ofertantul este rezident.

- În situația în care vor fi executate părți din contract de către subcontractanți, dovada înregistrării și corespondența activităților principale/secundare din cadrul acestuia cu obiectul achiziției se va prezenta obligatoriu și de către subcontractanți, pentru partea din contract pe care o vor realiza.

### III.1.2) Situația economică și financiară

Criteriile de selecție enunțate în documentele achiziției: Nu

**Lista și descriere succintă a criteriilor de selecție: -**

### III.1.3) Capacitatea tehnică și profesională

Criteriile de selecție enunțate în documentele achiziției: Da

**Lista și descriere succintă a criteriilor de selecție:**

1.) Loturile: 2

Pentru contractele de achiziție de lucrări: executarea de lucrări de tipul specificat

EXECUȚIE LUCRĂRI - Lot 2

Ofertantul trebuie să facă dovada că a executat și dus la bun sfârșit în ultimii 10 ani (perioada ce se calculează de la data limită de depunere a ofertelor), lucrări similare contractului ce urmează a fi atribuit, care îndeplinesc următoarele cerințe:

Cerința nr. 1: Realizarea de lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare suprastructura c.f. și terasamente c.f. în valoare cumulată de cel puțin 830.000.000 lei fără TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte;

Cerința nr. 2: Realizarea de lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare lucrări de artă - cale ferată (poduri/podete/viaducte) în valoare cumulată de cel puțin 247.000.000 lei fără TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte;

Cerința nr. 3: Realizarea de lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică și ETCS nivel 2) și telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R) în valoare cumulată de cel puțin 176.000.000 lei fără TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte

Cerința nr. 4: Realizarea de lucrări construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA) și linie de contact c.f., în valoare cumulată de cel puțin 120.000.000 lei fără TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte. Domeniile c.f. se referă la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai.

Nota aplicabilă Cerințelor 1, 2, 3 și 4:

1. Prin sintagma lucrări duse la bun sfârșit se înțelege (conf art. 11 alin. 3 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017):

a) lucrări recepționate pe obiecte, care sunt însoțite de proces-verbal de recepție întocmit în conformitate cu prevederile legale și tehnice din domeniul din care face parte obiectul contractului; sau

b) lucrări recepționate însoțite de proces-verbal la terminarea lucrărilor; sau

c) lucrări recepționate însoțite de proces-verbal de recepție finală.

2. Pentru calculul echivalenței se va aplica cursul mediu anual leu/altă valută comunicat de BNR pentru fiecare an în parte.

Se acceptă și lucrări superioare din punct de vedere al complexității obiectului contractului conform prevederilor art. 5 alin. 1) din Instrucțiunea ANAP nr.2/2017.

Dacă, ulterior inițierii procedurii entitatea contractantă va decala data limită de depunere a ofertelor, limita inferioară a perioadei de 10 ani se extinde cu perioada de timp aferentă decalării, urmând a fi considerată îndeplinită cerința pentru toți operatorii care au prezentat dovada/dovezile executării contractului/contractelor de experiență similară în intervalul de timp nou rezultat. - Ofertantul/Of. asociat / Tertul sustinator va completa în DUAE în mod explicit pentru fiecare contract prezentat cel puțin următoarele informații necesare pentru îndeplinirea cerinței: denumirea contr., beneficiarul, tipul lucrărilor realizate, specialitatea, val., per.de

executie a lucrarilor, nr și data doc. justificativ.

Of. clasat pe primul loc, dupa aplicarea criteriului de atrib. a ofertelor admisibile, anterior atribuirii contractului va prezenta, la sol. Entitatii Contr., doc. justific. care atesta indepl. cerintei si anume: Copii ale partilor relevante ale contr./ PV de receptie la term.lucr./ PV de receptie pe obiect/ PV de receptie finala/ Certif. de buna executie/ Doc./certif. constat. emise de autoritatile contr.si/sau Certif.de buna executie/recom. sau orice inscristuri semnate de benef. contr./antreprenorul gen.(in cazul in care of./ tertul sustinator a fost subcontr.), care sa confirme receptionarea lucr. pentru fiecare contract mentionat, in conf. cu art.192 alin. a) din Legea nr.99/2016, din care sa reiasa toate elem. necesare pentru confirm.indeplinirii cerintei de capacitate th.

În conf. cu Legea nr.99/2016, art.196, în cazul în care of. își demonstrează capac. th și prof. invocând și susținerea unui tert/unor terți, acesta are obligația de a prezenta docum. din care sa rezulte modul de indeplinire al angaj. de sustinere.

In cazul in care beneficiaza de sustinerea unui tert, of. va prezenta:

- Angajam. ferm privind sustinerea capac. th. acordata de tertul sustinator. Angaj. ferm va fi incarcat in SEAP impreuna cu oferta si va fi semnat cu semnatura electronica extinsa, in conditiile legii.

- Doc.transmise ofertantului de catre tertul/tertii sustinator/sustinatori, din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/tertii sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angajam.de sustinere, care se constituie in anexe la angajam. ferm. Docum.prezentate trebuie sa indice concret care sunt resursele (materiale/umane/tehnice/ financiare etc.) pe care tertul le va mobiliza in cazul in care ofertantul intampina dificultati pe parcursul derularii contr.sau se va afla in imposibil. derularii contr., tipul acestor doc. fiind determinat de obligatiile asumate de of. si tertul sustinator prin angajam.ferm. Tertul sustinator va dovedi prin doc. prezentate ca detine toate resursele invocate ca element de sustinere a of.

Aceste doc. vor fi incarcate in SEAP impreuna cu Angaj. ferm si cu oferta si vor fi semnate cu semn. electr.extinsa, in conditiile legii.

Se vor depune odata cu DUAE urm. doc.: angaj.ferm al tertului sust., si doc.din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/tertii sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angajam., acordul de subcontr. si/sau acordul de asoc., dupa caz.

Nota:

1. Daca un grup de op.ec. depun o of. comuna, cerinta se dem. prin luarea in considerare a resurselor tuturor membrilor grup. In aceasta situatie si of. asociat va completa DUAE - "Criteriile de selectie" - Sectiunea C "Capac. th. si prof.". Acordul de asoc. se va posta in SEAP odata cu DUAE.

2. Docum. emise de Beneficiarii lucrarilor/ Antreprenorul General (in cazul in care ofertantul/ tertul sustinator a fost subcontractant), din care reies toate elementele necesare pentru confirm.indeplinirii cerintei de capacitate th. vor fi prezentate de ofertantul clasat pe primul loc dupa aplicarea criteriului de atribuire, anterior atribuirii contr., la sol. Entitatii Contr.

3. Cerinta poate fi indeplinita si prin prez. de contr. care sa contina cel putin o specialitate din cele solicitate drept experienta similara, astfel incat prin cumularea contr. sa poata fi dovedita indepl. cerintei privind toate specialit. solicitate (nu este obligatoriu ca fiecare contr.prezentat sa contina toate specialit. solicitate in cadrul cerintei).

4. Pentru contr. a caror val. este exprimata in alta valuta decat in lei, cursul de referinta care va fi avut in vedere pentru calc. echiv. este cursul mediu anual in lei/alta valuta comunicat de BNR

2.) Loturile: 2

Pentru contractele de achizitie de servicii: executarea de servicii de tipul specificat

PROIECTARE - Lot 2

Cerinta: Ofertantul trebuie sa faca dovada ca a prestat si a dus la bun sfarsit in ultimii 3 ani (perioada ce se calculeaza de la data limita de depunere a ofertelor), servicii de proiectare in domeniul de cale ferata, cel putin pentru specialitatile suprastructura c.f., terasamente cf, lucrari de arta - cale ferata (poduri/podete), instalatii de semnalizare c.f. (Centralizare electronica si ETCS nivel 2), telecomunicatii c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f. in valoare cumulata de minimum 35.000.000 lei fara T.V.A. prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte.

Domeniile c.f. se refera la calea ferata si nu cuprind domeniile metrou si tramvai.

Nota:

1. Prin sintagma servicii duse la bun sfarsit se intelege (conf art. 9 alin. (3) din Instructiunea ANAP nr. 2/2017):

a) Servicii receptionate partial, cu conditia ca specificul contractului/activitatilor ce reprezinta experienta similara sa permita elaborarea unui livrabil care sa poata fi utilizat de beneficiar ca rezultat independent;

b) Servicii receptionate la sfarsitul prestarii; sfarsitul prestarii nu presupune expirarea perioadei de garantie, respectiv a perioadei de notificare a defectelor in cadrul contractelor.

2. Pentru contractele a caror valoare este exprimata in alta valuta decat in lei, cursul de referinta care va fi avut in vedere pentru calculul echivalentei este cursul mediu anual in lei/alta valuta comunicat de Banca Nationala a Romaniei pentru anul respectiv.

Daca, ulterior initiierii procedurii entitatea contractanta va decala data limita de depunere a ofertelor, limita inferioara a perioadei de 3 ani se extinde cu perioada de timp aferenta decalarii, urmand a fi considerata indeplinita cerinta pentru toti operatorii care au prezentat dovada prestarii serviciilor in cadrul contractului/lor de experienta similara in intervalul de timp nou rezultat. - Ofertantul/Of.asociat/Tertul sustinator va completa in DUAE in mod explicit pt.fiecare ctr.prezentat cel putin urm. informatii necesare pentru indepl. cerintei: denumirea contr., benef., denumirea/tipul serv. prestate, specialitatea, val. si per. de prestare a serv., nr. si data doc.justificativ

Of. clasat pe primul loc, dupa aplicarea crit. de atribuire a of. admisibile, anterior atribuirii contr., va prezenta la sol. Entitatii Contr, doc.justif. care atesta indepl. cerintei si anume: Copii ale partilor relevante ale contr./Certif.de buna executie/Doc./certif.constat.emise de autoritatile contr.si/sau Certificari de buna executie/recom.sau orice inscristuri semnate de beneficiarul contr./Proiectantul General (in cazul in care of./tertul sustinator a fost subcontr.), care sa confirme prestarea serv. pentru fiecare contract mentionat in DUAE, in conf. cu art.192 alin. b) din Legea nr.99/2016, din care sa reiasa toate elem. necesare pentru

confirm.îndeplinirii cerinței În conf. cu Legea nr.99/2016, art. 196, în cazul în care of. își demonstr. capac. th. și prof. invocând și susținerea unui/unor terți, acesta are obligația de a prezenta docum. din care sa rez. modul de indepl. al angajam.de sustinere.

În cazul în care benef. de sustinerea unui tert, of. va prezenta:

- Angajam. ferm privind sustinerea capac. th. acordata de tertul sustinator, Angajam. ferm va fi incarcat în SEAP împreună cu oferta și va fi semnat cu semn.electr.extinsa, în condițiile legii.

- Docum. transmise of. de către tertul/terții sustinatori, din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/terții sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angajam. de sustinere, care se constituie în anexe la angajam. ferm. Docum. prez. trebuie să indice concret care sunt resursele (materiale/umane/tehnice/financiare etc.) pe care tertul le va mobiliza în cazul în care ofertantul întâmpina dificultăți pe parcursul derulării contr. sau se va afla în imposibil. derulării contr., tipul acestor doc. fiind determinat de obligațiile asumate de of. și tertul sust. prin angajam. ferm. Tertul sust. va dovedi prin doc. prezentate ca deține toate resursele invocate ca element de sustinere a ofertantului.

Aceste doc. vor fi încarcate în SEAP împreună cu Angajam. ferm și cu oferta și vor fi semnate cu semn. electr. extinsa, în condițiile legii.

Se vor depune odată cu DUAE următ. doc.: angajam. ferm al tertului sust. și docum. din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/terții sustinator/sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angaj., acordul de subcontr. și/sau acordul de asoc., după caz.

Nota:

1. Dacă un grup de op.ec. depun o of. comuna, cerința se demonstrează prin luarea în considerare a resurselor tuturor membrilor grupului. În această situație și of. asociat va completa DUAE - "Criteriile de selecție" - Secțiunea C "Capac. th. și prof.". Acordul de asoc. se va posta în SEAP odată cu DUAE. Nedepunerea acordului de asoc. odată cu DUAE constituie temei pentru sol. de clarif. pt.eventuale inadvertențe de forma ale inform. cuprinse în secțiunile DUAE, atât ale of. cât și ale of. asociat, acest lucru fiind necesar pentru a asigura desfas. coresp. a procedurii de atrib.

2. Cerința poate fi indepl. și prin prez. de contr. care să conțină cel puțin o specialitate din cele sol. drept exp. similară, astfel încât prin cumularea contr. să poată fi dovedită indepl. cerinței privind toate specialitățile solicitate (nu este obligatoriu ca fiecare contr. prezentat să conțină toate special. sol. în cadrul cerinței).

3. Doc. emise de benef. contr./ Proiectantul General (în cazul în care of./ tertul sust. a fost subcontr.), din care reies toate elem.necesare pt.confirm. indepl. cerinței de capac. th. vor fi prez. de of. clasat pe primul loc după aplic. criteriului de atrib., anterior atribuirii contr., la sol. Entității Contr.

4. Pt.contr.a caror val. este exprim. în alta valută decât în lei, va fi avut în vedere pt. calc. echiv. cursul mediu anual în lei/alta valută comunicat de BNR

3.) Loturile: 2

Diplome de studii și calificări profesionale

În conformitate cu prevederile Ordinului MT nr. 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor și/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, pentru servicii de proiectare și execuție lucrări în domeniul infrastructurii feroviare, operatorii economici vor prezenta autorizații/ agremente AFER valabile la momentul prezentării.

Operatorii economici străini care nu dețin autorizații/ agremente AFER, vor prezenta documente echivalente eliberate de autoritățile relevante din țările de origine valabile la momentul prezentării (documentele vor fi traduse de un traducător autorizat).

Entitatea Contractantă (Comisia de evaluare) va solicita ofertantului clasat pe primul loc, înainte de finalizarea raportului procedurii de atribuire, prezentarea autorizației/ agrementului AFER. Se recomandă consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro).

În cazul asocierilor, cerința trebuie îndeplinită de fiecare asociat pentru partea de contract pe care o realizează.

Ofertanții care dețin autorizații/agremente AFER a caror valabilitate expiră înainte de încetarea contractului vor depune un angajament ferm ce va stipula că în cazul în care va fi declarat câștigător va obține prelungirea valabilității acestora pe toată durata contractului. Informațiile cuprinse în autorizațiile/ agrementele AFER pentru servicii de proiectare și execuție lucrări în domeniul infrastructurii feroviare – cu excepția metroului și tramvaiului, să fie actualizate la data prezentării acestor autorizații.

Recomandăm consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro), [http://www.afer.ro/documents/Lista\\_clase\\_editia\\_202-2008.pdf](http://www.afer.ro/documents/Lista_clase_editia_202-2008.pdf).

Nota:

1. Documentele emise în alta limbă, trebuie să fie însoțite de traducerea autorizată în limba română.

2. În cazul asocierii mai multor operatori economici care participă în comun la procedura de atribuire, cerințele privind capacitatea tehnică și profesională se consideră îndeplinite dacă aceștia demonstrează că dispun de respectivele documente și/sau că unul dintre membrii asocierii deține autorizația solicitată, după caz, cu condiția ca respectivul membru să execute partea din contract pentru care este solicitată autorizația respectivă (art. 58, alin. (1) din HG 394/2016).

3. În cazul în care ofertantul/candidatul sau operatorii economici care participă în comun la procedura de atribuire subcontractează o parte din contractul sectorial care urmează să fie atribuit, în cadrul criteriilor referitoare la capacitatea tehnică și profesională, cerința referitoare la prezentarea unor autorizații specifice se consideră îndeplinită dacă subcontractantul nominalizat deține autorizația solicitată prin documentația de atribuire, cu condiția ca acesta să execute partea din contract pentru care este solicitată autorizația respectivă (art. 58, alin. (2) din HG 394/2016).

4. Operatorul economic are dreptul să invoce susținerea unui terț în ceea ce privește îndeplinirea criteriilor referitoare la calificările educaționale și profesionale, doar dacă terțul va desfășura efectiv lucrările sau serviciile în legătură cu care sunt necesare respectivele calificări (art.196, alin.(2) din Legea nr.99/2016).

Se recomandă consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro). - Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată

procedurii, pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractanta, urmand ca documentele justificative care probează îndeplinirea celor asumate prin completarea DUAE sa fie prezentate, la solicitarea Entității Contractante, doar de către ofertantul clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor.

Documentele suport DUAE sunt: Autorizațiile/ agrementele AFER pentru:

- Servicii de proiectare, expertizare, consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și cu metroul
- Construcții pentru apărarea și protejarea terasamentelor (gabioane, brăzduiri, cleionaje)
- Construcții pentru consolidarea terasamentelor (ziduri de sprijin, contraforturi, coloane și piloți, micropiloți, ranforti, drenuri)
- Realizarea zonei platformei căii (strat de formă și substrat)
- Lucrări de refacere a terasamentelor (cu demontarea și remontarea liniei CF)
- Lucrări de construire, reparare, reabilitare, consolidare și întreținere a podurilor, podețelor
- Lucrări de protecție anticorozivă la structurile metalice de rezistență ale podurilor și podețelor CF
- Lucrări de construcții peroane, cheiuri, rampe de încărcare/descărcare, copertine, pasarele, etc.
- Lucrări de construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată
- Lucrări de decolmatare a albiilor la poduri și podețe, a șanțurilor și tăieri de vegetație pentru realizarea gabaritului de liberă trecere și vizibilității semnalelor
- Subtraversări CF, prin foraj orizontal, pentru diametre mai mici de 1000 mm
- Construcția, întreținerea, repararea, modernizarea, consolidarea clădirilor cu specific feroviar și instalațiilor aferente
- Construcția, întreținerea, repararea, modernizarea, consolidarea clădirilor și instalațiilor aferente care adăpostesc echipamente pentru controlul, conducerea și semnalizarea circulației feroviare
- Lucrări de hidroizolații, termoizolații, ignifugări la clădiri cu specific feroviar
- Lucrări pentru realizarea instalațiilor aferente clădirilor cu specific feroviar
- Sudarea șinelor, a aparatelor de cale inclusiv materialele pentru sudura aluminotermică
- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la instalații de telecomandă și semnalizare, telemecanică, panouri și pupitre de comandă în DEF, sistemele de conducere automată și achiziție de date, software
- Lucrări de întreținere și reparații curente la instalații de telecomandă și semnalizare, telemecanică, panouri și pupitre de comandă în DEF, sistemele de conducere automată și achiziție de date, software
- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la instalațiile de iluminat interior și exterior în gări, și elementele componente: tablou de distribuție, siguranțe fuzibile, transformator tensiune
- Lucrări de întreținere și reparații curente la instalațiile de iluminat interior și exterior în gări, și elementele componente: tablou de distribuție, siguranțe fuzibile, transformator tensiune
- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la grupurile electrogene
- Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile SCB
- Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile TTR pentru siguranța circulației în domeniul infrastructurii feroviare.

Recomandam consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro), [http://www.afer.ro/documents/Lista\\_clase\\_editia\\_%202-2008.pdf](http://www.afer.ro/documents/Lista_clase_editia_%202-2008.pdf).

4.) Loturile: 2

Proportia de subcontractare

Se precizeaza partea/părțile din contract pe care operatorul economic intenționează să o/le subcontracteze, dacă este cazul.

Potrivit art.185 alin (4) din Legea nr 99/2016 se va lua în considerare capacitatea tehnică și profesională a subcontractanților propuși pentru partea lor de implicare în contractul ce urmează să fie îndeplinit, dacă sunt prezentate documente relevante în acest sens. În cazul în care este identificată o situație de excludere, cu aplicarea în mod corespunzător a dispozițiilor art.184 din Legea nr.99/2016, Entitatea Contractantă solicită ofertantului o singură dată să înlocuiască un subcontractant în legătură cu care a rezultat, în urma verificării, ce se află în această situație. Potrivit art.68 alin (1) din Legea nr.99/2016 se vor indica partea/părțile din contract care urmează să fie subcontractate.

Ofertanții trebuie să declare toți subcontractanții și toate datele de recunoaștere a subcontractanților. În cazul în care un ofertant subcontractează o parte/ părți din contract și este declarat câștigător al procedurii de atribuire, va depune înainte de încheierea contractului cu Entitatea Contractantă, contractul încheiat între ofertant și subcontractant, care se constituie anexă la contractul de achiziție sectorială. Înlocuirea sau introducerea unui subcontractant după încheierea contractului, se poate face numai cu acordul Entității Contractante. - Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii, pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractanta.

Se va solicita tuturor ofertanților, ca odată cu completarea DUAE să prezinte acordul de subcontractare. Documentele justificative care probează cele asumate în acorduri vor fi solicitate de către Entitatea Contractantă, ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor.

Se va preciza partea/părțile din contract pe care operatorul economic intenționează să o/le subcontracteze, cu indicarea procentului de subcontractare sau a valorii subcontractate.

Potrivit art.185 alin. (4) din Legea nr 99/2016 se va lua în considerare capacitatea tehnică și profesională a subcontractanților propuși pentru partea lor de implicare în contractul ce urmează să fie îndeplinit, dacă sunt prezentate documente relevante în acest sens. În cazul în care este identificată o situație de excludere, conform prevederilor art.184 din Legea nr.99/2016, entitatea contractanta va solicita ofertantului o singura data, conform prevederilor art.187, înlocuirea subcontractantului. Potrivit art.68 alin (1) din Legea nr.99/2016 se vor indica partea/partile din contract care urmeaza sa fie subcontractate.

5.) Loturile: 1

Pentru contractele de achizitie de lucrari: executarea de lucrari de tipul specificat

#### EXECUTIE LUCRARI - Lot 1

Ofertantul trebuie sa faca dovada că a executat și dus la bun sfârșit în ultimii 10 ani (perioada ce se calculează de la data limită de depunere a ofertelor), lucrari similare contractului ce urmeaza a fi atribuit, care indeplinesc urmatoarele cerinte:

Cerinta nr. 1: Realizarea de lucrari construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare suprastructura c.f. si terasamente c.f in valoare cumulata de cel puțin 260.000.000 lei fara TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte;

Cerinta nr. 2: Realizarea de lucrari construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare lucrari de arta - cale ferata (poduri/podete/viaducte) in valoare cumulata de cel puțin 140.000.000 lei fara TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte;

Cerinta nr. 3: Realizarea de lucrari construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronica si ETCS nivel 2) și telecomunicații c.f. (inclusiv GSM-R) in valoare cumulata de cel puțin 110.000.000 lei fara TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte

Cerinta nr. 4: Realizarea de lucrari construcție nouă și/sau modernizare și/sau reparație și/sau reabilitare energoalimentare c.f. (inclusiv SCADA) si linie de contact c.f., in valoare cumulata de cel puțin 75.000.000 lei fara TVA, prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte. Domeniile c.f. se refera la calea ferata si nu cuprind domeniile metrou si tramvai.

Nota aplicabila Cerintelor 1, 2, 3 si 4:

1.Prin sintagma lucrari duse la bun sfârșit se înțelege (conf art. 11 alin. 3 din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017):

- lucrări recepționate pe obiecte, care sunt însoțite de proces-verbal de recepție întocmit în conformitate cu prevederile legale și tehnice din domeniul din care face parte obiectul contractului; sau
- lucrări recepționate însoțite de proces-verbal la terminarea lucrărilor; sau
- lucrări recepționate însoțite de proces-verbal de recepție finală.

2. Pentru calculul echivalenței se va aplica cursul mediu anual leu/alta valuta comunicat de BNR pentru fiecare an in parte.

Se accepta si lucrari superioare din punct de vedere al complexitatii obiectului contractului conform prevederilor art. 5 alin. 1) din Instrucțiunea ANAP nr.2/2017.

Daca, ulterior inițierii procedurii entitatea contractantă va decala data limită de depunere a ofertelor, limita inferioară a perioadei de 10 ani se extinde cu perioada de timp aferentă decalării, urmând a fi considerată îndeplinită cerința pentru toți operatorii care au prezentat dovada/dovezile executării contractului/contractelor de experiență similară în intervalul de timp nou rezultat. - Ofertantul/Of.asociat / Tertul sustinator va completa in DUAE in mod explicit pentru fiecare contract prezentat cel puțin urmatoarele informatii necesare pentru indeplinirea cerintei: denumirea contr., beneficiarul, tipul lucrarilor realizate, specialitatea, val., per.de executie a lucrarilor, nr și data doc. justificativ.

Of. clasat pe primul loc, dupa aplicarea criteriului de atrib. a ofertelor admisibile, anterior atribuirii contractului va prezenta, la sol. Entitatii Contr., doc. justific. care atesta indepl. cerintei si anume: Copii ale partilor relevante ale contr./ PV de receptie la term.lucr./ PV de receptie pe obiect/ PV de receptie finala/ Certif. de buna executie/ Doc./certif. constat. emise de autoritatile contr.si/sau Certif.de buna executie/recom. sau orice înscrisuri semnate de benef. contr./antreprenorul gen.(in cazul in care of./ tertul sustinator a fost subcontr.), care sa confirme receptionarea lucr. pentru fiecare contract mentionat, in conf. cu art.192 alin. a) din Legea nr.99/2016, din care sa reiasa toate elem. necesare pentru confirm.indeplinirii cerintei de capacitate th.

În conf. cu Legea nr.99/2016, art.196, în cazul în care of. își demonstrează capac. th și prof. invocând și susținerea unui tert/unor terți, acesta are obligația de a prezenta docum. din care sa rezulte modul de indeplinire al angaj. de sustinere.

In cazul in care beneficiaza de sustinerea unui tert, of. va prezenta:

- Angajam. ferm privind sustinerea capac. th. acordata de tertul sustinator. Angaj. ferm va fi incarcat in SEAP impreuna cu oferta si va fi semnat cu semnatura electronica extinsa, in conditiile legii.

- Doc.transmise ofertantului de catre tertul/tertii sustinator/sustinatori, din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/tertii sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angajam.de sustinere, care se constituie in anexe la angajam. ferm. Docum.prezentate trebuie sa indice concret care sunt resursele (materiale/umane/tehnice/ financiare etc.) pe care tertul le va mobiliza in cazul in care ofertantul intampina dificultati pe parcursul derularii contr.sau se va afla in imposibil. derularii contr., tipul acestor doc. fiind determinat de obligatiile asumate de of. si tertul sustinator prin angajam.ferm. Tertul sustinator va dovedi prin doc. prezentate ca detine toate resursele invocate ca element de sustinere a of.

Aceste doc. vor fi incarcate in SEAP impreuna cu Angaj. ferm si cu oferta si vor fi semnate cu semn. electr.extinsa, in conditiile legii.

Se vor depune odata cu DUAE urm. doc.: angaj.ferm al tertului sust. si doc.din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/tertii sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angajam., acordul de subcontr. și/sau acordul de asoc., după caz.

Nota:

1. Daca un grup de op.ec. depun o of. comuna, cerinta se dem. prin luarea in considerare a resurselor tuturor membrilor grup. In aceasta situatie si of. asociat va completa DUAE - "Criteriile de selectie" - Sectiunea C "Capac. th. si prof.". Acordul de asoc. se va posta in SEAP odata cu DUAE.

2. Docum. emise de Beneficiarii lucrarilor/ Antreprenorul General (in cazul in care ofertantul/ tertul sustinator a fost subcontractant), din care reies toate elementele necesare pentru confirm.indeplinirii cerintei de capacitate th. vor fi prezentate de ofertantul clasat pe primul loc dupa aplicarea criteriului de atribuire, anterior atribuirii contr., la sol. Entitatii Contr.

3. Cerinta poate fi indeplinita prin prez. de contr. care sa contina cel puțin o specialitate din cele solicitate drept experienta similara, astfel incat prin cumularea contr. sa poata fi dovedita indepl. cerintei privind toate specialit. solicitate (nu este obligatoriu ca fiecare contr.prezentat sa contina toate specialit. solicitate in cadrul cerintei).

4. Pentru contr. a caror val. este exprimata in alta valuta decat in lei, cursul de referinta care va fi avut in vedere pentru calc. echiv. este cursul mediu anual in lei/alta valuta comunicat de BNR

6.) Loturile: 1

Pentru contractele de achizitie de servicii: executarea de servicii de tipul specificat

PROIECTARE - Lot 1

Cerinta: Ofertantul trebuie sa faca dovada ca a prestat si a dus la bun sfarsit in ultimii 3 ani (perioada ce se calculeaza de la data limita de depunere a ofertelor), servicii de proiectare in domeniul de cale ferata, cel putin pentru specialitatile suprastructura c.f., terasamente cf, lucrari de arta - cale ferata (poduri/podete), instalatii de semnalizare c.f. (Centralizare electronica si ETCS nivel 2), telecomunicatii c.f. (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f.(inclusiv SCADA), linie de contact c.f. in valoare cumulata de minimum 20.000.000 lei fara T.V.A. prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte.

Domeniile c.f. se refera la calea ferata si nu cuprind domeniile metrou si tramvai.

Nota:

1. Prin sintagma servicii duse la bun sfarsit se intelege (conf art. 9 alin. (3) din Instructiunea ANAP nr. 2/2017):

a) Servicii receptionate partial, cu conditia ca specificul contractului/activitatilor ce reprezinta experienta similara sa permita elaborarea unui livrabil care sa poata fi utilizat de beneficiar ca rezultat independent;

b) Servicii receptionate la sfarsitul prestarii; sfarsitul prestarii nu presupune expirarea perioadei de garantie, respectiv a perioadei de notificare a defectelor in cadrul contractelor.

2. Pentru contractele a caror valoare este exprimata in alta valuta decat in lei, cursul de referinta care va fi avut in vedere pentru calculul echivalentei este cursul mediu anual in lei/alta valuta comunicat de Banca Nationala a Romaniei pentru anul respectiv.

Daca, ulterior initiirii procedurii entitatea contractanta va decala data limita de depunere a ofertelor, limita inferioara a perioadei de 3 ani se extinde cu perioada de timp aferenta decalarii, urmand a fi considerata indeplinita cerinta pentru toti operatorii care au prezentat dovada prestarii serviciilor in cadrul contractului/lor de experienta similara in intervalul de timp nou rezultat. - Ofertantul/Of.asociat/Tertul sustinator va completa in DUAE in mod explicit pt.fiecare ctr.prezentat cel putin urm. informatii necesare pentru indepl. cerintei: denumirea contr., benef., denumirea/tipul serv. prestate, specialitatea, val. si per. de prestare a serv., nr. si data doc.justificativ

Of. clasat pe primul loc, dupa aplicarea crit. de atribuire a of. admisibile, anterior atribuirii contr., va prezenta la sol. Entitatii Contr, doc.justif. care atesta indepl. cerintei si anume: Copii ale partilor relevante ale contr./Certif.de buna executie/Doc./certif.constat.emise de autoritatile contr.si/sau Certificari de buna executie/recom.sau orice inscrisuri semnate de beneficiarul contr./Proiectantul General (in cazul in care of./tertul sustinator a fost subcontr.), care sa confirme prestarea serv. pentru fiecare contract mentionat in DUAE, in conf. cu art.192 alin. b) din Legea nr.99/2016, din care sa reiasa toate elem. necesare pentru confirm.indeplinirii cerintei In conf. cu Legea nr.99/2016, art. 196, in cazul in care of. isi demonst. capac. th. si prof. invocand si sustinerea unui/unor tertii, acesta are obligatia de a prezenta docum. din care sa rez. modul de indepl. al angajam.de sustinere.

In cazul in care benef. de sustinerea unui tert, of. va prezenta:

- Angajam. ferm privind sustinerea capac. th. acordata de tertul sustinator, Angajam. ferm va fi incarcat in SEAP impreuna cu oferta si va fi semnat cu semn.electr.extinsa, in conditiile legii.

- Docum. transmise of. de catre tertul/tertii sustinatori, din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/tertii sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angajam. de sustinere, care se constituie in anexe la angajam. ferm. Docum. prez. trebuie sa indice concret care sunt resursele (materiale/umane/tehnice/financiare etc.) pe care tertul le va mobiliza in cazul in care ofertantul intampina dificultati pe parcursul derularii contr. sau se va afla in imposibil. derularii contr., tipul acestor doc. fiind determinat de obligatiile asumate de of. si tertul sust. prin angajam. ferm. Tertul sust. va dovedi prin doc. prezentate ca detine toate resursele invocate ca element de sustinere a ofertantului.

Aceste doc. vor fi incarcate in SEAP impreuna cu Angajam. ferm si cu oferta si vor fi semnate cu semn. electr. extinsa, in conditiile legii.

Se vor depune odata cu DUAE urmât. doc.: angajam. ferm al tertului sust. si docum. din care sa rezulte modul efectiv prin care tertul/tertii sustinator/sustinatori va/vor asigura indepl. propriului angaj., acordul de subcontr. si/sau acordul de asoc., după caz.

Nota:

1. Daca un grup de op.ec. depun o of. comuna, cerinta se demonstreaza prin luarea in considerare a resurselor tuturor membrilor grupului. In aceasta situatie si of. asociat va completa DUAE - "Criteriile de selectie" - Sectiunea C "Capac. th. si prof.". Acordul de asoc.se va posta in SEAP odata cu DUAE. Nedepunerea acordului de asoc. odata cu DUAE constituie temei pentru sol. de clarif. pt.eventuale inadvertente de forma ale inform. cuprinse in sectiunile DUAE, atat ale of. cat si ale of. asociat, acest lucru fiind necesar pentru a asigura desfas. coresp. a procedurii de atrib.

2. Cerinta poate fi indepl. si prin prez. de contr. care sa contina cel putin o specialitate din cele sol. drept exp. similara, astfel incat prin cumularea contr. sa poata fi dovedita indepl. cerintei privind toate specialitatile solicitate (nu este obligatoriu ca fiecare contr. prezentat sa contina toate special. sol. in cadrul cerintei).

3. Doc. emise de benef. contr./ Proiectantul General (in cazul in care of./ tertul sust. a fost subcontr.), din care reies toate elem.necesare pt confirm. indepl. cerintei de capac. th. vor fi prez. de of. clasat pe primul loc dupa aplic. criteriului de atrib., anterior atribuirii contr., la sol. Entitatii Contr.

4. Pt.contr.a caror val. este exprim. in alta valuta decat in lei, va fi avut in vedere pt. calc. echiv. cursul mediu anual in lei/alta valuta comunicat de BNR

7.) Loturile: 1

Diplome de studii si calificari profesionale

În conformitate cu prevederilor Ordinului MT nr. 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor și/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, pentru servicii de proiectare și execuție lucrări în domeniul infrastructurii feroviare, operatorii economici vor prezenta autorizații/ agremente AFER valabile la momentul prezentării.

Operatorii economici străini care nu dețin autorizații/ agremente AFER, vor prezenta documente echivalente eliberate de autoritățile relevante din țările de origine valabile la momentul prezentării (documentele vor fi traduse de un traducător autorizat).

Entitatea Contractantă (Comisia de evaluare) va solicita ofertantului clasat pe primul loc, înainte de finalizarea raportului procedurii de atribuire, prezentarea autorizației/ agrementului AFER. Se recomandă consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro).

În cazul asocierilor, cerința trebuie îndeplinită de fiecare asociat pentru partea de contract pe care o realizează.

Ofertantii care dețin autorizații/agremente AFER a caror valabilitate expiră înainte de încetarea contractului vor depune un angajament ferm ce va stipula ca în cazul în care va fi declarat câștigător va obține prelungirea valabilității acestora pe toată durata contractului. Informațiile cuprinse în autorizațiile/ agrementele AFER pentru servicii de proiectare și execuție lucrări în domeniul infrastructurii feroviare – cu excepția metroului și tramvaiului, să fie actualizate la data prezentării acestor autorizații.

Recomandăm consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro), [http://www.afer.ro/documents/Lista\\_clase\\_editia\\_%202-2008.pdf](http://www.afer.ro/documents/Lista_clase_editia_%202-2008.pdf).

Nota:

1. Documentele emise în altă limbă, trebuie să fie însoțite de traducerea autorizată în limba română.
2. În cazul asocierii mai multor operatori economici care participă în comun la procedura de atribuire, cerințele privind capacitatea tehnică și profesională se consideră îndeplinite dacă aceștia demonstrează că dispun de respectivele documente și/sau ca unul dintre membrii asocierii deține autorizația solicitată, după caz, cu condiția ca respectivul membru să execute partea din contract pentru care este solicitată autorizația respectivă (art. 58, alin. (1) din HG 394/2016).
3. În cazul în care ofertantul/candidatul sau operatorii economici care participă în comun la procedura de atribuire subcontractează o parte din contractul sectorial care urmează să fie atribuit, în cadrul criteriilor referitoare la capacitatea tehnică și profesională, cerința referitoare la prezentarea unor autorizații specifice se consideră îndeplinită dacă subcontractantul nominalizat deține autorizația solicitată prin documentația de atribuire, cu condiția ca acesta să execute partea din contract pentru care este solicitată autorizația respectivă (art. 58, alin. (2) din HG 394/2016).
4. Operatorul economic are dreptul să invoce susținerea unui terț în ceea ce privește îndeplinirea criteriilor referitoare la calificările educaționale și profesionale, doar dacă terțul va desfășura efectiv lucrările sau serviciile în legătură cu care sunt necesare respectivele calificări (art.196, alin.(2) din Legea nr.99/2016).

Se recomandă consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro). - Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii, pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractantă, urmând ca documentele justificative care probează îndeplinirea celor asumate prin completarea DUAE să fie prezentate, la solicitarea Entității Contractante, doar de către ofertantul clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor.

Documentele suport DUAE sunt: Autorizațiile/ agrementele AFER pentru:

- Servicii de proiectare, expertizare, consultanță în domeniul infrastructurii feroviare și cu metroul
- Construcții pentru apărarea și protejarea terasamentelor (gabioane, brăzduiri, cleionaje)
- Construcții pentru consolidarea terasamentelor (ziduri de sprijin, contraforturi, coloane și piloți, micropiloți, ranforti, drenuri)
- Realizarea zonei platformei căii (strat de formă și substrat)
- Lucrări de refacere a terasamentelor (cu demontarea și remontarea liniei CF)
- Lucrări de construire, reparare, reabilitare, consolidare și întreținere a podurilor, podețelor
- Lucrări de protecție anticorozivă la structurile metalice de rezistență ale podurilor și podețelor CF
- Lucrări de construcții peroane, cheiuri, rampe de încărcare/descărcare, copertine, pasarele, etc.
- Lucrări de construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată
- Lucrări de decolmatăre a albiilor la poduri și podețe, a șanțurilor și tăieri de vegetație pentru realizarea gabaritului de liberă trecere și vizibilității semnalelor
- Subtraversări CF, prin foraj orizontal, pentru diametre mai mici de 1000 mm
- Construcția, întreținerea, repararea, modernizarea, consolidarea clădirilor cu specific feroviar și instalațiilor aferente
- Construcția, întreținerea, repararea, modernizarea, consolidarea clădirilor și instalațiilor aferente care adăpostesc echipamente pentru controlul, conducerea și semnalizarea circulației feroviare
- Lucrări de hidroizolații, termoizolații, ignifugări la clădiri cu specific feroviar
- Lucrări pentru realizarea instalațiilor aferente clădirilor cu specific feroviar
- Sudarea șinelor, a aparatelor de cale inclusiv materialele pentru sudura aluminotermică
- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la instalații de telecomandă și semnalizare, telemecanică, panouri și pupitre de comandă în DEF, sistemele de conducere automată și achiziție de date, software
- Lucrări de întreținere și reparații curente la instalații de telecomandă și semnalizare, telemecanică, panouri și pupitre de comandă în DEF, sistemele de conducere automată și achiziție de date, software
- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la instalațiile de iluminat interior și exterior în gări, și elementele componente: tablou de distribuție, siguranțe fuzibile, transformator tensiune
- Lucrări de întreținere și reparații curente la instalațiile de iluminat interior și exterior în gări, și elementele componente: tablou de distribuție, siguranțe fuzibile, transformator tensiune
- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la grupurile electrogene

- Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile SCB
- Lucrări de construcții-montaj și reparații capitale la instalațiile TTR pentru siguranța circulației în domeniul infrastructurii feroviare.

Recomandam consultarea site-ului [www.afer.ro](http://www.afer.ro), [http://www.afer.ro/documents/Lista\\_clase\\_editia\\_%202-2008.pdf](http://www.afer.ro/documents/Lista_clase_editia_%202-2008.pdf).

8.) Loturile: 1

Proportia de subcontractare

Se precizeaza partea/părțile din contract pe care operatorul economic intenționează să o/le subcontracteze, dacă este cazul.

Potrivit art.185 alin (4) din Legea nr 99/2016 se va lua în considerare capacitatea tehnică și profesională a subcontractanților propuși pentru partea lor de implicare în contractul ce urmează să fie îndeplinit, dacă sunt prezentate documente relevante în acest sens. În cazul în care este identificată o situație de excludere, cu aplicarea în mod corespunzător a dispozițiilor art.184 din Legea nr.99/2016, Entitatea Contractantă solicită ofertantului o singură dată să înlocuiască un subcontractant în legătură cu care a rezultat, în urma verificării, ce se află în această situație. Potrivit art.68 alin (1) din Legea nr.99/2016 se vor indica partea/părțile din contract care urmează să fie subcontractate.

Ofertanții trebuie să declare toți subcontractanții și toate datele de recunoaștere a subcontractanților. În cazul în care un ofertant subcontractează o parte/ părți din contract și este declarat câștigător al procedurii de atribuire, va depune înainte de încheierea contractului cu Entitatea Contractantă, contractul încheiat între ofertant și subcontractant, care se constituie anexă la contractul de achiziție sectorială. Înlocuirea sau introducerea unui subcontractant după încheierea contractului, se poate face numai cu acordul Entității Contractante. - Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii, pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractantă.

Se va solicita tuturor ofertanților, ca odată cu completarea DUAE să prezinte acordul de subcontractare. Documentele justificative care probează cele asumate în acorduri vor fi solicitate de către Entitatea Contractantă, ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor.

Se va preciza partea/părțile din contract pe care operatorul economic intenționează să o/le subcontracteze, cu indicarea procentului de subcontractare sau a valorii subcontractate.

Potrivit art.185 alin. (4) din Legea nr 99/2016 se va lua în considerare capacitatea tehnică și profesională a subcontractanților propuși pentru partea lor de implicare în contractul ce urmează să fie îndeplinit, dacă sunt prezentate documente relevante în acest sens. În cazul în care este identificată o situație de excludere, conform prevederilor art.184 din Legea nr.99/2016, entitatea contractantă va solicita ofertantului o singură dată, conform prevederilor art.187, înlocuirea subcontractantului. Potrivit art.68 alin (1) din Legea nr.99/2016 se vor indica partea/părțile din contract care urmează să fie subcontractate.

1.) Loturile: 2

Certificate emise de organisme independente cu privire la standardele de asigurare a calitatii

Asigurarea calității. Operatorii economici vor prezenta dovada implementării unui standard de asigurare a calității conform standard ISO 9001 pentru activitatea principală ce face obiectul contractului, sau echivalent.

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 - Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii (- secțiunea "Criteriile de selecție" - pct. D "Sisteme de asigurare a calitatii si standarde de management de mediu"), pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractantă, urmând ca documentele justificative să fie prezentate la solicitarea de către Entitatea Contractantă, ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor, anterior atribuirii contractului.

Document suport DUAE:

Ofertanții vor prezenta dovada implementării unui standard de asigurare a calității conform standard ISO 9001 sau echivalent prin prezentarea unor certificate valabile emise de organisme independente sau alte probe/dovezi care confirmă asigurarea unui nivel corespunzător al calității.

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.

În această situație, și ofertantul asociat va completa DUAE - secțiunea "Criteriile de selecție" - pct. D "Sisteme de asigurare a calitatii si standarde de management de mediu". De asemenea, împreună cu oferta, se va încărca în SEAP și Acordul de Asociere, semnat cu semnatura electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat, eliberat de un furnizor de servicii de certificare acreditat în condițiile legii.

Nota:

Cerința privind certificarea ISO 9001 sau echivalent nu poate fi îndeplinită prin intermediul unei alte persoane (tert sustinator).

2.) Loturile: 1

Certificate emise de organisme independente cu privire la standardele de asigurare a calitatii

Asigurarea calității. Operatorii economici vor prezenta dovada implementării unui standard de asigurare a calității conform standard ISO 9001 pentru activitatea principală ce face obiectul contractului, sau echivalent.

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. - Declarația DUAE se completează online direct în SEAP în secțiunea dedicată procedurii (- secțiunea "Criteriile de selecție" - pct. D "Sisteme de asigurare a calitatii si standarde de management de mediu"), pe formularul DUAE deja configurat de entitatea contractantă, urmând ca documentele justificative să fie prezentate la solicitarea de către Entitatea Contractantă, ofertantului clasat pe locul I în clasamentul intermediar la finalizarea evaluării ofertelor, anterior atribuirii contractului.

Document suport DUAE:

Ofertanții vor prezenta dovada implementării unui standard de asigurare a calității conform standard ISO 9001 sau echivalent prin prezentarea unor certificate valabile emise de organisme independente sau alte probe/dovezi care confirmă asigurarea unui nivel corespunzător al calității.

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.

În această situație, și ofertantul asociat va completa DUAE - secțiunea "Criteriile de selecție" - pct. D "Sisteme de asigurare a calității și standarde de management de mediu". De asemenea, împreună cu oferta, se va încărca în SEAP și Acordul de Asociere, semnat cu semnătura electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat, eliberat de un furnizor de servicii de certificare acreditat în condițiile legii.

Nota:

Cerința privind certificarea ISO 9001 sau echivalent nu poate fi îndeplinită prin intermediul unei alte persoane (tert sustinator).

### III.1.4) Reguli și criterii obiective de participare

Lista și descrierea succintă a regulilor și criteriilor: -

### III.1.5) Informații privind contractele rezervate

Contractul este rezervat atelierelor protejate și operatorilor economici al căror scop este integrarea socială și profesională a persoanelor cu handicap sau defavorizate: Nu

Contractul poate fi executat numai în cadrul unor programe de angajare protejată: Nu

### III.1.6) Depozite și garanții solicitate

Valoarea garanției de participare:

- pentru Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D": 10.000.000 lei și, respectiv
- pentru Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad": 20.000.000 lei

Garanția de participare este în lei sau echivalent leu/valută la cursul stabilit de BNR din data publicării anunțului de participare, valabilă 7 luni de la termenul limită de depunere a ofertelor, va fi constituită prin:

- virament bancar (OP), sau
- instrument de garantare emis de o instituție de credit din România sau un alt stat sau de o societate de asigurări, în condițiile legii.

Instrumentul de garantare se transmite în SEAP împreună cu oferta și celelalte documente ale acesteia, cel mai târziu la data și ora limită de depunere a ofertelor și trebuie să prevadă că plata garanției de participare se va executa necondiționat, respectiv la prima cerere a beneficiarului, pe baza declarației acestuia cu privire la culpa persoanei garantate.

În cazul unui instrument de garantare emis de către o societate de asigurări, se va prezenta și POLITA DE ASIGURARE/ CONTRACTUL DE ASIGURARE însoțită de DOVADA PLĂȚII INTEGRALE a primei de asigurare, documente care vor fi încărcate în SEAP împreună cu garanția de participare și cu oferta, cel mai târziu la data și ora limită stabilite pentru depunerea ofertelor, cu respectarea cerințelor privind semnarea electronică a documentelor.

Cont garanție de participare: Beneficiar: CNCF CFR SA, CUI: RO11054529

Cont IBAN: RO73WBAN009948500013RO02, BANCA COMERCIALA INTESA SANPAOLO ROMANIA S.A., Agentia AGENTIA BUCURESTI MIHALACHE.

Garanția de participare este irevocabilă.

Contractantul se obligă să constituie garanția de bună execuție a contractului în cuantum de 10 % din prețul contractului fără TVA. Garanția de bună execuție se constituie în conformitate cu prevederile art. 46 din H.G. nr. 394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale.

Pentru Garanția de bună execuție este aplicabilă Clauza 15 Garanție de Bună Execuție din Condițiile Generale pentru proiectare și execuție lucrări - Anexa 2 la HG 1/2018 pentru aprobarea condițiilor generale și specifice pentru anumite categorii de contracte de achiziție aferente obiectivelor de investiții finanțate din fonduri publice.

Conform Acordului Contractual Valoarea Garanției de Bună Execuție restituită după aprobarea Recepției la Terminarea Lucrărilor este de 70%.

Entitatea Contractantă are dreptul de a emite pretenții asupra garanției de bună execuție în condițiile prevăzute la art. 47 din H.G. nr. 394/2016 și a Clauzei 15 Garanție de Bună Execuție din Condițiile Generale pentru proiectare și execuție lucrări - Anexa 2 la HG 1/2018 pentru aprobarea condițiilor generale și specifice pentru anumite categorii de contracte de achiziție aferente obiectivelor de investiții finanțate din fonduri publice.

Cont garanție de bună execuție: Beneficiar: CNCF CFR SA, CUI: RO11054529    Cont IBAN : RO15 RNCB 0080 0027 1393 0059, deschis la BANCA COMERCIALA ROMANA

### III.1.7) Principalele condiții de finanțare și modalități de plată și/sau trimitere la dispozițiile relevante care

le reglementeaza

-

**III.1.8) Forma juridica pe care o va lua grupul de operatori economici caruia i se atribuie contractul**

Asociere conform art. 66. din Legea privind achizitiile sectoriale nr 99/2016

**III.2) Conditii referitoare la contract**

**III.2.1) Informatii privind o anumita profesie**

Prestarea serviciilor in cauza este rezervata unei anumite profesii: Nu

Precizati actele cu putere de lege si actele administrative aplicabile: -

Precizati actele cu putere de lege si actele administrative aplicabile: --

**III.2.2) Conditii de executare a contractului**

-

**III.2.3) Informatii privind personalul responsabil cu executarea contractului**

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

## Sectiunea IV: Procedura

---

**IV.1) Descriere**

**IV.1.1) Tipul procedurii**

Licitatie deschisa

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

-

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

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

**IV.1.6) Informatii despre licitatie electronica**

Se va organiza o licitatie electronica: Nu

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

Achizitia intra sub incidenta Acordului privind achizitiile publice: Da

**IV.2) Informatii administrative**

**IV.2.1) Publicarea anterioara privind aceasta procedura**

Numarul anuntului in JOUE:

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

Data si ora locala: 23.11.2020 15:00

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

-

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

Romana

**IV.2.6) Perioada minima pe parcursul careia ofertantul trebuie sa isi mentinta oferta**Oferta trebuie sa fie valabila pana la: 23.06.2021Durata in luni: 7**IV.2.7) Conditii de deschidere a ofertelor**Data: 23.11.2020; Ora locala: 15:00

Locul:

In SEAP**Sectiunea VI: Informatii complementare**

---

**VI.1) Informatii privind periodicitatea**Aceasta achizitie este periodica: Nu

Perioadele estimate de publicare a anunturilor viitoare: -

**VI.2) Informatii privind fluxurile de lucru electronice**Se va utiliza sistemul de comenzi electronice: NuSe va accepta facturarea electronica: NuSe vor utiliza platile electronice: Nu**VI.3) Informatii suplimentare**

1. Un operator economic poate participa la procedura numai daca este inregistrat in SEAP.
2. Corespondenta si toate documentele depuse de operatorii economici vor fi in limba romana, sau insotite de traducere autorizata in limba romana.
3. Documentatia de atribuire se posteaza integral in cadrul anuntului de participare publicat pe site-ul <http://www.e-licitatie.ro/pub>.
4. Solicitarile de clarificari ale potentialilor ofertanti se vor adresa in mod exclusiv in SEAP la Sectiunea "Solicitari de clarificare/ Intrebări/ Comunicari" din cadrul procedurii de atribuire derulate prin mijloace electronice.
5. Raspunsurile la solicitarile de clarificari se vor posta in termen legal la rubrica de " Solicitari de clarificare/ Intrebări/ Comunicari" a anuntului de participare publicat pe site-ul: <http://www.e-licitatie.ro/pub>.
6. Comisia de evaluare va transmite solicitarile de clarificare privind ofertele depuse, in SEAP la Sectiunea "Solicitari de clarificare/ Intrebări/ Comunicari". Operatorii economici vor transmite raspunsurile la clarificari si eventualele documente solicitate pe parcursul evaluarii ofertelor prin intermediul SEAP (Sectiunea "Solicitari de clarificare/ Intrebări/ Comunicari"), integral in sectiunea corespunzatoare respectivei solicitari, sub forma unui sau a mai multor documente/ fisiere distincte semnate cu semnatura electronica.
7. Declaratia DUAE se completeaza direct in SEAP, iar depunerea acesteia odata cu oferta este obligatorie, in caz contrar, oferta va fi respinsa ca inacceptabila in conformitate cu art. 143, alin.(2), lit.b) din HG nr. 394/2016.
8. In cazul in care doua sau mai multe oferte sunt clasate pe primul loc, cu punctaje egale, departajarea se va face avand in vedere punctajul obtinut la factorii de evaluare, in ordinea descrescatoare a ponderilor acestora. In situatia in care egalitatea se mentine, entitatea contractanta va solicita noi propuneri financiare si oferta castigatoare va fi desemnata cea cu propunerea financiara cea mai mica. Pentru prezentarea unei noi propuneri financiare, entitatea contractanta va solicita reofertare prin intermediul platformei SEAP.
9. Modificarile aduse Contractului fara organizarea unei noi proceduri de atribuire, aferente optiunilor de revizuire cuprinse in clauzele contractuale se fac prin Act Adicional cu respectarea legislatiei in vigoare. Partile contractante au dreptul, pe durata indeplinirii contractului, de a conveni modificarea clauzelor contractului fara organizarea unei noi proceduri de atribuire, in conditiile prevazute la art. 235 - 243 din Legea nr. 99/2016 privind achizitiile sectoriale cu modificarile si completarile ulterioare, precum si prevederile Art. 158 din HG nr. 394/2016.
10. In cazul in care oferta desemnata castigatoare este o asociere, inainte de incheierea contractului se va prezenta acordul de asociere in forma autentificata.

Informare privind prelucrarea datelor cu caracter personal

CNCF „CFR” - SA colectează și prelucrează date cu caracter personal în conformitate cu prevederile Regulamentului U.E. nr. 679/2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date.

Prin acest document, C.N.C.F. „CFR” – S.A. informează persoanele vizate, ale căror date sunt colectate, cu privire la modul în care sunt utilizate aceste date și, în același timp, informează persoanele vizate despre drepturile care li se cuvin.

Entitatea contractantă informează în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de următoarele:

Prin semnarea contractului se consideră că toate persoanele fizice nominalizate în ofertă/ documentele ce însoțesc oferta respectivă au fost informate de C.N.C.F. „CFR” – S.A. cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și sunt de acord în condițiile menționate mai jos:

Scopul și destinatarii prelucrării datelor cu caracter personal sunt cele reglementate de Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale; Legea nr.101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de

Soluționare a Contestațiilor; Legea 184/2016 privind instituirea unui mecanism de prevenire a conflictului de interese în procedura de atribuire a contractelor de achiziției sectoriale și Legea nr.544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, republicată, cu modificările și completările ulterioare și Legea nr. 190 din 18 iulie 2018 privind măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor).

Destinatari ai datelor cu caracter personal:

În fluxul de procesare și stocare, datele cu caracter personal ar putea fi transferate, după caz, următoarelor categorii de destinatari:

- Autorități și Instituții ale Statului și/sau autorități/instituții internaționale, având desemnate atribuții/drepturi de verificare/control, etc.;
- Instanțe Judecătorești;
- Destinatari care cer informații pe baza Legii 544/2001, privind liberul acces la informațiile de interes public, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Transferul datelor în afara țării:

Datele cu caracter personal colectate de către C.N.C.F. „CFR” - S.A. pot fi transmise în afara țării, către Direcțiile din cadrul Comisiei Europene, localizate în Bruxelles (Belgia) și utilizate de acestea în scopurile prelucrării menționate mai sus și a Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 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.

Perioada stocării datelor:

Datele dumneavoastră personale vor fi păstrate pentru întreaga perioadă de timp în care contractul de achiziție sectorială produce efecte juridice, incluzând perioada de garanție a contractului respectiv, la care se adaugă o perioadă suplimentară de minim 5 ani după ce contractul respectiv nu mai produce efecte.

Drepturile persoanei vizate:

Aveți următoarele drepturi asupra datelor cu caracter personal, care vă aparțin, și care sunt prelucrate de către CNCF „CFR” - SA:

- dreptul de a solicita accesul la datele cu caracter personal;
- dreptul de a solicita rectificarea datelor cu caracter personal, inexacte sau incomplete;
- dreptul de a depune o plângere în fața Autorității Naționale de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal.

Temeiul legal pentru prelucrarea datelor personale, pentru fiecare din scopurile definite mai sus, este:

- încheierea și executarea Contractului de Achiziție Sectorială, la care persoana vizată este parte;
- obligațiile legale ce îi revin CNCF „CFR” - SA. conform prevederilor legale aplicabile, dintre care menționăm: Legea nr. 544 din 12 octombrie 2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, republicată, cu modificările și completările ulterioare; Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Legea 184/2016 privind instituirea unui mecanism de prevenire a conflictului de interese în procedura de atribuire a contractelor de achiziției sectoriale, Ordonanța de Urgență nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție sectorială, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii.

Termenul legal de prelucrarea a datelor cu caracter personal, cât și perioada de stocare a datelor sunt cele reglementate de Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale; Legea nr.101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor; Legea 184/2016 privind instituirea unui mecanism de prevenire a conflictului de interese în procedura de atribuire a contractelor de achiziției sectoriale și Legea nr.544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

## VI.4) Proceduri de contestare

### VI.4.1) Organismul de soluționare a contestațiilor

#### Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor

Adresa: Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3; Localitatea: București; Cod postal: 030084; Tara: Romania; Telefon: +40 213104641; Fax: +40 213104642 / +40 218900745; E-mail: office@cnsr.ro; Adresa internet: (URL) http://www.cnsr.ro;

### VI.4.2) Organismul competent pentru procedurile de mediere

-

### VI.4.3) Procedura de contestare

#### Precizări privind termenul (termenele) pentru procedurile de contestare:

Termenele de exercitare a cailor de atac sunt cele prevăzute în Legea nr. 101/2016.

Conf. prev. Legii 101/2016, orice persoană care consideră că a fost vătămată de o eroare sau de o neregulă printr-un act al e.c., care încalcă legile privind achizițiile publice, poate depune o plângere în termen de 10 zile începând cu ziua următoare luării la cunoștință despre actul e.c. considerat nelegal: fie pe cale administrativ-jurisdicțională la CNSC, fie pe cale judiciară la instanța de judecată.

**VI.4.4) Serviciul de la care se pot obtine informatii privind procedura de contestare****CNCF „CFR” SA - Directia Asistenta Juridica**Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1; Localitatea: Bucuresti; Cod postal: 010873; Tara: Romania; Telefon: +40 213192526;Fax: +40 213192525; E-mail: -Adresa internet: (URL) www.cfr.ro/CFR\_new/infrastructura;**VI.5) Data expedierii prezentului anunt**14.10.2020

# **ANEXA 3**

**R O M Â N I A**  
**CURTEA DE APEL BUCUREȘTI**  
**SECȚIA A VIII-A CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL**

**DECIZIA CIVILĂ Nr. 178/2021**

Ședința publică din data de 02.02.2021

Curtea constituită din:

PREȘEDINTE: ALINA SAGLAM

JUDECĂTOR: DANA VERONICA ERDEI

JUDECĂTOR: GEORGIAN DAVIDOIU

GREFIER: ANIȘOARA ENE

Pe rol se află soluționarea plângerii formulate de petenta SIEMENS MOBILITY S.R.L. și a cererii de intervenție accesorie formulate de intervenienta THALES SYSTEMS ROMÂNIA S.R.L. împotriva Deciziei CNSC nr. 2103/C4/2389, 2390, 2391 din 13.11.2020 pronunțate de Consiliul Național de Soluționare a Contestărilor, în contradictoriu cu intimata-entitate contractantă COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” S.A.

Dezbaterile au avut loc în ședința publică din 28.01.2021, fiind consemnate în încheierea de ședință de la acea dată, ce face parte integrantă din prezenta decizie, când Curtea, având nevoie de timp pentru a delibera și pentru a da posibilitatea părților să formuleze concluzii scrise, a amânat pronunțarea la data de 02.02.2021, când a decis următoarele:

**C U R T E A,**

Deliberând asupra plângerii de față, reține următoarele:

**1. Plângerea formulată de Siemens Mobility S.R.L.**

La data de 27.11.2020, petenta-contestatoare Siemens Mobility S.R.L. a formulat, în contradictoriu cu intimata-entitate contractată Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A.,

**plângere** împotriva Deciziei nr.2103/C4/2389, 2390, 2391 din 13.11.2020 pronunțate de Consiliul Național de Soluționare a Contestărilor, înregistrată pe rolul Curții de Apel București – Secția a VIII-a Contencios Administrativ și Fiscal cu număr de dosar 6941/2/2020, prin care a solicitat următoarele:

- 1) suspendarea procedurii de atribuire;
- 2) admiterea plângerii,
- 3) modificarea în parte a Deciziei CNSC, în sensul dispunerii măsurii de remediere constând în modificarea documentației de atribuire și menționării exprese a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorăre nou) va fi în sarcina entității contractante,
- 4) în subsidiar, în măsura în care instanța va aprecia că documentația de atribuire trebuie interpretată în sensul că rescrierea software-ului revine ofertantului câștigător, a solicitat anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea principiului tratamentului egal.

Plângerea a fost formulată cu privire la procedura de licitație deschisă pentru atribuirea contractului având ca obiect „Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de

investiții Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr. D”, Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad”, Anunț de participare SEAP nr.CN1025423/19.10.2020, cu precizarea că vizează Lotul 2 al Procedurii de atribuire.

În motivarea plângerii, petenta a arătat, în esență, următoarele: Decizia CNSC nu satisface în întregime solicitările societății și nu restabilește cadrul legal necesar unei proceduri concurențiale efective, însă, față de precizările punctului de vedere al CFR depus în fața CNSC, consideră că sunt create premisele adoptării unei măsuri de remediere adecvate constând în indicarea explicită a obligațiilor care îi incumbă ofertantului în ceea ce privește lucrările asigurării interoperabilității; precizarea CFR din punctul de vedere, potrivit căreia „*instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorăre nou), astfel ca se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o*”, nu a fost luată în considerare de CNSC la pronunțarea Deciziei atacate; poziția exprimată de CFR în cadrul dosarului soluționat de CNSC contravine prevederilor documentației de atribuire, reprezentând doar un angajament echivalent unei măsuri de remediere care ar fi trebuit să devină opozabilă tuturor participanților în Procedură; mai exact, capătul principal de plângere vizează doar omisiunea CNSC de a da relevanță precizărilor CFR din punctul de vedere prin care chiar entitatea contractantă recunoaște afectarea concurenței în condițiile în care nu are loc o rescriere a software-ului; capătul principal de cerere privește neadoptarea măsurii de remediere menite să stabilească fără echivoc în documentația de atribuire limitele obligației ofertantului de a asigura interoperabilitatea zonală, în sensul că aceasta nu include intervenția asupra instalațiilor și echipamentelor instalate anterior de alt operator în stația Glogovăț; CNSC trebuia să constate caracterul incomplet și lacunar al documentației sub acest aspect, precum și lipsa unei măsuri de remediere adecvate în condițiile în care punctul de vedere CFR este doar un act extrinsec procedurii și nepublicat în SEAP pentru informarea corespunzătoare a tuturor operatorilor interesați; punctul de vedere nu face parte din documentația de atribuire, neavând nici măcar valoarea unei clarificări aduse în Procedură; CNSC trebuia să dispună clarificarea documentației de atribuire cu indicarea expresă a faptului că în obiectul contractului nu intră rescrierea software-ului din stația Glogovăț și a activităților corespunzătoare, ofertantul fiind răspunzător doar de asigurarea lucrărilor necesare de pregătire a interfețelor în vederea asigurării interoperabilității; doar această finalitate este efectivă și asigură neafectarea concurenței, obiectiv asumat de CFR.

În măsura în care atât instanța, cât și CNSC consideră că obligația de rescriere a software-ului revine ofertantului câștigător, petenta consideră că Procedura de atribuire trebuie anulată în ceea ce privește lotul 2, întrucât determină favorizarea directă a operatorului care deja a implementat centralizarea electronică din stația Glogovăț. Într-o astfel de ipoteză, ofertantul câștigător (dacă nu e cel care a implementat în trecut centralizarea electronică din stația Glogovăț) ar fi ținut să solicite intervenția operatorului competitor (cu care va concura în mod direct în licitație), fiind de netăgăduit avantajul creat celui din urmă. CFR nu a cerut o ofertare/cotație separată pe aceste lucrări (situație care ar dovedi cu prisosință încălcarea tratamentului egal între participanți), ci le integrează în prețul total al contractului, diluând astfel avantajul în umbra ofertei generale.

În dezvoltarea argumentelor, petenta a arătat că în cadrul documentației se precizează că modificările necesare a fi aduse stației Glogovăț (linii, semnale, macazuri) vor fi introduse (adică comandate și controlate) în actuala instalație de centralizare electronică a stației Glogovăț, deja implementată în cadrul altui proiect și pusă în exploatare de către un alt operator concurent în urma implementării „Proiectului de reabilitare linie c.f. Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului TVPan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160Km/h, Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad - Km 614”.

În cadrul proiectului este definită în mod clar limita geografică a noilor instalații de centralizare electronică, respectiv RBC (Radio Block Center) ce vor fi implementate în Lotul

2 cu vechile instalații de centralizare electronică din Arad și Glogovăț . Din acesta rezultă în mod evident că CFR cunoaște exact unde se termină posibilitatea de implementare a unei soluții noi pe acest tronson și anume la semnalele prevestitoare ale stației Glogovăț PrXT/PrYGF, respectiv PrXTF/PrYG.

Toate modificările de linii necesare a fi executate în continuare de la aceste semnale, respectiv în capătul Y al stației Glogovăț, vor fi integrate în software-ul și hardware- ul instalației existente de centralizare electronică a stației Glogovăț, conform cerințelor Caietului de Sarcini. Or, acest aspect determină un avantaj competitiv semnificativ operatorului concurent ce a implementat deja sistemul în stația Glogovăț.

Soluția CFR în vederea înlăturării elementului anticoncurențial ar fi rescrierea software-ului din stația Glogovăț, însă nu a prevăzut niciunde în documentația de atribuire că aceasta operațiuni nu face obiectul contractului licitat.

Cum această împrejurare determină evident avantajarea operatorului competitor, a arătat că a formulat contestația ce a făcut obiectul dosarului CNSC nr. 2390/C4/2020, solicitând luarea măsurilor de remediere necesare și înlăturarea elementelor care afectează concurența și egalitatea de șanse. A indicat, totodată, că modificarea instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț are implicații la nivelul întregului sistem zonal de interoperabilitate, fiind necesară: - modificarea sistemului RBC (Radio Block Center), parte integrantă a sistemului ERTMS/ETCS nivel 2, implementat în cadrul proiectului de reabilitare Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad - Km 614; - modificarea instalației de management al traficului din centrul de management al traficului (CMT) implementată în cadrul proiectului de reabilitare Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad - Km 614.

Toate aceste modificări hardware și software ale instalațiilor menționate mai sus se pot executa numai de către același operator concurent care a realizat anterior aceste instalații, deoarece doar acesta deține drepturile de proprietate intelectuală asupra software-ului, respectiv hardware-ului implementat și cunoaște sistemul instalat.

Asupra acestora nu poate interveni pur și simplu un alt operator și efectua ce modificări consideră de cuviință și nici nu își poate instala propriile software-uri. În mod sigur, software-ul deja instalat se află în garanție și este interconectat la alte sisteme de interoperabilitate. Or, toate aceste aspecte practice trebuie avute în vedere în contextul operațiunii de rescriere a software-ului.

A mai susținut că există deja precedente în sensul că în împrejurări similare modificările de sistem (software/hardware) au putut fi efectuate doar în baza unei înțelegeri comerciale între autoritățile contractante și cei care au realizat inițial instalațiile și sistemele în discuție.

Mai mult, software-ul instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț, pusă deja în funcțiune, deține certificat de siguranță SIL 4, sens în care orice modificare poate fi realizată numai de operatorul care a implementat-o și care va păstra gradul de siguranță SIL 4 impus.

În practica Consiliului Concurenței și a instanțelor europene, această împrejurare a fost definită ca creînd un efect de captivitate („*lock-in effect*”) care denaturează concurența, fiind subliniată obligativitatea autorităților contractante de a lua orice măsuri sunt necesare în vederea înlăturării sale.

CFR a admis că fără o rescriere a software-ului din stația Glogovăț suntem în situația favorizării operatorului economic care a implementat instalația de centralizare electronică (astfel cum este indicat în pct.2 de la pag. 5 a punctului de vedere comunicat de CFR către CNSC).

CFR a omis, însă, să transpună precizarea sa și la nivelul documentației de atribuire, deși acest demers se impunea față de lipsa oricăror precizări în acest sens în documentația de atribuire care prevede doar obligațiile generale ale ofertantului câștigător a căror finalitate conduce la concluzia că lucrările din stația Glogovăț revin în întregime ofertantului câștigător.

Simplul angajament menționat prin punctul de vedere nu are valoarea unei măsuri de remediere, punctul de vedere fiind un act procesual ce nu echivalează nici cu o măsură de

remediere și nici cu o clarificare asupra documentației de atribuire, cu atât mai mult cu cât nu a fost publicat în SEAP.

Documentația de atribuire nu poate fi completată implicit, prin acte extrinseci și fără o intervenție concretă la nivelul documentelor publicate în SEAP. Principiul transparenței impune publicarea unor acte explicite (clarificări, măsuri de remediere) prin intermediul SEAP pentru a fi cunoscute de orice operator interesant.

CNSC trebuia să observe acest lucru și să dispună clarificarea documentației în vederea asigurării transparenței și respectării obligațiilor legale privitoare la faptul că documentația trebuie să fie clară și precisă pentru toți operatorii economici, în acord, totodată, și cu principiul egalității de tratament.

Nemodificată în sensul precizării acestui aspect, documentația de atribuire rămâne neclară și aptă a îi poate permite entității contractante o conduită abuzivă care, ulterior, în execuția contractului să îi pretindă antreprenorului și rescrierea software-ului din stația Glogovăț.

Petenta a susținut că se impune modificarea Deciziei CNSC în sensul completării măsurilor de remediere impuse.

Premisa plângerii constă, astfel, în confirmarea expresă de către CFR a faptului că pentru asigurarea unui cadru concurențial neafectat este necesară rescrierea software-ului din stația Glogovăț. Ipoteza contrară este în măsură să favorizeze operatorul economic competitor care va participa cu siguranță la prezenta licitație.

În forma actuală, documentația de atribuire indică faptul că ramificațiile trebuie introduse în instalația de centralizare Glogovăț (pag. 659 din Studiul de Fezabilitate) și că, printre obiectivele lucrărilor, se urmărește și asigurarea interoperabilității zonale, ce poate conduce la concluzia că contractul include și rescrierea software-ului din stația Glogovăț, însă de către ofertantul câștigător.

S-a menținut, drept urmare, prin Decizia CNSC caracterul incomplet și neclar al documentației de atribuire, și implicit aptitudinea de a se crea un tratament diferențial la nivelul operatorilor economici interesați să participe în Procedură.

Pentru corecta și completa informare a operatorilor economici în legătură cu lucrările care le sunt solicitate, este necesară precizarea expresă în documentație a faptului că în obiectul contractului nu intră activitățile corespunzătoare rescrierii software-ului din stația Glogovăț, ofertantul fiind răspunzător doar de asigurarea lucrărilor necesare de pregătire a interfețelor în vederea interoperabilității.

Rescrierea software-ului înseamnă, de asemenea, că se vor modifica programele software de înzăvorăre a macazurilor, semnalelor și parcursurilor din instalația de centralizare electronică a stației Glogovăț, în concordanță cu schița cu semnalizare, parte integrantă a documentației de atribuire.

Este, astfel, important să se clarifice că în ceea ce privește obligațiile de interoperabilitate zonală, ofertantul câștigător se va angaja să asigure interfațarea restului tronsonului de cale ferată modernizat cu instalația de centralizare electronică din Glogovăț, aceasta urmând a avea software-ul rescris astfel încât să fie interoperabilă cu interfața pusă la dispoziție de ofertantul câștigător.

Interfațarea unei instalații electronice noi cu o instalație electronică existentă, păstrând funcționalitatea acesteia, presupune o dublă condiționalitate în sensul că ambele instalații să fie conectabile între ele, ceea ce implică modificări concrete la nivel software.

Din acest punct de vedere tehnic, interoperabilitatea poate fi asigurată dacă, pe de o parte, ofertantul câștigător asigură interfațarea sistemului ce urmează a fi implementat în proiectul nou cu sistemul existent în stația Glogovăț, dar în același timp entitatea contractantă asigură rescrierea software-ului din stația Glogovăț și interfațarea sistemului anterior implementat în această stație cu sistemul nou din proiect.

Doar în felul acesta ofertanților nu le este impusă obligația de a obține ofertă de la operatorul care a implementat instalația din stația Glogovăț (ofertă care, cu siguranță, nu este

la nivelul costurilor pe care operatorul le-ar suporta dacă ar efectua direct lucrările) - acesta reprezentând efectul anticoncurențial care trebuie înlăturat din Procedură.

Este vădit neconcurențial ca unui ofertant să i se ceară să reconfigureze instalația de centralizare electronică implementată de alt operator pentru că, în acest caz, celălalt operator va avea întotdeauna un avantaj competitiv.

În ceea ce privește efectul de captivitate (lock-in effect), identificat și în cadrul acestei licitații, petenta a arătat că determină *per se* restrângerea concurenței conform concluziilor Consiliului Concurenței și practicii instanțelor europene.

Efectul de captivitate (lock-in effect) în cadrul unor achiziții publice, respectiv dependența pe termen lung a autorităților contractante față de un anumit furnizor (cum este cazul și software-ului din stația Glogovăț) a făcut obiectul analizei Consiliului Concurenței care a reținut că: „Efectele fenomenului de lock-in asupra mediului concurențial sunt următoarele:

- restrângerea concurenței la nivelul furnizorilor sau chiar eliminarea concurenței, pe piețele secundare, fapt de natură a conduce la creșterea prețurilor;

- probleme de continuitate a activității, în contextul în care se creează un raport de dependență față de un anumit furnizor. Astfel, blocajele conduc la pierderea unor oportunități de inovare și de creștere a eficienței, atunci când sistemul furnizat nu poate face față procesului rapid de dezvoltare a tehnologiei informației sau apariției de echipamente medicale de nouă generație.”

Consiliul Concurenței indică și recomandări în vederea înlăturării efectului de captivitate, inclusiv în ceea ce privește elaborarea documentației de atribuire, subliniind necesitatea definirii „unor cerințe nediscriminatorii în caietele de sarcini și stabilirea unor specificații tehnice neutre, care să se plieze pe oferta a cât mai multor operatori economici, ceea ce ar conduce la o creștere a concurenței în cadrul procedurilor de achiziție publică”.

Petenta a mai arătat că potrivit prevederilor art. 8 din Legea concurenței nr. 21/1996, instituțiile publice implicate în proceduri de achiziții publice sunt obligate să respecte principiile unei concurențe efective, fiind prohibită intervenția lor în operațiunile de piață de natură a afecta mediul concurențial.

Astfel, instituțiile publice sunt obligate să organizeze procedurile de achiziții în deplină transparență și fără discriminare, dând întreprinderilor interesate șanse egale la adjudecarea contractului.

Respectarea principiului tratamentului egal presupune ca oricând pe parcursul Procedurii de atribuire, să se stabilească și să se aplice reguli, cerințe, criterii identice pentru toți operatorii economici, astfel încât aceștia să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți, iar concurența apărută să fie una efectivă.

Or, cu atât mai mult se impune luarea măsurii de remediere solicitate cu cât doar prin aceasta se pot pune în aplicare recomandările Consiliului Concurenței.

Legiuitorul chiar a impus un rol activ autorităților de a fi vigilente și de a identifica oricând pe parcursul procedurii situații de natură a determina favorizarea vreunui dintre operatorii economici și de a lua măsurile necesare în vederea neutralizării. În acest sens, art. 1 alin. (2) din HG 394/2016 prevede expres că: „Pe parcursul aplicării procedurii de atribuire, entitatea contractantă are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a evita apariția unor situații de natură să determine existența unui conflict de interese și/sau împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței.”

Lipsa unei măsuri de remediere necesare, nesancționată prin Decizia CNSC, reprezintă, de altfel, o încălcare a art.18 din Directiva EU nr. 24/2014 și a jurisprudenței supranaționale (de exemplu cauza T-668/15), prin care s-a statuat cu titlu de principiu că: „În mod adițional, instanțele Uniunii au statuat că unul dintre obiectivele normelor Uniunii privind contractele publice este de a asigura deschiderea cât mai largă a concurenței fiind în interesul dreptului Uniunii să asigure participarea cât mai extins posibilă a ofertanților într-o procedură de licitație. Ar trebui adăugat, în acest sens, că o astfel de deschidere către o concurență cât mai largă este prevăzută nu numai în raport cu interesul Uniunii pentru libera

*circulație a bunurilor și serviciilor, ci și în interesul propriu al autorității contractante implicate, care va avea astfel o alegere mai mare în ceea ce privește cea mai avantajoasă ofertă și cea mai bine adaptată nevoilor entității publice în cauză (Hotărârea din 10 noiembrie 2015, GSA și SGI f Parlament, T-321/15, nepublicată, EU: T: 2015:834, punctul 58, a se vedea, de asemenea, în acest sens, Hotărârile din 23 decembrie 2009, CoNISMA, C-305/08, EU: C: 2009: 807, paragraful și jurisprudența citată, și din 18 iunie, 2015, Martin Meat, C-486/13, EU: C: 2015:405)."*

În subsidiar, în măsura în care instanța va aprecia că documentația de atribuire trebuie interpretată în sensul că rescrierea software-ului revine ofertantului câștigător, petenta a arătat că solicită anularea procedurii de atribuire în ceea ce privește lotul 2 sau obligarea CFR la anularea Procedurii de atribuire în condițiile în care modul de organizare al acesteia distorsionează concurența și încalcă principiul egalității de șanse între ofertanți.

În acest sens, prin art. 165 alin. (6) din Legea 99/2016 se prevede în mod imperativ că:

*„Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.*

De asemenea, potrivit art. 62 și art. 63 din Legea 99/2016: *„Entitățile contractante au obligația să respecte toate principiile conform art. 2 alin. (2), în mod special un tratament egal și nediscriminatoriu, și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională.”*

*„(1) Entitățile contractante nu vor concepe sau structura achizițiile sectoriale ori elemente ale acestora cu scopul exceptării acestora de la aplicarea dispozițiilor prezentei legi sau al restrângerii artificiale a concurenței.*

*(2) În sensul alin. (1), se consideră că există o restrângere artificială a concurenței în cazul în care achiziția sectorială ori elemente ale acesteia sunt concepute sau structurate cu scopul de a favoriza sau dezavantaja în mod nejustificat anumiți operatori economici.”*

Petenta a susținut că toate aceste prevederi legale au fost ocolite de CNSC în analiza sa, organul administrativ-jurisdicțional limitându-se la o preluare neverificată a afirmațiilor generale prezentate de CFR prin punctul de vedere.

CNSC a reținut că există justificarea pentru necesitatea modificării instalației din stația Glogovăț, dar nu aceasta este relevantă pentru soluționarea contestației. Contestația critică, în realitate, includerea acestor modificări în cadrul obiectului contractului licitat în condițiile în care determină un efect anticoncurențial. Or, în această privință justificarea lipsește cu desăvârșire atât în Decizia atacată cât și în documentele prezentate de CFR.

Operatorul concurent Alstom e titularul drepturilor de proprietate intelectuală, drepturilor de a interveni/reconfigura software-ul instalat, precum și producătorul echipamentelor și instalațiilor atât a celor instalate în stația Glogovăț cât și a celor necesare pentru efectuarea operațiunilor de reconfigurare a software-ului, fiind singurul care are abilitatea de a le modifica astfel încât să le fie menținută funcționalitatea.

Petenta a mai menționat că în practică au existat cazuri similare și de fiecare dată a fost necesară concretizarea unei înțelegeri comerciale între autoritatea contractantă și operatorul care instalase anterior anumite software-uri, aspect cunoscut de CFR însă omis prin înscrisurile depuse în etapa CNSC.

Și mai important, CFR nu a cerut ofertare/cotație separată pe aceste lucrări (situație care ar dovedi cu prisosință încălcarea tratamentului egal între participanți), ci le integrează în prețul total al contractului, diluând astfel avantajul în umbra ofertei generale.

Contestația a vizat și acest aspect, societatea indicând că nici în documentația de atribuire publicată inițial și nici în pretinsa documentație economică publicată în urma dispunerii măsurilor de remediere nu se regăsesc costurile de modificare a software-ului și hardware-ului interior actual al instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț la noua configurație de linii.

Documentația economică publicată în contextul măsurilor de remediere conține tabele necompletate și nu indică niciun fel de sume/costuri prevăzute sau alocate, fiind

exclusiv o schiță. Tabelele nici nu prevăd (chiar și fără sume/costuri alocate) lucrările aferente rescrierii softului, modificării hardware-ului, a instalației CE din stația Glogovăț și a CMT din stația Arad (inclusiv RBC). Ca atare, contrar Deciziei CNSC care nu a întreprins niciun fel de analiză în această privință.

Petenta a solicitat și suspendarea Procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei plângeri în conformitate cu prevederile art. 33 din Legea 101/2016.

În justificarea cererii, a arătat că se află în situația în care nu poate elabora oferta în condițiile în care nu sunt delimitate în mod explicit și clar limitele obligațiilor pe care urmează să și le asume ofertantul în ceea ce privește activitățile aferente stației Glogovăț.

Prezenta plângere vizează însăși lămurirea documentației de atribuire și necesitatea impunerii unor măsuri de remediere a căror scop este clarificarea limitelor obligațiilor pe care urmează să și le asume ofertantul câștigător.

Condițiile prevăzute de lege în vederea dispunerii suspendării Procedurii de atribuire sunt, de asemenea, îndeplinite: în justificarea existenței cazului bine justificat, petenta a arătat că această cerință este îndeplinită, fiind determinată de premisa plângerii - confirmarea de către CFR a faptului că asigurarea unei concurențe corespunzătoare este condiționată de rescrierea software-ului din stația Glogovăț; în ce privește cerința prevenirii producerii unei pagube iminente, petenta a arătat că derularea în paralel a Procedurii de atribuire cu prezentul demers litigios reprezintă o împrejurare aptă a crea prejudicii substanțiale operatorilor economici care continuă demersurile de elaborare a documentației de ofertare, deși cerințele și obligațiile documentației sunt incerte.

Împrejurarea creată ar reprezenta, de altfel, o încălcare flagrantă a principiilor achizițiilor publice și a imperativului impus autorităților contractante de a asigura caracterul explicit, cert și clar al cerințelor impuse.

În drept, plângerea a fost întemeiată pe dispozițiile art. 29 din Legea nr. 101/2016 și ale OUG nr.34/2006.

În dovedirea plângerii, petenta a depus înscrisuri, precum Deciza CNSC contestată și Punctul de vedere al autorității contractante din 03.11.2020.

## **2. Apărările formulate de intimata-entitate contractantă Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A.**

**2.1.** Intimata-entitate contractantă Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. a formulat **întâmpinare**, transmisă prin poșta electronică la data de 02.12.2020, depusă ulterior prin serviciul registratură la data de 11.12.2020, prin care a solicitat respingerea plângerii, în principal, ca inadmisibilă, iar în subsidiar, ca netemeinică și nelegală.

În motivarea întâmpinării, entitatea contractantă a arătat că a organizat procedura de licitație deschisă privind atribuirea contractului având ca obiect „Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții - Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara-Arad, Lot 3 Timișoara Est-Ronaț Triaj Gr.D” tot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Camnasebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad”.

În acest sens, C.F.R. S.A. a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP Anunțul de participare nr. CN1025423/19.10.2020, valoarea estimată a procedurii fiind de 3.917.081.120,59 lei, din care valoarea estimată a lotului 1 – „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D” este de 1.445.386.706,40 lei, iar valoarea estimată a lotului 2 – „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D” este de 2.471.694.414,19 lei.

Ca urmare a publicării în SEAP a documentației de atribuire, s-au formulat contestații de trei operatori economici, respectiv FCC Construccione S.A., Siemens Mobility S.R.L. și Arcada Company S.R.L., criticând prevederile acesteia, considerate ca fiind restrictive.

Prin Contestația nr. 4272/29.10.2020, înregistrată la Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr. 47452/30.10.2020, formulată de petenta Siemens Mobility SRL, s-a solicitat Consiliului să dispună:

- „modificarea documentației de atribuire în sensul remedierii neregulilor și ilegalităților semnalate prin intermediul contestației,
- în cazul în care nu mai pot fi dispuse măsuri de remediere, anularea procedurii de atribuire sau obligarea entității contractante la luarea măsurii de anulare a procedurii;
- suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea fondului contestațiilor.”

Prin Decizia nr. 2103/C4/2389,2390,2391/13.11.2020, atacată, CNSC a admis în parte contestația Siemens Mobility SRL, în sensul că a dispus „*modificarea pct. 3.4 din caietele de sarcini ale celor două loturi, în ceea ce privește riscurile contractului, prin corelarea cu modelele de condiții generale atașate documentației, în concordanță cu prevederile HG nr. 1/2018*” și a respins în rest contestația. De asemenea, a respins capătul de cerere privind suspendarea procedurii.

Ca și chestiuni prealabile, intimata a invocat următoarele:

1) În ceea ce privește soluțiile descrise prin documentația de atribuire și criticate de petenta Siemens Mobility SRL, intimata a învederat că documentația de atribuire nu cuprinde nicidecum soluții selectate, cum fals susține petenta, sau ca urmare a vreunei preferințe a CFR S.A. față de vreunul dintre potențialii operatori interesați de participarea la procedura în discuție. Dimpotrivă, soluțiile răspund unor evoluții ale sistemelor de centralizare pe care autoritatea dorește să le implementeze tocmai pentru a beneficia de rezultate tehnice performante într-un proiect de asemenea complexitate.

Soluțiile tehnice prevăzute în documentația de atribuire, pentru varianta de traseu care include Aradu Nou Glogovat are avantaje pentru: - transportul feroviar de mărfuri, datorită sporirii capacității și a reducerii timpului de mers; - pentru comunitatea locală, prin scoaterea traficului feroviar de mărfuri în afara municipiului Arad; - pentru beneficiarul lucrării, deoarece aceasta soluție reduce costurile lucrării, dublarea segmentului prin municipiul Arad implicând relocări de rețele de utilități și de cai de comunicație foarte importante, cu costuri semnificativ mai mari; - în aceasta configurație, racordarea dintre stațiile Glogovat și Aradu Nou realizează și o a doua conexiune directă între stația Arad și stația Aradu Nou, fără să mai fie nevoie ca trenurile să rebruseze în Glogovat. Astfel, traficul feroviar de marfa poate ocoli ușor zonele rezidențiale cuprinse între Arad și Aradu Nou.

Așadar, includerea segmentului Aradu Nou - Glogovat în proiect s-a realizat din rațiuni economice obiective ce nu au nicio legătură cu operatorul economic ce a implementat instalația CE de la Glogovat, așa cum în mod eronat susține petenta.

În realitate, includerea segmentului de cale ferată Aradu Nou - Glogovat în proiect s-a realizat din următoarele considerente:

- traficul previzionat pe tronsonul feroviar Arad - Timișoara impune dublarea căii pe toată distanța, fapt ce nu se poate realiza pe intervalul Arad - Aradu Nou fără costuri mai mari decât în cazul construirii unei cai duble pe o varianta de traseu situată în extravilanul municipiului Arad;

- prin implementarea proiectului, se vor îmbunătăți conexiunile tronsonului feroviar Caransebeș — Timișoara — Arad la infrastructura de transport existentă, prin realizarea unei ramificații ce va asigura ocolirea unei importante zone rezidențiale din municipiul Arad de către traficul de marfa și accesul direct (fără rebrusment în stația Glogovat) al trenurilor de marfa spre/dinspre Curți Ci, respectiv granița cu Ungaria;

- creșterea semnificativă a confortului locuitorilor cartierelor 300 și Micalaca, din municipiul Arad, în urma devierii traficului feroviar de mărfuri pe varianta ocolitoare a municipiului și anume Arad - R2 Glogovat- R4 Glogovat - Aradu Nou;

- dublarea vitezei de circulație a trenurilor pe varianta Aradu Nou — Glogovat (100 km/h, față de 50 km/h).

Explicația alegerii acestei variante se regăsește și la nivelul Studiului de Fezabilitate, unde se explică detaliat scenariul (variante optimă aleasă) din rațiuni economice și tehnice.

Varianta optimă a fost stabilită ca urmare a vizitelor pe teren, a investigațiilor de teren și studiilor efectuate de către Proiectant.

Astfel că, elaboratorul studiului de fezabilitate preliminar a proiectat o variantă de traseu de cale dublă, în lungime de cca. 6,5 km, ce ocolește Municipiul Arad, racordându-se în linia magistrală București-Arad - Curtici. În jur de 25 % din lungimea acestui traseu se află pe amplasamentul existent al liniei ferate Aradu Nou -Glogovăț (linia CF 220).

Față de aceste explicații, se poate observa că includerea acestui segment în proiect s-a realizat din rațiuni obiective, ce nu au absolut nicio legătură cu operatorul economic care a implementat instalația de centralizare electronică de la Glogovăț.

Între principalele obiective ce se urmăresc a fi realizate prin această investiție, intimata a menționat:

- Asigurarea interoperabilității prin implementarea STI, în special în ceea ce privește sarcina pe osie (22,5 tone), gabaritul de încărcare (C) lungimea liniilor din stație și haltele de mișcare, facilități pentru persoanele cu dizabilități, implementarea ERTMS (ETCS Nivel 2 - GSM-R)

Prin implementarea proiectului, linia de cale ferată va fi proiectată în conformitate cu parametrii tehnici ceruți de standardele și legislația europeană în vigoare. De asemenea, implementarea proiectului va contribui la realizarea obiectivelor următoarelor convenții și acorduri internaționale: Rețelele de Transport Trans-European (TEN); Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (AGC); Acordul european privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (AGTC); Calea Ferată Trans-Europeană (TER); Standardele Tehnice de Interoperabilitate; Regulamente UE.

Organizarea unei proceduri distincte, de negociere fără publicarea prealabilă a unui anunț de participare, așa cum solicită petenta, nu poate reprezenta, în condițiile date, o opțiune.

Atât timp cât legea permite, dar nu obligă o entitate contractantă să organizeze astfel de proceduri, consideră că abaterea de la regula procedurii pe deplin concurențiale trebuie justificată și fundamentată tehnic cu argumente temeinice, ea neputând fi aplicată doar pentru că așa apreciază un anumit operator economic.

Or, în cazul dat, așa acum arată și practica anterioară a aceleiași autorități pe care petenta o cunoaște foarte bine, nu se poate justifica o astfel de alegere tocmai pentru că există posibilitatea tehnică și legală a organizării procedurii de atribuire în varianta publicată în prezent. Operatorii economici interesați pot depune oferte și pot asigura implementarea contractului, nefiind așadar justificată o restrângere de tipul celei sugerate (negociere fără publicare). În trecut, exact același operator economic a depus oferte la toate cele patru loturi (2a, 2b, 2c și 3 proiect Gurasada - Simeria), în care condițiile de interoperabilitate impuse ofertanților precum și condiționările de colaborare cu alți operatori erau similare iar, pentru unele dintre loturi, acesta are în concret în derulare, proiecte. Ei înșiși sunt, așadar, cei care confirmă, prin chiar practica lor efectivă, posibilitatea de a se implementa un astfel de proiect și, implicit, corectitudinea modului de organizare și impunere a cerințelor.

Așadar, în oricare dintre variantele alese, care se întrepătrunde între stațiile Glogovăț și Arad, ar fi fost oricum necesare modificări similare de soft atât la nivelul subsistemului de centralizare electronică (Stația Glogovăț și Stația Arad), datorită necesității implementării blocului de linie automat integrat (BLAI), cât și a subsistemului CMT Arad, datorită necesității de interconectare cu noul CMT care va fi instalat în Timișoara cât și a subsistemului ETCS (în special softul aferent computerului RBC) datorită obligației contractuale și europene de interoperabilitate (STI) ce presupune realizarea de hand over între RBC aferent proiectului Timișoara-Arad și cele aferente proiectelor învecinate (inclusiv cel finalizat de către CFR cu operatorul concurent în anul 2019). Aceste condiționări și legături/interconectări dintre subsistemele diferitelor proiecte sunt strict necesare în vederea asigurării unei rețele de transport european (TEN) cu respectarea cerințelor europene și a tuturor cerințelor de interoperabilitate (STI).

A mai arătat că în proiectele la care s-a făcut referire mai sus (Gurasada Simeria), unele dintre ele aflate chiar în implementarea contestatoarei, valoarea acestor lucrări a fost estimată de către ofertanți și inclusă în valoarea ofertată, acesta probând ulterior capacitatea tehnică de realizare. Valoarea acestor lucrări a fost completată de către ofertanți și nu a ridicat nicio discuție de distorsionare a concurenței, așa cum se încearcă în prezent.

Prin conținutul devizului general, pus la dispoziție în cadrul documentației, sunt prevăzute principalele cheltuieli pentru investiția preconizată, fiind evident că s-au avut în vedere (în secțiunea 4.1.5 a Devizului) și cheltuielile pentru instalațiile SCB, categorie în care se includ și cele presupus a fi fost omise. Nu se poate, așadar, afirma că era necesară vreo detaliere suplimentară (într-un contract de asemenea tip - proiectare și execuție, neexistând nicio condiționare legală de detaliere suplimentară a acestor sume).

Aceste cheltuieli pentru instalațiile SCB diferă între cele două loturi, în pofida faptului că ele sunt similare din punctul de vedere al magnitudinii lucrărilor necesar a fi realizate pentru fiecare categorie; explicația acestei diferențe este tocmai aceea că, în cazul lotului 2 (Lot 4 Ronat-Arad), s-a avut în vedere necesitatea acoperirii costurilor de interfațare la care se face referire prin contestație (costuri care nu se regăsesc incluse la lotul 1 (Lot 3 Ronat-Timișoara Est), unde specificul proiectului nu presupune obligativitatea desfășurării unor astfel de lucrări). De altfel, la nivelul documentației Specificații tehnice aferente acestui lot, la cap. 5.3.4. Criteriu economic, se prevede în mod expres că, la proiectarea lucrărilor, se va ține seama și de integrarea proiectelor de modernizare a infrastructurii feroviare, finanțate din fonduri europene, ale căror lucrări de execuție au fost realizate deja; prin urmare, aceasta este o dovadă suplimentară a faptului că și costurile aferente realizării acestor lucrări sunt, în egală măsură, integrate în devizul general.

2) Intimata a făcut referire la dispozițiile art. 30 alin (2) din Legea 101/201, conform căroră „*în plângere, contestatorul nu poate invoca alte motive împotriva actelor autorității contractante decât cele cuprinse în contestația adresată Consiliului*”, și a susținut că, în cauza de față, plângerea dedusă judecătii nu îndeplinește cerința prevăzută de textul de lege citat, întrucât petenta Siemens Mobility SRL a invocat și alte motive și cereri decât cele invocate în fața CNSC.

3) Intimata a mai menționat că secțiunea de cale ferată ce face obiectul achiziției publice în discuție, a fost analizată, au existat studii și documentații pe care au fost fundamentate soluțiile la nivel de Studiu de Fezabilitate/Analiza Cost Beneficiu, justificarea introducerii segmentului Aradu Nou - Glogovăț în proiect se găsește și în studiul de trafic, elaborat în cadrul Studiului de Fezabilitate. Faptul că în proiect a fost inclusă o variantă ocolitoare între Aradu Nou și Arad, nu încalcă Certificatul de Urbanism emis de către G Arad pentru lucrare.

Prin urmare, toate susținerile petentei apar ca fiind pur speculative, din moment ce documentația de atribuire demonstrează că aceste lucrări au fost luate în considerare încă de la nivelul studiului de fezabilitate, dar și în documentele ulterioare.

În continuare, intimata-entitate contractantă a solicitat instanței să aibă în vedere reaua credință a petentei, reținută si de CNSC, și încercarea acesteia de a induce în eroare Consiliul cu privire la situața de fapt, arătând următoarele:

- Astfel cum rezultă din paragraful 2 - pagina 54 a Deciziei CNSC nr.2103/C4/2389, 2390, 2391/13.11.2020,

„*La pct. 7 din contestație, contestatoarea a concluzionat ca nu au fost prevăzute și luate în calcul respectivele costuri pe motiv că în cadrul caietului de sarcini lot 2, s-au prevăzut următoarele; la pagina nr. 9/83, capitolul 4: „Antreprenorul/Contractantul are obligația corelării lucrărilor numai cu Antreprenorul/Contractantul de pe Lotul 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr în vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara - Arad în ceea ce privește toate sistemele de interoperabilitate”, la pagina 15/83 capitolul 4.9: „Lucrări necesare în vederea interfațării cu laturile adiacente; care pot cuprinde atât lucrări definitive, cât și lucrări provizorii sau adaptări de soft, pentru instalațiile aferente loturilor adiacente, identificate la momentul elaborării proiectului tehnic”, or, în cadrul caietului de*

sarcini nu se prevede interoperabilitatea dintre sistemul ETCS nivelul 2 din cadrul lotului 2 cu sistemul ETCS nivelul 2 din cadrul proiectului de reabilitare Tronsonul 1: Frontiera - Curtid - Arad - Km 614, deja implementat, de operatorul concurent.

Consiliul a reținut că prima expresie citată de contestatoare este inexactă, fiind „îmbunătățită” de aceasta, expresia fiind, în caietul de sarcini *„Antreprenorul/Contractantul are obligația corelării lucrărilor cu Antreprenorul/Contractantul de pe Lotul 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr în vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara - Arad în ceea ce privește toate sistemele de interoperabilitate”, lipsind, astfel, cuvântul „numai”*. Este evident că, introducând acest cuvânt, contestatoarea lasă să se înțeleagă că sensul expresiei este altul, când în realitate, expresia are următorul sens: întrucât lucrările pentru loturile licitate prin această procedură se desfășoară simultan, operatorii câștigători ai respectivelor lucrări se vor coordona, astfel încât sistemele aferente celor două loturi să fie interoperabile. Că aceasta este interpretarea corectă, rezultă clar din conținutul său, citat exact, referirea fiind clară la corelarea lucrărilor, și nu la schimbările sistemelor/instalațiilor deja existente în stația Golovăț, deci unde nu va exista un operator cu care să se coordoneze, pentru asigurarea interoperabilității cu acest tronson. De asemenea, o astfel de clauză se regăsește și în cadrul caietului de sarcini aferent lotului 1, fiind clar că se referă la antreprenorii care își vor adjudeca cele doua contracte”.

Față de cele prezentate, intimata susține că petenta încercă să inducă în eroare instanța de judecată.

2) Cu rea credință, petenta Siemens Mobility dorește să inducă în eroare instanța cu privire la stabilirea perioadelor de referință pentru demonstrarea experienței similare, prin raportare la durata contractelor ce fac obiectul procedurii de licitație în discuție.

Astfel, a arătat că petenta a susținut că *„(7) Totodata, apare o discrepanță între durata perioadei de referință impuse (inițial de 3 ani, corectată apoi la 5 ani) și durata de execuție foarte mare a unor asemenea proiecte complexe, acest aspect fiind subliniat chiar de cerința de dovedire a experienței similare.*

*(8) Pentru considerentele expuse, precizam ca perioada necesara dovedirii experienței similare in „realizarea de lucrări de construcție noua și/sau modernizare si/sau reparație si/sau reabilitare instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică si ETCS nivel 2) și telecomunicații cf. (inclusiv GSM-R)” ar trebui sa fie corelata cu perioada de timp necesara dovedirii experienței in proiectare, respectiv de 10 ani”*.

Intimata a apreciat că prin aceste susțineri, petenta Siemens Mobility încearcă să inducă în eroare instanța prin raportarea perioadei de referință privind demonstrarea experienței în executarea de lucrări similare în domeniul obiectului contractului, prin raportare la durata contractelor ce fac obiectul prezentei licitații, cu perioada de execuție pentru realizarea lucrărilor stabilita prin documentația de atribuire.

Astfel, referitor la aceste susțineri ale petentei privind stabilirea perioadelor de referință pentru demonstrarea experienței similare, prin raportare la durata contractelor ce fac obiectul prezentei licitații, intimata a solicitat instanței să constate că perioada de execuție pentru realizarea lucrărilor stabilită prin documentația de atribuire este de 36 de luni, iar pentru realizarea proiectării este de 6 luni, astfel aplicând dezideratul susținut de contestatoare prin raportare la perioada de referință 10 ani stabilita pentru demonstrarea executării de lucrări similare, ar rezulta o perioada de referință de 20 de luni pentru demonstrarea de prestări servicii de proiectare în domeniul obiectului contractului, mult mai mica decât perioada de referință stabilită de entitatea contractanta ca urmare a adoptării măsurilor de remediere în conformitate cu prevederile art. 9, alin.(1) din Legea 101/2016, respectiv de 5 ani.

Pe fondul plângerii, intimata a solicitat respingerea plângerii, în principal ca inadmisibilă, iar în subsidiar, ca neîntemeiată, pentru următoarele motive:

1) Față de susținerile petentei că cerințele impuse prin documentația de atribuire sunt restrictive:

Intimata a solicitat respingerea acestor susțineri ca nefondate, întrucât cerințele din documentația de atribuire sunt, în egală măsură, opozabile oricărui participant la procedură și

implică eforturi în sarcina oricărui operator interesat să depună ofertă. Mai mult, aceste cerințe sunt rezultatul experienței câpătate de către entitatea contractantă până la ora actuală, precum și al analizei lucrărilor deja executate sau în curs de execuție pe coridoarele europene.

De altfel, petenta cunoaște foarte bine condiționările similare care au fost impuse și în privința altor proiecte (achiziții) organizate tot de către CFR având în principal același tip de contract (loturile 2a, 2b, 2c și 3, Gurasada - Simeria), situații în care operatori diferiți (inclusiv contestatorul) au depus oferte fără a contesta specificațiile și cerințele similare și, mai mult, au în prezent în derulare astfel de contracte. Rezultă în mod evident faptul că în egala măsură contestatorul cunoaște piața operatorilor și cerințele în cadrul proiectelor dezvoltate.

2) Față de efectul de captivitate (lock-in efect), pe care petenta susține că l-ar fi identificat în cadrul licitației în discuție:

Intimata a solicitat respingerea acestor susțineri ca nefondate, să se constate că CFR S.A. a organizat procedura de achiziție în discuție cu respectarea principiilor unei concurențe efective, în deplină transparență și fără discriminare, dând șanse egale tuturor ofertanților la adjudecarea contractului.

Fără temei, petenta susține că ar fi defavorizată față de ofertantul concurent, în condițiile în care și acest ofertant ar avea de realizat aceleași lucrări de modernizare, în situația în care ar câștiga contractul, invocând argumentul că ofertantul concurent a executat anterior tronsonul de care urmează să se lege cel a cărui atribuire se urmărește a se realiza.

Aceste susțineri nu pot fi primite, pentru că în cadrul documentației de atribuire există informațiile necesare, iar aceste informații nu sunt introduse în documentație spre favorizarea potențialului ofertant, deoarece se prezumă că acesta deja le cunoaște, în condițiile în care a executat respectiva lucrare, ci pentru ceilalți operatori, care nu au cunoștință de situația de fapt.

Informațiile, astfel cum au fost puse la dispoziție de entitatea contractantă, sunt suficiente pentru elaborarea unei oferte, nefiind prezentată nicio dovadă din care să rezulte imposibilitatea elaborării acesteia.

Prin urmare, susținerea contestatoarei conform căreia *„Se impune, în aceste condiții, eliminarea din cadrul procedurii a obiectivului distinct și suplimentar referitor la modernizarea/reconfigurarea liniei CF Aradu Nou - Glogovăț (indicativ 220) pe o distanță de cca 7 kilometri, care nu are nicio justificare a fi „lipit” la proiectul mult mai important al Proiectării și Execuției lucrărilor aferente obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triai Gr.D – ARAD”, alta decât favorizarea evidentă a lui Alstom, în vederea atribuirii întregului contract către acesta”*, apare ca fiind nefondată.

De asemenea, susținerile petentei că *„Operatorul concurent este favorizat și prin faptul că în ceea ce privește elaborarea proiectului Liniei de Contact aferent lotului 2, definirea soluției tehnice la interfața dintre cele doua proiecte, se bazează pe o soluție deja implementată cu parametri tehnici specifici operatorului concurent, parametri pe care CFR îi impune prin intermediul „Studiului de fezabilitate” și „Specificația tehnică Anexa 2” creând, iarăși, un avantaj direct acestuia”*, sunt pur speculative, astfel cum a reținut și CNSC prin decizia atacată, pentru că, pe de o parte, cea care stabilește specificațiile tehnice este entitatea contractantă, iar pe de altă parte, niciodată executarea anumitor lucrări similare celei a cărei atribuire se urmărește nu reprezintă un element neconcurențial sau o practică ilicită, ci dimpotrivă, experiența similară este universal recunoscută ca fiind o cerință de calificare. Nu se poate considera în baza niciunui argument logic și legal că existența unor lucrări similare deja executate ar fi o practică ilicită, deoarece i-ar favoriza pe operatorii care au executat deja lucrarea similară.

Astfel cum a reținut și CNSC prin hotărârea atacată, petenta nu aduce niciun fel de dovadă din care să rezulte că tehnologia în discuție face trimitere la un anumit operator economic, fiind proprie doar acestuia, deci inaccesibilă altor operatori, respectiv că specificațiile sunt restrictive, argumentele sale bazându-se exclusiv pe prezumția că,

executând lucrările în cadrul Proiectului de reabilitare linie c.f Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 Km/h, Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad -Km 614, acesta cunoaște procesul tehnologic, având posibilitatea să întocmească o listă de cantități corespunzătoare.

Astfel cum a arătat anterior, soluțiile descrise prin documentația de atribuire și criticate de petentă nu sunt nicidecum soluții selectate ca urmare a vreunei preferințe a autorității față de vreunul dintre potențialii operatori interesați de participarea la această procedură. Dimpotrivă, soluțiile răspund unor evoluții ale sistemelor de centralizare pe care autoritatea dorește să le implementeze tocmai pentru a beneficia de rezultate tehnice performante într-un proiect de asemenea complexitate.

3) Față de cererea subsidiară a petentei privind anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea tratamentului egal

Față de cele mai sus arătate și având în vedere, pe de o parte, că CFR S.A. a organizat procedura de achiziție în discuție cu respectarea principiului liberei concurențe, al transparenței și tratamentului egal, fără discriminare și că, pe de altă parte, petenta nu și-a probat susținerile că ar fi fost discriminată și concurența distorsionată, intimata a solicitat respingerea și acestui capăt de cerere ca nefondat.

Cu privire la cererea petentei privind suspendarea procedurii de atribuire, intimata a arătat următoarele:

Petenta nu justifică niciun caz bine întemeiat și nici o pagubă iminentă, conform dispozițiilor art.33 din Legea nr.101/2016.

De asemenea, potrivit acestor dispoziții legale, instanța trebuie să aibă în vedere consecințele probabile asupra interesului public care are prevalență față de interesul privat al petentei Siemens Mobility S.R.L.

Astfel, a susținut că petenta nu a demonstrat existența unui caz bine justificat, nu a prezentat nicio împrejurare vădită de nelegalitate a documentației de atribuire, nu a dovedit și nici nu a învederat elemente care, fara a fi necesară o analiza pe fond a cererii, conduc la concluzia ca cererea de suspendare este întemeiata pe existenta unui caz temeinic justificat.

Cu privire la cea de a doua cerință, intimata a susținut că petenta nu a demonstrat nici existența unei pagube iminente.

Petenta a afirmat că derularea procedurii în condițiile stabilite prin documentația de atribuire, i-ar pricinui o pagubă iminentă, greu de înlăturat. Cu privire la această susținere, intimata a solicitat a se avea în vedere faptul că CFR S.A. a organizat procedura de achiziție în discuție cu respectarea principiilor unei concurențe efective, în deplină transparență și fără discriminare, dând șanse egale tuturor ofertanților la adjudecarea contractului.

Astfel cum a arătat anterior, cerințele din documentația de atribuire sunt, în egala măsură, opozabile oricărui participant la procedură și implică eforturi în sarcina oricărui operator interesat să depună ofertă.

Prin urmare, nu există niciun motiv de prejudiciere a petentei. În schimb, interesul public ar fi iremediabil prejudiciat, prin faptul că procedura de licitație în cauză este un obiectiv de importanță strategică națională, cu finanțare din fonduri europene, iar orice întârziere privind finalizarea procedurii de achiziție sectorială crește considerabil riscul decomiterii absorbției fondurilor europene - situație care are implicații în același timp și în economia României.

**2.2. Prin Notele scrise** transmise prin poșta electronică la data de 15.12.2020, intimata-entitate contractantă a solicitat ca, pe lângă cele arătate prin întâmpinare, să se aibă în vedere și următoarele aspecte:

1) Cu privire la critica petentei în sensul că la pronunțarea deciziei atacate, CNSC nu ar fi luat în considerare precizarea CFR că „*Instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorâre nou), astfel că se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o*”, intimata a solicitat instanței să constate că această precizare a fost făcută de CFR SA în considerarea faptului că CNSC nu are cunoștințe tehnice, motiv

pentru care s-a considerat necesară descrierea activităților tehnice care se desfășoară în stația Glogovăț.

Pentru realizarea interoperabilității între tronsoane este necesară modificarea softului din stațiile de capete deoarece configurațiile acestora se schimbă prin adăugarea de noi interfețe necesare conectării cu noul proiect care au nevoie de a fi adăugate și configurate în softul instalației CE – împrejurare cunoscută petentei din alte proiecte pe care le derulează în prezent.

Intimata a solicitat să se constate că CNSC a tratat acest subiect la pag.75 din Decizia atacată, astfel: „*De asemenea, contestatoarea nu a prezentat vreo dovadă a faptului că ar fi defavorizată față de ofertantul concurent, în condițiile în care și acest ofertant ar avea de realizat aceleași lucrări de modernizare, în situația în care ar câștiga contractul de față, faptul că a executat anterior tronsonul de care urmează să se lege cel a cărui atribuire se urmărește nescutindu-l pe acesta de executarea respectivelor lucrări. Deși se poate prezuma că acesta cunoaște situația de fapt a tronsonului deja construit, care urmează să fie interconectat cu cel ce se va construi, acest „avantaj” teoretic este suplinat de existența în cadrul documentațiilor a informațiilor necesare pentru interconectare. Deci aceste informații nu sunt introduse în documentație spre favorizarea potențialului ofertant indicat în contestație, deoarece se prezumă că acesta deja le cunoaște, în condițiile în care a executat*”.

Intimata a concluzionat că lucrarea în discuție, de rescriere a softului, trebuie efectuată de orice ofertant, fiind necesară și vitală pentru buna funcționare și interoperabilitate a celor două tronsoane.

Din acest motiv CFR a făcut această precizare, pentru a lămuri CNSC, ca a înțeles perfect situația de fapt (astfel cum rezultă din citatul de mai sus), și nu pentru ofertanți, care se presupune că au experiență similară, din proiectele deja executate la CFR și în UE.

Prin urmare, consideră că soluția CNSC de respingere a criticilor petentei este corectă.

2) Intimata a mai susținut că prin plângere, petenta a încercat impunerea părerilor sale folosind expresii de genul „adevăr de netăgăduit” sau cum afirmă la pct.42 „Doar în felul acesta ofertanților le este impusă obligația de a obține ofertă de la operatorul care a implementat instalația din stația Glogovăț (ofertă care, cu siguranță, nu este la nivelul costurilor pe care operatorul le-ar suporta dacă ar efectua direct lucrările) – aceasta reprezentând efectul anticoncurențial care trebuie înlăturat în Procedură”.

Intimata a susținut că, așa cum a arătat anterior, toate softurile din stațiile din capete de tronson se modifică pentru realizarea interconectării celor două tronsoane, fapt ce implică acorduri economice și tehnice între constructori, fără implicarea autorității contractante.

Apoi, a susținut că petenta nu a depus nicio dovadă în susținerea acestor afirmații și nici nu a adus contracte sau oferte de preț ca evidență, în condițiile în care CFR a indicat alte contracte pe care le are în implementare.

La pct.45 din plângere, petenta a susținut (fără să dezvolte) că pentru schema de conectare a BLAI și a TN (trecerea la nivel cu cale ferată) a fost impusă soluția tehnică a operatorului Alstom.

a) Simpla menționare a unei părți din contestația CNSC denotă că de fapt Siemens nu are o explicație rezonabilă pentru critica adusă.

b) Soluția propusă de CFR este mai ieftină deoarece folosește în loc de cablurile de cupru care au costuri foarte mari, cabluri de FO care sunt mult mai ieftine și sunt deja disponibile pentru rețeaua GSM-R.

c) De asemenea, deoarece CFR folosește în 2 cabluri de FO pentru redundanța rețelei GSM-R, soluția propusă de CFR este mult mai sigură în funcționare deoarece la secționarea cablului de cupru instalația BLAI își întrerupe funcționarea generând întârzieri considerabile în circulația trenurilor, în timp ce soluția cu Cablu de FO nu are această problemă, deoarece sunt două cabluri instalate geografic diferit, unul în subteran și unul pe stâlpii liniei de contact, de cealaltă parte a liniei. Probabilitatea secționării simultane a celor două cabluri este

infirmă și implică practic distrugerea completă a liniei, caz în care circulația trenurilor este exclusă.

d) În contestație, la pag.40 se învederează că CFR nu permite folosirea unor soluții alternative „*moderne la standarde europene și cu grad mare de siguranță și care au fost implementate pe alte proiecte la CFR*”. În realitate autoritatea contractantă dorește evitarea greșelilor din trecut, când aceste soluții s-au dovedit a fi foarte scumpe, folosind tehnologii învechite și fără să ofere redundanță.

Intimata consideră că este evidentă reaua-credință cu care petenta prezintă situația de fapt. Astfel, în cazul Glogovăț este extrem de grijulie cu prețul contractului, dat faptul că folosește o soluție foarte sumpă în cazul BLAI, nu este deloc deranjantă.

Mai mult, petenta nu declară că nu deține o astfel de tehnologie, deoarece ar însemna să recunoască faptul că care o ofertă slabă din punct de vedere economic și tehnic.

CFR a cerut o soluție tehnică competitivă „*state of the art*” pe care petenta trebuie să o furnizeze.

Tehnologia propusă de CFR este o tehnologie accesibilă oricui, chiar petenta produce switch-uri pe care le folosește în Proiectul Pilot pentru rețeaua de semnalizare dintre Centralizările Electronice, dintre CE-RBC și alte echipamente de semnalizare distanțe.

CFR consideră că soluția cu cabluri de cupru nu oferă un preț competitiv și nici nu oferă aceeași redundanță și de aceea CFR a cerut ca soluția cu cabluri de cupru să fie evitată de către ofertanți.

### **3. Cererea de intervenție accesorie și apărarea intimei cu privire la această cerere**

**3.1.** La data de 14.01.2021, societatea Thales Systems România S.R.L. a formulat **cerere de intervenție accesorie** în susținerea plângerii formulate de Siemens Mobility S.R.L., prin care a solicitat admiterea cererii de intervenție atât în principiu, cât și pe fond și, pe cale de consecință, să se dispună:

- a) admiterea plângerii promovate de către Siemens împotriva Deciziei CNSC;
- b) suspendarea Procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei cauze, potrivit dispozițiilor art. 33 alin.(1) din Legea nr. 101/2016, cu consecința decalării termenului de depunere a ofertelor;
- c) modificarea în parte a Deciziei CNSC în sensul dispunerii măsurii de remediere constând în modificarea documentației de atribuire și menționării exprese a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorăre nou) va fi în sarcina Entității Contractante;
- d) în subsidiar, în situația în care modificarea documentației de atribuire nu ar putea fi dispusă, anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea principiului tratamentului egal.

În motivarea cererii de intervenție, s-au invocat următoarele argumente:

- 1) Cu privire la admisibilitatea cererii de intervenție:

În justificarea admisibilității în principiu a cererii de intervenție, intervenienta a arătat că Thales este operator economic interesat să depună ofertă în Procedura de atribuire; documentația de atribuire conține, la acest moment, o serie de prevederi de natură a avantaja un anume operator economic concurent și de a distorsiona concurența; neadoptarea măsurii de remediere și menținerea documentației de atribuire în forma actuală conduce la restrângerea concurenței și, pe cale de consecință, la restrângerea, în mod nejustificat, a dreptului legitim al societății Thales de a participa la Procedura de atribuire cu o ofertă care să corespundă cerințelor impuse; dreptul societății Thales de a depune o ofertă în cadrul Procedurii de atribuire este afectat de cerințele indicate de către Siemens ca fiind restrictive și contrare principiului liberei concurențe dintre ofertanți; demersul procedural al Thales este orientat spre susținerea criticilor invocate de către Siemens, în vederea dispunerii măsurii de remediere care impune modificarea documentației de atribuire în ceea ce privește rescrierea software-ului, lipsa acestei modificări fiind de natură să împiedice operatorii economici, precum societatea Thales, să depună ofertă în cadrul Procedurii de atribuire; Thales a

promovat contestație împotriva Răspunsului la solicitarea de clarificări nr.1.D/2/1204/18.12.2020 emis de entitatea contractantă în cadrul aceleiași proceduri de atribuire, aspect care justifică suplimentar interesul societății de a promova prezenta cerere de intervenție.

Cu privire la admisibilitatea cererii de intervenție direct în calea de atac, intervenienta a arătat că interesul legitim al societății de promova prezenta cerere de intervenție accesorie, precum și fundamentul admisibilității acestei cereri rezidă inclusiv în aplicarea principiului efectivității căii de atac recunoscut la nivelul legislației și jurisprudenței europene, conform art.1 alin.(3) din Directiva 89/665/CEE din 21 decembrie 1987, iar o eventuală respingere ca inadmisibilă a prezentei cereri ar încălca dreptul la o cale de atac efectivă, contravenind dispozițiilor de drept european care reglementează dreptul persoanei care are sau care a avut un interes în obținerea unui anumit contract și care a fost prejudiciată sau riscă să fie prejudiciată printr-o presupusă încălcare, la căile de atac.

În concluzie, rezultă că cererea de intervenție accesorie este admisibilă iar interesul societății este dovedit și justificat prin dreptul de a depune o ofertă în cadrul Procedurii de atribuire, care, însă, nu poate fi exercitat dacă documentația de atribuire conține cerințe restrictive care încalcă principiul concurenței efective și favorizează nejustificat Operatorul concurent.

2) Intervenienta a arătat că se impune suspendarea Procedurii de atribuire și decalarea termenului de depunere a ofertelor.

În ce privește cererea de suspendare, intervenienta a arătat că sunt îndeplinite condițiile în care instanța poate dispune măsura suspendării prevăzute de art. 33 alin. (1) din Legea nr. 101 /2016, respectiv existența unui caz temeinic justificat și necesitatea prevenirii unei pagube iminente.

În situația în care instanța va dispune suspendarea Procedurii de atribuire, este necesară și decalarea datei limită de depunere a ofertelor cu o perioadă egală cu cea pentru care a fost dispusă suspendarea.

3) Intervenienta a susținut că plângerea Siemens este fondată și în argumentarea necesității remedierii documentației de atribuire în sensul în care rescrierea software-ului trebuie să fie în sarcina entității contractante, a arătat următoarele:

Premisa de la care a demarat prezentul litigiu constă în aceea că CFR a inclus în obiectul contractului de achiziție publică ce se dorește a fi atribuit obiectivul „Modernizarea/reconfigurarea liniei CF Aradu Nou - Glogovăț”.

Anterior derulării prezentei Proceduri de atribuire, Operatorul concurent a efectuat lucrări substanțiale de reabilitare și modernizare asupra stației Glogovăț, unde a implementat instalația de centralizare electronică, ce presupune atât o componentă de software, cât și o componentă de hardware, cu impact major asupra siguranței circulației pe calea ferată.

Pentru a se putea moderniza / reconfigura linia CF Aradu Nou - Glogovăț în temeiul contractului ce face obiectul prezentei Proceduri de atribuire, sunt necesare schimbări ale sistemelor / instalațiilor puse deja în funcțiune de către Operatorul concurent în cadrul unui alt contract de achiziție publică (i.e. „Proiectul de reabilitare linie c.f Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160Km/h, Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad - Km 614”).

De asemenea, schimbările sistemelor / instalațiilor aflate deja în funcțiune la stația Glogovăț sunt necesare pentru a se putea realiza interoperabilitatea liniilor de cale ferată, în vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara – Arad.

Or, toate aceste schimbări de software și hardware ale sistemelor / instalațiilor nu pot fi realizate decât de către Operatorul concurent, dat fiind că acesta a implementat deja instalația de centralizare electronică în stația Glogovăț și deține dreptul de proprietate intelectuală asupra instalației din această stație.

Practic, Operatorul concurent este singurul posibil ofertant care cunoaște toate aspectele tehnice ale instalației din stația Glogovăț, care deține codul sursă și care are know-how-ul necesar pentru a opera modificările, fiind avantajat față de ceilalți posibili ofertanți,

care nu vor reuși, în mod obiectiv, să implementeze modificările de software ale instalației de centralizare electronică fără a apela exclusiv la Operatorul concurent.

De regulă, crearea unui soft precum cel în discuție în prezenta Procedură de atribuire, având impact și importanță majore pentru siguranța circulației feroviare, necesită o perioadă îndelungată de timp, în care se fac analize tehnice și de securitate și se caută varianta cea mai fezabilă și sigură, care să asigure siguranța traficului feroviar, trecând printr-un proces amplu de cercetare, dezvoltare, verificare și validare.

Or, dacă documentația de atribuire va rămâne în forma în care se află în prezent, ofertantul câștigător al Procedurii de atribuire (oricare altul decât Operatorul concurent) va fi pus în imposibilitatea modificării acestui software, dat fiind că nu cunoaște nici procesul prin care a fost dezvoltat software-ul și nici detaliile care i-ar permite această modificare, unicul operator care cunoaște în detaliu software-ul fiind, în mod evident, producătorul său, respectiv Operatorul concurent.

Astfel, prin forma actuală a documentației de atribuire, care nu prevede în mod expres care sunt limitele obligațiilor pe care ofertantul câștigător și le va asuma în ceea ce privește activitățile aferente stației Glogovăț și care permite concluzia că reconfigurarea și modificarea software-ului va fi în sarcina ofertantului câștigător, se creează cu bună-știință un avantaj evident în favoarea Operatorului concurent și un efect distorsionant al liberei concurențe. Este contrar legislației europene și naționale privind achizițiile publice avantajarea evidentă a unui anumit operator economic, astfel că efectul anticoncurențial existent în prezent în Procedura de atribuire trebuie să fie înlăturat de către instanța de judecată.

Singura posibilitate de a înlătura acest efect anticoncurențial este reprezentată de modificarea documentației de atribuire și precizarea expresă a faptului că rescrierea software-ului din instalația de centralizare electronică din stația Glogovăț va fi în sarcina Entității contractante, aceasta din urmă având atribuția de a conlucra cu Operatorul concurent și de a trata reconfigurarea stației în mod distinct de prezenta Procedură de atribuire.

Prin urmare, ofertantul câștigător ar trebui să fie răspunzător doar de asigurarea lucrărilor necesare de pregătire a interfețelor în vederea interoperabilității liniilor de cale ferată, cu excluderea reconfigurării sistemelor software și hardware ale instalației de centralizare electronică, care ar trebui să fie în sarcina exclusivă a Entității contractante, respectiv a Operatorului concurent.

Intervenienta a mai susținut că forma actuală a documentației de atribuire încalcă atât principiile egalității de tratament și transparenței care guvernează atribuirea contractelor de achiziții publice, cât și principiul liberei concurențe dintre ofertanți, determinând un efect anticoncurențial și avantajarea nejustificată a Operatorului concurent.

În acest sens, a arătat că afirmația Entității contractante privind rescrierea software-ului nu a fost transpusă în documentația de atribuire, care ar fi trebuit realizată printr-o măsură de remediere ori de clarificare și publicată în SICAP, pentru a deveni opozabilă tuturor ofertanților interesați să participe la Procedura de atribuire.

Or, în contextul în care documentația de atribuire nu conține toate cerințele și precizările Entității contractante, aceasta încalcă principiul egalității de tratament și principiul transparenței care guvernează în mod obligatoriu procedurile de achiziții publice.

Principiul tratamentului egal și cel al transparenței, care derivă din cel dintâi, presupun ca: a) Pe de o parte, toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în elaborarea ofertelor lor și, prin urmare, acestea să fie supuse acelorași condiții pentru toți ofertanții; și b) Pe de altă parte, toate informațiile relevante pentru buna înțelegere a anunțului de participare sau a caietului de sarcini să permită tuturor ofertanților mediu informați și care dau dovadă de o diligență normală să înțeleagă conținutul exact al acestora și să le interpreteze în același fel și, totodată, să dea posibilitatea autorității contractante să verifice dacă ofertele corespund efectiv criteriilor care guvernează contractul cauză.

Intervenienta a afirmat în continuare că documentația de atribuire încalcă principiul liberei concurențe.

Forma actuală a documentației de atribuire, în temeiul căreia ofertantul câștigător al Procedurii de atribuire are obligația de reconfigurare a software-ului implementat deja în stația Glogovă, determină restrângerea artificială a concurenței și oferă un avantaj nejustificat Operatorului concurent.

Astfel cum a menționat anterior, Operatorul concurent este singurul care deține know-how-ul și dreptul de proprietate intelectuală asupra software-ului implementat în instalația de centralizare electronică din stația Glogovă.

În acest context, ofertanții interesați să participe la prezenta Procedură de atribuire sunt împiedicați să prezinte o ofertă completă în ceea ce privește activitățile care trebuie realizate în stația Glogovă, dat fiind că modificarea software-ului nu poate fi realizată decât de către Operatorul concurent, cu atât mai mult cu cât software-ul implementat se află încă în perioada de garanție, așa cum reiese chiar din comunicatul de presă emis de către Entitatea contractantă în data de 26 noiembrie 2019, perioada de garanție fiind de „24 de luni de la data recepției lucrărilor”.

Prin urmare, ofertanții sunt împiedicați să participe în mod neîngrădit la Procedura de atribuire, fiind dezavantajați față de Operatorul concurent care deține codul sursă al software-ului și cunoaște toate detaliile tehnice care îi permit să reconfigureze stația.

Astfel, documentația de atribuire încalcă în mod flagrant principiul liberei concurențe, care reprezintă unul dintre pilonii fundamentali ai procedurilor de achiziții publice.

Intervenienta a afirmat că situația concretă denotă un puternic efect anticoncurențial constând în: a) forțarea ofertanților de a contracta serviciile Operatorului concurent, fiind dependenți de acesta din urmă, care are libertatea chiar să refuze cooperarea, ceea ce echivalează cu blocarea accesului în licitație, ori cu imposibilitatea ulterioară de a își îndeplini obligațiile contractuale asumate față de CFR, cu posibilitatea acestuia din urmă de a rezilia contractul și de a aplica penalități; b) avantajarea evidentă a Operatorului concurent, în condițiile în care acesta va oferi prețuri mult mai mari pentru suportul acordat ofertanților concurenți, decât prețul pe care îl va include în oferta sa în prezenta licitație.

În acest context, rezultă că s-a creat un veritabil efect de captivitate (lock-in) al Entității contractante (implicit și al ofertanților interesați) față de Operatorul concurent, aspect care presupune faptul că Entitatea contractantă este dependentă de serviciile oferite de către Operatorul concurent.

Dependența autorităților contractante / entităților contractante de serviciile oferite de către un singur furnizor constituie o restricție a concurenței între operatorii economici, în speță Entitatea contractantă având, totuși, la îndemână resursele necesare pentru a evita denaturarea concurenței, respectiv modificarea documentației de atribuire în mod transparent și precizarea expresă a faptului că rescrierea software-ului intră în atribuțiile Entității contractante și în niciun caz a ofertanților.

Principiul liberei concurențe este aplicat constant de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene, care recunoaște expres faptul că unul dintre obiectivele derulării procedurilor de achiziții publice constă în deschiderea concurenței între operatorii economici. În acest sens, redăm cu titlu exemplu următoarele extrase relevante din jurisprudența CJUE:

- „Curtea a hotărât că unul dintre obiectivele normelor comunitare în materia achizițiilor publice este deschiderea spre o concurență cât mai extinsă posibil (a se vedea printre altele în acest sens Hotărârea Bayerischer Rundfunk și alții, citată anterior, punctul 39) și că este în interesul dreptului comunitar să se asigure participarea cât mai largă posibil a ofertanților la o cerere de ofertă (Hotărârea din 19 mai 2009, Assitur, C-538107, nepublicată încă în Repertoriu, punctul 26).” (subl. ns.);

- „Este necesar să se amintească, în această privință, că normele comunitare din domeniul atribuirii contractelor de achiziții publice au fost adoptate în cadrul realizării pieței interne, în care libera circulație este asigurată și practicile care restrâng concurența sunt eliminate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 februarie 2008, Comisia/Italia, C-412/04, Rep., p. 1-619, punctul 2). În acest context al unei piețe interne unice și al unei

*concurențe efective, este în interesul dreptului comunitar să se asigure o participare cât mai largă posibil a ofertanților la o cerere de ofertă.” (subl. ns.).*

De o importanță deosebită este hotărârea pronunțată de CJUE în cauza C-796/18, prin care instanța europeană a statuat următoarele:

*„69 Or, potrivit articolului 18 alineatul (1) din Directiva 2014/24, pe de o parte, autoritățile contractante trebuie să trateze operatorii economici în mod egal și fără discriminare, precum și să acționeze într-o manieră transparentă și proporționată și, pe de altă parte, conceptul achiziției nu se poate face cu intenția de excludere a acestora din domeniul de aplicare al acestei directive sau de restrângere artificială a concurenței, aceasta fiind considerată ca fiind restrânsă artificial în cazul în care conceptul achiziției este făcut cu intenția favorizării sau a dezavantajării nejustificate a anumitor operatori economici.*

*73 Or, ISE consideră că, în practică, contractele de adaptare, de întreținere și de dezvoltare a software-ului de bază sunt rezervate exclusiv editorului acestui software, în măsura în care dezvoltarea sa necesită să se dispună nu numai de codul sursă al respectivului software, ci și de alte cunoștințe privind dezvoltarea respectivului cod sursă.*

*74 în această privință, trebuie subliniat că, atunci când o autoritate contractantă intenționează să organizeze o procedură de atribuire a unor contracte de achiziții publice în vederea asigurării întreținerii, a adaptării sau a dezvoltării unui software dobândit de la un operator economic, aceasta trebuie să asigure comunicarea unor informații suficiente candidaților și ofertanților potențiali pentru a permite dezvoltarea unei concurențe efective pe piața derivată a întreținerii, a adaptării sau a dezvoltării software-ului menționat.*

*75 în speță, pentru a se asigura respectarea principiilor atribuirii contractelor de achiziții publice, astfel cum sunt enunțate la articolul 18 din Directiva 2014/24, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica, în primul rând, că atât landul Berlin, cât și orașul Köln dispun de codul sursă al software-ului „ICNIS Plus”, în al doilea rând, că, în ipoteza în care ar organiza o procedură de atribuire a contractelor de achiziții publice destinată să asigure întreținerea, adaptarea sau dezvoltarea software-ului menționat, respectivele autorități contractante comunică acest cod sursă candidaților și potențialilor ofertanți și, în al treilea rând, că accesul la acest cod sursă unic este suficient pentru a garanta ca operatorii economici interesați de atribuirea contractului vizat sunt tratați în mod transparent, egal și nediscriminatoriu.” (subl. ns.).*

Prin urmare, dat fiind faptul că doar Operatorul concurent are acces la codul sursă al software-ului, ofertanții interesați nu pot realiza lucrările de modificare a instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț, astfel că rezultă un avantaj nejustificat în favoarea Operatorului concurent, fiind încălcat principiul liberei concurențe care guvernează procedurile de atribuire a contractelor de achiziții publice.

Intervenienta a mai arătat că un alt efect al menținerii formei actuale a documentației de atribuire este reprezentat de creșterea prețurilor care pot fi oferite de către ceilalți operatori economici interesați să participe la Procedura de atribuire.

Efectul este unul firesc și natural, dat fiind că ofertanții interesați vor fi obligați să solicite oferte de preț de la Operatorul concurent, pentru a putea include în oferta financiară sumele necesare în vederea reconfigurării și modificării software-ului din stația Glogovăț.

Or, este evident că Operatorul concurent nu va transmite o ofertă de preț egală cu costurile pe care acesta le-ar suporta dacă obligația de modificare a software-ului ar fi în sarcina sa, ci va pretinde valori mult mai mari, dată fiind economia de piață. Întotdeauna Operatorul concurent va avea costuri mai mici decât ceilalți ofertanți, în ceea ce privește modificarea software-ului, dat fiind că produsul se află în proprietatea sa.

În acest sens, a arătat că Thales a transmis cerere de ofertă către Alstom, prin care a solicitat o ofertă de preț în privința costurilor de modificare a software-ului, însă Alstom nu a formulat niciun răspuns până la data redactării prezentei cereri de intervenție.

Practic, operatorii economici interesați depind exclusiv de prețurile pe care Operatorul concurent le va solicita, determinând astfel o creștere substanțială a prețurilor oferite în Procedura de atribuire și, pe cale de consecință, favorizarea nejustificată a

Operatorului concurent, care va prezenta o ofertă financiară inferioară celorlalți ofertanți și, deci, mai avantajoasă din perspectiva Entității contractante.

Mai mult, sumele aferente modificării instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț nici măcar nu au fost incluse inițial în valoarea contractului, iar Entitatea contractantă nu a solicitat o cotație separată pentru aceste lucrări, respectiv nu a previzionat separat sumele necesare pentru acest obiectiv.

Abia prin Răspunsul consolidat la clarificări nr. 1.D/2/1204/18.12.2020 („Răspunsul consolidat”) și care face obiectul contestației promovate de către Thales, Entitatea contractantă a introdus o categorie de „alte costuri” referitoare la costurile determinate de reconfigurarea și interconectarea subsistemelor (de centralizare electronică, dar și celelalte subsisteme ce ar necesita modificări: Radio Block Centre, GSM-R etc) livrate anterior și le sugerează ofertanților să introducă și costurile legate de interconectare, fiind astfel confirmată teza că acestea nu au fost avute în vedere de la început și că valoarea estimată a Procedurii prevăzută la Cap. 11.2.5 din Fișa de Date a Achiziției nu reflectă astfel de costuri.

Mai mult, prin Răspunsul consolidat, Entitatea contractantă nu doar că nu elimină efectul anticoncurențial din prezenta Procedură de atribuire, ci chiar obligă ofertanții la efectuarea unor lucrări suplimentare față de cele prevăzute inițial în documentația de atribuire, dintre care menționăm, de exemplu, „activități suplimentare de modificare / reconfigurare (inclusiv proiectarea unor soluții proprietare) a unor instalații/subsisteme implementate de un operator terț, concurent în cadrul acestei proceduri, în cadrul proiectului vecin Curtici - Km 614.”.

Astfel, ofertanții interesați să participe la Procedura de atribuire sunt forțați să negocieze în mod direct cu Operatorul concurent, pentru a achiziționa servicii în vederea îndeplinirii contractului, rezultând astfel efectul anticoncurențial generat de conduita Entității contractante.

În loc să clarifice aspectele tehnice în vederea interfațării cu subsistemele vecine (o abordare utilizată în mod frecvent în cadrul procedurilor de atribuire anterioare), Entitatea contractantă forțează într-un mod nerezonabil ofertanții interesați să suplimenteze obiectul contractului, în cadrul aceleiași valori estimate, prin reconfigurarea (inclusiv proiectarea) unor subsisteme deja implementate și puse în funcțiune de către Operatorul concurent, care se află în perioada de garanție.

Interconectarea sistemelor nu poate fi obținută la nivelul ofertanților, prin negocieri directe purtate între aceștia (deoarece această situație creează din start premisele distorsionării concurenței), ci la nivelul Entității contractante, prin mijlocirea asigurată de către aceasta, fie prin achiziția simultană a concursului ambilor operatori ale căror sisteme trebuie să se interfațeze, fie prin includerea, încă de la lansarea Procedurii, a unor sume provizionate în conformitate cu dispozițiile art. 49.3 din H.G. nr. 1/2018.

Entitatea contractantă trebuia să solicite o ofertă de preț separată de la Operatorul concurent, dat fiind că este singurul operator care poate interveni asupra sistemului de centralizare electronică din stația Glogovăț, și să includă acest preț în categoria sumelor provizionate, în conformitate cu art. 49.3 din H.G. nr. 1/2018. Prin această modalitate în care responsabilitatea asupra acestor sume aparține Entității contractante, ar fi fost diminuat riscul de distorsionare a concurenței în prezenta Procedură de atribuire.

Cu toate că Entitatea contractantă a organizat proceduri de atribuire similare, unde a respectat principiile egalității de tratament, transparenței și liberei concurențe, în prezenta Procedură de atribuire aceste principii sunt încălcate în mod flagrant. Se observă, astfel, un veritabil avantaj nejustificat acordat Operatorului concurent, de a cărui dependență Entitatea contractantă nu pare a fi deranjată, deși are obligația respectării legislației în materie de achiziții publice.

Operatorul concurent beneficiază, așadar, de un avantaj evident în Procedură, nu doar prin faptul că va putea oferta la rândul său un preț mai mic, ci și prin faptul că va putea controla prețul serviciilor oferite competitorilor săi în cadrul acestei Proceduri, cu atât mai

mult cu cât detaliile tehnice ale acestor reconfigurări nu sunt și nu pot fi pe deplin cunoscute de către ofertanți.

4) În subsidiar, în măsura în care nu se poate dispune măsura remedierii documentației de atribuire, în sensul precizat de către petentă și de către intervenientă, aceasta din urmă a susținut că se impune anularea Procedurii de atribuire sau obligarea Entității contractante la anularea acestei Proceduri, pentru distorsionarea concurenței și încălcarea principiilor egalității de tratament și transparenței, invocând dispozițiile art. 34 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 101/2016 și art.225 alin. (1) lit. c) și d) din Legea nr. 99/2016.

Raportat la prezenta cauză, în situația în care documentația de atribuire nu poate fi remediată și, astfel, va prezenta aceeași formă ca cea din prezent, se încalcă principiile sus-amintite, motiv pentru care nu se justifică menținerea unei proceduri care este contrară dispozițiilor legale. Astfel, sancțiunea incidență nu poate fi decât anularea Procedurii.

Efectul anticoncurențial nu ar fi înlăturat dacă rescrierea software-ului ar rămâne în sarcina ofertanților, având în vedere argumentele expuse deja în secțiunile anterioare. Singura măsură care ar respecta principiile aplicabile achizițiilor publice ar fi modificarea documentației de atribuire și precizarea expresă a faptului că rescrierea software-ului va fi în sarcina Entității contractante. În lipsa unei astfel de măsuri, care să plaseze rescrierea software-ului în afara Procedurii de atribuire, documentația de atribuire ar continua să fie nelegală, astfel că singura opțiune ar fi anularea întregii Proceduri.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 17 alin. (3) din Legea nr. 101/2016, art. 61 și urm. C.proc.civ.

### **3.2. Poziția entității contractante cu privire la cererea de intervenție accesorie**

La data de 27.01.2021, intimata Compania Națională de Căi Ferate „C.F.R.” SA a formulat întâmpinare față de cererea de intervenție accesorie formulată de Thales Systems România SRL în interesul petentei Siemens Mobility SRL, împotriva Deciziei CNSC nr.2103/C4/2389,2390,2391/13.11.2020 (filele 341-348), prin care a formulat următoarele excepții și apărări:

- Cererea de intervenție este inadmisibilă, pentru următoarele motive:

Nu îndeplinește condițiile prevăzute de art. 33 din C.proc.civ. , în sensul că nu justifică interesul pentru care a intervenit în proces, în favoarea unui potențial competitor, respectiv al petentei Siemens Mobility S.R.L.

Conform art.33 și art.61 alin.(1) și (3) C.proc.civ., pentru ca cererea de intervenție formulată de intervenienta Thales Systems România S.R.L. să fie admisibilă, trebuie să îndeplinească, în primul rând, condiția interesului personal în proces, care constă în apărarea unui drept sau interes propriu, suplimentar dreptului părții în folosul căreia a intervenit.

În același sens sunt și dispozițiile art.2 alin. (1) din Legea 101/2016.

Prin urmare, conform dispozițiilor legale enunțate, cererea de intervenție accesorie formulată de Thales Systems România SRL în interesul petentei Siemens Mobility SRL, este inadmisibilă, pentru că nu îndeplinește condiția prevăzută de lege, respectiv ca interesul pentru care a intervenit să fie unul personal.

Un alt motiv de inadmisibilitate a cererii de intervenție formulată de intervenienta Thales Systems România SRL în interesul petentei Siemens Mobility SRL, este că nu poate fi formulată în calea de atac, conform art. 61 alin (2) C.proc.civ.

- Cu referire la solicitarea intervenientei privind suspendarea procedurii, a solicitat respingerea acesteia ca rămasă fără obiect, întrucât prin Încheierea nr.30/C4/2953,2954/05.01.2021, CNSC a dispus suspendarea procedurii, iar entitatea contractanta s-a conformat, încă din data de 14.01.2021 (data comunicării).

- Față de solicitarea intervenientei Thales privind decalarea datei limită de depunere a ofertelor, a solicitat respingerea acestei solicitări întrucât autoritatea contractantă a luat măsură decalării datei limită de depunere a ofertelor, cu 84 de zile, ofertanții beneficiind până în prezent de un număr de 118 zile de la data publicării anunțului de participare, pentru studierea documentației de atribuire.

- Cu privire la cererea intervenientei Thales privind anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea tratamentului egal, intimata a arătat că anularea procedurii de atribuire ar prejudicia atât interesele operatorilor economici înscriși la procedură, cât și interesele entității contractante și implicit interesul public în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii feroviare publice aflate în administrarea CNCF „CFR” S.A.

Față de cele mai sus arătate și având în vedere, pe de o parte, că CFR S.A. a organizat procedura de achiziție în discuție cu respectarea principiului liberei concurențe, al transparenței și tratamentului egal, fără discriminare și că, pe de altă parte, petenta Siemens nu și-a aprobat susținerile că ar fi fost discriminată și concurența distorsionată, a solicitat respingerea și acestui capăt de cerere ca nefondat.

A mai arătat că principiul tratamentului egal și cel al transparenței, care derivă din cel dintâi, presupun ca: a) pe de o parte, toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în elaborarea ofertelor lor și, prin urmare, acestea să fie supuse acelorași condiții pentru toți ofertanții; și b) pe de altă parte, toate informațiile relevante pentru buna înțelegere a anunțului de participare sau a caietului de sarcini să permită tuturor ofertanților mediu informați și care dau dovadă de o diligență normală să înțeleagă conținutul exact al acestora și să le interpreteze în același fel și, totodată, să dea posibilitatea autorității contractante să verifice dacă ofertele corespund efectiv criteriilor care guvernează contractul cauză.”

Scopul acestui proiect este realizarea unei rețele moderne de cale ferată integrată în Coridorul European. Din acest motiv deși lucrările se realizează pe tronsoane de 30-40 de km scopul final este de a realiza o legătură continuă pe tot coridorul Arad-Timișoara -Caransebeș. Din acest motiv interconectarea între proiecte este un obiectiv în cadrul tuturor proiectelor. Interconectarea și realizarea dublării prin Glogovăț a fost descrisă în cadrul proiectului.

Prezumiția avantaj pe care l-ar avea operatorii economici ce implementează soluția folosită în cadrul proiectului Arad nu poate fi înlăturat și, dată fiind situația evidentă de fapt (existența unei instalații de Centralizare în care vor fi interconectate alte echipamente) nu este de natura a fi interpretat ca încălcând prevederile art. 165 alin (6) din Legea nr. 99/2016.

Față de susținerile de la punctul 48 al plângerii dedusă judecătii, „48. În acest context, ofertanții interesați să participe la prezenta Procedura de atribuire sunt împiedicați să prezinte o ofertă completă în ceea ce privește activitățile care trebuie realizate în stația Glogovăț, dat fiind că modificarea software-ului nu poate fi realizată decât de către Operatorul concurent, cu atât mai mult cu cât software-ul implementat se află încă în perioada de garanție, așa cum reiese chiar din comunicatul de presă emis de către Entitatea contractantă în data de 26 noiembrie 2019, perioada de garanție fiind de „24 de luni de la data recepției lucrărilor”, intimata a susținut că faptul că instalația de la Glogovăț este în garanție în prezent nu are nicio relevanță în stabilirea ofertei. Ofertele se fac luând în considerare mai mulți factori inclusiv că implementarea se va face peste mai mulți ani. Orice ofertă conține o marjă de eroare și din motivul acesta Entitatea Contractantă impune experiență în proiectele pe care le lansează pentru a evita situațiile când un ofertant nu știe cât costă adaptarea unei instalații CE. Astfel de adaptări au fost realizate în mai multe țări și chiar și în România la CFR la Arad, Simeria, Alba Iulia și Brașov.

- Față de susținerile intervenientei Thales că cerințele impuse prin documentația de atribuire sunt restrictive, intimata a solicitat respingerea acestei susțineri ca nefondate, întrucât cerințele din documentația de atribuire sunt, în egală măsură, opozabile oricărui participant la procedură și implică eforturi în sarcina oricărui operator interesat să depună ofertă. Mai mult, aceste cerințe sunt rezultatul experienței căpătate de către entitatea contractantă până la ora actuală, precum și al analizei lucrărilor deja executate sau în curs de execuție pe coridoarele europene.

De altfel, intervenienta Thales cunoaște la rândul ei foarte bine condiționările similare care au fost impuse și în privința altor proiecte (achiziții) organizate tot de către CFR având în principal același tip de contract (loturile 2a, 2b, 2c și 3, Gurasada - Simeria), situații în care operatori diferiți (inclusiv contestatorul) au depus oferte fără a contesta specificațiile și cerințele similare și, mai mult, au în prezent în derulare astfel de contracte. Rezulta în mod

evident faptul ca in egala masura contestatorul cunoaste piata operatorilor si cerintele in cadrul proiectelor dezvoltate.

- În ce privește efectul de captivitate (Lock-in efect) pe care intervenienta Thales susține că l-ar fi identificat în cadrul licitației în discuție, intimata a solicitat respingerea acestei susțineri ca nefondate și a solicitat să se constate că CFR S.A. a organizat procedura de achiziție în discuție cu respectarea principiilor unei concurențe efective, în deplină transparență și fără discriminare, dând șanse egale tuturor ofertanților la adjudecarea contractului.

Fără temei, intervenienta Thales susține că ar fi defavorizată față de ofertantul concurent, în condițiile în care și acest ofertant ar avea de realizat aceleași lucrări de modernizare, în situația în care ar câștiga contractul, invocând argumentul că ofertantul concurent a executat anterior tronsonul de care urmează să se lege cel a cărui atribuire se urmărește a se realiza.

Aceste susțineri nu pot fi primite, pentru că în cadrul documentației de atribuire există informațiile necesare, iar aceste informații nu sunt introduse în documentație spre favorizarea potențialului ofertant, deoarece se prezumă că acesta deja le cunoaște, în condițiile în care a executat respectiva lucrare, ci pentru ceilalți operatori, care nu au cunoștință de situația de fapt.

Informațiile, astfel cum au fost puse la dispoziție de entitatea contractantă, sunt suficiente pentru elaborarea unei oferte, nefiind prezentată nicio dovadă din care să rezulte imposibilitatea elaborării acesteia.

Prin urmare, susținerea intervenientei conform căreia „*Se impune, în aceste condiții, eliminarea din cadrul procedurii a obiectivului distinct și suplimentar referitor la modernizarea/reconfigurarea liniei GF Aradu Nou - Glogovăț (indicativ220) pe o distanță de cca 7kilometri, care nu are nicio justificare a fi "lipit" la proiectul mult mai important al Proiectării și Execuției lucrărilor aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triai Gr.D - ARAD" alta decât favorizarea evidentă a lui Alstom, în vederea atribuirii întregului contract către acesta*”, apare ca fiind nefondată.

De asemenea, susținerile intervenientei că „*Operatorul concurent este favorizat și prin faptul că în ceea ce privește elaborarea proiectului Liniei de Contact aferent lotului 2, definirea soluției tehnice la interfața dintre cele două proiecte se bazează pe o soluție deja implementată cu parametri tehnici specifici operatorului concurent, parametri pe care CFR îi impune prin intermediul "Studiului de fezabilitate" și "Specificația tehnică Anexa 2" creând, iarăși, un avantaj direct acestuia*” - sunt pur speculative, astfel cum a reținut și CNSC prin decizia atacată, pentru că, pe de o parte, cea care stabilește specificațiile tehnice este entitatea contractantă, iar pe de altă parte, niciodată executarea anumitor lucrări similare celei a cărei atribuire se urmărește nu reprezintă un element neconcurențial sau o practică ilicită, ci dimpotrivă, experiența similară este universal recunoscută ca fiind o cerință de calificare. Nu se poate considera în baza niciunui argument logic și legal că existența unor lucrări similare deja executate ar fi o practică ilicită, deoarece i-ar favoriza pe operatorii care au executat deja lucrarea similară.

Astfel cum a reținut și CNSC prin hotărârea atacată, intervenienta Thales nu aduce niciun fel de dovadă din care să rezulte că tehnologia în discuție face trimitere la un anumit operator economic, fiind proprie doar acestuia, deci inaccesibilă altor operatori, respectiv că specificațiile sunt restrictive, argumentele sale bazându-se exclusiv pe prezumția că executând lucrările în cadrul Proiectului de reabilitare linie c.f Frontieră -Curtid -Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maxima de 160Km/h, Tronsonul 1: Frontieră -Curtid - Arad -Km 614, acesta cunoaște procesul tehnologic, având posibilitatea să întocmească o listă de cantități corespunzătoare.

Astfel cum a arătat mai sus, soluțiile descrise prin documentația de atribuire și criticate de petentă nu sunt nicidecum soluții selectate ca urmare a vreunei preferințe a autorității față de vreunul dintre potențialii operatori interesați de participarea la această

procedură. Dimpotrivă, soluțiile răspund unor evoluții ale sistemelor de centralizare pe care autoritatea dorește să le implementeze tocmai pentru a beneficia de rezultate tehnice performante într-un proiect de asemenea complexitate.

- Fată de cererea intervenției privind anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea tratamentului egal, având în vedere cele mai sus arătate și faptul că, pe de o parte, CFR SA a organizat procedura de achiziție în discuție cu respectarea principiului liberei concurențe, al transparenței și tratamentului egal, fără discriminare și că, pe de altă parte, intervenienta nu și-a probat susținerile că ar fi fost discriminată și concurența distorsionată, a solicitat respingerea și acestui capăt de cerere ca nefondat.

- Pe fondul cererii de intervenție, intimata a solicitat respingerea acesteia ca neîntemeiată, reiterând argumentele invocate prin întâmpinarea la plângerea formulată de Siemens.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 31 alin.(2) din Legea nr. 101/2016.

#### **4. Aspecte procedurale**

**4.1.** Potrivit art.36<sup>1</sup> din Legea nr.101/2016, plângerea este scutită de plata oricărei taxe judiciare de timbru.

**4.2.** În ședința de judecată din 15.12.2020, Curtea a solicitat intimatei-entitate contractantă să precizeze în scris excepția inadmisibilității invocată prin întâmpinare.

Conformându-se dispozițiilor instanței, intimata-entitate contractantă a depus Precizări la data de 13.01.2021 (f.189-190), prin care a arătat că motivele pentru care a solicitat respingerea plângerii, în principal, ca inadmisibilă, sunt următoarele:

1) Pentru încălcarea dispozițiilor prevăzute de art.30 alin.(2) din Legea nr.101/2016, întrucât plângerea dedusă judecătii în prezenta cauză are un petit diferit față de petitul contestației deduse judecătii în fața CNSC și implicit motivele invocate în fața Curții pentru susținerea plângerii care face obiectul judecătii sunt diferite față de motivele invocate în fața CNSC în susținerea contestației;

2) În conformitate cu dispozițiile Legii nr.99/2016, atributul elaborării documentației de atribuire aparține autorității contractante, în speță CFR S.A.

Astfel, CFR S.A. are dreptul exclusiv de apreciere în ceea ce privește elaborarea documentației de atribuire și stabilirea specificațiilor tehnice, urmărind asigurarea respectării interesului general. Fiind un drept exclusiv, activitatea de elaborare a documentației de atribuire și stabilirea specificațiilor tehnice nu poate fi cenzurată decât atunci când sunt încălcate principiile generale ale achizițiilor publice.

Astfel cum a arătat prin Notele depuse la termenul din 15.12.2020, pretenția petentei de modificare a documentației de atribuire și menționarea expresă a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorăre nou) să fie în sarcina CFR S.A., încalcă dreptul autorității contractante de a propune soluția tehnică cea mai ieftină și cea mai sigură în funcționare, accesibilă oricărui potențial ofertant.

A mai arătat că aprecierea diferită a petentei față de soluția tehnică propusă de CFR S.A. nu poate conduce la modificarea acesteia, atât timp cât autoritatea are posibilitatea de a alege soluțiile care corespund cel mai bine interesului general.

**4.3.** În ședința publică din 14.01.2021, petenta a învederat Curții că CNSC a dispus măsura suspendării procedurii, în cadrul procedurii de soluționare a unei a doua contestații formulate împotriva unui răspuns de clarificări, prin urmare capătul de cerere privind suspendarea a rămas fără interes. Totodată, a învederat că CFR S.A. a prorogat termenul de depunere a ofertelor pentru 15.02.2021.

**4.4.** La data de 27.01.2021, petenta a depus Note de ședință prin care, în susținerea plângerii, a depus:

- Hotărârea nr.354-01/19-8 a Comisiei Naționale pentru Controlul Achizițiilor Publice din Croația (echivalentul CNSC din Croația), care a validat teza juridică invocată în

susținerea prezentei plângeri, inclusiv clarificările/măsurile de remediere luate de autoritatea contractantă în sensul eliminării efectului anticoncurențial;

- Documentația aferentă unui proiect desfășurat în prezent în Croația, în care, prin raportare la o situație de fapt asemănătoare, autoritatea contractantă a prevăzut *ab initio* că modificarea sistemelor pre-existente nu va face parte din contractul ce urmează a fi atribuit, modificarea acestora fiind atribuită direct operatorului care a instalat/configurat inițial aceste sisteme.

4.5. Curtea a încuviințat proba cu înscrisuri, în conformitate cu prevederile art.31 alin.(3) din Legea nr.101/2016 și art.258 alin.(1) raportat la art.255 alin.(1) din Codul procedură civilă, apreciind-o ca fiind pertinentă, utilă și concludentă cauzei.

4.6. În ședința de dezbateri din 28.01.2021 s-a încuviințat în principiu cererea de intervenție accesorie și, după punerea în discuția contradictorie a părților, Curtea a rămas în pronunțare pe excepția rămânerei cererii de suspendare ca lipsită de obiect/interes, pe excepția inadmisibilității plângerii invocată de intimata-autoritate contractantă, cât și pe plângere și pe cererea de intervenție accesorie.

4.7. În termenul de pronunțare, atât petenta cât și intimata-entitate contractantă au depus concluzii scrise, avute în vedere de Curte în analiza cauzei.

## **5. Analiza Curții de privire la plângerea formulată**

Analizând plângerea prin raportare la criticile formulate, Curtea reține următoarele:

### **5.1. Situația de fapt**

Intimata-entitate contractantă Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. a organizat o Procedura de licitație deschisă pentru atribuirea contractului de achiziție sectorială având ca obiect „*Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții*

*Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D”*

*Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad”.*

În acest sens, a elaborat documentația de atribuire aferentă și a publicat în SEAP Anunțul de participare nr.CN 1025423 din 19.10.2020, valoarea estimată a procedurii fiind de 3.917.081.120,59 lei, din care valoarea estimată a Lotului 1 – „*Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D*” este de 1.445.386.706,40 lei, iar valoarea estimată a Lotului 2 – „*Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D*” este de 2.471.694.414,19 lei.

### **5.2. Procedura desfășurată în fața CNSC**

5.2.1. Ca urmare a publicării în SEAP a documentației de atribuire, au formulat contestații trei operatori economici, respectiv FCC Construccione S.A., Arcada Company S.R.L. și petenta Siemens Mobility S.R.L.

5.2.2. Societatea Siemens Mobility S.R.L. a formulat contestație împotriva anunțului de participare, fișei de date și a documentației de atribuire, prin care a solicitat:

- suspendarea Procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații în conformitate cu prevederile art.22 din Legea nr.101/2016;

- obligarea entității contractante la modificarea anunțului de participare, fișei de date și a documentației de atribuire, în sensul remedierii neregulilor consemnate prin intermediul prezentei contestații;

- în cazul în care nu pot fi dispuse măsurile de remediere corespunzătoare, anularea Procedurii de atribuire sau obligarea entității contractante la luarea măsurii anulării Procedurii de atribuire.

În motivarea contestației, contestatoare a invocat, în sinteză, următoarele argumente:

- documentația de atribuire este concepută pentru a favoriza un anumit operator economic, ceea ce reprezintă o gravă încălcare a legii;

- includerea în obiectul achiziției pentru Lotul 2 a liniei CF Aradu Nou – Glogovăț conferă un avantaj competitiv semnificativ pentru Operatorul concurent care a implementat deja instalația de centralizare electronică în stația Glogovăț;
- linia CF Aradu Nou – Glogovăț reprezintă o ramificație de cale ferată care nu face parte din coridorul Orient/Est mediteranean, fiind legată de prezenta licitație doar pentru a crea elemente care să permită favorizarea Operatorului concurent;
- efectul includerii determină creșterea foarte mare a prețurilor pe care le pot ofera ceilalți participanți, fiind denaturată astfel concurența între participanți;
- documentația de atribuire cuprinde cerințe tehnice restrictive prin care participanții sunt forțați să apeleze la soluțiile tehnice ale aceluiași Operator concurent;
- documentația de atribuire este incompletă;
- nu sunt prevăzute lucrările de asigurare a interoperabilității dintre sistemul ERTMS/ETCS nivel 2 din cadrul Lotului 2 cu sistemul ERTMS/ETCS nivel 2 implementat în cadrul proiectului de reabilitare tronson 1: Frontieră – Curtici – Arad – Km 614, nefiind incluse nici costurile aferente;
- perioada de referință prevăzută pentru cerința de calificare referitoare la experiența similară în proiectare este excesiv de restrictivă, nejustificată și crează obstacole anticoncurențiale;
- solicitările referitoare la autorizații/agremente AFER care să includă referințe la lucrări de întreținere și/sau reparații constituie, de asemenea, cerințe nejustificate care nu au nicio legătură cu obiectul contractului;
- în capitolul 3.4 din Caietul de sarcini sunt introduse Condiții speciale contractuale care încalcă în mod flagrant prevederile HG nr.1/2018.

Contestația a fost înregistrată pe rolul Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor cu nr.47452/30.10.2020.

**5.2.3.** În conformitate cu prevederile art.61<sup>1</sup> din Legea nr.101/2016, pentru soluționarea contestației, societatea Siemens Mobiliy S.R.L. a depus Recipisa de consemnare a cauțiunii nr.2066048661/1/27.10.2020, în valoare de 220.000 lei.

**5.2.4.** Conform prevederilor art.17 alin.(2) din Legea nr.101/2016, contestațiile au fost conexe pentru a se pronunța o soluție unitară.

**5.2.5. Prin Decizia nr.2103/C4/2389, 2390, 2391 din 13.11.2020 pronunțată de Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor,** în temeiul art.26 alin.(2) din Legea nr.101/2016, s-au admis în parte contestațiile formulate de Siemens Mobility S.R.L. și FCC Construccione S.A., și s-a dispus *„modificarea pct. 3.4 din caietele de sarcini ale celor două loturi, în ceea ce privește riscurile contractului, prin corelarea cu modelele de condiții generale atașate documentației, în concordanță cu prevederile HG nr. 1/2018”*, iar în temeiul art.26 alin.(6) din Legea nr.101/2016, au fost respinse ca nefondate restul criticilor din contestații.

Pentru a pronunța această decizie, cu privire la contestația formulată de contestatoarea Siemens Mobility S.R.L., Consiliul a avut în vedere următoarele argumente:

Această societate critică o serie de prevederi ale documentației de atribuire, considerând că ar exista încălcări grave ale legislației aplicabile și că structurarea obiectului achiziției și introducerea unor elemente restrictive de natură tehnică conferă un avantaj competitiv semnificativ unuia dintre operatorii economici concurenți.

Analizând criticile formulate, Consiliul a reținut că aceasta se plânge de includerea în obiectul activităților solicitate pentru lotul 2 a ramificației de cale ferată Aradu Nou - Glogovăț, care, în opinia sa, ar determina favorizarea operatorului economic care a implementat instalația de centralizare electronică în stația Glogovăț, care se află la capătul ramificației introdusă în mod suplimentar.

În motivarea criticilor sale, contestatoarea arată că stația Glogovăț a făcut obiectul unor lucrări substanțiale de reabilitare și modernizare în cadrul „Proiectului de reabilitare linie cJ. Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 Km/h, Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad -

Km 614” de care s-a ocupat concurentul Alstom (operatorul concurent), or includerea modificărilor acestei stații în obiectul achiziției și a lucrărilor aferente care implică, de altfel, multiple alte schimbări ale sistemelor/instalațiilor puse în funcțiune deja în stația respectivă, conduc la condiționalități speciale care pot fi realizate în prezent doar de către operatorul concurent.

Mai arată că nu se identifică justificarea pentru care lucrările necesare modificării stației Glogovăț nu au fost atribuite operatorului concurent printr-o procedură directă de negociere, ci incluse într-o procedură cu un obiect mult mai amplu.

Consiliul a reținut că, potrivit dispozițiilor art. 26 alin. (2) din Legea nr. 101/2016, nu are în competență stabilirea necesităților entității contractante, respectiv oportunitatea introducerii sau eliminării anumitor lucrări într-un contract sau introducerea acestora într-altul. Pe de altă parte, chiar contestatoarea arată că tronsonul de lucrare la care face referire a fost executat de un alt operator economic, astfel că discuția din cadrul contestației este una pur teoretică, speculativă, din moment ce la acest moment lucrările respective nu mai pot fi introduse în cadrul respectivului contract. Un al treilea argument este acela că tronsonul de cale ferată ce face obiectul lotului 2 din prezenta procedură se interconectează de lotul deja existent, or era imposibil din punct de vedere al succesiunii logice și tehnologice ca ofertantul care deja și-a executat lucrările să facă interconectarea cu un tronson viitor. Prin urmare, nu prezintă niciun fel de relevanță din punct de vedere al respectării normelor procedurale de desfășurare a procedurii de față dacă în obiectul contractului a cărui atribuire se urmărește sunt cuprinse și anumite lucrări de modernizare pentru alt tronson deja executat, în condițiile în care linia de cale ferată trebuie să aibă cursivitate, indiferent cine a executat tronsonul respectiv. De asemenea, faptul că modificarea configurației automatizărilor stației Glogovăț ar implica *„modificarea stației de centralizare electronică deja instalate care determină modificarea sistemului RBC (Radio Block Center), modificarea instalației de management a traficului și, de altfel, modificări ample ale întregului sistem zonal de interfață a sistemelor RBC”* nu reprezintă vreun motiv de anulare a respectivelor prevederi, din moment ce toate aceste modificări sunt plătite de entitatea contractantă, având în vedere că fac parte din obiectul contractului a cărei atribuire se urmărește.

Contractul este unul de proiectare și execuție, astfel că stabilirea cantităților de lucrări definitive se realizează după finalizarea proiectării. Dimpotrivă, existența unor specificații tehnice precise pentru lucrările de interconectare este în favoarea operatorilor economici, care pot, astfel, anticipa costurile.

Contestatoarea nu are nicio dovadă că în proiect nu au fost luate în calcul costurile determinate de aceste lucrări, în condițiile în care nu există încă proiect, devizul general fiind alcătuit pe categorii mari de lucrări, în care se regăsesc telecomunicațiile, nefiind diferențieri între interconectarea cu lotul 1, care se va atribui în cadrul procedurii de față, sau lotul deja executat. Pe de altă parte, operatorul nu aduce niciun fel de dovezi sau de argumente din care să rezulte insuficiența fondurilor disponibile pentru investiția pentru care urmează să se atribue contractul, prin neinclusiunea respectivelor lucrări. De asemenea, nu poate fi acceptată nici soluția propusă de contestatoare referitoare la ruperea din cadrul acestui contract a ramificației de cale ferată Aradu Nou - Glogovăț, prin organizarea unei negocieri cu respectivul operator, pe de o parte, că rolul Consiliului nu este acela de a o determina pe entitate să organizeze o nouă procedură, prin negociere, pentru o parte din acest contract, iar pe de altă parte, că regulile legale referitoare la procedura de negociere sunt unele limitativ prevăzute de lege, tocmai pe motiv că limitează concurența. Totodată, chiar dacă va fi exclus acest tronson din cadrul procedurii, aceste loturi oricum vor trebui interconectate, aceeași problemă putând să apară într-un alt punct, nu în stația Golovăț.

La pct. 7 din contestație, contestatoarea a concluzionat că nu au fost prevăzute și luate în calcul respectivele costuri pe motiv că în cadrul caietului de sarcini lot 2, s-au prevăzut următoarele:

- la pagina nr. 9/83, capitolul 4: „Antreprenorul/Contractantul are obligația corelării lucrărilor numai cu Antreprenorului/Contractantul de pe Lotul 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr

în vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara - Arad în ceea ce privește toate sistemele de interoperabilitate”,

- la pagina 15/83 capitolul 4.9: „Lucrări necesare în vederea interfațării cu laturile adiacente, care pot cuprinde atât lucrări definitive, cât și lucrări provizorii sau adaptări de soft, pentru instalațiile aferente loturilor adiacente, identificate la momentul elaborării proiectului tehnic,, or, în cadrul caietului de sarcini nu se prevede interoperabilitatea dintre sistemul ETCS nivelul 2 din cadrul lotului 2 cu sistemul ETCS nivelul 2 din cadrul proiectului de reabilitare Tronsonul 1: Frontieră - Curtici -Arad - Km 614, deja implementat, de operatorul concurent.

Consiliul a reținut că prima expresie citată de contestatoare este inexactă, fiind „îmbunătățită” de aceasta, expresia fiind, în caietul de sarcini, *„Antreprenorui/Contractantul are obligația corelării lucrărilor cu Antreprenorui/Contractantul de pe Lotul 3 Timișoara. Est - Ronaț Triaj Gr în vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara - Arad în ceea ce privește toate sistemele de interoperabilitate”*, lipsind, astfel, cuvântul „numai”. Este evident că introducând acest cuvânt, contestatoarea lasă să se înțeleagă că sensul expresiei este altul, când în realitate, expresia are următorul sens: întrucât lucrările pentru loturile licitate prin această procedură se desfășoară simultan, operatorii câștigători ai respectivelor lucrări se vor coordona, astfel încât sistemele aferente celor două loturi să fie interoperabile. Că aceasta este interpretarea corectă, rezultă clar din conținutul său, citat exact, referirea fiind clară la corelarea lucrărilor, și nu la schimbările sistemelor/instalațiilor deja existente în stația Golovăț, deci unde nu va exista un operator cu care să se coordoneze, pentru asigurarea interoperabilității cu acest tronson. De asemenea, o astfel de clauză se regăsește și în cadrul caietului de sarcini aferent lotului 1, fiind clar că se referă la antreprenorii care își vor adjudeca cele două contracte.

Consiliul a apreciat ca fiind relevante susținerile entității contractante potrivit cărora secțiunea de cale ferată ce face obiectul prezentei achiziții a fost analizată, au existat studii și documentații pe care au fost fundamentate soluțiile la nivel de Studiu de Fezabilitate/Analiza Cost Beneficiu, justificarea introducerii segmentului Aradu Nou - Glogovăț în proiect se găsește și în studiul de trafic, elaborat în cadrul Studiului de Fezabilitate, precum și faptul că incluzând în proiect o variantă ocolitoare între Aradu Nou și Arad s-au respectat și prevederile Certificatului de Urbanism emis de către CJ Arad pentru lucrare. Prin urmare, toate susținerile contestatoarei apar ca fiind pur speculative, din moment ce documentația de atribuire demonstrează că aceste lucrări au fost luate în considerare încă de la nivelul studiului de fezabilitate, dar și în documentele ulterioare.

S-a mai reținut că societatea contestatoare consideră că favorizarea operatorului concurent este demonstrată și de faptul că entitatea contractantă introduce cerințe și specificații tehnice restrictive care, practic, constrâng ofertanții să se raporteze la soluțiile tehnice ale aceluiași operator economic. Consiliul a înlăturat acest argument, fiind absolut cert că existența unei situații de fapt pe tronsonul deja modernizat impune includerea unor specificații tehnice clare și pentru tronsonul care se va lega de acesta, pentru asigurarea interoperabilității între linia existentă și cea care formează obiectul contractului a cărui atribuire se urmărește.

Consiliul nu regăsește niciun argument valid nici în contestație și nici în concluziile depuse din care să rezulte că un operator ar fi favorizat, simpla referire la un tronson de cale ferată deja construit și includerea specificațiilor tehnice care să identifice soluțiile de interconectare fiind justificate obiectiv. Totodată, existența unei experiențe similare a unui operator economic, indiferent despre ce lucrare ar fi vorba, este o chestiune de la sine înțeleasă, neputând fi considerată nelegală sau pătinitoare.

De asemenea, contestatoarea nu a prezentat vreo dovadă a faptului că ar fi defavorizată față de ofertantul concurent, în condițiile în care și acest ofertant ar avea de realizat aceleași lucrări de modernizare, în situația în care ar câștiga contractul de față, faptul că a executat anterior tronsonul de care urmează să se lege cel a cărui atribuire se urmărește nescutindu-l pe acesta de executarea respectivelor lucrări. Deși se poate prezuma că acesta

cunoaște situația de fapt a tronsonului deja construit, care urmează să fie interconectat cu cel ce se va construi, acest „avantaj” teoretic este suplinit de existența în cadrul documentațiilor a informațiilor necesare pentru interconectare. Deci aceste informații nu sunt introduse în documentație spre favorizarea potențialului ofertant indicat în contestație, deoarece se prezumă că acesta deja le cunoaște, în condițiile în care a executat respectiva lucrare, ci pentru ceilalți operatori, care nu au cunoștință de situația de fapt. Dimpotrivă, lipsa acestor informații ar fi de natură să îi prejudicieze pe operatori, și nu existența lor.

Pe de altă parte, contestatoarea mai susține și opinia potrivit căreia informațiile puse la dispoziție ar fi insuficiente (cap. 7 din contestație), arătând că este necesară punerea la dispoziție a întregii documentații realizate în baza contractului anterior, aspect care, de asemenea, nu poate fi acceptat de Consiliu, în condițiile în care fiecare operator trebuie să își dovedească competența și în etapa realizării ofertelor. Informațiile, astfel cum au fost puse la dispoziție de entitatea contractantă, sunt suficiente pentru elaborarea unei oferte, nefiind prezentată nicio dovadă din care să rezulte imposibilitatea elaborării acesteia.

Prin urmare, susținerea contestatoarei conform căreia „*Se impune, în aceste condiții, eliminarea din cadrul procedurii a obiectivului distinct și suplimentar referitor la modernizarea/reconfigurarea liniei CF Aradu Nou - Glogovăț (indicativ 220) pe o distanță de cca 7 kilometri, care nu are nicio justificare a fi "lipit" la proiectul mult mai important al Proiectării și Execuției lucrărilor aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triai Gr.D – ARAD" alta decât favorizarea evidentă a lui ALSTOM, în vederea atribuirii întregului contract către acesta*”, apare ca fiind nefondată, pe de o parte, că nici părțile și nici Consiliul nu au competența de a stabili care este necesitatea entității contractante, iar pe de altă parte, că ofertantul nu a demonstrat favorizarea respectivului operator, în condițiile în care specificațiile tehnice criticate sunt justificate de existența unei situații de fapt.

Consiliul a mai reținut că opinia operatorului economic potrivit căreia „*Operatorul concurent este favorizat și prin faptul că în ceea ce privește elaborarea proiectului Liniei de Contact aferent lotului 2, definirea soluției tehnice la interfața dintre cele două proiecte, se bazează pe o soluție deja implementată cu parametri tehnici specifici operatorului concurent, parametri pe care CFR îi impune prin intermediul "Studiului de fezabilitate" și "Specificația tehnică Anexa 2" creând, iarăși, un avantaj direct acestuia*” (pct. 81 din contestație) - este pur speculativă, pe de o parte, pentru faptul că potrivit dispozițiilor legale, cea care stabilește specificațiile tehnice este entitatea contractantă, iar pe de altă parte, că niciodată executarea anumitor lucrări similare celei a cărei atribuire se urmărește nu reprezintă un element neconcurențial sau o practică ilicită, ci dimpotrivă, experiența similară este universal recunoscută ca fiind o cerință de calificare. Nu se poate considera în baza niciunui argument logic și legal că existența unor lucrări similare deja executate ar fi o practică ilicită, deoarece i-ar favoriza pe operatorii care au executat deja lucrarea similară, situația expusă dar interpretată eronat de contestatoare fiind una perfect normală în materia achizițiilor publice. *Ad absurdum*, dacă am porni de la ideea că executarea anterioară de către un operator economic a unor lucrări similare din punct de vedere al specificațiilor tehnice ar fi ilicită, acest lucru ar însemna că niciodată nu poate fi folosit criteriul de calificare experiența similară sau că operatorii care dețin asemenea experiență ar trebui excluși. Cum experiența similară este acceptată unanim în achizițiile publice, concluzia că operatorul cu experiență ar fi favorizat de documentație apare ca fiind rezultatul unui raționament invalid.

Susținerea contestatoarei potrivit căreia „*aceasta configurație unică fiind regăsită exclusiv în soluția utilizată de operatorul concurent*” nu înseamnă, în niciun caz, că această soluție este inaccesibilă altor operatori economici, ci în acest caz, pentru soluția de interconectare, ne aflăm în situația în care această parte mică de lucrare este, deja, stabilită, operatorul nemaiaivând posibilitatea de a-și propune în totalitate propria sa soluție tehnică, având în vedere că aceasta depinde de soluția unui alt operator. Situația și în ceea ce îl privește pe operatorul care își va adjudeca lotul 1, și aici cei doi operatori trebuind să se coordoneze, să își adapteze soluțiile.

Contestatoarea nu aduce niciun fel de dovadă din care să rezulte că tehnologia respectivă face trimitere la un anumit operator economic, fiind proprie doar acestuia, deci inaccesibilă altor operatori, respectiv că specificațiile sunt restrictive, argumentele sale bazându-se exclusiv pe prezumția că executând lucrările în cadrul Proiectului de reabilitare linie CF Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160Km/h, Tronsonul 1: Frontieră -Curtici - Arad - Km 614, acesta cunoaște procesul tehnologic, având posibilitatea să întocmească o listă de cantități corespunzătoare (pct. 94 din contestație). Consiliul a înlăturat aceste argumente, fiind străine de natura cauzei, scopul unei competiții de asemenea anvergură fiind acela de atrage operatori care știu să întocmească liste de cantități, și contestatoarea, în calitate de furnizor pentru CFR și operator cu experiență, așa cum ea însăși subliniază, nu poate pretinde că nu are posibilitatea întocmirii unei liste corespunzătoare. Această apărare, nu numai că nu este una juridică, nu îi este favorabilă contestatoarei, din moment ce ea se poate traduce prin aceea că are un concurent cu experiență care poate face o ofertă mai bună decât cea proprie.

În același timp, în punctul de vedere exprimat de entitatea contractantă cu privire la contestație, aceasta dezvoltă pe larg apărări referitoare la introducerea tronsonului de cale ferată Aradu Nou Golovăț în cadrul acestui contract, precum și cu privire la alegerea soluției tehnice, apărări considerate pertinente de către Consiliu. Având în vedere amploarea respectivelor apărări, respectiv paginile 3-12 din punctul de vedere, Consiliul a apreciat că nu se mai impune a fi preluate în motivare, fiind prezentate pe larg în practica deciziei.

Prin urmare, Consiliul a respins ca nefondate toate criticile dezvoltate la cap. 2, paragrafele 1-19, pag. 4-6 și la cap. 6 și 7, paragrafele 44-94, pag. 11-21 din contestație, referitoare la favorizarea operatorului economic care a executat lucrările în cadrul Proiectului de reabilitare linie CF Frontieră - Curtici - Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160Km/h, Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad -Km 614 și la necuprinderea respectivelor lucrări în obiectul contractului. Din moment ce argumentele expuse în paragrafele respective pornesc de la aceeași concluzie, eronată, a favorizării unui ofertant care a executat anterior un alt tronson de cale ferată, analiza fiecărui argument în parte este inutilă, întrucât conduc către același rezultat, respectiv respingerea criticilor contestatoarei.

În ceea ce privește critica contestatoarei referitoare la experiența similară pentru proiectare, aceasta a arătat că cerința este extrem de restrictivă, fiind impusă o perioadă de referință nejustificat de scurtă de numai 3 ani.

Consiliul a reținut că potrivit secțiunii III. 1.3) Capacitatea tehnică și profesională cerința 2) din Anunțul de participare și din Fișa de date a achiziției, „PROIECTARE - Lot 2

*Cerință: Ofertantul trebuie să facă dovada că a prestat și a dus la bun sfârșit în ultimii 3 ani (perioadă ce se calculează de la data limită de depunere a ofertelor), servicii de proiectare în domeniul de cale ferată, cei puțin pentru specialitățile suprastructură cf., terasamente cf, lucrări de artă - cale ferată (poduri/podețe), instalații de semnalizare c.f. (Centralizare electronică și ETCS nivel 2), telecomunicații c.f (inclusiv GSM-R), energoalimentare c.f. (inclusiv SCAD A), linie de contact c.f. în valoare cumulată de minimum 35.000.000 lei fără T.V.A. prin prezentarea a minim 1 contract, maxim 5 contracte.*

*Domeniile cf. se refera la calea ferată și nu cuprind domeniile metrou și tramvai".*

Contestatoarea își justifică criticile arătând că perioada de referință prevăzută pentru demonstrarea experienței similare (3 ani) este excesiv de restrictivă, că există puțini operatori economici care ar putea să facă dovada prestării unor astfel de servicii într-o perioadă de timp atât de limitată, solicitând extinderea perioadei la 10 ani.

Consiliul a reținut că în urma depunerii contestației, entitatea a luat măsuri de remediere, respectiv a extins perioada de referință de la 3 la 5 ani.

În urma respectivei măsuri, prin Concluziile scrise nr. 4406/06.11.2020, înregistrate la Consiliu cu nr.48993/09.11.2020, contestatoarea s-a arătat în continuare nemulțumită, solicitând ori extinderea perioadei la 10 ani, ori reducerea valorii contractelor prezentate.

Verificând anunțul de participare, Consiliul a reținut că pentru activitatea de proiectare, valoarea estimată a serviciilor aferente lotului 2 este de 72.155.789,95 lei, iar durata de realizare a proiectului este de 6 luni.

Consiliul a reținut relevanța în cauză a prevederilor art. 192 din Legea nr. 99/2016, potrivit căruia „Operatorul economic face dovada îndeplinirii criteriilor privind capacitatea tehnică și profesională prin prezentarea, după caz, a unora sau mai multora dintre următoarele informații și documente: b) lista principalelor livrări de produse efectuate sau a principalelor servicii prestate în cursul unei perioade care acoperă cel mult ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor, datelor și a beneficiarilor publici sau privați; atunci când este necesar în scopul asigurării unui nivel corespunzător de concurență, entitatea contractantă poate stabili că sunt luate în considerare livrări de produse relevante efectuate sau servicii relevante prestate cu mai mult de 3 ani în urmă”.

Dispoziția din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017, citată de contestatoare, respectiv art. 2, are următorul conținut: „(1) Autoritatea/Entitatea contractantă stabilește cerințele minime de calificare și selecție precizate la art. 1, în corelare cu principiul proporționalității cu scopul de a obține o confirmare că operatorii economici care demonstrează îndeplinirea respectivelor cerințe au capacitatea și experiența necesară pentru a gestiona și duce la bun sfârșit, în condițiile de performanță impuse prin caietul de sarcini, contractul de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit

(2) La stabilirea cerințelor minime de calificare și selecție, autoritățile/entitățile contractante vor ține cont de aspecte precum: complexitatea, volumul, durata, valoarea și natura contractului de achiziție publică/de achiziție sectorială/acordului-cadru care urmează a fi încheiat, fără a se impune îndeplinirea unor condiții ce nu prezintă relevanță sau sunt disproporționate în raport cu scopul menționat la alin. (1)”.

Astfel, dispozițiile legale permit entității contractante să extindă perioada de referință pentru dovedirea experienței similare în proiectare și peste limita de 3 ani, astfel încât să fie respectat principiul proporționalității și în scopul asigurării unui nivel corespunzător de concurență. Având în vedere această posibilitate legală, entitatea contractantă a extins perioada respectivă de la 3 la 5 ani.

Este real că există puține lucrări, și prin urmare, și puține proiecte de o asemenea complexitate, dar licitația a cărei atribuire se urmărește este una internațională, iar contestatoarea a participat recent într-o serie de asocieri care au proiectat și executat proiecte similare pe Coridorul IV Pan European. Prin urmare, susținerile acesteia care vizează restricționarea participării la procedură și favorizarea unui anumit operator nu sunt întemeiate, din moment ce doar în România există mai mulți operatori care pot dovedi o asemenea experiență. Pe de altă parte, entitatea contractantă nu a mers la maximum valorii estimate pentru experiența similară, ci la jumătate, iar perioada de 5 ani cu posibilitatea prezentării a 5 contracte este proporțională, mai cu seamă că activitatea de proiectare se va realiza în 6 luni.

Potrivit art. 35 alin. (1) din Normele metodologice aprobate prin HG nr. 394/2016, „Criteriile de calificare privind capacitatea au ca scop demonstrarea potențialului tehnic, financiar și organizatoric al fiecărui operator economic participant la procedură, potențial care trebuie să reflecte posibilitatea concretă a acestuia de a îndeplini contractul/acordul-cadru și de a rezolva eventualele dificultăți legate de îndeplinirea acestuia, în cazul în care oferta sa va fi declarată câștigătoare.”

Este evident că diminuând drastic experiența relevantă, cerința devine pur formală, neputând demonstra acest potențial al operatorului. Cerința, prin raportare la complexitatea lucrării, este proporțională, având în vedere faptul că pe o perioadă de 6 luni, trebuie proiectată lucrarea în cauză. Prin urmare, extinderea perioadei de referință de la 5 la 10 ani nu este posibilă legal, în condițiile în care pentru partea de proiectare sunt stabiliți 3 ani, autoritatea mergând deja până la 5 ani. Trebuie ținut seama că promovarea concurenței nu înseamnă primirea în procedură a unor operatori cu o experiență nerelevantă, ci are în vedere tocmai participarea unor operatori cu un potențial comparabil, sens în care este și paragraful din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2017.

În ceea ce privește criticile contestatoarei ce vizează cerința de calificare referitoare la autorizații/agremente AFER, contestatoarea consideră că aceasta este de asemenea, disproporționată, restrictivă și determină restrângerea artificială a concurenței, aceasta arată că în conformitate cu secțiunea III. 1.3.a) Capacitatea tehnică și/sau profesională din anunțul de participare (replicată și la nivelul fișei de date) a fost impusă următoarea cerință de calificare referitoare la autorizațiile/agremente AFER ce trebuie prezentate ca documente suport DUAE:

*„În conformitate cu prevederilor Ordinului MT nr. 290/2000 privind admiterea tehnică a produselor și/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, pentru servicii de proiectare și execuție lucrări în domeniul infrastructurii feroviare, operatorii economici vor prezenta autorizații/ agremente AFER valabile la momentul prezentării. (...)*

*Documentele suport DUAE sunt: Autorizațiile/ agrementele AFER pentru: (...)*

*- Lucrări de întreținere și reparații curente la instalații de telecomandă și semnalizare, telemecanica, panouri și pupitre de comandă în DEF, sistemele de conducere automată și achiziție de date, software;*

*- Lucrări de construcții și reparații treceri la nivel cu calea ferată;*

*- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la instalațiile de iluminat interior și exterior în gări, și elementele componente: tablou de distribuție, siguranțe fuzibile, transformator tensiune;*

*- Lucrări de întreținere și reparații curente la instalațiile de iluminat interior și exterior în gări, și elementele componente: tablou de distribuție, siguranțe fuzibile, transformator tensiune;*

*- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la grupurile electrogene;*

*- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la instalațiile SCB;*

*- Lucrări de construcții montaj și reparații capitale la instalațiile TTR pentru siguranța circulației. "*

Ceea ce critică contestatoarea se referă la solicitarea de autorizații AFER, pe lângă lucrările de construcții, și a lucrărilor de întreținere și reparații, activități care exced obiectului și scopului contractului.

În punctul de vedere, autoritatea contractantă arată că cerința de calificare a fost impusă ca urmare a incidenței prevederilor Ordinului MT nr. 290/2000, lista tipurilor de autorizații/agremente AFER fiind publicată pe site-ul [http://www.afer.ro/documents/Lista\\_clase\\_editia\\_%202-2008.pdf](http://www.afer.ro/documents/Lista_clase_editia_%202-2008.pdf), stabilirea tipurilor de autorizații s-a făcut în corelare cu obiectul prezentei proceduri de achiziție.

Verificând lista respectivă, Consiliul a constatat că, într-adevăr, aceasta este denumirea autorizațiilor emise de AFER. De asemenea, legislația specifică (Ordinul nr. 290/2000 și nr.2180/2012) arată că operatorii furnizori feroviari de bunuri, lucrări și servicii se autorizează pentru activitățile pe care urmează să le presteze. Rezultă, astfel, că dacă un operator se autorizează pentru Lucrări de construcții-montaj la instalațiile SCB, el poate presta și activitatea de reparații, care reprezintă mai puțin decât cea de construcții montaj. Prin urmare, dacă operatorul deține autorizațiile necesare pentru lucrări noi, nu poate fi eliminat că nu are autorizație pentru partea de reparații și întreținere, fiind aplicabil principiul „cine poate mai mult, poate și mai puțin”. Pe de altă parte, după cum rezultă din cele de mai sus și din apărările integrale formulate de autoritate, pot exista și lucrări de întreținere și reparații, mai cu seamă că perioada de garanție este foarte mare, respectiv 60 luni. Totodată, atunci când critică anumite specificații tehnice, operatorii ar trebui să justifice un interes personal, și nu unul abstract. Având în vedere experiența contestatoarei și portofoliul de lucrări de care dispune, este greu de crezut că aceasta nu deține respectivele autorizații, mai cu seamă că recent a dat în exploatare tronsoane de cale ferată tocmai pe Coridorul IV Paneuropean, urmând a asigura service-ul și mentenanța în perioada de garanție.

Prin urmare, văzând dispozițiile art. 185 alin.(5) din Legea nr. 99/2016 *„toate criteriile privind capacitatea, solicitate de entitatea contractantă, trebuie să aibă legătură cu obiectul contractului sectorial/acordului-cadru și să fie proporționale prin raportare la obiectul acestuia”*, Consiliul a respins respectivele critici ca nefondate, având în vedere că au legătură cu obiectul contractului, iar denumirea autorizațiilor este cea prevăzută în legislația incidentă.

În ceea ce privește criticile referitoare la modificarea condițiilor generale și speciale din Contract, Consiliul a reținut că acestea sunt identice cu cele din contestația formulată de FCC Construcción SA, fiind analizate mai sus, nefiind necesară reluarea lor și cu ocazia soluționării prezentei, considerațiile expuse fiind valabile și în ceea ce privește prezenta contestație.

### **5.3. Soluția și considerentele Curții**

#### **5.3.1. Soluționarea excepțiilor**

**5.3.1.1. Asupra excepției rămânării cererii de suspendare ca rămasă fără obiect/interes**

Prin plângerea formulată împotriva Deciziei CNSC nr.2103/C4/2389, 2390, 2391, petenta Siemens Mobility SRL a solicitat și suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea plângerii, în conformitate cu prevederile art.33 din Legea nr.101/2016.

Pe parcursul soluționării cauzei, în ședința publică din 14.01.2021, petenta a învederat Curții că CNSC a dispus măsura suspendării procedurii, în cadrul procedurii de soluționare a unei a doua contestații formulate împotriva unui răspuns de clarificări, prin urmare capătul de cerere privind suspendarea a rămas fără interes.

Curtea, reținând că prin Încheierea nr.30/C4/2953, 2954 din 05.01.2021 (filele 187-188), CNSC a admis, în temeiul dispozițiilor art.22 alin.(1) coroborate cu cele ale art.23 alin.(1) din Legea nr.101/2016, cererile de suspendare a procedurii de atribuire formulate de Siemens Mobility SRL și Thales Systems Romania SRL, în cadrul contestațiilor împotriva procedurii prin licitație deschisă privind atribuirea contractului având ca obiect *„Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D”, Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad”*, constată că cererea de suspendare formulată în cadrul prezentei plângeri, având ca obiect suspendarea aceleiași proceduri de atribuire, a devenit lipsită de interes.

În consecință, Curtea va respinge cererea de suspendare ca rămasă fără interes.

#### **5.3.1.2. Asupra excepției inadmisibilității**

Intimata-entitate contractantă a invocat excepția inadmisibilității plângerii sub două aspecte: 1) pentru încălcarea dispozițiilor art.30 alin.(2) din Legea nr.101/2016, susținând că plângerea are un petit diferit față de petitul contestației și, implicit, motivele invocate prin plângere sunt diferite față de motivele invocate în susținerea contestației, și 2) în considerarea prevederilor Legii nr.99/2016, conform cărora atributul elaborării documentației de atribuire aparține autorității contractante, în speță CFR S.A., care are dreptul exclusiv de apreciere în ceea ce privește elaborarea documentației de atribuire și stabilirea specificațiilor tehnice, urmărind asigurarea respectării interesului general.

**5.3.1.2.1.** În ceea ce privește încălcarea dispozițiilor art.30 alin.(2) din Legea nr.101/2016, se reține că acest text de lege prevede că *„În plângere, contestatorul nu poate invoca alte motive împotriva actelor autorității contractante decât cele cuprinse în contestația adresată Consiliului”*.

Curtea apreciază că prezintă relevanță în cauză Hotărârea din 2 martie 2010, *Evropaiki Dynamiki/EMSA*, T-70/05, EU:T:2010:55, prin care s-a reținut:

*„119. În ceea ce privește, în sfârșit, pretinsa încălcare a articolului 141 alineatul (2) din Normele de aplicare, Tribunalul arată că acest motiv a fost invocat pentru prima dată în cursul procedurii orale. Potrivit articolului 48 alineatul (2) primul paragraf din*

*Regulamentul de procedură [în prezent, art.84 alin.(1)], pe parcursul procesului, invocarea de motive noi este interzisă, cu excepția cazului în care acestea se bazează pe elemente de fapt și de drept care au apărut în cursul procedurii. Cu toate acestea, un motiv sau un argument care constituie dezvoltarea unui motiv enunțat anterior, direct sau implicit, în cererea introductivă de instanță și care prezintă o legătură strânsă cu acesta nu constituie un motiv nou în sensul articolului 48 alineatul (2) din Regulamentul de procedură (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Tribunalului din 28 noiembrie 2002, Scan Office Design/Comisia, T-40/01, EU:T:2008:160, punctul 87)."*

Analizând actele dosarului, se constată că *prin contestație*, petenta-contestatoare a solicitat suspendarea Procedurii de atribuire până la soluționarea prezentei contestații în conformitate cu prevederile art.22 din Legea nr.101/2016; obligarea entității contractante la modificarea anunțului de participare, fișei de date și a documentației de atribuire, în sensul remedierii neregulilor consemnate prin intermediul prezentei contestații; în cazul în care nu pot fi dispuse măsurile de remediere corespunzătoare, anularea Procedurii de atribuire sau obligarea entității contractante la luarea măsurii anulării Procedurii de atribuire.

În motivarea contestației, contestatoare a invocat, în sinteză, următoarele argumente: documentația de atribuire este concepută pentru a favoriza un anumit operator economic, ceea ce reprezintă o gravă încălcare a legii; includerea în obiectul achiziției pentru Lotul 2 a liniei CF Aradu Nou – Glogovăț conferă un avantaj competitiv semnificativ pentru Operatorul concurent care a implementat deja instalația de centralizare electronică în stația Glogovăț; linia CF Aradu Nou – Glogovăț reprezintă o ramificație de cale ferată care nu face parte din coridorul Orient/Est mediteranean, fiind legată de prezenta licitație doar pentru a crea elemente care să permită favorizarea Operatorului concurent; efectul includerii determină creșterea foarte mare a prețurilor pe care le pot oferta ceilalți participanți, fiind denaturată astfel concurența între participanți; documentația de atribuire cuprinde cerințe tehnice restrictive prin care participanții sunt forțați să apeleze la soluțiile tehnice ale aceluiași Operator concurent; documentația de atribuire este incompletă; nu sunt prevăzute lucrările de asigurare a interoperabilității dintre sistemul ERTMS/ETCS nivel 2 din cadrul Lotului 2 cu sistemul ERTMS/ETCS nivel 2 implementat în cadrul proiectului de reabilitare tronson 1: Frontieră – Curtici – Arad – Km 614, nefiind incluse nici costurile aferente; perioada de referință prevăzută pentru cerința de calificare referitoare la experiența similară în proiectare este excesiv de restrictivă, nejustificată și crează obstacole anticoncurențiale; solicitările referitoare la autorizații/agremente AFER care să includă referințe la lucrări de întreținere și/sau reparații constituie, de asemenea, cerințe nejustificate care nu au nicio legătură cu obiectul contractului; în capitolul 3.4 din Caietul de sarcini sunt introduse Condiții speciale contractuale care încalcă în mod flagrant prevederile HG nr.1/2018.

Prin *plângere*, petenta a solicitat suspendarea procedurii de atribuire; admiterea plângerii, modificarea în parte a Deciziei CNSC, în sensul dispunerii măsurii de remediere constând în modificarea documentației de atribuire și menționării exprese a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorâre nou) va fi în sarcina entității contractante, iar în subsidiar, în măsura în care instanța va aprecia că documentația de atribuire trebuie interpretată în sensul că rescrierea software-ului revine ofertantului câștigător, a solicitat anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea principiului tratamentului egal.

În motivarea plângerii, petenta a arătat, în esență, următoarele: Decizia CNSC nu satisface în întregime solicitările societății și nu restabilește cadrul legal necesar unei proceduri concurențiale efective, însă, față de precizările punctului de vedere al CFR depus în fața CNSC, consideră că sunt create premisele adoptării unei măsuri de remediere adecvate constând în indicarea explicită a obligațiilor care îi incumbă ofertantului în ceea ce privește lucrările asigurării interoperabilității; precizarea CFR din punctul de vedere, potrivit căreia „*instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorâre nou), astfel ca se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o*”, nu a fost luată în considerare de CNSC la pronunțarea Deciziei atacate; poziția exprimată de CFR în cadrul

dosarului soluționat de CNSC contravine prevederilor documentației de atribuire, reprezentând doar un angajament echivalent unei măsuri de remediere care ar fi trebuit să devină opozabilă tuturor participanților în Procedură; mai exact, capătul principal de plângere vizează doar omisiunea CNSC de a da relevanță precizărilor CFR din punctul de vedere prin care chiar entitatea contractantă recunoaște afectarea concurenței în condițiile în care nu are loc o rescriere a software-ului; capătul principal de cerere privește neadoptarea măsurii de remediere menite să stabilească fără echivoc în documentația de atribuire limitele obligației ofertantului de a asigura interoperabilitatea zonală, în sensul că aceasta nu include intervenția asupra instalațiilor și echipamentelor instalate anterior de alt operator în stația Glogovăț; CNSC trebuia să constate caracterul incomplet și lacunar al documentației sub acest aspect, precum și lipsa unei măsuri de remediere adecvate în condițiile în care punctul de vedere CFR este doar un act extrinsec procedurii și nepublicat în SEAP pentru informarea corespunzătoare a tuturor operatorilor interesați; punctul de vedere nu face parte din documentația de atribuire, neavând nici măcar valoarea unei clarificări aduse în Procedură; CNSC trebuia să dispună clarificarea documentației de atribuire cu indicarea expresă a faptului că în obiectul contractului nu intră rescrierea software-ului din stația Glogovăț și a activităților corespunzătoare, ofertantul fiind răspunzător doar de asigurarea lucrărilor necesare de pregătire a interfețelor în vederea asigurării interoperabilității; doar această finalitate este efectivă și asigură neafectarea concurenței, obiectiv asumat de CFR. În subsidiar, în măsura în care atât instanța, cât și CNSC consideră că obligația de rescriere a software-ului revine ofertantului câștigător, petenta a apreciat că Procedura de atribuire trebuie anulată în ceea ce privește lotul 2, întrucât determină favorizarea directă a operatorului care deja a implementat centralizarea electronică din stația Glogovăț. Într-o astfel de ipoteză, ofertantul câștigător (dacă nu e cel care a implementat în trecut centralizarea electronică din stația Glogovăț) ar fi ținut să solicite intervenția operatorului competitor (cu care va concura în mod direct în licitație), fiind de netăgăduit avantajul creat celui din urmă. CFR nu a cerut o ofertare/cotație separată pe aceste lucrări (situație care ar dovedi cu prisosință încălcarea tratamentului egal între participanți), ci le integrează în prețul total al contractului, diluând astfel avantajul în umbra ofertei generale.

Analizând comparativ solicitările din contestație și cele din plângere, precum și argumentele invocate în susținerea acestor solicitări, Curtea constată, contrar susținerilor intimitei-entitate contractantă, că nu suntem în situația prevăzută de art.30 alin.(2) din Legea nr.101/2016, nefiind în prezența unor solicitări sau motive noi.

Astfel, așa cum s-a reținut anterior, prin contestație, petenta a solicitat modificarea anunțului de participare, fișei de date și a documentației de atribuire, în sensul remedierii neregulilor consemnate prin intermediul contestației.

Prin Punctul de vedere al entității contractante depus la data de 04.11.2020 la CNSC, în cursul procedurii de soluționare a contestației, aceasta a menționat că „*instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorăre nou), astfel ca se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o*”.

Întrucât CNSC nu a analizat și nu s-a pronunțat asupra acestei împrejurări, prin plângerea formulată împotriva deciziei Consiliului de soluționare a contestației, petenta a solicitat modificarea în parte a Deciziei CNSC, în sensul dispunerii măsurii de remediere constând în modificarea documentației de atribuire și menționării exprese a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorăre nou) va fi în sarcina entității contractante, iar în subsidiar, în măsura în care instanța va aprecia că documentația de atribuire trebuie interpretată în sensul că rescrierea software-ului revine ofertantului câștigător, a solicitat anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea principiului tratamentului egal.

Prin urmare, Curtea constată că solicitarea constând în dispunerea măsurii de remediere în sensul modificării documentației de atribuire și menționării exprese a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorăre nou) va fi în sarcina entității contractante, se bazează pe elemente care au apărut

în cursul procedurii de soluționare a contestației, nefiind cunoscute la momentul formulării contestației, iar motivele și argumentele care fundamentează această solicitare reprezintă de fapt o dezvoltare a unor motive enunțate anterior, prin contestație, și prezintă o legătură strânsă cu acestea, prin urmare nu constituie motive noi în sensul dispozițiilor art.30 alin.(2) din Legea nr.101/2016, fiind astfel admisibile.

Pentru aceste motive, va respinge excepția inadmisibilității invocată de intimata-entitate contractantă din perspectiva încălcării dispozițiilor art.30 alin.(2) din Legea nr.101/2016, ca neîntemeiată.

**5.3.1.2.2.** În ce privește posibilitatea cenzurării de către instanță a activității de elaborare a documentației de atribuire și stabilirea specificațiilor tehnice, despre care se susține că este atributul exclusiv al entității contractante – aspect invocat de intimata-entitate contractantă tot ca argument de inadmisibilitate a plângerii, susținând că pretenția petentei de modificare a documentației de atribuire și menționarea expresă a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorâre nou) să fie în sarcina CFR S.A. încalcă dreptul entității contractante de a propune soluția tehnică cea mai ieftină și cea mai sigură în funcționare, accesibilă oricărui potențial ofertant - , Curtea, reținând, pe de o parte, că această pretenție a petentei a fost formulată ca o măsură de remediere, iar, pe de altă parte, că stabilirea limitelor acestei aprecieri impun o verificare a respectării principiilor generale ale achizițiilor publice, apreciază că solicitarea petentei este admisibilă, însă în limitele și condițiile prevăzute de dispozițiile art.34 alin.(1) lit.b) din Legea nr.101/2016, aceste argumente urmând a fi analizate ca apărări de fond, odată cu fondul plângerii.

### **5.3.2. Răspunsul adus criticilor consemnate în plângere**

#### **5.3.2.1. Prioritar, Curtea reține situația premisă a litigiului:**

Plângerea vizează Procedura de licitație deschisă pentru atribuirea contractului de achiziție având ca obiect „*Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții*

*Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D”*

*Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș - Timișoara - Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad”, organizată de intimata-autoritate contractantă Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A.*

În obiectul acestui contract, respectiv în obiectul activităților solicitate pentru Lotul 2, a fost inclus și obiectivul „*Modernizarea/reconfigurarea liniei CF Aradu Nou – Glogovăț (indicativ 220), pe o distanță de cca 7 kilometri*”.

Anterior derulării prezentei Proceduri de atribuire, Stația Glogovăț a făcut obiectul unor lucrări substanțiale de reabilitare și modernizare, în cadrul „*Proiectului de reabilitare linie c.f. Frontieră Curtici-Simeria parte componentă a Coridorului IV Pan European pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160Km/h, Tronsonul 1: Frontieră - Curtici - Arad - Km 614*”. Aceste lucrări au fost efectuate de un alt operator economic.

Petenta Siemens Mobility S.R.L. a formulat contestație împotriva documentației de atribuire, prin care a criticat includerea în obiectul contractului de achiziție publică ce se dorește a fi atribuit a obiectivului „Modernizarea/reconfigurarea liniei CF Aradu Nou - Glogovăț”, susținând, în esență, că această includere conferă un avantaj competitiv semnificativ pentru operatorul concurent care a implementat deja instalația de centralizare electronică în stația Glogovăț, și determină creșterea prețurilor ce pot fi oferite de ceilalți participanți.

Prin Punctul de vedere al entității contractante privind contestația petentei, depus la Consiliu la data de 04.11.2020, CNCF „C.F.R.” – S.A. a precizat, cu privire la lucrările de instalații de semnalizare și centralizare (SCB) cuprinse în proiectul de modernizare a tronsonului feroviar Timișoara – Arad, că „*Instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorâre nou), astfel că se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o*”.

Prin plângerea formulată împotriva acestei decizii, petenta a criticat omisiunea Consiliului de a lua în considerare această precizare a entității contractante, solicitând modificarea în parte a Deciziei Consiliului, în sensul dispunerii măsurii de remediere constând în modificarea documentației de atribuire și a menționării exprese a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț (cu program de înzăvorăre nou) va fi în sarcina entității contractante, iar în subsidiar, în măsura în care se va aprecia de instanță că documentația de atribuire trebuie interpretată în sensul că rescrierea software-ului revine ofertantului câștigător, a solicitat anularea procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea principiului tratamentului egal.

**5.3.2.2.** În esență, prin plângere, petenta a susținut că, față de precizările entității contractante din Punctul de vedere depus în fața Consiliului, sunt create premisele adoptării unei măsuri de remediere adecvate, constând în indicarea explicită a obligațiilor care îi incumbă ofertantului în ceea ce privește lucrările asigurării interoperabilității și a invocat următoarele argumente/critici:

- pentru asigurarea unui cadru concurențial neafectat este necesară rescrierea software-ului din stația Glogovăț, sens în care se impune modificarea deciziei Consiliului în sensul completării măsurilor de remediere impuse

- efectul de captivitate (*lock-in effect*), identificat în cadrul acestei licitații, care determină *per se* restrângerea concurenței conform concluziilor Consiliului Concurenței și practicii instanțelor europene.

Astfel, petenta-contestatoare a susținut că *prin necesitatea rescrierii software-ului*, recunoscută expres de entitatea contractantă, este afectată concurența, în măsura în care nu se dispune ca măsură de remediere modificarea documentației de atribuire prin menționarea expresă a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț va fi în sarcina entității contractante. De asemenea, a mai susținut că este necesar să se stabilească limitele obligației ofertantului de a asigura interoperabilitatea zonală, în sensul că aceasta nu include intervenția asupra instalațiilor și echipamentelor instalate anterior de un alt operator în stația Glogovăț.

În opinia petentei, interoperabilitatea poate fi asigurată dacă, pe de o parte, ofertantul câștigător asigură interfațarea sistemului ce urmează a fi implementat în proiectul nou cu sistemul existent în stația Glogovăț, dar în același timp entitatea contractantă asigură rescrierea software-ului din stația Glogovăț și interfațarea sistemului anterior implementat în această stație cu sistemul nou din proiect. Consideră că doar în felul acesta ofertanților nu le este impusă obligația de a obține ofertă de la operatorul care a implementat instalația din stația Glogovăț – acesta reprezentând un efect anticoncurențial care trebuie înlăturat din procedură. Este vădit neconcurențial ca unui ofertant să i se ceară să reconfigureze instalația de centralizare electronică implementată de un alt operator pentru că, în acest caz, celălalt operator va avea întotdeauna un avantaj competitiv.

Apreciază că toate aceste critici au fost analizate în mod expeditiv și superficial de Consiliu prin decizia contestată, care a preluat, fără o verificare corespunzătoare, afirmațiile generale prezentate de entitatea contractantă prin punctul de vedere.

Petenta a făcut referire și la *efectul de captivitate (lock-in effect)*, respectiv dependența pe termen lung a autorităților contractante față de un anumit furnizor, care susține că se identifică și în cadrul acestei proceduri în cazul software-ului din stația Glogovăț, și care determină *per se* restrângerea concurenței conform concluziilor Consiliului Concurenței și practicii instanțelor europene. A susținut că instituțiile publice sunt obligate să organizeze procedurile de achiziții în deplină transparență și fără discriminare, dând întreprinderilor interesate șanse egale la adjudecarea contractului. Respectarea principiului tratamentului egal presupune ca, oricând, pe parcursul Procedurii de atribuire, să se stabilească și să se aplice reguli, cerințe, criterii identice pentru toți operatorii economici, astfel încât aceștia să beneficieze de șanse egale de a deveni contractanți, iar concurența să fie una efectivă.

**5.3.2.3.** Analizând aceste critici, Curtea reține că în cuprinsul Caietului de sarcini Lot 2, se prevăd următoarele:

„Principalele obiective preconizate, prin realizarea proiectului Lot 2: „Modernizarea liniei feroviare Caransebeș-Timișoara-Arad”, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad, inclusiv Aradu Nou – Glogovăț, sunt:

- Îmbunătățirea infrastructurii pentru creșterea vitezei de circulație la valori cuprinse între viteza de 120 km/h și cea de 160 km/h pe întregul tronson (...)
- *Instalații de centralizare electronice noi, în stații, și introducerea sistemului de siguranță ERTMS (ETCS nivel 2 + GSM-R) (...)* (pag.8/83 din Caietul de sarcini)

„Prezentul Caiet de Sarcini se referă la obligațiile Antreprenorului/Contractantului aferente Lotului 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad, inclusiv Aradu Nou – Glogovăț. *Antreprenorul/Contractantul are obligația corelării lucrărilor cu Antreprenorul/Contractantul de pe Lotul 3 Timișoara Est – Ronaț Triaj Gr. D în vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara – Arad în ceea ce privește toate sistemele de interoperabilitate*” – (pag.9/83 din Caietul de sarcini).

În documentul „Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad”, la Cap.5.3.12.2 „Descrierea stațiilor și haltelor de mișcare în situația proiectată”, sunt prevăzute următoarele:

Stația Aradu Nou (pag.657)

*„S-a proiectat astfel, o variantă nouă pentru intervalul dintre Aradu Nou și Glogovăț care, până aproape la intrarea în stația Glogovăț va fi cale dublă, iar de la ramificația R4 Glogovăț (punct de secționare nou) aceasta se va îndrepta către Arad, racordându-se la linia CF București – Curtici, în zona km 625+500 – 625+900, la ramificația R2 Glogovăț (punct de secționare nou)”*

Stația Glogovăț cap Y (pag.659)

- „În ceea ce privește configurația stației Glogovăț, în capătul Y al acesteia s-au proiectat două ramificații ce vor prelua noua linie 218A (R2 Glogovăț și R4 Glogovăț) și linia 220;
- *Ambele ramificații vor fi introduse în instalația de centralizare a stației Glogovăț;*
- La R2 Glogovăț au fost prevăzute schimbătoare de cale cu tangenta 1:18,5 și inimă mobilă pentru a nu scădea confortul călătorilor și pentru a menține viteza de 100 km/h de pe linia 218A;
- La R4 Glogovăț, schimbătorul de cale 24R s-a prevăzut cu tangenta 1:18,5 pentru a nu scădea viteza trenurilor ce vor circula pe firul I, de la Aradu Nou, la Arad, prin R2 Glogovăț;
- Semnalele de la R2 Glogovăț și R4 Glogovăț au fost prevăzute cu drumuri de alunecare, iar pentru reducerea timpilor de ostilizare a parcursurilor de trecere de pe fir I linia VF 218A, pe fir I linia CF 200, s-au prevăzut două diagonale paralele la R2 Glogovăț”.

**5.3.2.4.** Pe parcursul soluționării contestației și a prezentei plângeri, răspunzând criticilor formulate de petenta-contestatoare, intimata-entitate contractantă a făcut o serie de precizări/clarificări privind documentația de atribuire și activitățile tehnice ce se impun a fi efectuate în stația Glogovăț, precizând următoarele:

- Cerințele privind asigurarea interoperabilității sistemelor sunt aplicabile proiectelor de reabilitate atunci când o secțiune deja reabilitată trebuie să se integreze cu o secțiune nereabilitată, *operatorii economici interesați fiind cei care vor identifica soluțiile tehnice posibil a fi implementate pentru respectarea cerinței.*

- Cu privire la lucrările de instalații de semnalizare și centralizare (SCB) cuprinse în proiectul de modernizare a tronsonului feroviar Timișoara – Arad, a precizat că „*Instalația CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris (cu program de zăvorâre nou), astfel că se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o*”.

- Pentru realizarea interoperabilității între tronsoane este necesară modificarea soft-ului din stațiile de capete deoarece configurațiile acestora se schimbă prin adăugarea de noi interfețe necesare conectării cu noul proiect care au nevoie de a fi adăugate și configurate în softul instalației CE.

- Lucrarea în discuție, de rescriere a softului, trebuie efectuată de orice ofertant, fiind necesară și vitală pentru buna funcționare și interoperabilitatea celor două tronsoane.

- Toate softurile din stațiile de capete de tronson se modifică pentru realizarea interconectării celor două tronsoane. Acest fapt implică acorduri economice și tehnice între constructori, fără implicarea autorității contractante.

- Situația de fapt nu poate fi înlăturată, conectarea celor două proiecte este o necesitate tehnică și operațională la care nu se poate renunța.

**5.3.2.5.** În primul rând, Curtea constată că toate aceste precizări/clarificări tehnice și juridice făcute de entitatea contractantă în fața Consiliului și ulterior, a instanței de contencios administrativ, nu fac altceva decât să contureze și să confirme ideea unei documentații de atribuire incomplete și neclare, care nu respectă cerințele prevăzute de dispozițiile art.164 din Legea nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale, care prevăd expres obligația entității contractante de „a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției sectoriale, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire”.

În mod evident, clarificările de această natură se impuneau a fi făcute de entitatea contractantă în mod exclusiv în cadrul procedurii de atribuire, fiind fără relevanță juridică împrejurarea că entitatea contractantă a adus aceste clarificări noi pe parcursul procesului de soluționare a contestației/plângerii, iar această împrejurare afectează legalitatea documentației de atribuire și validează criticile petentei sub acest aspect.

**5.3.2.6.** Apoi, se notează că entitatea contractantă a menționat faptul că pentru realizarea interoperabilității între tronsoane este necesară modificarea software-ului prin adăugarea de noi interfețe necesare conectării cu noul proiect, a precizat că lucrarea de rescriere a software-ului la stația Glogovăț trebuie efectuată de ofertant și a recunoscut că sunt necesare acorduri economice și tehnice între constructori, fără implicarea entității contractante -, însă documentația de atribuire nu conține nicio mențiune privind condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț astfel încât să se realizeze scopul tehnic dar și respectarea prevederilor legale care impun înlăturarea oricărui element anticoncurențial. Simplele afirmații ale entității contractante în sensul că „nu este avantajat un operator economic anume, pentru că indiferent de operatorul economic care va implementa prezentul proiect, se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat software-ul actual în stația Glogovăț, deoarece suma alocată pentru rescrierea acestui software este aceeași pentru toți ofertanții și a fost inclusă în valoarea estimată pentru investiția de bază”, nu sunt în măsură să clarifice aspectele menționate, nu dovedesc faptul că nu este avantajat operatorul concurent care a implementat anterior instalația de centralizare electronică în stația Glogovăț și nici nu fac dovada respectării tratamentului egal.

Curtea subliniază că aceste operațiuni de includere reprezintă operațiuni tehnico-juridice importante și esențiale pentru derularea contractului, entitatea contractantă având obligația de a indica cerințele tehnice și juridice în mod clar, astfel încât să fie fără echivoc conținutul obligațional fiecărui ofertant.

Cu alte cuvinte, entitatea contractantă trebuia să indice/precizeze concret soluția tehnică de interconectare a software-urilor, aferentă funcționării instalației de centralizare electronică, afirmația că aceste operațiuni revin ofertanților, fără să stabilească în concret cum se va realiza din perspectiva realizării contractului și a respectării principiilor tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe consacrate de dispozițiile art.2 alin.(2) din Legea nr.99/2016, fiind incompletă și lipsită de claritate.

**5.3.2.7.** În ceea ce privește nerespectarea principiilor prevăzute de dispozițiile art.2 alin.(2) din Legea 99/2016, privind achizițiile sectoriale, Curtea reține că, prin criticile formulate, petenta a susținut că prin forma actuală a documentației de atribuire, care nu prevede care sunt limitele obligațiilor pe care ofertantul câștigător și le va asuma în ceea ce privește activitățile aferente stației Glogovăț și nu cuprinde toate cerințele și precizările entității contractante privind rescrierea software-ului, se încalcă atât principiile egalității de tratament și transparenței care guvernează atribuirea contractelor de achiziții publice, cât și principiul liberei concurențe dintre ofertanți, determinând un efect anticoncurențial și avantajarea nejustificată a operatorului concurent.

Curtea reține că *principiul nediscriminării*, prevăzut de art.2 alin.(2) lit.a) din Legea nr.99/2016, presupune desfășurarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziție sectorială într-un cadru competitiv real, asigurându-se operatorilor economici șansa efectivă de a participa la procedură și de a încheia contractul de achiziție.

În accepțiune juridică, concurența între operatorii economici în cadrul procedurilor de achiziție publică/sectorială implică confruntarea, rivalitatea dintre operatorii economici cu activități similare sau asemănătoare, exercitată în cadrul procedurilor de achiziție, în vederea încheierii contractului, în scopul obținerii de profit.

Prin intermediul achizițiilor publice/sectoriale, autoritățile contractante intervin pe piață, dar aceasta nu trebuie să afecteze concurența loială și nedistorsionată între operatorii economici participanți la procedurile de achiziție publică/sectorială.

Astfel, în aplicarea acestui principiu, autorităților contractante le incumbă obligația de a nu impune condiții discriminatorii în caietele de sarcini, de a nu stabili cerințe de calificare care să favorizeze anumiți participanți la procedura de achiziție publică/sectorială și de a nu discrimina potențialii ofertanți pe baza unor motive nejustificate.

Efectele respectării principiului nediscriminării în procedurile de atribuire a contractelor de achiziție sunt dezvoltarea pieței unice a achizițiilor publice/sectoriale, crearea unui cadru competitiv real între operatorii economici participanți, eliminarea practicilor care restrâng concurența, garantarea unei participări cât mai largi a potențialilor ofertanți la procedură în optica asigurării eficienței utilizării a banilor publici.

*Principiul egalității de tratament în materia achizițiilor sectoriale*, consacrat de dispozițiile art.2 alin.(2) lit.b) din Legea nr.99/2016, presupune ca pe tot parcursul procedurii de atribuire autoritatea contractantă să stabilească și să aplice reguli, cerințe și criterii identice pentru toți operatorii economici, garantându-le șanse egale de atribuire a contractului.

Acest principiu trebuie să se reflecte într-o egalitate de oportunități, respectiv în tratamentul echitabil al operatorilor economici din perspectiva stabilirii cerințelor, precum și într-o egalitate de rezultat, respectiv tratamentul echitabil al operatorilor economici din perspectiva aplicării cerințelor.

Respectarea principiului tratamentului egal implică garantarea acelorași șanse în ceea ce privește formularea ofertelor tuturor ofertanților, comunicarea concomitentă către aceștia a ansamblului informațiilor necesare pentru derularea procedurii, înlăturarea subiectivismului auroității contractante în adoptarea deciziilor pe parcursul procedurii de atribuire.

Efectele respectării acestui principiu se concretizează în garantarea pentru toți participanții a acelorași șanse în formularea ofertelor, asigurarea imparțialității decizionale pe tot parcursul derulării contractului și garantarea concurenței reale între operatorii economici participanți la o procedură de achiziție publică.

În jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene s-a evidențiat că principiul tratamentului egal obligă ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (Hotărârea CJUE din 03.03.2005, C-21/03 și C-34/03, *Fabricom v. Belgium*).

Se mai notează că principiul tratamentului egal îi privește nu doar pe operatorii economici care au participat efectiv la o procedură de atribuire, ci, în egală măsură, și pe potențialii ofertanți care speră să participe la procedură (Hotărârea CJUE din 5.10.2000, C-16/98, *Commission v. France*).

În ce privește *principiul transparenței*, reglementat de dispozițiile art.2 alin.(2) lit.d) din Legea nr.99/2016, se reține că acesta implică garantarea dreptului de acces complet al tuturor operatorilor economici interesați la documentația de atribuire, la deciziile autorității contractante și la toate informațiile relevante în cadrul procedurii de achiziție sectorială, în scopul reducerii riscului de favoritism și de arbitrar din partea autorității contractante.

Aplicarea principiului transparenței presupune: - formularea de către autoritățile contractante într-un mod clar, precis și neechivoc a tuturor documentelor elaborate pe parcursul derulării procedurii de achiziție; - toți ofertanții informați să poată înțelege, cu o diligență minimă, condițiile și regulile detaliate ale procedurii de atribuire și să le interpreteze în același mod; - autoritatea contractantă să fie în măsură să verifice dacă ofertele depuse îndeplinesc criteriile aplicabile contractului în cauză.

*Principiul liberei concurențe* este evidențiat în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, relevantă în cazul de speță fiind Hotărârea pronunțată în cauza C-796/18 (*Informatikgesellschaft für Software-Entwicklung (ISE) mbH*), în care se reține că:

*„69 Or, potrivit articolului 18 alineatul (1) din Directiva 2014/24, pe de o parte, autoritățile contractante trebuie să trateze operatorii economici în mod egal și fără discriminare, precum și să acționeze într-o manieră transparentă și proporționată și, pe de altă parte, conceptul achiziției nu se poate face cu intenția de excludere a acesteia din domeniul de aplicare al acestei directive sau de restrângere artificială a concurenței, aceasta fiind considerată ca fiind restrânsă artificial în cazul în care conceptul achiziției este făcut cu intenția favorizării sau a dezavantajării nejustificate a anumitor operatori economici. (...)*

*73 Or, ISE consideră că, în practică, contractele de adaptare, de întreținere și de dezvoltare a software-ului de bază sunt rezervate exclusiv editorului acestui software, în măsura în care dezvoltarea sa necesită să se dispună nu numai de codul sursă al respectivului software, ci și de alte cunoștințe privind dezvoltarea respectivului cod sursă.*

*74 În această privință, trebuie subliniat că, atunci când o autoritate contractantă intenționează să organizeze o procedură de atribuire a unor contracte de achiziții publice în vederea asigurării întreținerii, a adaptării sau a dezvoltării unui software dobândit de la un operator economic, aceasta trebuie să asigure comunicarea unor informații suficiente candidaților și ofertanților potențiali pentru a permite dezvoltarea unei concurențe efective pe piața derivată a întreținerii, a adaptării sau a dezvoltării software-ului menționat.*

*75 În speță, pentru a se asigura respectarea principiilor atribuirii contractelor de achiziții publice, astfel cum sunt enunțate la articolul 18 din Directiva 2014/24, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica, în primul rând, că atât landul Berlin, cât și orașul Köln dispun de codul sursă al software-ului „ICNIS Plus”, în al doilea rând, că, în ipoteza în care ar organiza o procedură de atribuire a contractelor de achiziții publice destinată să asigure întreținerea, adaptarea sau dezvoltarea software-ului menționat, respectivele autorități contractante comunică acest cod sursă candidaților și potențialilor ofertanți și, în al treilea rând, că accesul la acest cod sursă unic este suficient pentru a garanta ca operatorii economici interesați de atribuirea contractului vizat sunt tratați în mod transparent, egal și nediscriminatoriu.” (subl. ns.).*

În strânsă legătură cu principiul liberei concurenței, se impune analiza *efectului de captivitate (lock-in)*, invocat de petentă și intervenientă, care presupune dependența pe termen lung a autorităților contractante față de un anumit furnizor/distribuitor, respectiv obligativitatea acestora de a apela la serviciile unui singur furnizor pentru achiziționarea de produse/servicii care vin în completarea celor pe care acestea le dețin deja.

În cadrul „*Studiului privind efectul de captivitate (lock-in) în sectoarele sensibile în domeniul achizițiilor publice, IT și echipamente/aparatură medicală*”, realizat de Consiliul Concurenței, s-a reținut, cu privire la domeniul IT care prezintă interes în speță, că efectul de

captivitate a autorităților contractante a fost identificat în special în cazul achizițiilor publice privind dezvoltarea unor aplicații software la cerere (personalizate pentru cerințele operaționale ale instituțiilor conform legii de funcționare a acestora).

S-a reținut că omisiunea autorităților contractante de a include în documentația de atribuire a transferului dreptului de proprietate asupra aplicațiilor dezvoltate la cerere (codul sursă) conduce, ulterior, la dependența autorităților contractante față de furnizorul aplicației, deținător al dreptului de proprietate intelectuală. Orice dezvoltare ulterioară a aplicației poate fi făcută doar cu furnizorul inițial al aplicației software.

Pentru a evita o astfel de situație, autoritatea contractantă trebuie să se asigure că va putea modifica codul sursă independent de furnizorul inițial, transfera codul sursă către un alt furnizor sau contracta un alt furnizor pentru modificări sau servicii de mentenanță.

S-a mai subliniat că e foarte important să se specifice în caietul de sarcini cerințele legate de licențiere și alte aspecte legale, precum: - licențiere nelimitată a aplicațiilor achiziționate pe bază de licență; - transferul proprietății intelectuale asupra tuturor livrabilelor rezultate în procesul de implementare, către instituția în cauză.

Având în vedere analiza realizată, în vedere creșterii gradului de concurență în cadrul procedurilor de achiziție publică, s-a precizat că principalul aspect de natură să prevină efectul de lock-in în achiziții publice îl reprezintă dreptul pe care autoritățile contractante îl au în stabilirea specificațiilor tehnice, astfel încât acestea să permită oricărui potențial ofertant accesul egal la procedura de atribuire. În acest context, s-a recomandat autorităților contractante definirea unor cerințe nediscriminatorii în caietele de sarcini și stabilirea unor specificații tehnice neutre, care să se plieze pe oferta a cât mai multor operatori economici, ceea ce ar conduce la o creștere a concurenței în cadrul procedurilor de achiziție publică.

În aceste condiții, s-a arătat că documentația de atribuire ar trebui să conțină prevederi care să asigure continuitatea soluției și să permită autorității contractante operarea de modificări, respectiv:

- transferul codului sursă (în cazul soluțiilor personalizate) cu posibilitatea modificării independent de furnizor;
- transferul tuturor livrabilelor realizate în cadrul proiectului în formă prelucrabilă/editabilă;
- proprietatea datelor și/sau posibilitatea extragerii acestora în mod automat, fără a fi necesară intervenția furnizorului (export date);
- prevederea unui plan de transfer al cunoștințelor tehnice la încheierea relației contractuale cu un anumit furnizor.

**5.3.2.8.** Raportând situația expusă la aceste principii și texte de lege, având în vedere și dispozițiile art.62 alin.(1) din Legea nr.99/2016, care prevăd obligația entităților contractante de a respecta *„toate principiile conform art.2 alin.(2), în mod special un tratament egal și nediscriminatoriu, și să acționeze într-o manieră transparentă și proporțională”*, Curtea constată că, într-adevăr, în cuprinsul documentației de atribuire, cu privire la configurația stației Glogovăț s-a prevăzut proiectarea a doua ramificații care vor fi introduse în instalația de centralizare a stației Glogovăț, însă nu au fost inserate decât mențiuni referitoare la obligația Antreprenorului/Contractantului Lotului 4 (inclusiv Aradu Nou – Glogovăț) de a corela lucrările cu Antreprenorul/Contractantul de pe Lotul 3 Timișoara Est – Ronaț Triaj Gr. D în vederea asigurării continuității tronsonului de cale ferată Timișoara – Arad în ceea ce privește toate sistemele de interoperabilitate, fără însă să se indice lucrările necesare pentru asigurarea interoperabilității sistemelor și condițiile de efectuare a acestor lucrări.

De asemenea, ulterior, pe parcursul soluționării contestației/plângerii, așa cum s-a reținut în considerentele prezentate la pct.5.3.2.6 din prezenta decizie, autoritatea contractantă a indicat că pentru realizarea interoperabilității între tronsoane este necesară modificarea software-ului prin adăugarea de noi interfețe necesare conectării cu noul proiect și a precizat că lucrarea de rescriere a software-ului la stația Glogovăț trebuie efectuată de ofertant, ceea ce implică acorduri economice și tehnice între constructori, fără implicarea autorității

contractante, însă nu a indicat condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț astfel încât să se realizeze scopul tehnic, însă în același timp să se respecte principiile tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și concurenței, respectiv să se evite/înlăture un posibil efect de captivitate (lock-in), iar operatorul concurent care a implementat deja instalația de centralizare electronică în stația Glogovăț să nu aibă un avantaj în fața altor operatori ofertanți determinat de această situație.

Reținând că, din perspectivă juridică, documentația de atribuire nu oferă argumente clare legate de acordul operatorului concurent, Curtea apreciază că este necesar ca entitatea contractantă să clarifice dacă este necesar acordul operatorului concurent iar în caz afirmativ, să se analizeze respectarea regulilor de concurență în formularea ofertelor, pentru a înlătura orice obstacol care ar depinde de un alt concurent, respectiv să stabilească condițiile de efectuare a acestei operațiuni de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț asigurându-se că toți operatorii economici interesați de atribuirea contractului sunt tratați în mod transparent, egal și nediscriminatoriu.

**5.3.2.9.** În fine, în ce privește apărarea intimității că elaborarea documentației de atribuire și stabilirea specificațiilor tehnice este atributul exclusiv al entității contractante (invocat ca argument de inadmisibilitate a plângerii și calificată ca apărare de fond), Curtea reține că este necontestabil dreptul entității contractante la stabilirea specificațiilor tehnice, însă acest drept trebuie exercitat astfel încât să permită oricărui potențial ofertant accesul egal la procedura de atribuire. Astfel, specificațiile tehnice trebuie să satisfacă nevoia entității contractante, dar nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici.

Sub acest aspect, se reține incidența dispozițiilor art.165 alin.(6) din Legea nr.99/2016, care prevăd expres faptul că specificațiile tehnice trebuie stabilite astfel încât *„să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.”*.

**5.3.2.10.** În lumina celor prezentate, solicitarea petentei formulată în principal va fi admisă doar în parte, în sensul că entitatea contractantă va fi obligată la includerea în cadrul documentației de atribuire a mențiunilor privind condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț, cu respectarea principiilor tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe, solicitarea petentei de obligare la modificarea documentației de atribuire în sensul menționării exprese a faptului că rescrierea software-ului instalației de centralizare electronică din stația Glogovăț va fi în sarcina entității contractante, urmând a fi respinsă ca neîntemeiată.

În ce privește cererea formulată în subsidiar, de anulare a procedurii de atribuire pentru distorsionarea concurenței și încălcarea principiului tratamentului egal, Curtea reține că, potrivit art.34 alin.(1) lit.d) din Legea nr.101/2016, măsura drastică a anulării procedurii de atribuire se dispune doar în situația în care nu este posibilă remedierea actului atacat.

De asemenea, potrivit art.225 alin.(1) din Legea nr.99/2016, *„(1) Entitatea contractantă are obligația de a anula procedura de atribuire a contractului sectorial/acordului-cadru în următoarele cazuri: (...) d) Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor sau instanța de judecată dispune modificarea/eliminarea oricăror specificații tehnice din caietul de sarcini ori din alte documente emise în legătură cu procedura de atribuire, iar entitatea contractantă se află în imposibilitatea de a adopta măsuri de remediere, fără ca acestea să afecteze principiile reglementate la art.2 alin. (2)”*.

Prin urmare, Curtea reține că se impune prioritar luarea măsurilor dispuse, și doar în situația imposibilității adoptării măsurilor de remediere fără ca acestea să afecteze principiile tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe, autoritatea contractantă va putea opta pentru anularea procedurii, în condițiile prevăzute de lege.

#### 5.4. Temeiul legal

Pentru toate aceste considerente, în temeiul art.32 și art. 34 din Legea nr. 101/2016, Curtea va admite plângerea formulată de petenta Siemens Mobility S.R.L. împotriva Decizie CNSC nr.2103/C4/2389, 2390, 2391 din 13.11.2020, va modifica în parte decizia și, rejudecând contestația, va obliga autoritatea contractantă la includerea în cadrul documentației de atribuire privind Lotul 2 al procedurii - Modernizare/reconfigurare linie feroviară Aradu Nou - Glogovăț, a mențiunilor privind condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț, cu respectarea principiilor tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe, menținând, în rest, decizia contestată.

Având în vedere că potrivit art.67 Cod procedură civilă, soluționarea cererii de intervenție accesorie este indisolubil legată de judecata asupra cererii principale, prin admiterea plângerii formulate de petenta-contestatoare se apreciază că apărarea intervenientei accesorii a întărit poziția petentei, astfel că se va admite cererea de intervenție accesorie în interesul petentei formulată de intervenienta Thales Systems Romania S.R.L.

#### **PENTRU ACESTE MOTIVE ÎN NUMELE LEGII DECIDE:**

Respinge cererea de suspendare a procedurii ca rămasă fără interes.

Respinge excepția inadmisibilității.

Admite plângerea formulată de petenta SIEMENS MOBILITY S.R.L., cu sediul în București, str. Preciziei nr.24, Centrul pentru Sprijinirea Afacerilor „West Gate Business Center”, et.5, cam.5.25, sector 6, cu sediul procesual ales la Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen, cu sediul profesional în București, str. Barbu Văcărescu, nr. 201, et. 18, GlobalWorth Tower, sector 2, și cererea de intervenție accesorie formulată de intervenienta THALES SYSTEMS ROMÂNIA S.R.L., cu sediul în București, Șos. Orhideelor nr.15A, sector 6, cu sediul procesual ales la S.C.A. Țuca Zbărcea & Asociații, în București, șos. Nicolae Titulescu, nr. 4-8, Clădirea America House, intrarea Aripa de Vest, et. 8, sector 1, în contradictoriu cu intimata COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” S.A., cu sediul în București, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1.

Modifică în parte Decizia CNSC nr.2103/C4/2389, 2390, 2391 din 13.11.2020 și, în rejudecarea contestației formulate de contestatoarea Siemens Mobility S.R.L.:

Obligă autoritatea contractantă la includerea în cadrul documentației de atribuire privind Lotul 2 al procedurii - Modernizare/reconfigurare linie feroviară Aradu Nou - Glogovăț, a mențiunilor privind condițiile de efectuare a operațiunii de rescriere a software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț, cu respectarea principiilor tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe.

Menține în rest decizia contestată.

Definitivă.

Pronunțată azi, 02.02.2021, prin punerea soluției la dispoziția părților prin intermediul grefei instanței.

PREȘEDINTE  
Alina Saglam

JUDECĂTOR  
Dana Veronica Erdei

JUDECĂTOR  
Georgian Davidoiu

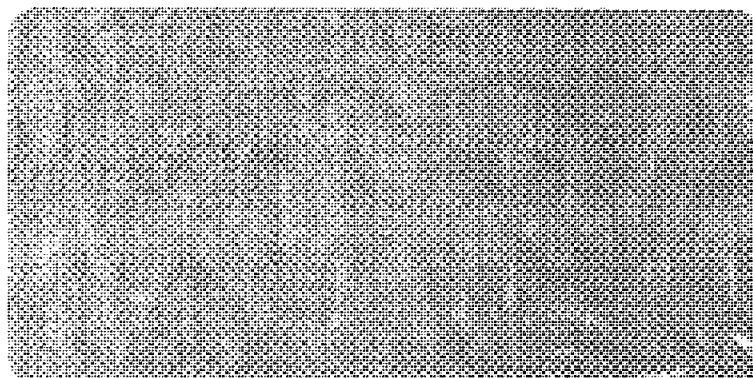


ROMÂNIA  
CURTEA DE APEL BUCUREȘTI  
Str. Splaiul Independenței, nr. 5, sector 4  
București, cod poștal 050091

T.P.  
POȘTA ROMÂNĂ  
Nr. 103/P/5009/2009  
Valabilitate - permanentă  
București 1 - Ghișeul 4

PENTRU JUSTIȚIE.  
A SE ÎNMÂNĂ CU PRIORITATE.

R .....  
AR



26441 / 1905-2021

- 16214





# **ANEXA 4**



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” - S.A.  
Registrul Comerțului J/40/9774/1998, CUI : RO 11054529  
Bd. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București, România  
www.cfr.ro; e-mail: OfficeCFR@cfr.ro; cod poștal: 010873  
Tel.:021 319 24 00; Fax: 021 319 24 01; Tel CFR: 122001



F1

Serviciul Achiziții Sectoriale și Contracte cu Finanțare Externă

Tel: 004-(021) 319 95 29

Fax: 004-(021) 315 85 49, CFR: 91/122.986, 122. 204

Nr.1.D/2/ 1155 / 11 .06.2021

### Tuturor operatorilor economici interesați

Referitor la procedura de licitație deschisă organizată în scopul atribuirii contractelor sectoriale  
**Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții**

- **Lot 1: Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D"**
- **Lot 2: Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad"**

Anunț de participare SEAP nr. CN1025423/19.10.2020

Urmare a celor dispuse de Curtea de Apel București prin Decizia civilă nr.178 din 02.02.2021, în vederea respectării principiilor tratamentului egal, transparenței, nediscriminării și liberei concurențe, entitatea contractantă constituie suma provizionată de **5.040.343 lei** fără TVA pentru realizarea activităților necesare rescrierii software-ului aferent Centralizării electronice din stația Glogovăț. Astfel, entitatea contractantă adoptă următoarele măsuri de remediere a documentației de atribuire aferentă procedurii din referință - Lotul 2: *Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad"*:

**I.Caietul de sarcini nr.11/1/1084/14.12.2020** se modifică după cum urmează:

- ❖ **Capitolul 4.9 Instalații semnalizare, centralizare, bloc (SCB)** se completează cu următoarele:
  - Modificarea instalației CE din stația Glogovăț pentru adaptarea la noua configurație (inclusiv echipamente exterioare și testare);
  - Modificare instalație ICCT Arad în concordanță cu noile configurații ale CE Glogovăț, respectiv liniile curențe Glogovăț – Aradu Nou și Glogovăț – Arad;
  - Modificare instalație IMTF Arad în concordanță cu noua configurație a CE Glogovăț;
  - Integrare instalație BAT de la km 1+861, distanța Glogovăț – R4 Glogovăț, în instalația CE a stației Glogovăț;
  - Integrare instalație BLAI de pe distanța Glogovăț – Aradu Nou, în instalația CE din stația Glogovăț;
  - Integrare instalație BLAI de pe distanța Arad – Aradu Nou, în instalația CE din stația Arad;
  - Modificare instalație BLAI pe distanța Arad – Glogovăț;
  - Modificare instalație RBC Arad pentru realizarea HOV Arad – Aradu Nou și HOV Glogovăț – Aradu Nou (anulare tranziție ieșire actuală din nivelul 2, modificare CMI în concordanță cu noua configurație a liniilor, suplimentare număr balize actual pentru noile fire de circulație, modificare SSP și gradienti, revalidări SW, etc.);

Clarificare generală - Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții

- Lot 1: Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D"
- Lot 2: Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad"

- Conectarea rețelei radio GSM-R în BSC instalate pe alte tronsoane;
- Conectare terminale CTS în centrala instalată în Arad;
- Efectuarea de teste comune pentru verificarea HOV inter-tronsonare (triunghiul Arad – Glogovăț – Aradu Nou).”

❖ În **Subcapitolul 7.7.2 Evaluare și Indicatori de performanță** componența valorii estimate se corectează după cum urmează:

#### **Indicatori maximali:**

Valoarea estimată a contractului de Proiectare și Execuție a lucrărilor aferente **Lot 2: ”Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad”** ca fiind **2.471.694.414,19 Lei**, fără TVA, din care:

- Valoarea estimată pentru serviciile de Proiectare este de **72.155.789,95 Lei**, fără TVA
- Valoare estimată pentru execuția lucrărilor este de **2.215.057.597,74 Lei** fără TVA, (exclusiv Publicitate aferenta lucrarilor)
- Rescrierea software-ului instalației de centralizare electronice din stația Glogovăț suma provizionata **5.040.343 lei** fără TVA;
- Publicitate aferenta lucrarilor, suma provizionata **129.529,50 Lei**, fără TVA
- Rezerve de implementare, suma provizionata **179.311.154 lei**, fără TVA.

.....

**II. Componența valorii estimate pentru Lotul 2:** ”Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad” se modifică conform celor de mai sus în toate documentele procedurii de atribuire.

**III.** Se atașează prezentei formularele revizuite conform modificărilor de mai sus.

**IV.** În conformitate cu prevederile art.62 din HG nr. 394/2016 cu modificările și completările ulterioare, entitatea contractantă a luat decizia decalării termenului limită de depunere a ofertelor până la data de 26.07.2021, în acest sens fiind publicată în cadrul anunțului de participare erata de decalare.

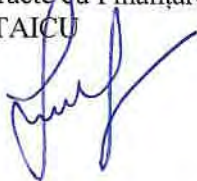
**DIRECTOR GENERAL**

**Ioan PINTEA**



**Director General Adjunct Proiecte cu Finanțare Externă**  
**Monica Maria MIHAILEANU**

Sef Serviciu Serviciul Achizitii Sectoriale  
și Contracte cu Finanțare Externă  
**Iulia STAIU**



Clarificare generala - Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții

- Lot 1: Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții ”Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3 Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr D”
- Lot 2: Proiectare și Execuție lucrări aferente obiectivului de investiții ”Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4 Ronaț Triaj Gr. D – Arad”

# **ANEXA 5**



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” -S.A.  
BUCUREȘTI, ROMÂNIA  
Registrul Comerțului J / 40 / 9774 / 1998 , CUI : R 11054529  
București , Bd. Dinicu Golescu nr.38, sect.1, cod postal: 010873  
Tel.:021 319 24 00; Fax: 021 319 24 01; Tel CFR: 122001

OCSM-CM-AFER  
SR EN ISO 9001:2008  
Certificat SMC Nr. 301  
SR EN ISO 14001:2005  
Certificat SMC 114

F1

Serviciul Achiziții Sectoriale și Contracte cu Finanțare Externă  
Nr. 1.D/2/ 58/ 14. 01 .2021

Tel: +40 372843221 Fax: +40 213158549 Tel.CFR. 122.986; 122204

### **RĂSPUNS la Solicitățile de clarificări**

Referitor la procedura de licitație deschisă având ca scop atribuirea contractului sectorial de lucrări:

*Proiectare și execuție lucrări aferente obiectivelor de investiții*

*Lot 1: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 3  
Timișoara Est - Ronaț Triaj Gr.D"*

*Lot 2: Proiectare și execuție lucrări aferent obiectivului de investiții "Modernizarea liniei feroviare Caransebeș – Timișoara – Arad, Lot 4  
Ronaț Triaj Gr. D – Arad"*

*Anunț de participare SEAP nr. CN1025423/14.10.2020*

Urmare solicitărilor de clarificări primite de la operatorii economici interesați de prezenta procedură de achiziție publică, vă transmitem răspunsul entității contractante după cum urmează:

| CLARIFICĂRI                                                                                                                                                    | RĂSPUNSURI                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Solicitarea de clarificări 135-136</b>                                                                                                                      | <b>Răspuns la Solicitarea de clarificări 135-136</b>                                                                                                                                                                                                                     |
| <b><u>Intrebare nr. 1</u></b><br>Rugam Autoritatea Contractanta sa ne puna la dispozitie harta topografica digitala.                                           | A se vedea raspunsul consolidat nr.1, publicat în data de 18.12.2020. Au fost atasate planurile solicitate in format DWG. Pentru vizualizare se poate accesa link-ul <a href="https://en.dwgfastview.com/cloud/download/">https://en.dwgfastview.com/cloud/download/</a> |
| <b><u>Intrebare nr. 2</u></b><br>Rugam Autoritatea Contractanta sa precizeze ofertantilor ce se va intampla cu linia veche de cale ferata ce va fii demontata? | Linia de cale ferată ce va fi demontată va fi reutilizată pe zonele unde s-a prevăzut în proiect materiale semibune, precum și pentru lucrările de provizorat.                                                                                                           |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Mai mult, din Raspunsul la Solicitarea de clarificari 115-116, raspuns 46.1 reiese ca pentru asigurarea transportului rețelei SDH se va realiza numai relocarea si protejarea cablului FO aerian existent.</p> <p>Va rugam sa precizati clar si fara echivoc daca in cadrul proiectului este necesara instalarea unui cablu FO subteran nou pentru asigurarea transportului rețelei SDH (pe langa noul cablu FO subteran aferent transprtului rețelei IP-MPLS prevazut la capitolul Instalatii SCB) si , in caz afirmativ, sa precizati unde anume a fost prevazuta aceasta lucrare in cadrul documentatiei economice.</p>                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p><b>Solicitarea de clarificări 183-184</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p><b>Răspuns la Solicitarea de clarificări 183-184</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>1. Cu referire la decizia CNSC, pag. 31, unde se menționeaza la punctul nr. 2 ca „<i>instalatia CE de la Glogovăț va avea soft-ul rescris astfel că se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat-o</i>”, în masura în care aceasta cerința presupune modificari de software, va rugam sa confirmați ca autoritatea contractanta deține drepturile de proprietate intelectuala prin care poate permite oricarui ofertant sa faca aceste modificari din punct de vedere tehnic. În cazul în care nu deține astfel de drepturi de proprietate intelectuala, va rugam sa clarificați cum se va proceda în mod concret (din punct de vedere tehnic și comercial) astfel încât orice ofertant sa poata interveni asupra acestor componente și programe pentru care o entitate terță deține drepturile de proprietate intelectuala.</p> | <p>Este în sarcina Antreprenorului lot 4 realizarea tuturor modificărilor necesare (Hardware, Software, certificare, testare și demonstrare funcționalitate, etc) pentru adaptările instalațiilor deja implementate în proiectul anterior (Curtici-km. 614), astfel încât să poată fi asigurate interfețele și funcționalitățile solicitate în cadrul acestui proiect.</p> <p>Nu confirmăm, Autoritatea Contractanta nu deține drepturile de proprietate intelectuala prin care poate permite oricarui ofertant sa faca aceste modificari din punct de vedere tehnic.</p> <p>Indiferent de operatorul economic care va implementa prezentul proiect, se va evita avantajarea operatorului economic ce a implementat software-ul actual în instalația CE Glogovăț, deoarece suma alocată pentru rescrierea acestui software este aceeași pentru toți ofertanții și a fost inclusă în valoarea estimata pentru investitia de baza. A se vedea raspunsul la Solicitarea de clarificări 33-34, din documentul nr. 1.D/2/1204/18.12.2020, pag. 18/302, raspunsul la solicitare 7.</p> |
| <p><b>Solicitarea de clarificări 185</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p><b>Răspuns la Solicitarea de clarificări 185</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p>1. Ne-am alocat resursele pentru a vă oferi cea mai competitivă și cea mai bine pregătită ofertă.</p> <p>Pentru a face acest lucru pentru acest proiect special de proiectare și construire, desfășurăm diverse activități, cum ar fi dezvoltarea proiectului de licitație, vizite</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Ca urmare a publicarii prezentului raspuns consolidat, in conformitate cu prevederile art.62 din HG nr. 394/2016 cu modificările și completările ulterioare, entitatea contractantă a decalat termenul limită de depunere a ofertelor până la data de</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

# **ANEXA 6**

**Aspecte generale referitoare la dezvoltarea și modificarea componentei software a instalațiilor de centralizare și semnalizare feroviară – impactul asupra siguranței circulației**

Autor: Conf.dr.ing.ec. Florin Nemțanu

## Cuprins

|          |                                                               |          |
|----------|---------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Sisteme de centralizare și semnalizare feroviară .....</b> | <b>3</b> |
| <b>2</b> | <b>Siguranța .....</b>                                        | <b>3</b> |
| 2.1      | Standarde cu impact asupra siguranței .....                   | 3        |
| 2.2      | Nivele de siguranță SIL .....                                 | 4        |
| <b>3</b> | <b>Procesul de dezvoltare a aplicațiilor software .....</b>   | <b>4</b> |
| 3.1      | Managementul cerințelor .....                                 | 5        |
| 3.2      | Definirea arhitecturii .....                                  | 5        |
| 3.3      | Elaborarea codului sursă.....                                 | 6        |
| 3.4      | Testarea modulelor software .....                             | 6        |
| 3.5      | Integrarea modulelor software și hardware.....                | 6        |
| 3.6      | Validarea.....                                                | 6        |
| 3.7      | Mentenanța software .....                                     | 6        |
| 3.8      | Modificare software .....                                     | 6        |
| <b>4</b> | <b>Securitatea cibernetică.....</b>                           | <b>7</b> |
| <b>5</b> | <b>Concluzii.....</b>                                         | <b>7</b> |
| <b>6</b> | <b>Standarde de referință.....</b>                            | <b>8</b> |

## 1 Sisteme de centralizare și semnalizare feroviară

Sistemele de centralizare și semnalizare feroviară sunt necesare pentru comanda și controlul sigur al elementelor care permit desfășurarea procesului de transport feroviar. Mișcarea trenurilor și a vehiculelor feroviare trebuie să se desfășoare în condiții maxime de siguranță a circulației, aceste condiții, pentru anumite viteze de circulație, sunt asigurate de instalații specifice (acestea având componente hardware, logică implementată cu hardware și software care funcționează împreună în cadrul unor sisteme specifice). Sistemele de centralizare și semnalizare feroviară sunt proiectate având ca principiu de proiectare asigurarea unui nivel maxim al siguranței circulației.

## 2 Siguranța

Creșterea importanței transportului feroviar în Europa a condus la modernizarea echipamentelor și instalațiilor de centralizare și semnalizare. Astfel, vechile sisteme de centralizare și semnalizare bazate pe logică cu contacte și relee sunt înlocuite cu sisteme bazate pe tehnologii moderne (utilizarea calculatoarelor și a aplicațiilor software) pentru asigurarea funcționalității sistemului de transport feroviar și pentru asigurarea unui nivel de siguranță a circulației cel puțin similar cu cel al instalațiilor vechi.

### 2.1 Standarde cu impact asupra siguranței

Sistemele de centralizare și semnalizare feroviară sunt sisteme critice, iar defectarea lor poate avea ca rezultat pierderea unui număr mare de vieți omenești și pagube materiale foarte mari. În acest context, pentru proiectarea, dezvoltarea și implementarea unui sistem de semnalizare și centralizare feroviară, sunt impuse și implementate diferite standarde cu impact asupra nivelului de siguranță, după cum se arată mai jos:

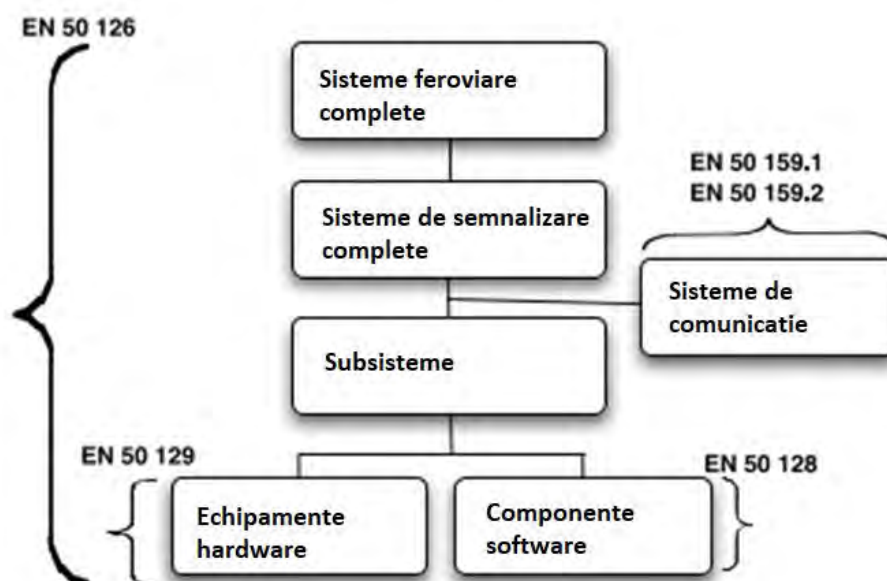


Fig. 1 Standarde specifice sistemelor de centralizare și semnalizare feroviară

Aceste standarde ajută la asigurarea unui nivel impus al fiabilității, disponibilității, mentenabilității și siguranței (RAMS) oricărui sistem la proiectarea și dezvoltarea căruia sunt aplicate.

**CENELEC EN 50128** este un astfel de standard european, utilizat pentru dezvoltarea de software pentru aplicații feroviare și asigurarea unui nivel ridicat de siguranță. Acesta descrie un set de cerințe minime care trebuie îndeplinite prin dezvoltarea, implementarea și întreținerea aplicațiilor software din sistemele de centralizare și semnalizare feroviară cu impact asupra siguranței circulației.

Acest standard european reprezintă punctul de plecare și se aplică tuturor produselor software cu impact asupra siguranței utilizate în sistemele de centralizare și semnalizare feroviară, inclusiv pentru aplicații software, sisteme de operare, instrumente software suport și firmware. Aplicațiile software sunt întotdeauna evaluate împreună cu sistemul de operare și componentele hardware, performanța și nivelul de siguranță fiind analizate prin prisma integrării componentelor hardware și software într-o soluție specifică unui sistem de centralizare și semnalizare.

Componentele hardware, respectiv sistemul în care trebuie implementat un software cu impact asupra siguranței, trebuie să fie conforme cu standardele EN 50126 și EN 50129 în funcție de nivelurile de integritate a siguranței (SIL – Safety Integrity Level) rezultate dintr-o analiză de pericol efectuată anterior și o evaluare a riscurilor.

Atunci când sistemul în care va fi implementat un software de siguranță, schimbă date referitoare la siguranță cu mediul său, protocolul de comunicație trebuie să fie conform cu standardul EN 50159.

## **2.2 Nivele de siguranță SIL**

Standardul EN 50128 utilizează nivelurile de integritate a siguranței SIL (Safety Integrity Level) ca măsură a fiabilității și / sau reducerii riscurilor. În funcție de impactul aplicației software asupra siguranței se poate alege unul dintre nivelurile SIL. Pentru EN 50128 există 5 niveluri de siguranță descrise mai jos, SIL 4 fiind cel mai ridicat nivel de încredere și SIL 0 cel mai scăzut:

- o SIL 0: Nu există cerințe de siguranță
- o SIL 1: Cerințe de siguranță scăzute
- o SIL 2: Cerințe de siguranță medie
- o SIL 3: Cerințe ridicate de siguranță
- o SIL 4: Cerințe de siguranță foarte ridicate

## **3 Procesul de dezvoltare a aplicațiilor software**

În figura 2 este prezentat ciclul de viață al dezvoltării unui produs software, așa cum este el prezentat în standardul EN50128 (aplicat în cazul sistemelor de centralizare și semnalizare), acesta urmează modelul „V” care conține etapele de dezvoltare a componentelor software specifice unui sistem de centralizare și semnalizare feroviară, de la conceptul de bază și definirea cerințelor aplicației software până la implementarea, elaborarea codului sursă a aplicației software, testarea și punerea în operare/funcțiune:

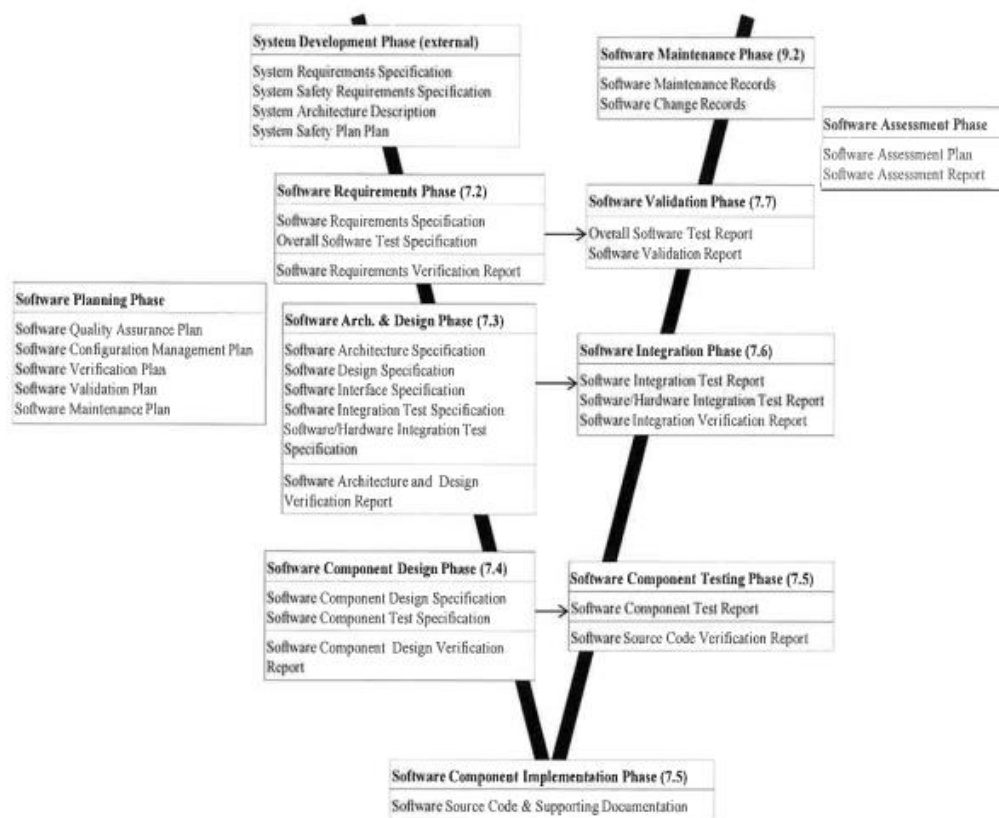


Fig. 2 Dezvoltarea aplicațiilor software conform modelului în V (sursa: standardul EN 50128 :2011)

### 3.1 Managementul cerințelor

În această prima etapă sunt identificate toate cerințele privind funcționalitatea sistemului precum și cerințele de siguranță (inclusiv cele menționate în standarde specifice) care vor fi implementate în aplicațiile software specifice sistemului de centralizare și semnalizare feroviară.

De cealaltă parte a diagramei modelului în V, paralel cu această etapă, se efectuează etapa de validare a cerințelor software și, odată cu finalizarea acestei faze, aplicația software este considerată aprobată. Aceasta presupune că toate specificațiile tehnico-funcționale rezultate în urma analizei cerințelor trebuie să fie testabile.

### 3.2 Definirea arhitecturii

Prin faza de arhitectură și proiectare software, diferite părți ale aplicației software sunt definite la nivel de detaliu, în conformitate cu cerințele primite în acest scop. Aceasta include arhitectura hardware și software, specificațiile de proiectare și, de asemenea, rapoartele de verificare.

Tot în această fază trebuie identificate cerințele referitoare la execuția proiectării și, de asemenea, arhitectura funcțională a sistemului, care specifică detalii despre modul de funcționare a sistemului.

### **3.3 Elaborarea codului sursă**

Prin faza de codare (elaborarea codului sursă), toate cerințele, specificațiile, standardele și protocoalele sunt aplicate și integrate în codul aplicației.

### **3.4 Testarea modulelor software**

Pentru executarea fazei de testare a modulelor software, diferite companii folosesc instrumente proprietare (ne-publice) pentru testare și analiză. Aceste instrumente permit testarea software-ului intern pe echipamentele hardware țintă. Prin aceasta, se verifică dacă rezultatele activității de elaborare a codului corespunde din punct de vedere funcțional și al integrării cu celelalte componente software/hardware și în cazul în care modulele software nu trec pragurile impuse de activitatea de testare se cercetează eventualele defectele sau erori din instrumente sau din software.

Faza de testare a modulului software include două moduri diferite de testare; testul static fără a rula codul și testul dinamic în care se execută codul și se încheie procesul de verificare.

### **3.5 Integrarea modulelor software și hardware**

Prin testul de integrare software, toate modulele software, vor fi verificate împreună ca un software integrat. Cea mai importantă etapă este integrarea software-hardware în care software-ul este rulat pe echipamentul hardware țintă. În acest fel se testează compatibilitatea modulului software cu echipamentul hardware.

### **3.6 Validarea**

În faza de validare a software-ului, se execută testul final al sistemului integrat. Validatorul efectuează ultima verificare a sistemului software-hardware în ceea ce privește compatibilitatea cu standardele și specificațiile cerințelor.

### **3.7 Mentenanța software**

Pentru a se asigura că software-ul funcționează conform cerințelor, păstrând nivelul necesar de siguranță și fiabilitate SIL al sistemului, atunci când se efectuează corecții, îmbunătățiri sau adaptări ale software-ului și/sau hardware-ului, așa cum este specificat și în standardul 50128, capitolul 9.2.4.17, întreținerea, corecția și adaptările sistemului trebuie efectuate cu cel puțin același nivel de expertiză, instrumente, documentație, planificare și management, care au fost aplicate și pentru dezvoltarea inițială a software-ului. Acest lucru se aplică și pentru managementul configurației, controlul schimbărilor, controlul documentelor și independența părților implicate.

### **3.8 Modificare software**

Componenta software a sistemelor de centralizare și semnalizare feroviară este o componentă complexă care este elaborată într-un mediu de programare, testare și validare, la rândul lui, complex.

Orice modificare a componentei software conduce, așa cum a fost prezentat anterior și cum prevede standardul EN 50128, la reluarea unor etape sau a tuturor etapelor necesare elaborării aplicațiilor software. În funcție de aplicații, arhitectura software se poate modifica acest lucru generând modificarea modulelor software sau, în unele cazuri, apariția unor module software suplimentare.

Modificările unor module software se pot face, datorită faptului ca aplicațiile software și instrumentele software de testare sunt proprietare (aparțin celui care a elaborat componenta software), numai de către firma care a proiectat, dezvoltat și implementat aplicațiile software sau, în cazuri extreme, cu participarea programatorilor acesteia. Toate modificările modulelor software vor genera un proces nou de testare și validare în care vor fi incluse noile module (sau cele care au suferit modificări) pentru a îndeplini toate condițiile inițiale de siguranță pe care aplicațiile software le îndeplineau înainte de intervenția unor modificări.

În funcție de tipul modificării și de modulul software care suferă modificări, precum și de efectul modificării asupra elementelor de siguranță, durata de modificare a aplicațiilor software (poate implica reluarea majorității etapelor de proiectare, dezvoltare și implementare a aplicațiilor software și implică, obligatoriu, etapele de testare și validare) este variabilă și poate depăși 6 luni.

## **4 Securitatea cibernetică**

Pe lângă siguranță, respectiv siguranța funcțională, securitatea cibernetică devine din ce în ce mai importantă în utilizarea sistemelor legate de siguranță. Apariția sistemelor cu software open source asigură independența beneficiarului dar creează probleme importante în ceea ce privește securitatea cibernetică, aceste sisteme fiind vulnerabile la atacurile cibernetice, sabotaj sau spionaj. Până astăzi nu a fost stabilit un standard pentru securitate cibernetică pentru aplicațiile feroviare. Cu toate acestea, conform auditurilor efectuate de foruri de specialitate, standardul IEC 62443 este adesea folosit ca bază pentru testele de securitate. Prin urmare, este recomandată elaborarea condițiilor legate de siguranță și în conformitate cu standardul IEC 62443.

Căile ferate sunt considerate un „domeniu sigur” în ceea ce privește problemele legate de securitatea cibernetică, în principal, pentru că se bazează pe componente software și hardware proprietare, segregate, cu protocoale specifice pentru managementul informației, comunicații și semnalizare.

## **5 Concluzii**

Studii privind tendințele tehnologice și politicile din industria feroviară, impun siguranța ca obiectiv principal în dezvoltarea sistemelor de centralizare și semnalizare feroviară. Această preocupare cu privire la îmbunătățirea siguranței este împărtășită nu numai de utilizatori, dar și de către operatorii feroviari și producători de echipamente feroviare.

Software-ul proprietar<sup>1</sup> sau închis este văzut în general ca fiind mai sigur, deoarece este dezvoltat într-un mediu controlat de o echipă concentrată cu o direcție comună. Această echipă este singurul grup care poate vizualiza sau edita codul sursă ce stă la baza software-ului dezvoltat de către fiecare operator economic în mod independent, care este auditat în detaliu și în mod continuu, privind securitatea cibernetică iar riscul de troieni (sau alte tipuri de viruși software) sau erori este redus. Aceasta restricție, tehnică și nu numai, referitoare la modificările

---

<sup>1</sup> Termenul software proprietar (din engleză proprietary software, numit uneori în limba română și software de proprietar) este frecvent folosit pentru a desemna programele și aplicațiile de calculator care nu sunt software liber (în particular, nici cu sursă deschisă), după definițiile date de Fundația pentru Software Liber și Open Source Initiative. Înțelesul literal al termenului „software proprietar” este acela că programul are un proprietar al drepturilor de autor care poate controla modul cum este folosit programul, în contrast cu programele libere sau cele din domeniul public.

sistemului asigură securitatea cibernetică și nivelul de siguranță SIL cerut pentru implementarea software-ului proprietar.

Aproape toate produsele de pe piață feroviară se bazează pe diferite aplicații software proprietare, având ca rezultat pe tot parcursul vieții produsului o dependență de producătorii originali, provocând costuri ridicate ale ciclului de viață pentru managerii de infrastructură, deoarece adaptările sistemului trebuie efectuate exclusiv de către producătorul/dezvoltatorul sistemului proprietar, acesta fiind singurul care deține codul sursă, expertiza, instrumentele și documentația pentru efectuarea modificărilor precum și singurul care deține drepturile de proprietate intelectuală care îi permit să intervină asupra acestui sistem. Elementul cheie pentru îmbunătățirea situației ar putea fi un grad mai mare de standardizare pentru: arhitectura sistemului, componentele hardware, software, metode și tehnici de programare, testare și validare și instrumente software.

## **6 Standarde de referință**

EN 50128 Aplicații feroviare. Sisteme de semnalizare, de telecomunicații și de prelucrare de date. Software pentru sisteme feroviare de comandă și de protecție

EN 50126 Aplicații feroviare. Specificarea și demonstrarea fiabilității, disponibilității, mentenabilității și siguranței (FDMS)

EN 50129 Aplicații feroviare. Sisteme de semnalizare, telecomunicații și de prelucrare de date. Sisteme electronice de siguranță pentru semnalizare

EN 50159 Aplicații feroviare. Sisteme de semnalizare, telecomunicații și de prelucrare de date  
IEC 62443 Securitatea sistemelor de automatizare și comandă industriale.

# **ANEXA 7**



Republica Croația  
Comisia națională pentru controlul  
procedurilor achizițiilor publice  
Zagreb, str. KOTURASKA 43/IV  
Clasa: UP/II-034-02/18-01/1052  
UR NUMĂR: 354-01/19-8  
Zagreb, 29 ianuarie 2019

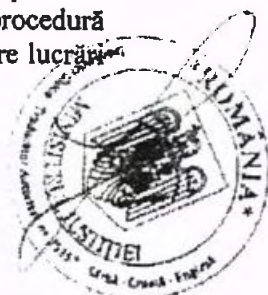
Comisia națională pentru controlul procedurilor achizițiilor publice prin completul compus din membrii: ANDELKA RUJELJA, vicepreședinte și ROZIKA FGUZVANJ și KARMELA DESKOVIC în calitate de membri; acționând în baza reclamației reclamantului DIV-GRUPA DOO loc. SAMOBOR, CUI: 33890755814 și reclamantului ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala ZAGREB, ZAGREB, CUI: 43085445066 reprezentată de PETRA SANTIC în calitate de avocat din Zagreb, raportat la documentația pentru achiziție a procedurii deschise pentru achiziție publică având numărul de publicare: 2018/S 0F-0032758 subiect achiziție: executare lucrări pentru proiectul de Reconstrucție a căii de circulație existente și construcția noii căi de circulație pe tronsonul KRIZEVCI – KOPRIVNICA – frontieră națională, beneficiar: HZ INFRASTRUKTURA DOO Zagreb, CUI: 39901919995 în baza art. 3 din legea comisiei naționale pentru controlul procedurilor achizițiilor publice („Monitorul oficial”, numărul 18/13, 127/13 și 74/14) și art. 398 din Legea achizițiilor publice („Monitorul oficial”, numărul 120/16 mai departe în text: ZJN 2016) prezintă următoarea

### HOTĂRÂRE

1. Reclamația reclamantului DIV – GRUPA DOO loc. SAMOBOR, se respinge ca și nefondată.
2. Se anulează documentația privind achiziția în ceea ce privește partea aflată sub incidența ilegalității, conform cu explicația din hotărâre, privind procedura achiziției publice, număr publicare: 2018/S 0F5- 0032758, subiect achiziție: executare lucrări pentru proiectul de Reconstrucție a căii de circulație existente și construcția noii căi de circulație pe tronsonul KRIZEVCI – KOPRIVNICA – frontieră națională, beneficiar: HZ INFRASTRUKTURA DOO, Zagreb.
3. Solicitarea reclamantului DIV – GRUPA DOO loc. SOMBOR, pentru compensarea cheltuielilor procedurilor de reclamare, se respinge ca și nefondată.
4. Se obligă beneficiarul HZ INFRASTRUKTURA DOO Zagreb, ca în termen de 8 zile din data publicării publice a hotărârii pe pagina de internet a Comisiei naționale pentru controlul procedurilor achizițiilor publice, să achite reclamantului ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala ZAGREB, ZAGREB, cheltuielile procedurii de reclamare în valoare de 5.781,25 Kuna.

#### Explicație

Beneficiarul HZ INFRASTRUKTURA DOO Zagreb, a publicat în data de 26 noiembrie 2018 în Monitorul electronic al achizițiilor publice din Republica Croația (mai departe în text: EOJN RH) apelul pentru depunerea documentației pentru achiziție în procedură achiziției publice, număr publicare: 2018/S 0F5-0032758, subiect achiziție: executare lucrări



pentru proiectul de Reconstrucție a căii de circulație existente și construcția noii căi de circulație pe tronsonul KRIZEVCI – KOPRIVNICA – frontieră națională.

Ca și criteriu de alegere a fost stabilit faptul că cea mai bună ofertă din punct de vedere economic este cea stabilită în baza ponderilor relative a prețurilor (90%), perioadei de asigurare și înlocuire a anumitor elemente de construcție (3%), perioada de asigurare pentru toate piesele sistemelor de administrare – trafic și semnalizare – siguranță, și înlocuirea acestora (4%), perioada de asigurare a tuturor pieselor necesare a sub sistemului electroenergetic și înlocuirea acestora (3%).

Reclamația a fost depusă legat de documentația privind achiziția prin sistemul E-ZALBA în data de 6 decembrie 2018 pentru Comisia națională pentru controlul procedurii achiziției publice de către reclamantul DIV-GRUPA DOO loc. SAMOBOR. Reclamantul prin reclamația sa în mare parte contestă legalitatea părții raportate la documentația de achiziție, propunând ca beneficiarul să modifice partea documentației privind achiziția care cuprinde pasaje ilegale și solicită compensarea cheltuielilor procedurii de depunere a reclamației în valoare de 5.000,00 Kuna.

De asemenea, cu privire la conținutul documentației pentru achiziție a fost depusă în data de 6 decembrie 2018 o reclamație pentru Comisia națională pentru controlul procedurii achiziției publice de și de către reclamantul ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb. Reclamația este conform cu legea fiind primită și înregistrată în data de 20 decembrie 2018.

Reclamantul prin reclamația sa în mare parte contestă legalitatea părții raportate la documentația de achiziție, propunând ca beneficiarul să modifice partea documentației privind achiziția care cuprinde pasaje ilegale și solicită compensarea cheltuielilor procedurii de depunere a reclamației în valoare de 5.781,25 Kuna

Beneficiarul, în răspunsul său la reclamație din partea reclamantului DIV-GRUPA DOO loc. SAMOBOR, în mare susține că reclamațiile sunt nefondate, propunând astfel să fie respinsă reclamația ca și nefondată, iar în răspunsul la reclamația reclamantului ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb, cu mențiunea că nu contestă reclamația în sine, ci susține că va modifica părțile contestate din documentație.

Pe parcursul procedurii a fost prezentată dovada prin analizarea și verificarea materialului doveditor care se compune din publicarea din EOJN RH, documentația privind achiziția și alte dovezi.

Reclamația reclamantului DIV-GRUPA DOO loc. SAMONOR este permisă, conform termenului, și legală, fiind depusă de persoana autorizată.

Reclamația reclamantului DIV-GRUPA DOO loc. SAMONOR este nefondată.

Reclamația reclamantului ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb, este permisă, conform termenului, și legală, fiind depusă de persoana autorizată.

Reclamația reclamantului ALSTOM FERROVARIA SLA, filiala Zagreb, Zagreb este nefondată.



Reclamantul DIV-GRUPA DOO, loc. SAMOBOR, susține că în conformitate cu punctul 4.4. din documentația privind achiziția (referire la capacitățile altor subiecte economice) se cer condițiile ZJN 2016 fiind astfel încălcate reglementările concurenței pe piața, având în vedere că este vorba despre o cantitate excepțional de mare de muncă fiind astfel illogic și imposibil ca ofertantul în sine sau membrul unei grupe de ofertanți să poată să efectueze toată această activitate singur cum este definit prin ZJN 2016. Prin astfel de solicitări, reclamantul spune că se limitează capacitățile și posibilitățile unor potențiali ofertanți. Reclamantul, mai departe consideră că solicitarea beneficiarului din punctul 4.4 a documentației privind achiziția este contrar art. 273 ZJN 2016 având în vedere că prin acesta se oferă posibilitatea utilizării capacității altor entități comerciale privind toate condițiile de capacitate care au legătură cu capacitățile economice și financiare, precum și privind capacitățile tehnice și de specialitate, cu mențiunea că în acest caz beneficiarul a decis singur în care parte a proiectului va aplica aceasta reglementare, discriminând astfel potențialii ofertanți, deoarece le este limitat dreptul utilizării capacităților altor entități comerciale pentru acele criterii pe care nu le pot dovedi singuri.

Prin punctul 4.4. din documentația privind achiziția (utilizare capacităților altor entități comerciale) este prescris: „În conformitate cu art. 278 ZJN 2016 beneficiarul solicită ca legat de această achiziție ofertantul sau membrul grupului de ofertanți să efectueze următoarele activități: - executarea tuturor lucrărilor la structura superioară – Executarea viaductului „CAREVDAR,,. Pentru fiecare dintre lucrările menționate, ofertantul sau membrul grupului de ofertanți care va executa lucrările trebuie să dovedească capacitățile tehnice necesare, în felul următor: - pentru executarea lucrărilor la structura superioară trebuie singur și în totalitate să dovedească capacitatea prescrisă prin punctul 4.3. c – pentru executarea viaductului „CAREVDAR,, trebuie să dovedească că a executat singur lucrările la un (1) pod sau viaduct sau pasaj superior din punctul 4.3.a în valoare de cel puțin 30.000.000,00 JRK. Pentru celelalte lucrări ofertantul poate utiliza și capacitățile altor entități economice după cum urmează,,.

Prin articolul 273 alin 1 din ZJN 2016 este prescris: „Entitatea economică poate în procedura achiziției în vederea dovedirii îndeplinirii criteriilor pentru alegerea entității economice din art. 258 și 259 din această lege să se folosească ca capacitatea altor entități, indiferent de natura juridică a relațiilor dintre ei.

Prin Art. 278 ZJN 2016 este prescris: În cazul contractului privind achiziția publică a lucrărilor, contractului privind achiziția publică a serviciilor sau contractului privind achiziția publică de marfă care include activități de instalare sau montare, beneficiarul public poate solicita ca anumite sarcini cheie, respectiv să efectueze activitățile ofertantul sau membrul grupei de ofertanți.

Prin analizarea punctului 2.1. a documentației privind achiziția (descrierea subiectului achiziției stabilește faptul că prin acesta stabilit: „Subiectul achiziției sunt lucrările la proiectul „Reconstrucția secțiunii de circulație existente și construirea unei secțiuni noi pentru o viteză de 160 km/h – Construirea unei secțiuni de circulație de conectare DRNJE – NOVO DRNJE – BOTOVO – înlăturarea și construirea unei șosele noi LEPAVINA – Reconstruirea șoselei MUCNA REKA - Reconstruire șoselei existente DRNJE și BOTOVO – reconstruirea parcărilor existente MAJUREC, NOJAKOVACKI KLOSAR, CAREVDAR și SOKOLOVAC, - Construirea noii parcuri PETERANEC – Construirea parcurii și anexelor din parcuri – Aplicarea elementelor externe și interne de separare pe cale ferată deschisă și șoselele și șoselele de serviciu și obiectivele aferente – construirea noilor poduri/viaducte („GLOGOVNICA,, VOJAKOVACKI KLOSAR,, CAREVDAR,, KOMARI,, KOPRIVNICE 1,, DOBRAVA,, KOPRIVNICA 2,, KOPRIVNICA 3,, Galeria VELIKA MUCNA GLIBOKI,, și DRAVA,,) înlăturarea podurilor / viaductelor existente – construirea noilor

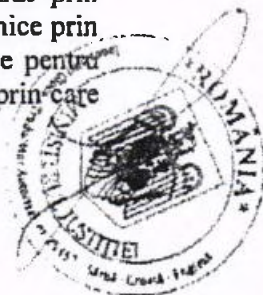


pasaje („KRIZEVCI, VUK, LEPAVINA 1, LEPAVINA 2, SOKOLOVAC, DANICA, NOVO DRNJE, și SODERICA), - construirea noilor pasaje („VOJAKOVACKI KLOSAR și „IVANECKI,) – construirea noilor elemente feroviare – Reconstruirea ZCP existente la nivel (construirea și asigurarea construcției) : BREZOV MOST, CAREVDAR, KOTURICA, DOL, PETERANEC, și STOTINA,. Eliminarea trecerilor la nivel cu calea ferată, pe șosea pentru pietoni cu montarea elementelor peste nivel și pasajelor – Construirea șoselelor pe piloni și șoselelor care conectează aceste elemente cu pasajele existente – Construirea șoselelor de serviciu – Eliminarea anumitor construcții – construirea pereților de protecție anti zgomot – reconstruirea și construirea elementelor electrice – reconstruirea EVP KOPRIVNICA – reconstruirea PSN BOTOVO – reconstruire iluminat și alte obiective electroenergetice – montarea încălzitoarelor pe șosele (KRIZEVCI , LEPAVINA, KOPRIVNICA și NOVO DRNJE) – construirea altor elemente electroenergetice – modernizarea elementelor de semnalizare – siguranță și telecomunicație, construirea obiectivelor APB, ZCP, BBK pe cale ferată deschisă – Reconstruirea și montarea obiectivelor pe șoseaua KOPRIVNICA – montarea noilor elemente (LEPAVONA și NOVO DRNJE) – montarea ETCS nivel 1 – Protecția și mutarea infrastructurii – executarea construcțiilor temporare și înlăturarea acestora. Descrierea detaliată a subiectelor achiziției se află în Caietul III – Cartea 1 al acestei documentații de achiziție.

Evaluând aceste mențiuni din reclamație, a fost stabilit faptul că în cazul concret este vorba despre o procedura de achiziție publică în baza căreia se încheie un contract de achiziție publică a lucrărilor, iar beneficiarul a aplicat regulamentar reglementările prescrise prin art. 273 alin 1 și art. 278 din ZJN 2016. Dicția art. 278 ZJN 2016 oferă beneficiarului posibilitatea ca anumite sarcini cheie, respectiv activități să le facă ofertantul singur sau un membru al unui grup de ofertanți singur, iar în acest caz se contestă un punct din documentație privind achiziția care nu poate fi considerat discriminatoriu pentru anumiți ofertanți și nici nu poate limita drepturile privind achiziția. Conform cu aceste fapte reclamația nu este fondată,

Reclamantul DIV-GRUPA DOO, loc. SAMOBOR, mai departe contestă punctul 4.4 din documentația privind achiziția (utilizarea capacității altor entități economice) în ceea ce privește solicitarea beneficiarului ca fiecare contract, acord sau declarație prin care subiectul acceptă obligația punerii la dispoziție a resurselor necesare pentru executarea contractului privind achiziția publică trebuie să conțină printre altele; declarația privind executarea părții din lucrare (tip și valoare) pentru care pune la dispoziție resursele sale la dispoziție. Reclamantul consideră că această declarație nu este în conformitate cu art. 274 ZJN 2016, având în vedere că această presupune ca entitatea economică trebuie să dovedească că are resursele necesare la dispoziție , dar nu presupune ca dovezile să aibă mențiuni privind tipul și valoarea lucrărilor executate. Reclamantul menționează că din aceste reglementări a documentației de achiziție reiese faptul că beneficiarul în mod nejustificat lărgeste și îngreunează reglementările Legii ZJN 2016 precum și că cele menționate pot fi înțelese că beneficiarul solicită de la entitățile comerciale ca o parte din contract să fie subcontractată, ceea ce este contrar art. 220 ZJN 2016.

Prin punctul 4.4 din documentația privind achiziția (utilizarea capacității altor entități economice) printre altele sunt prescrise următoarele: „Dacă entitatea economică utilizează capacitățile altor entități economice, trebuie să dovedească beneficiarului că va avea la dispoziție toate resursele necesare pentru executarea contractului, fapt demonstrat prin contract sau acord cu altă entitate economică, sau prin declarația altei entități economice prin care acceptă obligația punerii la dispoziția ofertantului a tuturor resurselor necesare pentru executarea contractului achiziției publice. Contractul valabil, acordul sau declarația prin care



cealaltă entitate acceptă obligația punerii la dispoziție a resurselor necesare conține minim următoarele elemente: Contactul valabil, acordul sau declarația prin care entitatea acceptă obligația punerii la dispoziție a resurselor necesare pentru executarea contractului de achiziție, care va conține următoarele elemente: Denumirea și sediul celeilalte entități care pune la dispoziție resursele – denumirea și sediul ofertantului sau grupului de ofertanți – denumirea subiectului achiziției, respectiv denumirea completă a proiectului care este subiectul acestei achiziții pentru care se pun la dispoziție resursele – descrierea resurselor care se pun la dispoziție pentru executarea acestui contract (resurse economice/tehnice/financiare/tehnice/de specialitate) și modalitatea prin care resursele în cauză vor fi introduse în executarea contractului – declarația privind executarea lucrărilor (tip și modalitate) pentru care se pun la dispoziție resursele.

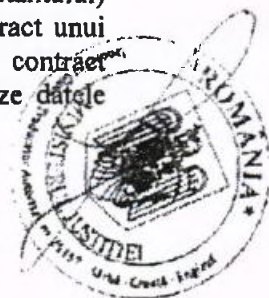
Prin punctul 4.6 din documentația privind achiziția sunt definite termenele de subcontractare și implicare.

Prin articolul 274 din ZJN 2016 sunt prescrise următoarele: „Dacă entitatea economică implică capacitatea altor entități, trebuie să dovedească beneficiarului public că va avea la dispoziție resursele necesare pentru executarea contractului, și că cealaltă parte acceptă obligațiile de a pune la dispoziție resursele necesare,,,

Analizând această reclamație s-a constatat faptul că beneficiarul, prin punctul 4.4. din documentația privind achiziția, a definit utilizarea capacității altor entități, iar prin punctul 4.6 al documentației privind achiziția a definit subcontractarea și implicarea, fapt prin care este făcută distincția clară între cele două instituții achiziției publice. De asemenea, a fost stabilit faptul că beneficiarul solicitând prin punctul 4.4. din documentația privind achiziția ca entitatea care utilizează capacitatea altor entități trebuie să dovedească faptul că va avea la dispoziție resursele necesare pentru executarea contractului, respectiv prin contract sau acord între ea și cealaltă entitate, sau o declarație a celeilalte entități prin care acceptă obligația de punere la dispoziție a resurselor necesare pentru executarea contractului privind achiziția publică, declarație care printre altele trebuie să conțină date privind tipul și valoarea lucrărilor care se pun la dispoziție, ne fiind contract cu art. 274 ZJN 2016, nefiind vorba că beneficiarul a solicitat de la entitățile economice să subcontracteze lucrările, în special luând în considerare art. 273 alin 2 din ZJN 2016. De asemenea, prin declarația în cauză beneficiarul nu a condiționat tipul și valoarea lucrărilor pentru care entitatea pune la dispoziție resursele sale. Conform cu cele menționate această reclamație este considerată nefondată.

Reclamantul DIV-GRUPA DOO, loc. SAMOBOR mai departe contestă punctul 4.6 al documentației privind achiziția (Participarea subcontractantului), respectiv partea punctului menționat prin care este prescris faptul că entitatea care intenționează să atribuie o parte a contractului are obligația ca în ofertă să depună declarația subcontractorului privind acceptarea executării părții contractului privind achiziția publică cu menționarea subiectului sau cantității, valorii sau procentului din contract. Reclamantul consideră că este imposibil ca în faza de executare a ofertei, cât încă nu sunt cunoscute și contractate toate detaliile privind încheierea și executarea contractului între ofertant și subcontractant, să depună beneficiarului declarația solicitată; ceea ce înseamnă că această declarație este illogică și ilegală.

Prin punctul 4.6. al documentației privind achiziția (participarea subcontractantului) este prescris: „Entitatea economică care intenționează să atribuie o parte din contract unui subcontractor are obligația ca în oferta sa: - să menționeze care parte din contract intenționează să dea (subiect sau cantitate, valoarea sau procent) – să menționeze datele



privind subcontractanții (denumire sau firmă, sediul, CUI sau numărul național de identificare, număr cont, reprezentanții legali) – să depună documentația unică europeană privind achiziția (formular ESPD) pentru fiecare subcontractant – să depună declarația subcontractantului privind acceptarea executării părții a contractului privind achiziția publică cu menționarea subiectului sa cantității, valorii sau cotei părți a contractului.,,

Prin art. 222 alin 1 din ZJN 2016 este prescris: „Entitatea economică care intenționează să dea o parte din contract în subcontractare are obligația referitor la ofertă: 1. Să menționeze care parte din contract intenționează să subcontracteze (subiectul sau cantitatea, valoarea sau procent) 2. Să menționeze datele privind subcontractanții (denumire sau firma, sediul, CUI sau numărul național de identificare, număr cont, reprezentanții legali) 3. Să depună documentația europeană unică privind achiziția pentru subcontractor.

Conform cu cele menționate a fost stabilit faptul că beneficiarul aplicând punctul 4.6. al documentației de achiziție, cerând în mod concret depunerea declarației subcontractantului privind acceptarea executării părții a contractului privind achiziția publică cu mențiunea subiectului sau cantității, valorii sau procentului contractului, a acționat în totalitate conform cu conținutul art. 222 ZJN 2016 prin care în mod corect a fost prescris faptul privind datele obligatorii pe care trebuie să le dea entitatea, iar datele menționate care se solicită prin declarația în cauză reprezintă parte integrată a fiecărei foi de ofertare. Conform cu cele menționate, această reclamație este nefondată.

Reclamantul DIV-GRUPA DOO loc. SAMOBOR mai departe menționează că prin punctele 6.2. c și 9.1 a documentației privind achiziția se limitează licitația, având în vedere că prin acestea se solicită ca specialiștii din 1- 8 să fie angajați executantului/subcontractantului, iar aceștia să fie posibil să fie angajați prin contract sau alt mod.

Beneficiarul, cu răspunsul la reclamație depune părerea Ministerului construcțiilor și administrarea spațiilor CLASA: 360-01/18-02/22 UR NUMĂR: 531-04-1-18-3 din 31 ianuarie 2018 din care reiese faptul că dirigintele șantierului și/sau persoana autorizată efectuează lucrările în mod comun pentru contractant (executant) adică lucră în baza unui contract de muncă.

Prin art. 4.3.1.f (capacitate tehnică și de specialitate) este prescris: „Ofertantul pentru executarea contractului va implica specialistul tehnic care va îndeplini următoarele condiții minime: Specialist 1 – inginer specialitate construcții cu cel puțin 8 ani experiență în domeniul executării lucrărilor și cu experiență în activități de conducere a șantierelor/ inginer șantier cu cel puțin 1 (1) proiect cu descriere (lucrări de renovare și/sau modernizare și/sau reconstrucție și/sau adăugare și/sau construirea obiective infrastructură) cu valoare minimă de 100.000.000,00 HRK.

Observații: Ofertantul care depune cea mai bună ofertă trebuie să depună beneficiarului cel târziu până în momentul semnării contractului dovada că specialistul 1 este angajatul executantului/ subcontractantului, respectiv că pentru îndeplinirea sarcinilor îndeplinește condițiile de pregătire și de specialitate conform cu reglementările Legii în vigoare privind activitățile și lucrările de construcții (MO 78/15) și reglementările speciale prin care se stabilește tipul de construcție.

Prin punctul 6.2.c din documentația de achiziție (Depunerea celorlalte documente, după executarea deciziei de selectare, după semnarea contractului) se menționează următoarele: „Ofertantul care a depus cea mai bună ofertă are datoria ca să transmită beneficiarului următoarele documente:.... – dovezi că specialiștii 1-8 sunt angajați executantului/subcontractantului.,,



Prin punctul 9.1. a documentației de achiziție (Condițiile pentru executarea contractului) este prescris faptul că pentru executarea contractului contractantul trebuie să aibă în afara specialistului 1 și următorii specialiști la dispoziție: „Specialist 2 – specialist tehnic care îndeplinește condițiile legate pentru diriginte autorizat de șantier din domeniul construcțiilor cu cel puțin 10 ani experiență în executarea lucrărilor și cu experiență în conducerea a cel puțin un proiect ca și diriginte de șantier (inginer șantier) privind lucrările din domeniul renovării și/sau modernizării și/sau reconstrucției și/sau adăugării și/sau construirii pasajelor feroviare superioare; Specialist 3 – specialist tehnic care îndeplinește condițiile legate pentru diriginte autorizat de șantier din domeniul construcțiilor cu cel puțin 8 ani experiență în executarea lucrărilor și cu experiență în conducerea a cel puțin un proiect ca și diriginte de șantier (inginer șantier) privind lucrările din domeniul renovării și/sau modernizării și/sau reconstrucției și/sau adăugării și/sau construirii pasajelor feroviare superioare; specialist 4 - specialist tehnic care îndeplinește condițiile legate pentru diriginte autorizat de șantier din domeniul construcțiilor cu cel puțin 8 ani experiență în executarea lucrărilor și cu experiență în conducerea a cel puțin un proiect ca și diriginte de șantier (inginer șantier) privind lucrările din domeniul renovării și/sau modernizării și/sau reconstrucției și/sau adăugării și/sau construirii pasajelor feroviare inferioare; Specialist 5 - specialist tehnic care îndeplinește condițiile legate pentru diriginte autorizat de șantier din domeniul construcțiilor cu cel puțin 8 ani experiență în executarea lucrărilor și cu experiență în conducerea a cel puțin un proiect ca și diriginte de șantier (inginer șantier) privind lucrările din domeniul renovării și/sau modernizării și/sau reconstrucției și/sau adăugării și/sau construirii rețelelor de contact; Specialist 6 - specialist tehnic care îndeplinește condițiile legate pentru diriginte autorizat de șantier din domeniul construcțiilor cu cel puțin 5 ani experiență în executarea lucrărilor și cu experiență în conducerea a cel puțin un proiect ca și diriginte de șantier (inginer șantier) privind lucrările din domeniul renovării și/sau modernizării și/sau reconstrucției și/sau adăugării și/sau construirii sub unităților electronice de tractare sau obiectivelor pentru secționare; Specialist 7 - specialist tehnic care îndeplinește condițiile legate pentru diriginte autorizat de șantier din domeniul construcțiilor cu cel puțin 5 ani experiență în executarea lucrărilor și cu experiență în conducerea a cel puțin un proiect ca și diriginte de șantier (inginer șantier) privind lucrările din domeniul renovării și/sau modernizării și/sau reconstrucției și/sau adăugării și/sau construirii sub sistemelor de infrastructură feroviară; Specialist 8 - specialist tehnic care îndeplinește condițiile legate pentru diriginte autorizat de șantier din domeniul construcțiilor cu cel puțin 5 ani experiență în executarea lucrărilor și cu experiență în conducerea a cel puțin un proiect ca și diriginte de șantier (inginer șantier) privind cel puțin un proiect.....

Prin articolul 30 alin 1 din legea activităților și lucrărilor de construcție („Monitorul oficial”, nr. 78/15 mai departe în text: Lege) este prescris faptul că executantul trebuie să aibă un diriginte de șantier și/sau inginer autorizat pe parcursul efectuării activităților de construcții.

Prin art. 86 alin 1 din Legea în vigoare este prescris faptul că se amendează cu suma de 50.000,00 – 100.000,00 Kuna oricare persoană care efectuează activități de construcție și nu are angajat un diriginte de șantier și/sau inginer de șantier (art. 30 alin 1).

Prin analizarea părerii/răspunsului privind întrebarea adresată de Beneficiar, ministerul construcțiilor și administrării spațiilor CLASA: 360-01/18-02/22 UR NUMĂR: 531-04-1-18-3 din 31 ianuarie 2018 a fost stabilit faptul că acolo este menționat: „În ceea ce privește întrebarea dumneavoastră prin care solicitați explicarea privind modalitatea prin care o persoană juridică înregistrată pentru efectuarea activității de proiectare și/sau monitorizare profesională a construcțiilor și activității de proiectare și/sau monitorizare a construcțiilor, precum și a serviciilor diriginților de șantier autorizați și/sau ingineri autorizați care nu sunt



angajații entității oferim următorul răspuns: ...Rezumând cele menționate mai înainte, o diferență importantă între munca arhitectului autorizat, respectiv inginerului autorizat pe de o parte și activitatea dirigintei de șantier autorizat pe de altă parte este că arhitectul autorizat, respectiv inginerul autorizat poate activitățile sale să le efectueze independent fără încheierea unui contract, iar dirigintele de șantier autorizat și/sau dirigintele de construcții autorizat efectuează întotdeauna munca în mod ne independent pentru beneficiar (executant) respectiv întotdeauna lucrează în baza unui contract de muncă,,.

Luând în considerare reglementările citate din Lege, precum și părerea ministrului competent, a fost stabilit faptul că beneficiarul prin documentația privind achiziția respectiv prin obligația ca ofertantul ales să aibă 1-8 specialiști care să îndeplinească condițiile legale pentru dirigintele autorizat de șantier în domeniul construcțiilor/electrotehnicii/ utilaje, după exercitarea deciziei de alegere/ subcontractare, nu a limitat niciodată licitația, ci a acționat conform cu reglementările LEX SPECIALISA conform cu care dirigintele de șantier autorizat trebuie să fie angajat la executant în baza unui contract de muncă, iar situația că persoana juridică care efectuează activitatea de construire nu are un diriginte de șantier autorizat reprezintă o acțiune contrară legii Conform cu cele menționate această reclamație este nefondată.

Reclamantul DIV-GRUPA DOO loc. SAMOBOR ne trimite mai departe la punctele 6.2. c și 9.2, din documentația privind achiziția și menționează că prin prescriere acestor reglementări s-a ajuns la limitarea licitației în așa fel încât prin aceste fapte beneficiarul a stabilit independent tot ceea ce ține de renunțarea la ofertă. Reclamantul consideră că în cazul în care ofertantul depune documentul în cauză, pe care beneficiarul îl consideră neconform, orice renunțare este considerată renunțare la ofertă (caz în care beneficiarul are dreptul la preluarea garanției pentru seriozitatea ofertei) unde beneficiarul ar trebui să refuze această ofertă. În acest fel, reclamantul consideră că sunt refuzați toți potențiali ofertanți din teama de a trebui să dea garanția în cazul în care beneficiarul consideră că unele documente nu sunt conforme cu documentația privind achiziția.

Prin analizarea documentației de achiziție a fost stabilit faptul că beneficiarul prin punctul 3 al documentației privind achiziția stabilit bazele pentru excluderea entităților economice, iar prin punctul 4 al documentației de achiziție a stabilit criteriile de alegere a entităților economice (condiții capacitate). Mai departe prin punctul 6.2. a este prescris conținutul obligatoriu a fiecărei oferte, prin punctul 6.2. c este prescrisă depunerea celorlalte documente (după executarea hotărârii privind alegerea).

Punctul 6.2.c. Depunerea celorlalte documente (după executarea hotărârii privind alegerea și până la semnarea contractului): „ofertantul care a oferite cea mai bună ofertă are datoria de a depune beneficiarului până la semnarea contractului următoarele documente: Oferta executantului (Formular 11), Raportul privind evaluarea independentă de siguranță (engleză SAFETY ASSESSMENT REPORT) pentru produse/ansamble sub punctele 1.,3 și 4 din Tabelul din formularul 11 (Oferta executantului) pentru produsul generic prin care se confirmă nivelul de siguranță (SIL 4) conform cu normele HRN EN 5019 și HRN EN 50128 sau cu aceeași valoare, certificatul administrației feroviare 10 pentru produsele/ansamblurile sub punctele 1,3 și 4 din tabelul din Formularul 11 (propunere executant) prin care se confirmă faptul că acest tip de produs/ansamblu este montat pe căile ferate convenționale, cu același tip de tracțiune electrică 25 kV/ 50 Hz fiind în domeniul utilizării comerciale. Certificatul trebuie să conțină data punerii echipamentului în comerț, Tabelul completat a produselor cheie și ansamblurilor cheie (Formular 12), Certificate de calitate ISO 9001:2008<sup>en</sup> pentru producția produselor cheie și ansamblurilor cheie în formularul 12 (utilaje pentru



construirea șoselelor pe bază de beton cu toate elementele necesare), elemente de sub sistem electromagnetic. Beneficiarul va recunoaște certificatele (adeverințele) privind conformarea sistemelor de asigurare a calității emise de autoritățile competente pentru certificare, respectiv dovada privind măsurile de asigurare a calității, cu condiția ca entitatea să recunoască că aceste măsuri în conformitate cu normele existente pentru asigurarea calității. Certificatul/certificatele administrației feroviare că produsele menționate în Formularul 12 (utilaje pentru construirea șoselelor pe bază de beton cu toate elementele necesare), elemente de sub sistem electromagnetic) sunt montate în cel puțin 10 km a căilor ferate convenționale (nu mai puțin de 10 bucăți), fiind procurate și expediate de către producător în anul în care a fost începută procedura achiziției publice dar nu mai mult de 7 ani înainte de aceasta. Declarația proprie că toată cantitatea prevăzută: utilaje pentru construirea șoselelor pe bază de beton cu toate elementele necesare), elemente de sub sistem electromagnetic (care corespund anexelor grafice, descriere în lista de sarcini, specificațiile tehnice și actele HZ INSTRUKTURA) produse exclusiv pentru această achiziție (Formular 13 – Declarația privind producția elementelor a sistemelor electroenergetice). Schema organizațională a ofertantului (Formular 14), Planul preliminar de timp (formular 15). Planul de asigurare a calității (formular 16). Documentele necesare pentru efectuare a activității de construcție prescrise prin Legea privind activitățile și lucrările din punctul 9.1. al acestei Documentații privind achiziția. Documentul necesar pentru efectuarea activităților geodezice de specialitate pentru nevoile construcțiilor din Legea privind efectuarea activității geodezice conform cu punctul 9.1. al acestei Documentații de achiziție. CV-uri specialiști 2-8. Dovezile că specialiștii 1-8 înscrși în registrele diriginților de șantier sau în Evidența persoanelor autorizate străine sau în evidența persoanelor străine autorizate. Dovezile că specialiștii 1-8 angajații executantului/ subcontractantului. Dovada privind utilizarea mecanizării/echipamentelor prescrise și necesare pentru executarea lucrărilor (dovada privind proprietatea, contract de închiriere, scrisoare de recomandare a proprietarului privind închirierea sau alte dovezi). În caz de grupare a entităților – document privind forma legală a grupului (semnat și legalizat de către toți membrii grupului). Se consideră că un contract privind achiziția publică este încheiat în ziua executării deciziei de alegere a ofertantului. Conform cu art. 307 ZJN 2016, dacă primul ofertant ales nu depune toate documentele solicitate de beneficiar prin punctul 6.2. al acestei Documentații privind achiziția, se consideră că acest ofertant a renunțat la oferta sa și beneficiarul conform cu art. 263 ZJN 2016 va compara ofertele și va efectua verificarea acestora, ne luând în considerare prima oferta și în baza criteriilor menționate va alege oferta cea mai bună.

Prin punctul 9.2. al documentației privind achiziția (Semnarea contractului și transmiterea celorlalte documente) sunt prescrise următoarele: „ofertantul ales în termenul legal (stabilit cu beneficiarul) trebuie să depună documentele prescrise prin punctul 6.2 c. conform cu art. 4.2 a condițiilor speciale a contractului pentru ca beneficiarul să le poată analiza la timp și aproba. Întrucât ofertantul ales în termen legal nu depune documentele din punctul 6.2. c (sau dacă documentele depuse nu sunt conforme cu condițiile din documentația privind achiziția și ZJN 2016) și art. 4.2. a condițiilor speciale a Contractului (întrucât aceste document nu au fost depuse în cadrul procedurii licitației publice) se va considera că Ofertantul a renunțat la ofertă, iar beneficiarul va compara ofertele și va efectua verificarea acestora, ne luând în considerare prima oferta și în baza criteriilor menționate va alege oferta cea mai bună sau va anula procedura dacă există motive în acest sens.

Articolul 307 alin 7 ZJN 2016 stabilește că, în mod concret, beneficiarul este obligat ca după prezentarea hotărârii privind alegerea ofertei să efectueze din nou compararea ofertelor conform cu punctul A al acestui paragraf și efectuarea verificării conform cu art. 263 ZJN



2016, ne luând în considerare oferta primului ofertant, ci în baza criteriilor pentru alegerea ofertei prezintă o altă hotărâre de alegere sau și dacă există motive, anulează procedura licitației publice.

Beneficiarul în conformitate cu reglementările menționate în documentația privind achiziția a stabilit faptul dacă primul ofertant nu depune documentele necesare după comunicarea statutului său conform cu punctul 6.2.c din documentația privind achiziția, se va considera că acesta a renunțat la oferta depusă inițial, iar beneficiarul va relua procedura de alegere a ofertei cele mai bune.

Conform cu cele menționate mai înainte și faptul că beneficiarul conform cu art. 263 ZJN 2016 raportat la documentele solicitate din punctele 3,4, 6.2 a și 6.2.b din documentația privind achiziția a stabilit depunerea acestora până la prezentarea hotărârii privind alegerea ofertei și depunerea documentelor din punctul 6.2.c până la semnarea contractului privind achiziția publică, iar susținerile reclamantului că reglementarea din punctul 6.2.c a documentației de achiziție este contrară cu ZJN 2016 sunt considerate ca nefondate.

Reclamantul DIV-GRUPA DOO, loc. SAMOBOR mai departe contestă punctul 1.16 (sanțiunile administrative și financiare) din Caietul II Condițiile speciale a contractului și punctul 2.1. Caietul II, registrul 3, Condiții speciale a contractului, precum și punctul 9.3 din documentația privind achiziția.

Prin documentul reclamantului primit în data de 21 decembrie 2018 reclamantul a declarat că renunță la susținerile sale din reclamație așa că nu se efectuează analizarea fondului acestor susțineri din reclamație.

Reclamantul ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb, analizând conținutul documentației privind achiziția, concret privind punctul 1.3.4.2.1. Specificații tehnice, Caietul II, registrul 1, se susține că tipul dispozitivului SIMIS W reprezintă un dispozitiv electronic pentru semnal – siguranță (ESSU) care este produs și instalat doar de o firmă, respectiv SIEMENS. Reclamantul mai departe susține că executarea lucrărilor raportat la acest dispozitiv avea legătură cu procedura achiziției publice anterioare, pe tronsonul DUGO SELO KRIZEVCI unde beneficiarul a acordat lucrările ca și subcontract subcontractantului SIEMENS DD HEINZELOVA 70A Zagreb, respectiv SIEMENS AKTINGESELLSCHAFT OSTEREICJ, Viena, Austria. Reclamantul menționează că au fost încălcate dispozițiile procedurii achiziției publice prescrise prin art. 4 ZJN 2016 și că s-a ajuns la subcontractare, deoarece subiectul achiziției nu este descris în mod neutru și că sunt formate obstrucții nefondate din domeniul concurenței de piață. Reclamantul consideră că beneficiarul trebuia să prescrie documentația de achiziția în așa fel încât specificațiile tehnice nu limitează licitația publică, respectiv trebuia să menționeze faptul că SIEMENS este producătorul acestor dispozitive conform cu art. 199 ZJN 2016 pentru a se putea aplica măsurile necesare pentru evitarea concurenței.

Beneficiarul în răspunsul său la reclamație susține că în mod clar din punct de vedere tehnic ajustarea ESSU KRIZEVCI (tip dispozitiv existent este SIMIS W) și modificarea software-ului ESSU poate efectua doar firma SIEMENS care are drepturile proprietății intelectuale și autorizațiile necesare pentru dispozitivul SIMIS W, dar că va modifica partea din documentația privind achiziția pentru a face posibilă tuturor firmelor să participe la licitație. De asemenea susține că, contrar celor menționate de ofertant, SIEMENS nu a fost niciodată inclusă în procedura achiziției publice pentru acest tronson.

Prin punctul 1.3.4.2.1. a specificațiilor tehnice, Caiet III, Registrul 1 este prescris: „ESSU KRIZEVCI – Adăugare ESSU KRIZEVCI (tip dispozitiv este SIMIS W) va fi efectuată din



cauza montării elementelor de deviere 25,26 și 27 și construirii căii ferate pe tronsonul KRIZEVCI – LEPAVINA. Aici va fi montat semnalul de intrare B1 și B2 semnalizatoare de viteză, semnale de manevrare, elemente de control suplimentare pentru elementele de deviere 25, 26 și 27 și modificarea software ESSU din cauza situației pentru a permite implicarea tuturor trenurilor.

Prin articolul 206 alin 2 din ZJN 2016 este prescris faptul că specificațiile tehnice trebuie să facă posibil pentru toți participanții să aibă același acces la procedura achiziției publice și nu trebuie să existe obstacole nefondate care să creeze situații de concurență neloială.

Analizând aceste susțineri din reclamație se poate vedea că din punct de vedere tehnic ajustarea ESSU KRIZEVCI (tip dispozitiv existent este SIMIS W) și modificarea software-ului ESSU poate efectua doar firma SIEMENS care are drepturile proprietății intelectuale și autorizațiile necesare pentru dispozitivul SIMIS W, ceea ce contravine cu reglementările art. 206 alin 2 ZJN 2016 așa că această susținere din reclamație este fondată.

Acționând conform cu articolul 404 ZJN 2016, raportat la încălcările importante a procedurii achiziției publice din art. 404 alin 2 din Lege, această autoritate nu a stabilit încălcări importante a procedurii achiziției publice. Mai exact, această autoritate a verificat termenul pentru depunerea ofertelor și a stabilit că acesta este stabilit conform cu reglementările ZJN 2016. În această procedură a achiziției publice nu au fost stabilite încălcări importante privind trimiterea observațiilor în ceea ce privește ofertele. Criteriul pentru alegerea ofertei este cea mai bună ofertă care se stabilește în baza ponderilor relative conform cu reglementările ZJN 2016. Mai departe raportat la existența bazelor obligatorii pentru excludere și posibilitatea ca beneficiarul după expirarea termenului pentru depunerea ofertei a dus negocieri sau că ofertantul a modificat oferta sa contrar reglementărilor ZJN 2016, reglementarea menționată nu se aplică în această fază a procedurii în cauză. De asemenea criteriile pentru alegerea entității economice sunt stabilite conform cu art. 256 – 259 ZJN 2016 și nu este constatată o încălcare în sensul că beneficiarul ar fi aplicat sau ar fi aplicat ilegal orice fel de reglementări contrare procedurii, despre care reclamantul să nu fi știut în momentul depunerii reclamației.

Conform cu cele menționate și în baza art. 425 alin 1 punctul 3 ZJN 2016, reclamația reclamantului DIV-GRUPA DOO SAMOBOR, se respinge ca și nefondată, conform cu cele punctul 1 a hotărârii.

Raportat la reclamația reclamantului ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb, și în baza art. 425 alin 1 punctul 4 din ZJN 2016 a fost hotărât la fel ca în punctul 2 al acestei hotărâri. Beneficiarul în continuarea procedurii va acționa conform cu art. 419 alin 4 din ZJN 2016.

Reclamantul DIV-GRUPA DOO SAMOBOR a depus solicitarea pentru plata cheltuielilor procedurii de reclamare în valoare totală de 5.000,00 Kuna în numele cheltuielilor procedurale.

Conform cu art. 431 alin 4 din ZJN 2016 în cazul respingerii reclamației reclamantul nu are dreptul la plata cheltuielilor procedurale, fiind hotărât ca în punctul 3 al acestui document.

Reclamantul ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb a depus solicitarea pentru plata cheltuielilor procedurale în valoare totală de 5.781,25 Kuna.

Conform cu art. 431 alin 2 din ZJN 2016 Comisia națională a hotărât cu privire la cheltuielile procedurii de reclamare, și a stabilit cine suportă cheltuielile procedurii și suma acestor



cheltuieli și cu privire la termenul de plată, iar conform cu alin 3 al aceluiași articol partea care pierde are datoria de a achita celeilalte părți cheltuielile procedurale.

Având în vedere faptul că reclamantul ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb a reușit prin reclamația sa, reclamantului i-au fost recunoscute cheltuielile procedurale în valoare de 5.000,00 Kuna în numele cheltuielilor procedurale. De asemenea reclamantului i-au fost recunoscute cheltuielile cu avocații privind procedura de reclamare cu o valoare de 781,25 Kuna, din care separăm cheltuielile de redactare a reclamației în valoare de 500,00 Kuna cu majorarea de 25% în valoare de 125,00 Kuna și suma de 156,25 Kuna în numele TVA conform cu tarifele privind comisioanele și plata cheltuielilor avocaților („Monitorul oficial”, nr 142/12, 103/14, 118/14) raportat la articolul 3 alin 3 din Legea comisiei naționale pentru controlarea procedurii achiziției publice. Conform cu cele menționate, a fost hotărât la fel ca în punctul 4 al acestei hotărâri.

Beneficiarul conform cu reglementarea art. 425 alin 6 din ZJN 2016 este obligat să acționeze conform cu această hotărâre a Comisiei naționale în termen de 30 de zile de la primirea hotărârii și în conformitate cu Legea.

#### **DREPTUL LA RECURS**

Împotriva acestei hotărâri nu poate fi înaintat un recurs, dar poate fi început un litigiu administrativ prin depunerea unei reclamații în cadrul Înaltei curți administrative din Republica Croația în termen de 30 de zile din data expirării celei de-a opta zi de la publicarea publică a hotărârii pe pagina de internet a Comisiei naționale pentru controlul procedurii achizițiilor publice.

Vicepreședinte  
ANDELKO RUKELJ  
S.S. indescifrabil

*ștampila: Republica Croația, Comisia națională pentru controlul procedurilor de licitații publice*

#### **Părțile implicate:**

1. HZ INFRASTRUKTURA DOO, Zagreb, MIHANOVICEVA 12
2. DIV – GRUPA DOO, loc. SAMOBOR, BOBOVICA 10/A
3. ALSTOM FERROVARIA SPA, filiala Zagreb, Zagreb, str. GRADA VUKOVARA 284 .



Subsemnatul **Ianoșevici Gioca**, interpret și traducător autorizat pentru limba/limbile străine Sârbă, Croată și Engleză, în temeiul autorizației nr. 23537 din data de 2009, eliberată de Ministerul Justiției din România, certific exactitatea traducerii efectuate din limba croată în limba română, că textul prezentat a fost tradus complet, fără omisiuni, și că, prin traducere, înscrisului nu i-a fost denaturant conținutul și sensul.

**TRADUCĂTOR,  
Ianoșevici Gioca**



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



**REPUBLIKA HRVATSKA  
DRŽAVNA KOMISIJA ZA KONTROLU  
POSTUPAKA JAVNE NABAVE  
Zagreb, Koturaška 43/IV**

**KLASA: UP/II-034-02/18-01/1052**

**URBROJ: 354-01/19-8**

**Zagreb, 29. siječnja 2019.**

Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave u vijeću sastavljenom od članova; Anđelka Rukelja, zamjenika predsjednika te Rožike Gužvanj i Karnele Dešković, članica, postupajući po žalbi žalitelja DIV-Grupa d.o.o., Samobor, OIB: 33890755814 i žalitelja Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb, OIB: 43085445066, kojeg zastupa Petra Šantić, odvjetnica iz Zagreba, na dokumentaciju o nabavi, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2018/S 0F5-0032758, predmet nabave: izvođenje radova na projektu Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci-Koprivnica-državna granica, naručitelja: HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, OIB: 39901919995, na temelju članka 3. Zakona o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave („Narodne novine“, broj 18/13., 127/13. i 74/14.) te članka 398. Zakona o javnoj nabavi („Narodne novine“, broj 120/16., dalje: ZJN 2016) donosi sljedeće

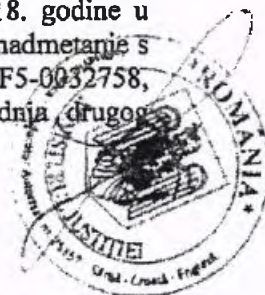
**RJEŠENJE**

1. Žalba žalitelja DIV-Grupa d.o.o., Samobor, odbija se kao neosnovana.
2. Poništava se dokumentacija o nabavi u dijelu zahvaćenom nezakonitošću, sukladno obrazloženju u ovom rješenju, u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2018/S 0F5-0032758, predmet nabave: izvođenje radova na projektu Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci-Koprivnica-državna granica, naručitelja: HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb.
3. Zahtjev žalitelja DIV-Grupa d.o.o., Samobor, za naknadom troškova žalbenog postupka, odbija se kao neosnovan.
4. Nalaže se naručitelju HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, da u roku od 8 dana od dana javne objave rješenja na internetskim stranicama Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave naknadi žalitelju Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb, troškove žalbenog postupka u iznosu od 5.781,25 kuna.

**Obrazloženje**

Naručitelj HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb, objavio je dana 26. studenog 2018. godine u Elektroničkom oglasniku javne nabave Republike Hrvatske (dalje: EOJN RH) poziv na nadmetanje s dokumentacijom o nabavi u otvorenom postupku javne nabave, broj objave: 2018/S 0F5-0032758, predmet nabave: izvođenje radova na projektu Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



kolosijeka na dionici Križevci-Koprivnica-državna granica. Kao kriterij odabira određena je ekonomski najpovoljnija ponuda koja se određuje na temelju relativnih pondera cijena (90%), razdoblje osiguravanja i zamjene dijelova skretnica (3%), razdoblje osiguravanja svih potrebnih dijelova prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog sustava, i njihove zamjene (4%), razdoblje osiguravanja svih potrebnih dijelova elektroenergetskog podsustava i njihove zamjene (3%).

Na sadržaj dokumentacije o nabavi žalbu je putem sustava e-Žalba dana 6. prosinca 2018. godine Državnoj komisiji za kontrolu postupka javne nabave izjavio žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor.

Žalitelj u žalbi u bitnom osporava zakonitost dijela dokumentacije o nabavi, predlaže da naručitelj izmijeni dio dokumentacije o nabavi obuhvaćen nezakonitošću te traži nadoknadu troškova žalbenog postupka u iznosu od 5.000,00 kuna.

Takoder, na sadržaj dokumentacije o nabavi žalbu je dana 6. prosinca 2018. godine Državnoj komisiji za kontrolu postupka javne nabave izjavio i naručitelju u roku za žalbu dostavio žalitelj Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb. Žalba je uređena podneskom zaprimljenim kod ovog tijela 20. prosinca 2018. godine.

Žalitelj u žalbi u bitnom osporava zakonitost dijela dokumentacije o nabavi, predlaže da naručitelj izmijeni dio dokumentacije o nabavi obuhvaćen nezakonitošću te traži nadoknadu troškova žalbenog postupka u iznosu od 5.781,25 kuna.

Naručitelj u odgovoru na žalbu žalitelja DIV-Grupa d.o.o., Samobor u bitnome navodi da su žalbeni žalitelja navodi neosnovani, slijedom čega predlaže žalbu odbiti kao neosnovanu, dok u odgovoru na žalbu žalitelja Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb, ne osporava žalbeni navod te navodi da će sukladno istome izmijeniti sporni dio dokumentacije o nabavi.

U tijeku postupka izveden je dokaz pregledom i analizom dostavljenog dokaznog materijala koji se sastoji od objave u EOJN RH, dokumentacije o nabavi te ostalih dokaza.

Žalba žalitelja DIV-Grupa d.o.o., Samobor, je dopuštena, pravodobna i uredna te izjavljena od ovlaštene osobe.

Žalba žalitelja DIV-Grupa d.o.o., Samobor, je neosnovana.

Žalba žalitelja Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb, je dopuštena, pravodobna i uredna te izjavljena od ovlaštene osobe.

Žalba žalitelja Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb je osnovana.

Žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor, navodi da se točkom 4.4. dokumentacije o nabavi (Oslanjanje na sposobnosti drugih gospodarskih subjekata) postrožuju uvjeti ZJN 2016 te se krši načelo tržišnog natjecanja, budući se radi o izuzetno zahtjevnom i velikom opsegu posla te je stoga nelogično i nemoguće da sam ponuditelj ili član zajednice ponuditelja mora cijeli posao, odnosno izvedbu svih radova na gornjem ustroju, obaviti sam, a ne samo određene poslove, kako je to definirano ZJN 2016. Takvim traženjem, navodi žalitelj, ograničava se tržišno natjecanje na samo jednog ili samo nekoliko potencijalnih ponuditelja. Žalitelj nadalje smatra da je zahtjev naručitelja iz točke 4.4. dokumentacije o nabavi u suprotnosti s člankom 273. ZJN 2016, budući isti propisuje mogućnost oslanjanja na sposobnost drugih gospodarskih subjekata za sve uvjete sposobnosti koji se tiču ekonomske i financijske sposobnosti kao i tehničke i stručne sposobnosti, dok je u ovom slučaju naručitelj proizvoljno odlučio u kojem dijelu će primjenjivati tu odredbu, čime diskriminira određene ponuditelje, jer im je uskraćeno pravo oslanjanja na sposobnost drugih gospodarskih subjekata za one kriterije koje ne mogu sami dokazati.



Točkom 4.4. dokumentacije o nabavi (Oslanjanje na sposobnosti drugih gospodarskih subjekata) propisano je: „Sukladno članku 278. ZJN 2016, naručitelj zahtijeva da u izvršenju ovog predmeta nabave izravno sam ponuditelj ili član zajednice ponuditelja obavi sljedeće poslove: – Izvedbu svih radova na gornjem ustroju – Izvedbu vijadukta „Carevdar“ Za svaki od navedenih radova ponuditelj ili član zajednice ponuditelja koji će izvoditi predmetne radove mora za vrstu radova koju izvodi dokazati tehničku sposobnost, i to na sljedeći način: – za izvedbu radova na gornjem ustroju mora samostalno i u cijelosti dokazati sposobnost propisanu točkom 4.3.c. – za izvedbu vijadukta „Carevdar“ mora dokazati da je samostalno izveo radove na izgradnji jednog (1) mosta ili vijadukta ili nadvožnjaka iz točke 4.3.a. u vrijednosti najmanje 30.000.000,00 HRK Za ostale radove ponuditelj se može osloniti na sposobnosti drugih gospodarskih subjekata kako slijedi.“

Člankom 273. stavkom 1. ZJN 2016 propisano je: „Gospodarski subjekt može se u postupku javne nabave radi dokazivanja ispunjavanja kriterija za odabir gospodarskog subjekta iz članaka 258. i 259. ovoga Zakona osloniti na sposobnost drugih subjekata, bez obzira na pravnu prirodu njihova međusobnog odnosa.“

Člankom 278. ZJN 2016 propisano je: „U slučaju ugovora o javnoj nabavi radova, ugovora o javnoj nabavi usluga ili ugovora o javnoj nabavi robe koji uključuju poslove postavljanja ili instalacije, javni naručitelj može zahtijevati da određene ključne zadatke, odnosno poslove obavlja izravno sam ponuditelj ili član zajednice ponuditelja.“

Uvidom u točku 2.1. dokumentacije o nabavi (Opis predmeta nabave utvrđeno je da je istim utvrđeno je da je istom propisano: „Predmet nabave su radovi na projektu „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica“. Radovi obuhvaćaju: - Rekonstrukciju postojećeg i izgradnju drugog kolosijeka za brzinu 160 km/h, - Izgradnju novog spojnog kolosijeka Drnje - Novo Drnje – Botovo, - Uklanjanje i izgradnju novog kolodvora Lepavina, - Rekonstrukciju postojećeg kolodvora Koprivnica, - Izgradnju novog kolodvora Novo Drnje, - Rekonstrukciju kolodvora Mučna Reka s prenamjenom u stajalište, - Rekonstrukciju postojećih kolodvora Drnje i Botovo s prenamjenom u otpremništva, - Rekonstrukciju postojećih stajališta Majurec, Vojakovački-Kloštar, Carevdar i Sokolovac, - Izgradnju novog stajališta Peteranec, - Izgradnju parkirališta te pothodnika u stajalištima, - Uređenje elemenata vanjske i unutarnje odvodnje na otvorenoj pruži i kolodvorima te servisnim cestama i objektima, - Izgradnju novih mostova/vijadukta („Glogovnica“, „Vojakovački Kloštar“, „Carevdar“, „Komari“, „Koprivnica 1“, „Dobrava“, „Koprivnica 2“, „Koprivnica 3“, „Galerija Velika Mučna“, „Gliboki“ i „Drava“) te uklanjanje postojećih mostova/vijadukata, - Izgradnju novih nadvožnjaka („Križevci“, „Vuk“, „Lepavina 1“, „Lepavina 2“, „Sokolovac“, „Danica“, „Novo Drnje“ i „Šoderica“), - Izgradnju novih podvožnjaka („Vojakovački-Kloštar“ i „Ivanečki“), - Izgradnju novih željezničkih propusta, - Rekonstrukciju postojećih ŽCP u razini (građevinsko uređenje i osiguranje uređajem): „Brezov most“, „Carevdar“, „Koturica“, „Dol“, „Peteranec“ i „Stotina“, - Ukidanje željezničko - cestovnih i pješačkih prijelaza uz izgradnju križanja van razine i pothodnika, - Izgradnju svodnih cesta i cesta koje spajaju križanja van razine s postojećim cestovnim prometnicama, - Izgradnju servisnih i izmještenih nerazvrstanih cesta, - Uklanjanje pojedinih postojećih građevina, - Izgradnju zidova za zaštitu od buke, - Rekonstrukciju i nadogradnju stabilnih postrojenja električne vuče, - Rekonstrukciju EVP Koprivnica, - Rekonstrukciju PSN Botovo, - Rekonstrukciju rasvjete i drugih elektroenergetskih objekata, - Ugradnju grijača skretnica u kolodvorima (Križevci, Lepavina, Koprivnica i Novo Drnje), - Izgradnju ostalih kolodvorskih elektroenergetskih postrojenja, - Modernizaciju signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja, - Izgradnju objekata APB-a, ŽCP-a te BBK-a na otvorenoj pruži, - Rekonstrukciju i uređenje postojećih zgrada u kolodvoru Koprivnica - Izgradnju novih kolodvorskih zgrada (Lepavina i Novo Drnje), - Ugradnju ETCS-a razine 1, - Zaštitu i izmještanje komunalne i ostale infrastrukture, -



Izgradnju privremenih građevina i njihovo uklanjanje. Detaljan opis predmeta nabave nalazi se u Svesku III - Knjiga 1 ove Dokumentacije o nabavi.“

Ocijenjujući ovaj žalbeni navod, utvrđeno je da se u konkretnom slučaju radi o postupku javne nabave temeljem kojeg se sklapa ugovor o javnoj nabavi radova, te je naručitelj pravilno primijenio odredbe propisane člankom 273. stavkom 1. i člankom 278. ZJN 2016. Dikcija članka 278. ZJN 2016 daje naručitelju mogućnost da određene ključne zadatke, odnosno poslove obavlja izravno sam ponuditelj ili član zajednice ponuditelja te se slijedom navedenog osporavana točka dokumentacije o nabavi ne može smatrati diskriminacijom određenih ponuditelja, niti uskraćivanjem prava oslanjanja na sposobnost drugih gospodarskih subjekata, kako to žalitelj navodi u žalbi. Stoga je ovaj žalbeni navod ocijenjen neosnovanim.

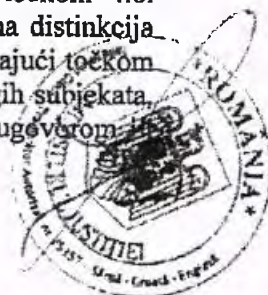
Žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor, nadalje osporava točku 4.4. dokumentacije o nabavi (Oslanjanje na sposobnosti drugih gospodarskih subjekata) u pogledu traženja naručitelja da valjani ugovor, sporazum ili izjava kojom drugi subjekt prihvaća obvezu stavljanja na raspolaganje resursa nužnih za izvršenje ugovora o javnoj nabavi ponuditelju ili zajednici ponuditelja, mora sadržavati, između ostalog, izjavu o izvođenju dijela radova (vrsti i vrijednosti) za koje stavlja svoje resurse na raspolaganje. Žalitelj smatra da takva izjava nije u skladu sa člankom 274. ZJN 2016, budući isti propisuje da gospodarski subjekt mora dokazati da će imati potrebne resurse na raspolaganju, a ne propisuje da dokazi trebaju imati navod o vrsti i vrijednosti radova koje će izvoditi. Žalitelj navodi da iz ovakve odredbe dokumentacije o nabavi proizlazi da naručitelj neopravdano proširuje i postrožuje ZJN 2016, kao i da se navedeno može shvatiti na način da naručitelj zahtijeva od gospodarskog subjekta da dio ugovora da u podugovor što je u suprotnosti s člankom 220. ZJN 2016.

Točkom 4.4. dokumentacije o nabavi (Oslanjanje na sposobnosti drugih gospodarskih subjekata), između ostalog je propisano: „Ako se gospodarski subjekt oslanja na sposobnost drugih subjekata, mora dokazati Naručitelju da će imati na raspolaganju resurse nužne za izvršenje ugovora, što dokazuje ugovorom ili sporazumom između njega i drugog subjekta, ili izjavom drugog subjekta kojom drugi subjekt prihvaća obvezu stavljanja ponuditelju na raspolaganje resursa nužnih za izvršenje ugovora o javnoj nabavi. Valjani ugovor, sporazum ili izjava kojom drugi subjekt prihvaća obvezu stavljanja na raspolaganje resursa nužnih za izvršenje ugovora o javnoj nabavi ponuditelju ili zajednici ponuditelja, mora sadržavati minimalno sljedeće elemente: Valjani ugovor, sporazum ili izjava kojom drugi subjekt prihvaća obvezu stavljanja na raspolaganje resursa nužnih za izvršenje ugovora o javnoj nabavi ponuditelju ili zajednici ponuditelja, mora sadržavati minimalno sljedeće elemente:– naziv i sjedište drugog subjekta koji stavlja svoje resurse na raspolaganje,– naziv i sjedište ponuditelja ili zajednice gospodarskih subjekata kojemu se resursi ustupaju,– naziv predmeta ove javne nabave, odnosno puni naziv projekta koji je predmet ove javne nabave za koji se resursi stavljaju na raspolaganje,– opis resursa koji se ustupaju za izvršenje ovog Ugovora (ekonomski / financijski / tehnički / stručni) i način na koji će predmetni resursi biti uključeni u provedbu ugovora,– izjavu o izvođenju dijela radova (vrsti i vrijednosti) za koje stavlja svoje resurse na raspolaganje.“

Točkom 4.6. dokumentacije o nabavi definirano je sudjelovanje podugovaratelja.

Člankom 274. ZJN 2016 propisano je: „Ako se gospodarski subjekt oslanja na sposobnost drugih subjekata, mora dokazati javnom naručitelju da će imati na raspolaganju potrebne resurse za izvršenje ugovora, primjerice prihvaćanjem obveze drugih subjekata da će te resurse staviti na raspolaganje gospodarskom subjektu.“

Ocijenjujući ovaj žalbeni navod utvrđeno je da je naručitelj točkom 4.4. dokumentacije o nabavi definirao oslanjanje na sposobnost drugih gospodarskih subjekata, dok je točkom 4.6. dokumentacije o nabavi definirao sudjelovanje podugovaratelja, čime je učinjena jasna distinkcija između navedena dva instituta javne nabave. Također je utvrđeno da naručitelj zahtijevajući točkom 4.4. dokumentacije o nabavi da gospodarski subjekt koji se oslanja na sposobnost drugih subjekata mora dokazati da će imati na raspolaganju resurse nužne za izvršenje ugovora, i to ugovorom



sporazumom između njega i drugog subjekta, ili izjavom drugog subjekta kojom drugi subjekt prihvaća obvezu stavljanja ponuditelju na raspolaganje resursa nužnih za izvršenje ugovora o javnoj nabavi, a koja izjava između ostalog sadrži podatke o vrsti i vrijednosti radova koji se stavljaju na raspolaganje, nije postupio protivno članku 274. ZJN 2016, niti je od gospodarskih subjekata time zahtijevao da dio ugovora daju u podugovor, a posebice uzimajući u obzir odredbu članka 273. stavka 2. ZJN 2016. Također, traženom izjavom naručitelj nije uvjetovao određenu vrstu i vrijednost radova za koje gospodarski subjekt stavlja svoje resurse na raspolaganje. Slijedom svega navedenog, ovaj žalbeni navod ocijenjen je neosnovanim.

Žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor, nadalje osporava točku 4.6. dokumentacije o nabavi (Sudjelovanje podugovaratelja), odnosno dio navedene točke kojom je propisano da je gospodarski subjekt koji namjerava dati dio ugovora o javnoj nabavi u podugovor obavezan u ponudi dostaviti izjavu podugovaratelja o prihvaćanju izvršenja dijela ugovora o javnoj nabavi s navodom predmeta ili količine, vrijednosti ili postotnog udjela ugovora. Žalitelj smatra da je nemoguće u fazi izrade ponude i samog nuđenja, dok još nisu poznate i ugovorene sve okolnosti oko sklapanja i izvršenja ugovora između ponuditelja i podugovaratelja, dostaviti naručitelju traženu izjavu te je stoga ovo traženje nelogično i nezakonito.

Točkom 4.6. dokumentacije o nabavi (Sudjelovanje podugovaratelja) propisano je: „Gospodarski subjekt koji namjerava dati dio ugovora o javnoj nabavi u podugovor obavezan je u ponudi: – navesti koji dio ugovora namjerava dati u podugovor (predmet ili količina, vrijednost ili postotni udio) – navesti podatke o podugovarateljima (naziv ili tvrtka, sjedište, OIB ili nacionalni identifikacijski broj, broj računa, zakonski zastupnici podugovaratelja) – dostaviti europsku jedinstvenu dokumentaciju o nabavi (ESPD obrazac) za svakog podugovaratelja, – dostaviti izjavu podugovaratelja o prihvaćanju izvršenja dijela ugovora o javnoj nabavi s navodom predmeta ili količine, vrijednosti ili postotnog udjela ugovora.“

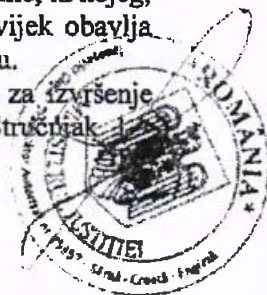
Člankom 222. stavkom 1. ZJN 2016 propisano je: „Gospodarski subjekt koji namjerava dati dio ugovora o javnoj nabavi u podugovor obavezan je u ponudi: 1. navesti koji dio ugovora namjerava dati u podugovor (predmet ili količina, vrijednost ili postotni udio), 2. navesti podatke o podugovarateljima (naziv ili tvrtka, sjedište, OIB ili nacionalni identifikacijski broj, broj računa, zakonski zastupnici podugovaratelja), 3. dostaviti europsku jedinstvenu dokumentaciju o nabavi za podugovaratelja.“

Slijedom svega navedenog, utvrđeno je da je naručitelj propisujući točku 4.6. dokumentacije o nabavi, konkretno tražeći dostavu izjave podugovaratelja o prihvaćanju izvršenja dijela ugovora o javnoj nabavi s navodom predmeta ili količine, vrijednosti ili postotnog udjela ugovora, postupio u cijelosti sukladno odredbi sadržanoj u članku 222. ZJN 2016, kojom je taksativno propisano koje je sve podatke gospodarski subjekt koji namjerava dati dio ugovora o javnoj nabavi u podugovor obavezan u ponudi navesti ili dostaviti, a navedeni podaci koji se zahtijevaju traženom izjavom ujedno čine i sastavni dio svakog ponudbenog lista i uveza ponude. Slijedom svega navedenog, ovaj žalbeni navod ocijenjen je neosnovanim.

Žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor nadalje navodi da se točkama 6.2.c. i 9.1. dokumentacije o nabavi ograničava tržišno nadmetanje, budući se istima zahtijeva da su traženi stručnjaci 1-8 zaposlenici izvođača/podugovaratelja, a iste bi bilo moguće angažirati ugovorom o djelu ili na neki drugi način.

Naručitelj uz odgovor na žalbu dostavlja mišljenje Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja KLASA: 360-01/18-02/22, URBROJ: 531-04-1-18-3 od 31. siječnja 2018. godine, iz kojeg, kako navodi, proizlazi da ovlaštteni voditelj građenja i/ili ovlaštteni voditelj radova uvijek obavlja nesamostalni rad za poslodavca (izvođača), odnosno uvijek radi temeljem ugovora o radu.

Točkom 4.3.1.f. (Tehnička i stručna sposobnost) propisano je: „Ponuditelj će za izvršenje ugovora uključiti tehničkog stručnjaka koji ispunjava sljedeće minimalne uvjete: Stručnjak



inženjer građevinske struke s najmanje 8 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci te s iskustvom na poslovima voditelja građenja/inženjera gradilišta na najmanje jednom (1) projektu opisa i složenosti kao predmet nabave (radovi obnove i/ili modernizacije i/ili rekonstrukcije i/ili nadogradnje i/ili izgradnje infrastrukturnih objekata) minimalne vrijednosti 100.000.000,00 HRK... Napomene: Ponuditelj koji dostavi najpovoljniju ponudu mora Naručitelju najkasnije do trenutka potpisa ugovora dostaviti dokaz da je stručnjak 1 zaposlenik izvođača/podugovaratelja, odnosno, da za potrebe izvršenja Ugovora i obavljanje navedenih funkcija zadovoljava uvjete stupnja obrazovanja i stručnosti sukladno odredbama važećeg Zakona o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje (NN 78/15) te posebnih propisa kojima se uređuje gradnja.“

Točkom 6.2.c. dokumentacije o nabavi (Dostava ostalih dokumenata (nakon izvršnosti Odluke o odabiru, a do potpisa Ugovora) navodi se sljedeće: „Ponuditelj koji je podnio ekonomski najpovoljniju ponudu dužan je Naručitelju do potpisa Ugovora dostaviti sljedeće dokumente:...- dokaze da su stručnjaci 1 – 8 zaposlenici izvođača/podugovaratelja“

Točkom 9.1. dokumentacije o nabavi (Uvjeti za izvršenje ugovora) propisano je da za provedbu ugovora ugovaratelj mora, osim stručnjaka 1, imati na raspolaganju i sljedeće stručnjake: „Stručnjak 2 - Tehnički stručnjak koji ispunjava zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja građevinske struke s najmanje 8 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci i s iskustvom u vođenju najmanje jednog projekta kao voditelj građenja (inženjera gradilišta) na radovima obnove i/ili modernizacije i/ili rekonstrukcije i/ili nadogradnje i/ili izgradnje željezničkog pružnog gornjeg ustroja; Stručnjak 3 - Tehnički stručnjak koji ispunjava zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja građevinske struke s najmanje 8 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci i s iskustvom u vođenju najmanje jednog projekta kao voditelj građenja (inženjera gradilišta) na radovima obnove i/ili modernizacije i/ili rekonstrukcije i/ili nadogradnje i/ili izgradnje donjeg ustroja prometne infrastrukture; Stručnjak 4 - Tehnički stručnjak koji ispunjava zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja građevinske struke s najmanje 8 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci i s iskustvom u vođenju najmanje jednog projekta kao voditelj građenja (inženjera gradilišta) na radovima obnove i/ili modernizacije i/ili rekonstrukcije i/ili nadogradnje i/ili izgradnje konstruktorskih građevina prometne infrastrukture; Stručnjak 5 - Tehnički stručnjak koji ispunjava zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja elektrotehničke struke, s najmanje 5 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci i s iskustvom u vođenju najmanje jednog projekta kao voditelj građenja (inženjera gradilišta) na radovima obnove i/ili modernizacije i/ili rekonstrukcije i/ili nadogradnje i/ili izgradnje kontaktne mreže ; Stručnjak 6 - Tehnički stručnjak koji ispunjava zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja elektrotehničke struke, s najmanje 5 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci i s iskustvom u vođenju najmanje jednog projekta kao voditelj građenja (inženjera gradilišta) na radovima obnove i/ili modernizacije i/ili rekonstrukcije i/ili nadogradnje i/ili izgradnje elektrovučnih podstanica ili postrojenja za sekcioniranje. Stručnjak 7 - Tehnički stručnjak koji ispunjava zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja elektrotehničke struke, s najmanje 5 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci i s iskustvom u vođenju najmanje jednog projekta kao voditelj građenja (inženjera gradilišta) na radovima obnove i/ili modernizacije i/ili rekonstrukcije i/ili nadogradnje i/ili izgradnje željezničkih signalno-sigurnosnih infrastrukturnih podsustava Stručnjak 8 - Tehnički stručnjak koji ispunjava zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja strojarke struke s najmanje 5 godina radnog iskustva u izvođenju radova u struci te s iskustvom u obavljanju poslova voditelja građenja (inženjera gradilišta) na najmanje jednom projektu...”

Člankom 30. stavkom 1. Zakona o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“ broj 78/15., dalje: Zakon) propisano je da izvođač mora u obavljanju djelatnosti građenja imati zaposlenog ovlaštenog voditelja građenja i/ili ovlaštenog voditelja radova.

Člankom 86. stavkom 1. Zakona propisano je da će se novčanom kaznom od 50.000,00 do 100.000,00 kuna kazniti pravna osoba koja obavlja djelatnost građenja ako u obavljanju tih poslova

CONFORM CU  
ORIGINALUL



nema zaposlenog ovlaštenog voditelja građenja i/ili ovlaštenog voditelja radova odnosno voditelja manje složenih radova (članak 30. stavak 1.).

Uvidom u dostavljeno mišljenje/odgovor na upit naručitelja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja KLASA: 360-01/18-02/22, URBROJ: 531-04-1-18-3 od 31. siječnja 2018. godine, utvrđeno je da je u istome navedeno: „U povodu vašeg upita kojim tražite pojašnjenje o tome na koji način može pravna osoba, registrirana za obavljanje djelatnosti projektiranja i/ili stručnog nadzora građenja i djelatnosti građenja koristiti usluge ovlaštenih arhitekata i ovlaštenih inženjera koji nisu njeni zaposlenici u obavljanju djelatnosti projektiranja i/ili stručnog nadzora građenja, kao i usluge ovlaštenih voditelja građenja i/ili ovlaštenih voditelja radova koji nisu njeni zaposlenici u obavljanju djelatnosti građenja, dajemo mišljenje kao slijedi:...Rezimirajući navedeno, bitna razlika između rada ovlaštenog arhitekta, odnosno ovlaštenog inženjera s jedne strane i rada ovlaštenog voditelja građenja i/ili ovlaštenog voditelja radova s druge strane je što ovlašteni arhitekt, odnosno ovlašteni inženjer može svoje poslove obavljati samostalno bez sklapanja ugovora o radu, dok ovlašteni voditelj građenja i/ili ovlašteni voditelj radova uvijek obavlja nesamostalni rad za poslodavca (izvođača), odnosno uvijek radi temeljem ugovora o radu.“

Uzimajući u obzir citirane odredbe Zakona, kao i mišljenje nadležnog ministarstva, utvrđeno je da naručitelj propisujući dokumentacijom o nabavi obvezu da odabrani ponuditelj za tražene stručnjake 1-8, koji ispunjavaju zakonske uvjete za ovlaštenog voditelja građenja građevinske/elektrotehničke/strojarske struke, nakon izvršnosti Odluke o odabiru, a do potpisa Ugovora mora dostaviti dokaze da su isti zaposlenici izvođača/podugovaratelja, nije ograničio tržišno natjecanje, već je postupio u skladu s odredbama navedenog *lex specialisa*, sukladno kojima ovlašteni voditelj građenja mora biti zaposlen kod izvođača temeljem ugovora o radu, a okolnost da pravna osoba koja obavlja djelatnost građenja u obavljanju tih poslova nema zaposlenog ovlaštenog voditelja građenja predstavlja kažnjivo prekršajno postupanje. Slijedom svega navedenog, ovaj žalbeni navod ocijenjen je neosnovanim.

Žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor nadalje upućuje na točke 6.2.c. i 9.2. dokumentacije o nabavi te navodi da je propisivanjem istih došlo do ograničavanja tržišnog natjecanja na način da je njima naručitelj samostalno odredio što se smatra odustajanjem od ponude. Žalitelj smatra da se u slučaju kada ponuditelj dostavi traženi dokument, kojeg naručitelj ocjeni nesukladnim, navedeno ne bi trebalo smatrati odustajanjem od ponude (u kojem slučaju naručitelj ima pravo naplate jamstva za ozbiljnost ponude), već bi naručitelj u tom slučaju takvu ponudu trebao odbiti. Na ovaj način, smatra žalitelj, odbijaju se potencijalni ponuditelji iz straha od naplate jamstva u slučaju da za neke od dostavljenih dokumenata naručitelj samostalno ocijeni da nisu sukladni uvjetima dokumentacije o nabavi, čime se dodatno ograničava tržišno natjecanje.

Uvidom u dokumentaciju o nabavi utvrđeno je da je naručitelj točkom 3. dokumentacije o nabavi odredio osnove za isključenje gospodarskog subjekta, dok je točkom 4. dokumentacije o nabavi odredio kriterije za odabir gospodarskog subjekta (uvjeti sposobnosti). Nadalje, točkom 6.2.a. propisan je obvezan sadržaj svake ponude, točkom 6.2.b. propisana je dostava ažuriranih popratnih dokumenata (do Odluke o odabiru), dok je točkom 6.2.c. propisana dostava ostalih dokumenata (nakon izvršnosti Odluke o odabiru, a do potpisa Ugovora).

Točka 6.2.c. Dostava ostalih dokumenata (nakon izvršnosti Odluke o odabiru, a do potpisa Ugovora) glasi: „Ponuditelj koji je podnio ekonomski najpovoljniju ponudu dužan je Naručitelju do potpisa Ugovora dostaviti sljedeće dokumente: • Prijedlog Izvođača (Obrazac 11), • Izvještaj o nezavisnoj ocjeni sigurnosti (eng. Safety Assessment Report) za proizvode/sklopove pod točkama 1., 3. i 4. iz tablice u Obrascu 11 (Prijedlog Izvođača) za generički proizvod kojim se potvrđuje sigurnosna razina (SIL 4), sukladno normama HRN EN 50129 i HRN EN 50128 ili jednakovrijednima, • potvrdu/e željezničke uprave 10 za proizvode/sklopove pod točkama 1., 3. i 4. iz tablice u Obrascu 11 (Prijedlog Izvođača) koja potvrđuje da je takva vrsta proizvoda/sklopova ugrađena na konvencionalnim prugama, s istim tipom električne vuče 25kV/50Hz te da je

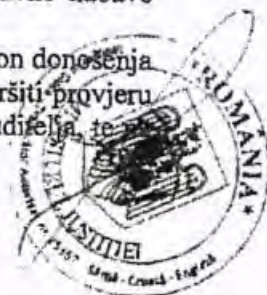


komercijalnoj upotrebi. Potvrda mora sadržavati datum puštanja opreme u komercijalnu upotrebu, • popunjenu tablicu Ključni proizvodi i sklopovi (Obrazac 12), • certifikate kvalitete ISO 9001.2008 za proizvodnju ključnih proizvoda i sklopova navedenih u Obrascu 12 (tračnica, prednapregnutih armirano-betonskih kolosiječnih pragova (s kolosiječnim priborom), skretnica i elemenata elektroenergetskog podsustava). Naručitelj će priznavati jednakovrijedne potvrde (certifikate) o sukladnosti sustava osiguranja kvalitete izdanim od tijela za potvrđivanje osnovanih u drugim državama članicama, odnosno dokaz o jednakovrijednim mjerama osiguranja kvalitete, pod uvjetom da gospodarski subjekt dokaže da su te mjere usklađene s traženim normama osiguranja kvalitete, • potvrdu/potvrde željezničke uprave da su proizvodi navedeni u Obrascu 12 (tračnice, prednapregnuti armirano-betonski pragovi (s kolosiječnim priborom), skretnice, elementi elektroenergetskog podsustava) ugrađeni u najmanje 10 km konvencionalnih pruga (skretnice ne manje od 10 komada), a bili su nabavljeni i isporučeni od strane proizvođača u godini u kojoj je započeo postupak javne nabave i najviše u 7 godina koje joj prethode, • vlastitu izjavu da će ukupno predviđena količina: prednapregnutih armirano-betonskih pragova (zajedno s elastičnim kolosiječnim pričvrstnim priborom), tračnica, skretnica i elemenata elektroenergetskog podsustava (koji odgovaraju Grafičkim priložima, opisima u Troškovniku, Tehničkim specifikacijama i aktima HŽ Infrastrukture) biti proizvedena isključivo za predmetnu nabavu (Obrazac 13 - Izjava o proizvodnji tračnica, skretnica i elemenata elektroenergetskog podsustava), • organizacijsku shemu ponuditelja (Obrazac 14) • preliminarni vremenski plan (Obrazac 15) • plan osiguranja kvalitete (Obrazac 16) • dokumente potrebne za obavljanje djelatnosti građenja propisane Zakonom o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje (NN 78/15) te posebnim propisima kojima se uređuje gradnja sukladno točki 9.1. ove Dokumentacije o nabavi, • dokument potreban za obavljanje stručnih geodetskih poslova za potrebe gradnje propisan Zakonom o obavljanju geodetske djelatnosti sukladno točki 9.1. ove Dokumentacije o nabavi, • životopise stručnjaka 2 - 8, • dokaze da su stručnjaci 1 - 8 upisani u odgovarajući Imenik ovlaštenih voditelja građenja/radova ili u Evidenciju stranih ovlaštenih osoba • dokaze da su stručnjaci 1 - 8 zaposlenici izvođača/podugovaratelja • dokaz o raspolaganju propisanom mehanizacijom/opremom potrebnom za izvođenje radova (dokaz o posjedovanju, ugovor o najmu, pismo namjere vlasnika o davanju u najam ili neki drugi dokaz) • u slučaju zajednice gospodarskih subjekata - dokument o pravnom obliku ustrojstva zajednice (potpisan i ovjeren od svih članova zajednice gospodarskih subjekata). Smatra se da je ugovor o javnoj nabavi sklopljen na dan izvršnosti Odluke o odabiru. Iznimno, sukladno čl. 307. ZJN 2016., ako prvotno odabrani ponuditelj nakon donošenja Odluke o odabiru nije dostavio sve što je Naručitelj propisao točkom 6.2.c. ove Dokumentacije o nabavi, smatrat će se da je ponuditelj odustao od svoje ponude te će Naručitelj, sukladno članku 263. ZJN 2016., ponovno rangirati ponude i izvršiti njihovu provjeru, ne uzimajući u obzir ponudu prvotno odabranog ponuditelja i na temelju kriterija za odabir ponude donijeti novu Odluku o odabiru ili, ako postoje razlozi, poništiti postupak javne nabave.“

Točkom 9.2. dokumentacije o nabavi (Potpisivanje ugovora i dostava ostalih dokumenata) propisano je sljedeće: „Odabrani ponuditelj u primjerenom roku (dogovorenom s Naručiteljem) mora Naručitelju dostaviti dokumente propisane točkom 6.2.c. Uputa ponuditeljima i člankom 4.2. Posebnih uvjeta Ugovora kako bi ih Naručitelj pravovremeno pregledao, provjerio i odobrio. Ukoliko odabrani ponuditelj u primjerenom roku ne dostavi dokumente iz točke 6.2.c. Uputa ponuditeljima (ili ako dostavljeni dokumenti nisu sukladni s uvjetima iz Dokumentacije o nabavi i ZJN 2016) i članka 4.2. Posebnih uvjeta Ugovora (ukoliko te dokumente nije već dostavio u postupku javnog nadmetanja), smatrat će se da je Ponuditelj odustao od ponude, ponovno izvršiti rangiranje ponuda prema kriteriju za odabir ne uzimajući u obzir ponudu odabranog ponuditelja te donijeti odluku o odabiru nove najpovoljnije valjane ponude ili poništiti postupak javne nabave ukoliko za to postoje razlozi.“

Članak 307. stavak 7. ZJN 2016 određuje da je, iznimno, naručitelj obavezan nakon donošenja odluke o odabiru ponovno rangirati ponude sukladno odjeljku A ovoga poglavlja te izvršiti provjeru sukladno članku 263. ZJN 2016, ne uzimajući u obzir ponudu prvotno odabranog ponuditelja, te

CONFORM CU  
ORIGINALUL



temelju kriterija za odabir ponude donijeti novu odluku o odabiru ili, ako postoje razlozi, poništiti postupak javne nabave, ako prvotno odabrani ponuditelj, između ostalih razloga, u roku valjanosti odustane od svoje ponude. Naručitelj je u smislu navedene odredbe u dokumentaciji o nabavi odredio da ako prvotno odabrani ponuditelj, nakon donošenja odluke o odabiru ne dostavi traženo točkom 6.2.c. dokumentacije o nabavi, da će se isto smatrati ponuditeljevim odustajanjem od ponude te će naručitelj ponovno rangirati ponude i izvršiti njihovu provjeru i donijeti novu odluku o odabiru.

S obzirom na prethodno navedeno te činjenicu da je naručitelj u skladu sa člankom 263. ZJN 2016 u svezi s traženim dokumentima iz točaka 3., 4., 6.2.a. i 6.2.b. dokumentacije o nabavi odredio dostavu istih do donošenja odluke o odabiru te dostavu dokumenata iz točke 6.2.c. do potpisa ugovora o javnoj nabavi, žaliteljev navod da je odredba točke 6.2.c. dokumentacije o nabavi suprotna ZJN 2016, ocijenjen je neosnovanim.

Žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor nadalje osporava točku 1.16 (Administrativne i financijske kazne) u Svesku II Posebni uvjeti ugovora te točku 2.1. u Svesku II, knjiga 3, Posebni uvjeti ugovora, kao i točku 9.3. dokumentacije o nabavi.

U očitovanju žalitelja zaprimljenom kod ovog državnog tijela dana 21. prosinca 2018. godine žalitelj je izjavio da odustaje od navedenih žalbenih navoda te se stoga ne ulazi u ispitivanje osnovanosti predmetnih žalbenih navoda.

Žalitelj Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb, osporavajući sadržaj dokumentacije o nabavi, konkretno točku 1.3.4.2.1. Tehničkih specifikacija, Svezak III, Knjiga 1, navodi da tip uređaja SIMIS W predstavlja elektronički signalno-sigurnosni uređaj (ESSU) koji proizvodi i ugrađuje isključivo jedan gospodarski subjekt na tržištu, a to je Siemens. Žalitelj nadalje navodi da je izvođenje radova na predmetnom uređaju bilo predmet nabave prethodnog postupka javne nabave, na dionici Dugo Selo-Križevci, gdje je radove na signalno-sigurnosnom uređaju odabrani ponuditelj dao u podugovor upravo podizvoditelju Siemens d.d., Heinzelova 70A, Zagreb te Siemens Aktiengesellschaft Österreich, Beč, Austrija. Žalitelj u bitnome navodi da su prekršena načela postupka javne nabave propisana člankom 4. ZJN 2016 te da je došlo do pogodovanja, jer predmet nabave nije opisan na neutralan način te su stvorene neopravdane prepreke tržišnom natjecanju. Žalitelj smatra da je naručitelj trebao ići u pregovarački postupak javne nabave, a s obzirom da je išao u otvoreni postupak javne nabave, trebao je propisati dokumentaciju o nabavi na način da tehničkim specifikacijama ne ograničava tržišno natjecanje, odnosno trebao je navesti da je Siemens proizvođač predmetnog uređaja te sukladno članku 199. ZJN 2016 poduzeti odgovarajuće mjere kako bi osigurao da sudjelovanje tog ponuditelja ne naruši tržišno natjecanje.

Naručitelj u odgovoru na žalbu navodi da će u svjetlu činjenice da u tehničkom smislu nadogradnja ESSU Križevci (tip postojećeg uređaja je SIMIS W) te izmjenu softvera ESSU-a može izvršiti jedino gospodarski subjekt Siemens, koji ima prava intelektualnog vlasništva i pripadajuća ovlaštenja za softver uređaja SIMIS W, izmijeniti sporni dio dokumentacije o nabavi na način koji će ostalim gospodarskim subjektima omogućiti neometano tržišno natjecanje. Također navodi da unatoč navedenoj činjenici gospodarski subjekt Siemens nije bio uključen u pripremu postupka javne nabave za ovu dionicu koja je predmet ovog postupka.

Točkom 1.3.4.2.1. Tehničkih specifikacija, Svezak III, Knjiga 1 propisano je: „ESSU Križevci-Nadogradnja ESSU Križevci (tip uređaja je SIMIS W) će se izvoditi zbog ugradnje skretnica 25, 26, 27 i izgradnje dvokolosiječne pruge na dionici Križevci – Lepavina. U kolodvoru će se ugraditi ulazni signali B1 i B2 i pokazivači brzine, manevarski signali, postavne sprave i dodatni kontrolnici prijevodnice za skretnice 25, 26 i 27 te izmijeniti softver ESSU-a zbog nove kolosiječne situacije kako bi se omogućile svi vlakovni i manevarski vozni putovi.“

Člankom 206. stavkom 2. ZJN 2016 propisano je da tehničke specifikacije moraju svim gospodarskim subjektima omogućiti jednak pristup postupku javne nabave i ne smiju imati učinak stvaranja neopravdanih prepreka za otvaranje javne nabave tržišnom natjecanju.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



Ocijenjujući ovaj žalbeni navod, pri čemu je među strankama nesporno da nadogradnju ESSU Križevci (tip postojećeg uređaja je SIMIS W) i izmjenu softvera ESSU-a može izvršiti jedino gospodarski subjekt Siemens te sam naručitelj navodi da će izmijeniti sporni dio dokumentacije o nabavi na način koji će ostalim gospodarskim subjektima omogućiti neometano tržišno natjecanje, utvrđeno je da je osporavana točka dokumentacije o nabavi propisana protivno članku 206. stavku 2. ZJN 2016 te je stoga ovaj žalbeni navod ocijenjen osnovanim.

Postupajući po službenoj dužnosti temeljem članka 404. ZJN 2016, a u odnosu na osobito bitne povrede postupka javne nabave iz članka 404. stavka 2. toga Zakona, ovo tijelo nije utvrdilo osobito bitne povrede postupka javne nabave. Naime, ovo tijelo je provjerilo rok za dostavu ponuda i utvrdilo da je isti određen sukladno odredbama ZJN 2016. U predmetnom postupku javne nabave nisu utvrđene povrede obveze slanja ispravka obavijesti na objavu niti produljenja roka za dostavu ponuda. Kriterij za odabir ponude je ekonomski najpovoljnija ponuda koja se određuje temeljem relativnih pondera sukladno odredbama ZJN 2016. Nadalje, u odnosu na postojanje obveznih osnova za isključenje te mogućnosti da je naručitelj nakon isteka roka za dostavu ponude vodio pregovore ili da je ponuditelj izmijenio svoju ponudu suprotno odredbama ZJN 2016, navedena odredba nije primjenjiva u ovoj fazi predmetnog postupka javne nabave. Također, kriteriji za odabir gospodarskog subjekta određeni su sukladno člancima 256.- 259. ZJN 2016 te nije utvrđena povreda u smislu da naručitelj nije primijenio ili nepravilno primijenio koju odredbu izvora prava, što je bilo od utjecaja na zakonitost postupka, a za koju žalitelj nije znao niti mogao znati u trenutku izjavljivanja žalbe.

Sukladno svemu prethodno navedenom, a temeljem članka 425. stavak 1. točke 3. ZJN 2016, žalba žalitelja DIV-Grupa d.o.o., Samobor odbija se kao neosnovana, slijedom čega je odlučeno kao u točki 1. izreke ovog rješenja.

U odnosu na žalbu žalitelja Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb, a temeljem članka 425. stavka 1. točke 4. ZJN 2016, odlučeno je kao u točki 2. izreke ovog rješenja. Naručitelj će u nastavku postupka postupiti sukladno članku 419. stavku 4. ZJN 2016.

Žalitelj DIV-Grupa d.o.o., Samobor postavio je zahtjev za naknadom troškova žalbenog postupka u ukupnom iznosu od 5.000,00 kuna na ime naknade za pokretanje žalbenog postupka.

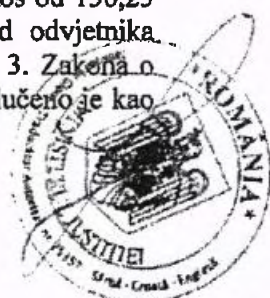
Sukladno članku 431. stavku 4. ZJN 2016, u slučaju odbijanja žalbe žalitelj nema pravo na naknadu troškova žalbenog postupka, slijedom čega je odlučeno kao u točki 3. izreke ovog rješenja.

Žalitelj Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb je postavio zahtjev za naknadu troškova žalbenog postupka u ukupnom iznosu od 5.781,25 kuna.

Prema članku 431. stavku 2. ZJN 2016 Državna komisija odlučuje o troškovima žalbenog postupka, određuje tko snosi troškove žalbenog postupka i njihov iznos te kome se i u kojem roku moraju platiti, dok prema stavku 3. istog članka stranka na čiju je štetu žalbeni postupak okončan dužna je protivnoj stranki nadoknaditi opravdane troškove koji su joj nastali sudjelovanjem u žalbenom postupku.

S obzirom na to da je žalitelj Alstom Ferrovaria S.p.A., Podružnica Zagreb, Zagreb, uspio sa žalbom, žalitelju je priznat trošak žalbenog postupka u iznosu od 5.000,00 kn na ime troška naknade za pokretanje žalbenog postupka. Također je žalitelju priznat iznos odvjetničkog troška na ime sastava žalbe u ukupnom iznosu od 781,25 kuna, od čega za trošak sastava žalbe po odvjetniku iznos od 500,00 kuna s pripadajućim povećanjem od 25% u iznosu od 125,00 kuna kao i iznos od 156,25 kuna na ime PDV-a, sve sukladno Tarifi o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika („Narodne novine“, broj 142/12., 103/14. i 118/14.), a u svezi s člankom 3. stavkom 3. Zakona o Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave. Slijedom svega navedenog, odlučeno je kao u točki 4. izreke ovog rješenja.

CONFORM CU  
10  
ORIGINALUL



Naručitelj je sukladno odredbi članka 425. stavka 6. ZJN 2016 obavezan postupiti sukladno izreci odluke Državne komisije najkasnije u roku od 30 dana od dostave izvršne odluke, pri čemu je vezan pravnim shvaćanjem i primjedbama Državne komisije.

#### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU

Protiv ovoga rješenja ne može se izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor podnošenjem tužbe Visokom upravnom sudu Republike Hrvatske u roku od 30 dana od isteka osmog dana od dana javne objave rješenja na internetskim stranicama Državne komisije za kontrolu postupaka javne nabave.

ZAMJENIK PREDSJEDNIKA



#### Stranke žalbenog postupka:

1. HŽ Infrastruktura d.o.o., Zagreb,  
Mihanovićeve 12
2. DIV-Grupa d.o.o., Samobor,  
Bobovica 10/A
3. Alstom Ferrovaria S.p.A.,  
Podružnica Zagreb, Zagreb.  
Ulica grada Vukovara 284



# **ANEXA 8**



**HŽ INFRASTRUKTURA**

10000 Zagreb, Mihanovičeva 12

Sector achiziții

E-mail: [eufunds@hzinfra.hr](mailto:eufunds@hzinfra.hr)

Numărul nostru: 77/19, 2.3.3.DS

Data 7 februarie 2019

**Pentru toate părțile interesate**

**Subiect achiziție:** „Reconstrucție a căii de circulație existente și construcția noii căi de circulație pe tronsonul KRIZEVCI – KOPRIVNICA – frontieră națională,, (EBN: 30-EU/180DS)

**EXPLICAȚII ȘI MODIFICĂRI (3)**

Beneficiarul explică pentru toate părțile implicate că pentru procedura din alineatul anterior și conform cu art. 419 alin (5) din Lege achizițiilor publice (NN120/2016) se prelungește termenul pentru depunerea ofertelor. Noul termen pentru depunerea ofertelor este **04.04.2019 ora 12:00**.

**MODIFICĂRI (3)**

La finalul punctului 4.6. Participarea subcontractantului – se adaugă:

„Conform cu reglementările art. 13 alin (5) din Regulamentul privind condițiile tehnice pentru sub sistemul feroviar la infrastructuri de semnalizare – siguranță (MO 97/2015) raportat la dispozitivele de semnalizare – siguranță, **toate ajustările software-ului sunt efectuate de producătorul dispozitivului.**

Mai departe, conform cu reglementările Legii privind drepturile de autor și alte drepturi (MO 167/03, 79/07, 80/11, 141/13, 127/14, 62/17 și 96/18) **programul informatic este protejat în sensul că reprezintă proprietate intelectuală al autorului său care are drepturile exclusive care printre altele va aproba traducerea, ajustarea, prelucrarea și alte modificări asupra programului informatic.**

**Conform cu cele menționate, ajustarea ESSU KRIZEVCI și modificarea software ESSU pot fi efectuate doar de producătorul SIEMENS (subcontractant în aplicarea contractului pe tronsonul DUGO SELO - KRIZEVCI).**

**În baza art. 220 ZJN 2016, Beneficiarul va solicita de la entitatea economică ca partea din contract care se referă la lucrările menționate să subcontracteze firma SIEMENS. Beneficiarul are obligația că va asigura tuturor ofertanților aceleași condiții privind concurența.**

Prelucrarea tehnică detaliată a lucrărilor care vor fi efectuate de subcontractantul nominalizat, va fi depusă de beneficiar în timp util pentru ca entitățile să dea un răspuns privind data vizitării locației și analizării proiectelor principale.

Director sector achiziții: S.S indescifrabil

Ștampilă TATJANA DAKOVIC ALAVANJA ing. dipl.

Subfinanțat prin instrumentele Uniunii Europene pentru conectarea Europei

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



Subsemnatul Ianoșevici Gioca, interpret și traducător autorizat pentru limba/limbile străine Sârbă, Croată și Engleză, în temeiul autorizației nr. 23537 din data de 2009, eliberată de Ministerul Justiției din România, certific exactitatea traducerii efectuate din limba croată în limba română, că textul prezentat a fost tradus complet, fără omisiuni, și că, prin traducere, înscrisului nu i-a fost denaturant conținutul și sensul.

**TRADUCĂTOR,  
Ianoșevici Gioca**



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



e-mail: eufunds@hzinfra.hr

naš broj i znak: 77 /19, 2.3.3.DS

datum: 7. veljače 2019.

**SVIM ZAINTERESIRANIM  
GOSPODARSKIM SUBJEKTIMA**

**Predmet nabave:** Izvođenje radova na projektu „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica“ (EBN: 30-EU/18-DS)  
**POJAŠNJENJA I IZMJENE (3)**

Naručitelj obavještava sve zainteresirane gospodarske subjekte da u postupku nabave iz gornjeg naslova, a sukladno članku 419. stavak (5) Zakona o javnoj nabavi (NN120/2016), produžuje rok za dostavu ponuda. Novi rok za dostavu ponuda je **04.04.2019. u 12:00 sati**.

**IZMJENE (3)**

Na kraju točke 4.6. *Sudjelovanje podugovaratelja* dodaje se tekst koji glasi:

*„Sukladno odredbama članka 13. stavak (5) Pravilnika o tehničkim uvjetima za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni željeznički infrastrukturni podsustav (NN 97/2015) kod elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja prilagodbu softvera na novo stanje uređaja obavlja proizvođač uređaja.*

*Nadalje, sukladno odredbama Zakona o autorskom pravu i ostalim pravima (NN 167/03, 79/07, 80/11, 141/13, 127/14, 62/17 i 96/18) računalni program je zaštićen kao jezično djelo ako je izvoran u smislu da predstavlja vlastitu intelektualnu tvorevinu svog autora koji ima isključivo pravo izvršiti ili odobriti (između ostalog) prijevod, prilagodbu, obradu i bilo koju drugu izmjenu računalnog programa.*

*Slijedom svega navedenoga, nadogradnju ESSU Križevci i izmjenu softvera ESSU smije izvesti samo proizvođač SIEMENS (podugovaratelj u provedbi ugovora na dionici Dugo Selo - Križevci).*

*Temeljem članka 220. ZJN 2016, Naručitelj će zahtijevati od gospodarskih subjekata da dio ugovora koji se odnosi na spomenute radove podgovori s tvrtkom SIEMENS. Naručitelj se obvezuje da će svim ponuditeljima u odnosu na nominiranog podugovaratelja osigurati jednake uvjete tržišnog natjecanja.“*

Detaljniju tehničku razradu dijela radova koje će izvoditi nominirani podugovaratelj naručitelj će dostaviti u najskorije vrijeme kako bi se gospodarskim subjektima omogućili daljnji dogovori o datumima obilaska lokacije i uvida u glavne projekte.

Direktorica Sektora nabave:

Tatjana Đaković Alavanja, dipl. ing. građ.



Sufinancirano instrumentom Europske  
unije za povezivanje Europe

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



**HŽ INFRASTRUKTURA**

10000 Zagreb, Mihanovićeve 12

Sectorul pentru achiziții

e-mail: [eufunds@hzinfra.hr](mailto:eufunds@hzinfra.hr)

Numărul nostru: 90/19, 2.3.3.DS

Data: 12 februarie 2019

**TUTUROR AGENȚILOR  
ECONOMICI INTERESAȚI**

**Obiectul achiziției:** executarea lucrărilor de reconstrucție a căii ferate existente și de construcție a unei alte căi ferate pe tronsonul Križevci – frontiera de stat (EBN:30/EU/18-DS)

**MODIFICĂRI (4)**

**1. EXPLICAȚII (1) 06-12-2018 – răspunsul nr.6**

În legătură cu executarea podului "Carevdar", la al doilea paragraf:

în loc de: "4.3.c."

trebuie scris: "4.3.a."

**2. Vol. I – Instrucțiuni pentru ofertanți**

Textul de la pct. 1.3. *Date privind agenții economici cu care comanditarul este în conflict de interese, se schimbă în întregime și va fi :*

*"Conform prevederilor art. 80 din Legea achizițiilor publice (NN 120/2016),*

*Comanditarul îi indică pe agenții economici cu care nu poate încheia contracte de achiziții publice (în calitate de ofertant sau ca membru al unei comunități de agenți economici) și care nu pot fi aleși ca subcontractanți de către ofertant:*

*- DUX TECH d.o.o., Naumovac 23a, 1000 Zagreb"*

**3. Vol.II - Secțiunea 3, Condiții speciale ale contractului – art.4.10. Date privind șantierul**

Se șterge propoziția: "Executantul este răspunzător pentru interpretarea și verificarea tuturor acestor date."

**4. Vol.II - Secțiunea 5 – Formularul tip – Garanția pentru rambursarea avansului**

Comanditarul prezintă în anexă noul Formular - Garanția pentru rambursarea avansului

**5. Vol.III - Secțiunea 1 – Specificații tehnice – cap. 1.2.3.2.9. – Legăturile de**

telecomunicații dintre gările de frontieră Koprivnica și Gyekenys

La § 2, punctele.5 și 6 se șterge textul "dar nu se folosesc".

**6. Vol.III - Secțiunea 1 - Specificații tehnice – cap. 1.3.2.1.3.3 – Penele de pe**

lângă obiecte

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

La § 2, se șterge textul "conform ZTVE-StB".

**7. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.2.1.13. zidurile anti-zgomot**

La § 7 se șterge ultima frază:

*"În privința celorlalte proprietăți, barierele de protecție împotriva zgomotului trebuie să îndeplinească condițiile DB 804.5501 sau altele de egală valoare".*

**8. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.2.1.16 Protecția și strămutarea circuitelor de la infrastructură.**

Înainte de primul paragraf, se adaugă un nou paragraf:

*"Executantul va lua cunoștință de toate circuitele existente cum ar fi evacuările de apă, liniile telefonice și electrice împreună cu stâlpii aferenți, conductele de alimentare cu apă, conductele de canalizare, conductele de gaze ș.a., înainte de a începe orice excavație sau altă lucrare care ar putea influența asupra circuitelor existente. Executantul va fi răspunzător pentru orice pagube produse la drumuri, șanțurile de evacuare, țevi, cabluri sau orice alte circuite, pe care le-a provocat el sau Producătorul său și trebuie să remedieze orice astfel de pagube pe cheltuiala sa spre deplina satisfacție a Inginerului, cât mai repede posibil, dar în orice caz până la Termenul final."*

**9. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.2.1 ESSU Krizevci se modifică și va fi :**

*"Suprastructura ESSU Krizevci (instalație tip DSIMIS W) se va executa ca urmare a instalării macazurilor 25, 26, 27 și construirii liniei ferate duble pe tronsonul Krizevci – Lepavina. În gară se vor monta semnalele de intrare B1 și B2 și indicatoarele de viteză, semnalele de manevră, dispozitivele de instalare și aparatele de control suplimentare ale schimbătoarelor de cale de la macazurile 25, 26 și 27 și se va modifica software-ul ESSU din cauza noii situații a căii ferate astfel încât să fie posibilă orice cale de trecere sau de manevră.*

**Conform art. 5 din Contractul OU, în baza unei prescripții speciale, subcontractantul nominalizat Siemens va executa toate lucrările de suprastructură la ESSU**

**Krizevci. Aceste lucrări vor cuprinde :**

- montarea dispozitivelor de instalare a macazurilor și aparatelor de control ale schimbătoarelor de cale de la noile macazuri 25, 26 și 27
- montarea semnalelor de intrare B1 și B2, inclusiv a indicatoarelor de viteză și balizelor instalațiilor autostop
- montarea semnalelor de manevră MS26L și MS27V
- completarea instalației contorului de osie în zona gării Krizevci
- conectarea prin cabluri a elementelor nou montate și traseul de cabluri aferente
- componentele hardware ale ESSU și ale sistemului contorului de osie
- modificarea și certificarea software-ului ESSU SIMIS W și a sistemului controlului de osie din gara Krizevci

**pregătirea ESSU în gara Krizevci pentru interfața către APB Krizevci – Lepavina**

*Pe lângă modificările legate de ESSU, subcontractantul nominalizat Siemens va executa și suprastructura și modificarea sistemului de încălzire a macazurilor pentru*

macazurile 25, 26 și 27, sistemului ETCS din gara Križevci, echipamentelor TK. Macazurile nr. 25, 26, și 27 vor fi de tipul 60 E1-500-1:12".

**10. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.2.5 Spațiile interfață ale gării**  
La sfârșitul capitolului se adaugă textul:

*"Interfața către gara Križevci se va executa conform datelor tehnice ale subcontractantului nominalizat Siemens, care va executa adaptarea ESSU la gara Križevci".*

**11. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.3.1 Gara Križevci**  
La sfârșitul capitolului se adaugă textul:

*"Lucrările la sistemul de încălzire a macazurilor din gara Križevci se vor executa de către subcontractantul nominalizat Siemens."*

**12. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.3.3 Gara Koprivnica**

Se modifică paragraful 3 :

în loc de: "Tipul de macaz este menționat la capitolul Eroare! Nu s-a găsit sursa de referință."

acum este: "Tipul de macaz este menționat în capitolul 1.3.4.2.3."

**13. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.5.3 Gara Križevci**

La sfârșitul punctului se adaugă textul:

*"Lucrările de modificare și de construcție a sistemului ETCS pentru gara Križevci se vor executa de către subcontractantul nominalizat Siemens."*

**14. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 1.3.4.7.4 Sistemul de telefonie feroviară**

La sfârșitul punctului se adaugă textul:

*"Lucrările de construcție a sistemului de telefonie feroviară (TOUS la semnalul de intrare) din gara Križevci se vor executa de către subcontractantul nominalizat Siemens, inclusiv cablările aferente și modificarea hardware și software a sistemului de telecomunicații din gara Križevci."*

**15. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 2.3.1. Responsabilitățile executantului**

La sfârșitul punctului se adaugă textul:

*"e) Conform art. 5 din Contractul OU, Executantul, trebuie ca pe baza unei reglementări speciale, să-l desemneze pe subcontractantul nominalizat Siemens, care va executa toate lucrările și documentația prevăzută la punctele din Specificațiile tehnice I. Volumul III, Secțiunea 1, capitolele (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1, 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4). Subexecutantul desemnat este obligat să armonizeze dinamica sa de execuție a lucrărilor cu Executantul lucrărilor. Executantul este obligat să preia toate raporturile reciproce dintre executant și subexecutantul desemnat, fără riscuri pentru Comanditar. Comanditarul în baza unui acord separat încheiat cu subexecutantul desemnat, va face*

posibil să existe prețuri și condiții egale de execuție a lucrărilor respective, care vor fi aceleași pentru toți ofertanții în cadrul procedurii de achiziții."

16. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 2.4.2.1. Documentația necesară pentru construirea subsistemelor construcții, electroenergetic , dirijarea traficului și de semnalizare – siguranță.

Se corectează numerotarea greșită a paragrafelor:

în loc de : a,a,b,c,d,e,f

trebuie scris: a,b,c,d,e,f,g

La sfârșitul § 2.4.2.1. se adaugă pct. h) care va fi:

"h) pentru lucrările prevăzute la punctele din Specificația tehnică VOLUMUL I, Secțiunea 1, capitolele (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1, 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4) subcontractantul nominalizat Siemens va elabora documentația necesară pt subsistemele PU și SS conform punctelor de la 2.4.2.1.a. până la 2.4.2.1.g, Secțiunea III, Volumul I Specificații tehnice."

17. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 2.4.2.2.1 – Planul temporal (art.8.3)

Pct. a) se schimbă și va fi:

"a) Executantul va transmite spre aprobarea Inginerului Planul temporal detaliat (conform art.8.3.) în termen de 28 (douăzecișiopt) zile de la primirea notificării privind Data începerii lucrărilor, în modul care va fi prevăzut în Contract, ținând seama și de pct. 2.3.1.e) – Responsabilitățile executantului."

18. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 2.4.2.3. Documentația pentru funcționarea de probă

Pct. b) se schimbă și va fi:

"b) Executantul are obligația, pentru necesitățile testărilor privind îndeplinirea cerințelor sistemului de dirijare trafic și a celui de semnalizare-siguranță, să elaboreze și să transmită Inginerului și Comanditarului documentația definită la pct. 3.3.1.2.1. Controlul tehnic intern, respectiv întreaga documentație impusă de Agenția pentru siguranța traficului feroviar, inclusiv documentația pentru lucrările pe care le execută subcontractantul nominalizat Siemens."

19. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 2.4.2.4. Documentația de execuție

Pct. a) se schimbă și va fi:

"a) Executantul are obligația ca înainte de preluarea finală a Lucrărilor să transmită Inginerului spre aprobare, conform art. 10.1 al Contractului, toate proiectele de execuție, inclusiv documentația care va fi elaborată de către subcontractantul nominalizat Siemens."

20. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 3.1.1. Generalități

Pct. b) se schimbă și va fi:

"b) Așa cum se cere în documentația de concurs la Volumul I - Indicații pentru ofertanți, Ofertantul trebuie să prezinte în Oferta sa Planul temporal preliminar (formularul 15 Vol.I), Planul preliminar de asigurare a calității (formularul 16 Vol.I), Planul preliminar de execuție a lucrărilor (formularul 15 Vol.I) și separat, pentru necesitățile de execuție a

subsistemului de dirijare a traficului feroviar și a subsistemului de semnalizare-siguranță feroviară, Propunerea executantului (formularul 11 vol.1).

21. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – cap. 3.1.3. Dreptul de prezentare (Art.2.1.)

Se șterge punctul a).

22. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – Descrierea tehnică, obligațiile și responsabilitățile colaboratorilor la realizarea contractului și executarea lucrărilor pct. 3.3.1.2.2. Funcționarea de probă

Se modifică pct.d) care va fi :

*"d) Desfășurarea traficului pe durata funcționării de probă trebuie organizat conform:*

- *Regulamentului privind modul și condițiile pentru o desfășurare și dirijare sigură a traficului feroviar (NN 107/16)*
- *Regulamentului privind semnalizările, indicatoarele și semnele de trafic feroviar (NN 94/15)"*

23. Vol.III - Secțiunea 1. Specificații tehnice – 2.3.1. Instalații de semnalizare - siguranță

Conținutul este pus în concordanță cu numerotarea capitolelor (modificări de conținut începând de la cap.1.6.1. până la sfârșit).

---

24. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri

1.1. Suprastructura – 1.1.1. Linia ferată

§ 11 – se schimbă descrierea :

în loc de: calcul pe m de linie ferată

trebuie scris: calcul pe m<sup>1</sup> de șină

§.22 - se schimbă descrierea :

în loc de: "Încărcatul în vagoane și expedierea, la strângerea pragurilor necorespunzătoare de categoria a III-a."

trebuie scris: "Încărcatul în vagoane și expedierea, la strângerea pragurilor necorespunzătoare de categoria a III-a. Paragraful include și cheltuielile pentru strângerea pragurilor necorespunzătoare."

25. Vol. III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri

1.1. Infrastructura – 1.2.1. Infrastructura – linia feroviară – 1.2.1.1. Infrastructura liniei

Se modifică partea introductivă a cap.1.2.1.1., care acum este :

*"Prețurile unitare includ și :*

- *plata pentru evacuare, respectiv în caz de necesitate costurile pentru nivelarea și amenajarea locurilor de depunere și toate celelalte costuri (inclusiv executarea, întreținerea și desființarea căilor de acces) legate de surplusul de material și deșeuri de la construcții*

- *împingerea sau evacuarea la groapa/locul provizoriu de depunere a deșeurilor*

- *pomparea apei care se poate strânge în șanțuri și în gropile de construcție (excavații)*

pe durata execuției lucrărilor (ape subterane, ape de pe terenurile înconjurătoare și din cursuri de apă care se scurge în șanț și apa pluvială)

- costurile pl. amplasamentele instalațiilor existente conform calculelor date de distribuitor, respectiv de proprietarii instalațiilor

- executarea protecției șanțurilor deschise și a gropilor de construcție pe durata execuției lucrărilor (aducerea și montarea gardurilor din plasă de protecție de culoare portocalie)"

**26. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.1. Infrastructura – 1.2.1. Infrastructura – linia feroviară – 1.2.1.1. Infrastructura liniei feroviare – 1. Lucrări pregătitoare

§ 4 – se modifică o parte din textul descrierii:

în loc de: "gări și stații"

Trebuie scris: în/la "gări și stații" (nota trad. : declinare gramaticală netraductibilă)

**27. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.1. Infrastructura – linia feroviară– 1.2.1.1. Infrastructura liniei feroviare – 1. Lucrări de terasamente

Se șterge paragraful 9.

**28. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.1. Infrastructura – linia feroviară– 1.2.1.4. Parcări și drumuri de acces – 1.2.1.4.1. Drumuri și parcări noi – 5. Mobilier urban

§ 1 – în partea de descriere se șterge textul "stand EUROmodul, cod 606"

**29. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.1. Infrastructura – linia feroviară – 1.2.1.4. Parcări și drumuri de acces – 1.2.1.4.1. Drumuri și parcări noi – 7. Zidul de sprijin din beton armat

§ 1 – în partea de descriere se schimbă o parte din text:

în loc de: "Beton suport C12/15 (C16/20)

trebuie scris: "Beton suport C16/20"

**30. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.2. Pereți anti-zgomot – 4. Lucrări de montaj

§ 6 – Se șterge din descriere textul:

"Panourile trebuie să îndeplinească condițiile din instrucțiunea Deutsche Bahn: DB 804.5501".

§ 7 - Se șterge din descriere textul:

"Panourile trebuie să îndeplinească condițiile din instrucțiunea Deutsche Bahn: DB 804.5501".

§ 8 - Se șterge din descriere textul:

"Panourile trebuie să îndeplinească condițiile din instrucțiunea Deutsche Bahn: DB 804.5501" sau din alta de egală valoare."

**31. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.1. Poduri și viaducte – 2. Lucrări geotehnice –  
2.1. Amenajarea și ameliorarea solului de fundație

§ 1 – Se șterge din descriere textul: "conform ZTVE-StB"

§ 3 – Se șterge din descriere textul: "conform ZTVE-StB"

**32. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.1. Poduri și viaducte – 2. Lucrări geotehnice –

2.2. Executarea gropii de fundație

§ 5 – Se modifică o parte din textul descrierii:

în loc de: "HRN EN ISO 10319:2008"

trebuie scris: "HRN EN ISO 10319:2008" sau de egală valoare"

în loc de "HRN EN ISO 12956:2010"

trebuie scris: "HRN EN ISO 12956:2010" sau de egală valoare"

**33. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.1. Poduri și viaducte – 4. Suprastructura –

4.2. Confecții metalice

§ 5 – Se modifică o parte din textul descrierii:

în loc de: "DIN Fachbericht 103 tabelul IV 5"

trebuie scris: "DIN Fachbericht 103 tabelul IV 5" sau de egală valoare"

**34. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.1. Poduri și viaducte – 4. Suprastructura –

4.3. Alte lucrări

§ 13 – Se modifică prima frază din textul descrierii:

în loc de: "rosturile de dilatație ale podului Drava"

trebuie scris: "Podul Drava – rosturile de dilatație"

**35. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.1. Poduri și viaducte – 5. Evacuarea apelor –

5.3. Evacuarea internă a apelor - paragraful 6

§ 6 – se șterge textul: "C25/30"

**36. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.1. Poduri și viaducte – 4. Evacuarea apelor –

5.4. Drenajul

§ 8 – După menționarea normei "ATV-DVWK A 161" se adaugă textul: "sau de egală valoare"

**37. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.2. Pasaje subterane - 2.Lucrări geotehnice-

2.1. Amenajarea și ameliorarea solului de fundație

§ 1 – Se șterge din textul descrierii: "conform ZTVE-StB"

§ 3 – Se șterge din textul descrierii: "conform ZTVE-StB"

CONFORM CU  
ORIGINALUL

**38. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.2.3. Obiecte – 1.2.3.3. Pasarele/podețe de cale ferată - 2.Lucrări geotehnice – 2.1. Amenajarea și ameliorarea solului de fundație

§ 1 – Se șterge din textul descrierii: "conform ZTVE-StB"

§ 3 - Se șterge din textul descrierii: "conform ZTVE-StB"

**39. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.2. Infrastructura – 1.3.1. Partea de arhitectură – 4. Amenajarea și ameliorarea solului de fundație – paragraful 3

§ 3 – se schimbă o parte din textul descrierii:

în loc de: "HRN EN ISO 12236:2008"

trebuie scris: "HRN EN ISO 12236:2008" sau de egală valoare "

în loc de: "HRN EN ISO 13250"

trebuie scris: "HRN EN ISO 13250 sau de egală valoare"

**40. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.3. Clădiri – 1.3.2. Lucrări de construcții – Alimentarea cu apă și canalizare – 1. Lucrări de construcții - paragraful 4

§ 4 – se modifică o parte din textul descrierii:

în loc de: "executare pat de nisip (criblură gros.=10 cm)"

trebuie scris: „executare pat de nisip de granulația 0-16 mm (criblură gros.=10 cm)"

**41. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.3. Clădiri – 1.3.3. Partea mecanică

Se schimbă titlul capitolului 2:

în loc de: "SISTEME MULTI SPLT"

trebuie scris: "SISTEME MULTI SPLIT" (greșeală de ortografie)

**42. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.5. Paragrafe comune

● Sub titlul 1.5. se adaugă mențiunea:

"Mențiune: Paragrafele se referă la subsistemul de construcții (complet partea de construcții, electrică și mecanică)"

● Se schimbă subtitlul 1.5.1.

în loc de "1.5.1. Documentația"

se scrie: "1.5.1. Documentația – subsistemul construcții"

● Se șterge subtitlul Elaborarea documentației – subsistemul electroenergetic" și toate cele 4 paragrafe.

**43. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

1.5. Paragrafe comune – 1.5.4. Instrucțiunile

Se șterg toate cele 3 alineate și se adaugă un alineat nou care este :

"Instrucțiunile privind necesitățile de întreținere a subsistemului construcții, setul format din întreaga documentație și manualele necesare privind manevrarea și întreținerea."

**44. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 1. Subsistemul construcții și clădiri**

**1.5. Paragrafe comune**

In toată fișa de lucru, la coloana "D" se trece ca unitate de măsură "set"

**45. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

**2.1. Rețeaua de contact – 2.1.2. Lucrări de electromontaj**

§ 30 – se șterge textul : "cu împământare"

§ 31 – la coloana *Unitatea de măsură* se adaugă "buc."

§ 56 – se șterge

§ 57 – se șterge

**46. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

**2.1. Rețeaua de contact – 2.1.3. Lucrări la conductorul de retur și împământare**

§ 15 – se schimbă unitatea de măsură

în loc de : "buc."

acum se scrie: "kpl"

§ 16 – se schimbă unitatea de măsură

în loc de : "buc."

acum se scrie: "kpl"

**47. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

**2.2. Substația de tracțiune electrică – 2.2.2. Lucrări de electromontaj – A Stația de 25 kV-**

**A.6. Echipamente transformator de tensiune 110/25 kV**

§ 6 - la coloana "Nr.curent" se adaugă „6”

la coloana *Unitatea de măsură* se adaugă "buc."

§ 7 - la coloana "Nr.curent" se adaugă „7”

la coloana *Unitatea de măsură* se adaugă "buc."

Paragrafele 6, 7, 8 și 9 devin 8, 9 10 și 11.

**48. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

**2.2. Substația de tracțiune electrică – 2.2.2. Lucrări de electromontaj – D.Dirijare și protecție – D.2. Echipamente dulap de dirijare și protecție +R3 și +R4**

§ 14 - la coloana "Nr.curent" se adaugă „14”

la coloana *Unitatea de măsură* se adaugă "kpl"

Paragrafele 14, 15 și 16 devin 15, 16 și 17

**49. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

**2.3. Stația de secționare – 2.3.1. Lucrări de construcții – A. Construcția/clădirea pt.exploatare – A1. Demontare și demolare**

§ 5 – la descriere în loc de "depărtarea molozului" se scrie "îndepărtarea molozului"

**50. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

**2.4. Iluminatul exterior și racorduri – 2.4.2. Lucrări de electromontaj – 2.4.2.1. Lămpi**

La paragrafele 3 și 4 se adaugă unitatea de măsură "buc."

**51. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**  
2.4. Iluminatul exterior și racorduri – 2.4.2. Lucrări de electromontaj –  
2.4.2.4. Împământare

§ 7 – se adaugă unitatea de măsură: "buc."

**52. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**  
2.4. Iluminatul exterior și racorduri – 2.4.2. Lucrări de electromontaj –

§ 1 – se schimbă unitatea de măsură: în loc de "buc." acum se scrie "kpl"

**53. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.6. Stația de dirijare locală și de la distanță - D. Cabluri

§ 12 – se adaugă unitatea de măsură "m"

**54. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.6. Stația de dirijare locală și de la distanță - B. Dulapuri

- Paragrafele 1, 2 și 3 se schimbă în întregime

- Se adaugă paragrafele 4 și 5 care sunt :

**4. Dulap + LN la locația separatorului** kpl 6,00

- Separator/siguranță tripolar alimentare 1000 V AC, kpl

- Siguranță automată unipolară alimentare 3x400/230 V AC, 1 buc.

- Transformator uscat trifazic 1000/3x400/230 V 50 Hz, 1 buc.

- Dulap 1000 x 558 x 300 mm cu soclu, 1 buc.

- Racord terminal cu accesorii, kpl

- Material pt. asamblare și montaj, kpl

**5. Dulap+LU pentru 4 separatoare la locația separatorului** kpl 6,00

- Siguranță automată unipolară la alimentarea principală, 10 A, 230 V AC, 1 buc.

- Siguranță automată unipolară la alimentarea 230 V AC a motorizării otor a separatorului KM, 2A, 4 buc.

- Siguranță automată unipolară la alimentarea 230 V AC a circuitului de dirijare a motorizării separatorului KM, 2A, 4 buc.

- Siguranță automată unipolară alimentare prizei electrice de servicii 230 V AC, 6A, 1 buc.

- Siguranță automată unipolară alimentare redresor/încărcător 230 V AC/24 V DC, 6A, 1 buc.

- Siguranță automată unipolară la alimentarea 24 V DC U/I a subsistemului, 2A, 1 buc.

- Siguranță automată unipolară alimentare 24 V DC a transformatorului de comunicații, 4A, 1 buc.

- Siguranță automată unipolară alimentare 24 V DC a circuitului de dirijare și semnalizare, 2A, 1 buc.

- Contact auxiliar pt. aut.și siguranță, 1 buc.

- Releu de separare la separatorul de comandă, 24 VDC, 12A, 8 buc.

- Diodă de protecție, 8 buc.

- Releu de separare la semnalizarea stării 230VAC, 8 buc.

- Varistor de protecție, 8 buc.

- Prize de releu, 16 buc.
- Redresor 230 V AC/24 V DC, 1 buc.
- Controler programabil procese PPU, 1 buc.
- Modul de intrare digitală, 1 buc.
- Modul de ieșire digitală, 1 buc - Modul de închidere, 1 buc.
- Modul de comunicații, 1 buc
- Transformator de comunicații FO/ETH, 1 buc.
- Media convertor, 1 buc.
- Dulap 1000 x 784 x 300 mm cu soclu, 1 buc.
- Radiator, 1 buc.
- Termostat, 1 buc.
- Higrostat, 1 buc.
- Comutator ușă, 1 buc.
- Priză de servicii, 230 V, 10A, 1 buc.
- Colector împământare, 1 buc.
- Racord terminal cu accesorii, kpl
- Material pt. asamblare și montaj, kpl

**55. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.6. Stația de dirijare locală și de la distanță - C. Acționările electrice ale separatoarelor – paragraful 1

Paragraful 1 existent se descompune în paragrafele 1 și 2, care sunt:

1. Carcasă din aluminiu turnat la protecția IP53 kpl 61,00
2. Acționarea cu motor a separatorului cu următoarele caracteristici: kpl 61,00
  - tensiunea nominală alternativă : 230 V 50 Hz
  - abaterea admisibilă a tensiunii de alimentare : +10% până la -15%
  - puterea nominală a motorului: 460 W
  - intensitatea nominală a curentului : 2 A
  - cuplul de pornire la axa de ieșire: 350 Nm

**56. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.6. Stația de dirijare locală și de la distanță – F. Lucrări – Paragrafe 1–11 – coloana Nr.curent

Se adaugă numerele curenți ale paragrafelor 1 - 11

**57. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.6. Stația de dirijare locală și de la distanță – D. Cabluri

- Se adaugă numerele curenți ale paragrafelor 1 - 18

- Se adaugă paragraful 19 :

"Cablul pt. iluminat MM m 11.000,00"

Paragrafele 19 și 20 devin 20 și 21

**58. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.7. Paragrafe comune

Sub titlul 2.7 se adaugă următoarea mențiune:

"Mențiune; Paragrafele se referă la subsistemul electroenergetic (complet partea de construcții, electrică și mecanică)."

**59. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.7. Paragrafe comune

Se șterge cap. "Elaborarea documentației – subsistemul construcții" și toate cele 4 paragrafe.

**60. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.7. Paragrafe comune

Se schimbă titlul 2.7.1.:

în loc de "Documentația"

se scrie: "Documentația – subsistemul electroenergetic"

**61. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.7. Paragrafe comune – 2.7.4. Instrucțaj

Se șterg toate cele 3 alineate și se înlocuiesc cu un alineat nou care este :

"Instrucțajul privind necesitățile de întreținere a subsistemului construcții, setul format din întreaga documentație și *manualele* necesare privind manevrarea și întreținerea."

**62. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – 2. Subsistemul electroenergetic**

2.7. Paragrafe comune – coloana: *Unitatea de măsură*

La toate paragrafele se adaugă unitatea de măsură "*sef*" (komplet)

**63. Vol.III - Secțiunea 3 – Devize – Subsistemul dirijare trafic și semnalizare-siguranță**

Se modifică integral Secțiunea 3 – Devize – 3. Subsistemul dirijare trafic și semnalizare-siguranță

**64. Vol.III - Secțiunea 4 – Anexe grafice – la pct.4.1.1. Infrastructura și suprastructura:**

Comanditarul prezintă suplimentar următoarele anexe grafice :

**9. SCHEMELE MACAZURILOR**

9.1. SCHEMA 3

9.2. SCHEMA 3A

9.3. SCHEMA 3B

9.4. SCHEMA 5

9.5. SCHEMA 5B

**10. ZIDURILE ANTI-ZGOMOT**

10.1. SECȚIUNEA CARACTERISTICĂ 1

10.2. SECȚIUNEA CARACTERISTICĂ 2

10.3. SECȚIUNEA TRANSVERSALĂ – FUNDAȚIA PILONULUI I

10.3. SECȚIUNEA TRANSVERSALĂ – FUNDAȚIA PILONULUI II

IA RILENA  
torizat  
titiei

Toate anexele grafice sunt publicate pe pagina Comanditarului pe care au fost publicate toate anexele grafice anterioare.

**Mențiune:** Comanditarul va publica în cel mai scurt timp modificările necesare legate de subcontractantul nominalizat Siemens, asigurând prin aceasta tuturor agenților economici condiții egale de concurență pe piață.

**DIRECTOARE SECTOR ACHIZIȚII**

Tatjana Djakovic, ing.constr.dipl.

*ss.indescifrabil*

*Ștampila: Infrastruktura d.o.o., Zagreb*

**ANEXE.**

- noul Formular – Garanția pentru rambursarea avansului
  - Vol. III - Secțiunea 1 și 2\_12.02.2019
  - Vol. III – Secțiunea 3 – Devize\_12.02.2019
  - Vol. III – Secțiunea 4 – Anexe grafice (conform listei de mai sus)\_12.02.2019
-

**Biroul de Traduceri<sup>®</sup>**  
**Champollion**

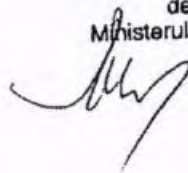
Tel./fax: 021-327 56 17  
office@champollion.ro

COȘOVEANU  
Traducător  
Ministerul  
Justiției

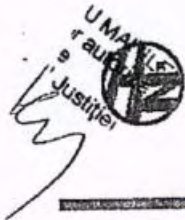
Subsemnata, COȘOVEANU MARILENA, interpret și traducător autorizat pentru limbile străine franceză și sârbo-croată, în temeiul Autorizației nr. 1501, din data de 11.03.1999 eliberată de Ministerul Justiției din România, certific exactitatea traducerii efectuate din limba croată în limba română, că textul prezentat a fost tradus complet, fără omisiuni, și că, prin traducere, înscrisului nu i-au fost denaturate conținutul și sensul.

Traducator,  
COȘOVEANU MARILENA

COȘOVEANU MARILENA  
Traducător autorizat  
de  
Ministerul Justiției



CONFORM CU  
ORIGINALUL



# HŽ INFRASTRUKTURA

10000 Zagreb, Mihanovićeve 12

Sektor nabave

e-mail: eufunds@hzinfra.hr

naš broj i znak: 90 /19, 2.3.3.DS

datum: 12. veljače 2019.

## SVIM ZAINTERESIRANIM GOSPODARSKIM SUBJEKTIMA

**Predmet nabave:** Izvođenje radova na rekonstrukciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica (EBN: 30-EU/18-DS)

### IZMJENE (4)

**1. POJAŠNJENJA (1) 06-12-2018 - odgovor broj 6.**

Vezano uz izvedbu mosta „Carevdar“, u drugoj alineji:

umjesto: „4.3.c.“

treba pisati: „4.3.a.“

**2. Svezak I - Upute ponuditeljima**

Tekst točke 1.3. *Podaci o gospodarskim subjektima s kojima je naručitelj u sukobu interesa* u potpunosti se mijenja tako da glasi:

*„Sukladno odredbama članka 80. zakona o javnoj nabavi (NN 120/2016), Naručitelj navodi gospodarske subjekte s kojima ne smije sklapati ugovor o javnoj nabavi (u svojstvu ponuditelja ili člana zajednice gospodarskih subjekata) i koji ne smiju biti podugovaratelji odabranom ponuditelju:*

*- DUX TECH d.o.o., Naumovac 23a, 10000 Zagreb“*

**3. SVEZAK II, Knjiga 3, Posebni uvjeti ugovora – članak 4.10. Podaci o gradilištu**

Briše se rečenica: *“Izvođač je odgovoran za tumačenje i provjeru svih tih podataka”*

**4. SVEZAK II, Knjiga 5, Ogledni obrazac – Garancija za povrat predujma**

Naručitelj u prilogu objavljuje novi Obrazac - Garancija za povrat predujma.

**5. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije – poglavlje 1.2.3.2.9 Telekomunikacijske veze između pograničnih kolodvora Koprivnica i Gyekenys**

U stavku 2, točkama 5. i 6. briše se tekst *„ali se ne koristi“*.

**6. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije – poglavlje 1.3.2.1.3.3 Klinovi uz objekte**

U stavku 2 briše se tekst: *„prema ZTVE-StB“*

**7. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.2.1.13. Zidovi za zaštitu od buke**

U stavku 7 briše se zadnja rečenica:

*„U pogledu ostalih svojstava, barijere za zaštitu od buke moraju ispunjavati zahtjeve DB 804.5501 ili jednakovrijedno.“*

CONFORM CU  
ORIGINALUL

8. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.2.1.16. Zaštita i izmještanje infrastrukturnih vodova

Ispred prvog stavka dodaje se novi stavak:

*„Izvođač će se upoznati s položajem svih postojećih vodova kao što su odvodi, telefonske i električne linije i stupovi, vodovodne cijevi, kanalizacijske cijevi, plinske cijevi i slično, prije nego počne svaki iskop ili drugi rad koji može utjecati na postojeće vodove. Izvođač će biti odgovoran za sve štete na cestama, odvodnim jarcima, cijevima, kablovima ili bilo kojim vodovima koje je izazvao on ili njegov Podizvođač i mora popraviti svaku takvu štetu na svoj trošak i na potpuno zadovoljstvo Inženjera što je prije moguće, ali u svakom slučaju unutar Roka dovršetka.“*

9. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.4.2.1. ESSU Križevci mijenja se tako da glasi:

*„Nadogradnja ESSU Križevci (tip uređaja je SIMIS W) će se izvoditi zbog ugradnje skretnica 25, 26, 27 i Izgradnje dvokolosiječne pruge na dionici Križevci – Lepavina. U kolodvoru će se ugraditi ulazni signali B1 i B2 i pokazivači brzine, manevarski signali, postavne sprave i dodatni kontrolnici prijevodnice za skretnice 25, 26 i 27 te izmijeniti softver ESSU-a zbog nove kolosiječne situacije kako bi se omogućili svi vlakovni i manevarski vozni putovi.*

*Sukladno članku 5. OU Ugovora, temeljem posebnog propisa, nominirani podugovaratelj Siemens, izvoditi će sve radove na nadogradnji ESSU Križevci. Ti radovi obuhvatiti će:*

- *ugradnju skretničkih postavnih sprava i kontrolnika prijevodnica na novim skretnicama 25, 26 i 27*
- *ugradnju ulaznih signala B1 i B2, uključujući dodatne pokazivače brzine i balize autostop uređaja*
- *ugradnju manevarskih signala MS26L i MS27V*
- *dopunu uređaja brojača osovina u području kolodvora Križevci*
- *povezivanje novo ugrađenih elemenata kabelima i pripadajuću kabelsku trasu*
- *hardverske komponente ESSU i sustava brojača osovina*
- *promjena i certifikacija softvera ESSU SIMIS W i sustava brojača osovina u kolodvoru Križevci*
- *priprema ESSU u kolodvoru Križevci za sučelje prema APB-u Križevci – Lepavina*

*Uz promjene vezane za ESSU nominirani podugovaratelj Siemens, će izvesti i nadogradnju te promjenu sustava grijanja skretnica za skretnice broj 25, 26 i 27, sustava ETCS u kolodvoru Križevci, TK opreme. Skretnice broj 25, 26 i 27 biti će tipa 60 E1-500-1:12.“*

10. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.4.2.5. Kolodvorska sučelja

Na kraju poglavlja dodaje se tekst:

*„Sučelje prema kolodvoru Križevci izvesti će se sukladno tehničkim podacima nominiranog podugovaratelja Siemens, koji će izvesti prilagodbu ESSU u kolodvoru Križevci.“*

11. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.4.3.1. Kolodvor Križevci

Na kraju poglavlja dodaje se tekst:

*„Radove na sustavu grijanja skretnica u kolodvoru Križevci izvesti će nominirani podugovaratelj Siemens.“*

12. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.4.3.3. Kolodvor Koprivnica

Mijenja se stavak 3:

umjesto: *„Tip skretnica je naveden je u poglavlju Pogreška! Izvor reference nije pronađen.“*

sada glasi: *„Tip skretnica je naveden je u poglavlju 1.3.4.2.3.“*

13. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.4.5.3. Kolodvor Križevci

Na kraju točke dodaje se tekst:

*„Radove na promjeni i dogradnji sustava ETCS vezano za kolodvor Križevci izvesti će nominirani podugovaratelj Siemens.“*

14. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 1.3.4.7.4. Pružni telefonski sustav

Na kraju poglavlja dodaje se tekst:

*„Radove na dogradnji pružnog telefonskog sustava (TOUS kod ulaznog signala) u kolodvoru Križevci izvesti će nominirani podugovaratelj Siemens, uključujući pripadajuće kabliranje i promjene hardvera i softvera telekomunikacijskog sustava u kolodvoru Križevci.“*

15. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 2.3.1. Odgovornosti Izvođača

Na kraju točke dodaje se tekst:

*„e) Sukladno članku 5. OU Ugovora Izvođač je temeljem posebnog propisa dužan imenovati nominiranog podugovaratelja Siemens, koji će izvoditi sve radove i dokumentaciju propisane točkama Tehničkih specifikacija 1. SVEZAK III, KNJIGA 1, poglavlje ( 1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4.). Imenovani podizvođač je obavezan uskladiti svoju dinamiku izvođenja radova s Izvođačem radova. Izvođač je obavezan preuzeti sve međusobne odnose između Izvođača i imenovanog podizvođača, bez rizika za Naručitelja. Naručitelj će temeljem posebnog sporazuma s imenovanim podizvođačem, omogućiti jednaku cijenu i uvjete izvođenja predmetnih radova koja će biti jednaka za sve ponuditelje u postupku nabave.“*

16. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 2.4.2.1. Dokumentacija za potrebe izgradnje građevinskog, elektroenergetskog te prometno - upravljačkog i signalno - sigurnosnog podsustava

Ispravlja se pogrešna numeracija stavaka:

umjesto: a, a, b, c, d, e, f

treba pisati: a, b, c, d, e, f, g

Na kraju poglavlja 2.4.2.1. dodaje se točka h) koja glasi:

*„h) Za potrebe radova propisanih točkama Tehničkim specifikacijama 1.SVEZAK III, KNJIGA 1, poglavlje (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4.), nominirani podugovaratelj Siemens će sukladno točkama od 2.4.2.1. a - 2.4.2.1.g, Svezka III, Knjiga 1 Tehničkih specifikacija, izraditi potrebnu dokumentaciju PU i SS podsustava“*

17. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 2.4.2.2.1. Vremenski plan (Članak 8.3)

Točka a) mijenja se tako da glasi:

*„a) Izvođač će dostaviti detaljan Vremenski plan (sukladno članku 8.3.) Inženjeru na odobrenje u roku od 28 (dvadeset osam) dana nakon primitka obavijesti o Datumu početka Radova na način kako bude propisano Ugovorom, uzimajući u obzir i točku 2.3.1.e) Odgovornosti Izvođača“*

18. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 2.4.2.3. Dokumentacija za potrebe pokusnog rada

Točka b) mijenja se tako da glasi:

*„b) Izvođač je dužan, za potrebe ispitivanja ispunjenja zahtjeva prometno-upravljačkog i signalno - sigurnosnog sustava, izraditi i dostaviti Inženjeru i Naručitelju dokumentaciju definiranu u točki 3.3.1.2.1. Interni tehnički pregled odnosno svu ostalu dokumentaciju koju zahtijeva Agencija za sigurnost željezničkog prometa, uključujući i dokumentaciju za radove koje izvodi nominirani podugovaratelj Siemens.“*

**19. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 2.4.2.4. Dokumentacija izvedenog stanja**

Točka a) mijenja se tako da glasi:

*„a) Izvođač je dužan prije konačnog preuzimanja Radova dostaviti Inženjeru na odobrenje, sukladno članku 10.1. Ugovora, sve projekte izvedenog stanja, uključujući i dokumentaciju koju će izraditi nominirani podgovaratelj Siemens.“*

**20. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 3.1.1. Općenito**

Točka b) mijenja se tako da glasi:

*„b) Kako je zatraženo u dokumentaciji za nadmetanje u Svesku I, Upute ponuditeljima, Ponuditelj u svojoj Ponudi treba predstaviti Preliminarni Vremenski plan (obrazac 15 Svezak I), Preliminarni plan osiguranja kvalitete (obrazac 16 Svezak I), Preliminarni plan izvođenja radova (obrazac 15 Svezak I), te posebno, za potrebe izgradnje prometno - upravljačkog i signalno - sigurnosnog podsustava, Prijedlog izvođača (obrazac 11 sveska 1).“*

**21. SVEZAK III, KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije - poglavlje 3.1.3. Pravo na pristup (Članak 2.1)**

Briše se točka a).

**22. SVEZAK III – KNJIGA 1 – Tehničke specifikacije – Tehnički opis, obveze i odgovornosti sudionika u provedbi ugovora i izvođenje radova – točka 3.3.1.2.2 Pokusni rad**

Mijenja se stavak d) tako da glasi:

*„d) Odvijanje prometa za vrijeme pokusnog rada treba organizirati u skladu s:*

- *Pravilnikom o načinu i uvjetima za sigurno odvijanje i upravljanje željezničkim prometom (NN 107/16)*
- *Pravilnikom o signalima, signalnim znakovima i signalnim oznakama u željezničkom prometu (NN 94/15)“*

**23. SVEZAK III – KNJIGA 2 – Tehničke specifikacije – 2.3.1 Signalno – sigurnosni uređaji**

Sadržaj se usklađuje s numeracijom poglavlja (izmjene sadržaja od poglavlja 1.6.1. do kraja)

**24. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.1. Gornji ustroj - 1.1.1. Kolosijek

Stavka 11 – mijenja se opis stavke:

umjesto: obračun po m kolosijeka

treba pisati: obračun po m' zavarene tračnice

Stavka 22 – mijenja se opis stavke:

umjesto: „Utovar u vagone i otprema na zbrinjavanje neispravnih pragova III kategorije.“

treba pisati: „Utovar u vagone i otprema na zbrinjavanje neispravnih pragova III kategorije. Stavka uključuje i troškove zbrinjavanja neispravnih pragova.“

**25. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.1. Donji ustroj - 1.2.1. Donji ustroj – pruga – 1.2.1.1. Donji ustroj kolosijeka

Mijenja se uvodna napomena poglavlja 1.2.1.1 tako da glasi:

*„Jedinične cijene uključuju i:*

- *plaćanje naknada za odlaganje odnosno po potrebi troškove planiranja i uređenja deponije te sve ostale troškove (uključujući i izradu, održavanje i uklanjanje pristupnih puteva) vezane uz zbrinjavanje viška materijala i građevinskog otpada*
- *guranje ili odlaganje na privremeno odlagalište/deponiju*

U MARILENA  
r autorizat  
il Justitiei

- crpljenje vode iz rova i građevinskih jama za vrijeme izvođenja radova (iskopa), a koja se može pojaviti (podzemnu vodu, vodu iz okolnog terena i vodotoka koja dođe procjeđivanjem u rov te oborinsku vodu)
- troškove lociranja postojećih instalacija prema računima izdanim od strane distributera odnosno vlasnika pojedinih instalacija
- izradu osiguranja otvorenih rovova i građevinskih jama za vrijeme izvođenja radova (doprema i postavljanje ograde od zaštitnih mreža narančaste boje)"

**26. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.1. Donji ustroj - 1.2.1 Donji ustroj – pruga – 1.2.1.1 Donji ustroj kolosijeka – 1 Pripremni radovi

Stavka 4 - u opisu stavke mijenja se dio teksta:

umjesto: „kolodvari i stajališti“

treba pisati: „kolodvorima i stajalištima.“

**27. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.1 Donji ustroj – pruga – 1.2.1.1 Donji ustroj kolosijeka – 2. Zemljani radovi

Stavka 9. se briše.

**28. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.1 Donji ustroj – pruga – 1.2.1.4 Parkirališta i pristupne ceste - 1.2.1.4.1 Nove ceste i parkiralište – 5 Urbani namještaj

Stavka 1 - u opisu stavke briše se tekst „stalak EUROmodul, oznake 606“

**29. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.1 Donji ustroj – pruga – 1.2.1.4 Parkirališta i pristupne ceste - 1.2.1.4.1 Nove ceste i parkiralište – 7. Armiranobetonski potporni zid

Stavka 1 - u opisu stavke mijenja se dio teksta:

umjesto: „Podložni beton C12/15 (C16/20)

treba pisati: „Podložni beton C16/20“

**30. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.2 Zidovi za zaštitu od buke - 4 Montažerski radovi

Stavka 6 - u opisu stavke briše se tekst:

„Paneli moraju zadovoljavati zahtjeve prema smjernici Deutsche Bahn: DB 804.5501“

Stavka 7 - u opisu stavke briše se tekst:

„Paneli moraju zadovoljavati zahtjeve prema smjernici Deutsche Bahn: DB 804.5501“

Stavka 8 - u opisu stavke briše se tekst:

„Paneli moraju zadovoljavati zahtjeve prema smjernici Deutsche Bahn: DB 804.5501 ili jednakovrijedne.“

**31. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.1 Mostovi i vijadukti – 2 Geotehnički zahvati - 2.1 Uređenje i poboljšanje temeljnog tla

Stavka 1 - u opisu stavke briše se tekst „prema ZTVE-StB“

Stavka 3 - u opisu stavke briše se tekst „prema ZTVE-StB“

CONFORM CU  
ORIGINALUL

**32. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.1 Mostovi i vijadukti – 2 Geotehnički zahvati - 2.2 Izvedba građevna jame

Stavka 5 - u opisu stavke mijenja se dio teksta:

umjesto: „HRN EN ISO 10319:2008“

treba pisati: „HRN EN ISO 10319:2008 ili jednakovrijednoj“

umjesto: „HRN EN ISO 12956:2010

treba pisati: „HRN EN ISO 12956:2010 ili jednakovrijednoj“

**33. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.1 Mostovi i vijadukti – 4 Gornji ustroj - 4.2 Metalni radovi

Stavka 5 - u opisu stavke mijenja se dio teksta:

umjesto: „DIN Fachbericht 103 tablica IV 5“

treba pisati: „DIN Fachbericht 103 tablica IV 5 ili jednakovrijedne“

**34. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.1 Mostovi i vijadukti – 4 Gornji ustroj - 4.3 Ostali radovi

Stavka 13 - u opisu stavke mijenja se prva rečenica:

umjesto: „Drava mostaške dilatacijske naprave

treba pisati: „Most Drava – dilatacijske naprave

**35. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.1 Mostovi i vijadukti – 5 Odvodnja - 5.3 Unutarnja odvodnja – stavak 6

Stavka 6 - briše se tekst „C25/30“

**36. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.1 Mostovi i vijadukti – 5 Odvodnja - 5.4 Drenaža

Stavka 8 - Iza navođenja norme „ATV–DVWK A 161“ dodaje se tekst „ili jednakovrijednom“

**37. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.2. Pothodnici - 2. Geotehnički zahvati - 2.1. Uređenje i poboljšanje temeljnog tla

Stavka 1 - u opisu stavke briše se tekst „prema ZTVE-StB“

Stavka 3 - u opisu stavke briše se tekst „prema ZTVE-StB“

**38. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade**

1.2 Donji ustroj - 1.2.3 Objekti - 1.2.3.3. Željeznički propusti - 2. Geotehnički zahvati - 2.1. Uređenje i poboljšanje temeljnog tla – stavak 1

Stavka 1 - u opisu stavke briše se tekst „prema ZTVE-StB“

Stavka 3 - u opisu stavke briše se tekst „prema ZTVE-StB“

CONFORM CU  
ORIGINALUL

MARILENA  
autorizat  
Justitie

39. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade  
1.2 Zgrade – 1.3.1 Arhitektonski dio – 4 Uređenje i poboljšanje temeljnog tla – stavak 3

Stavka 3 - u opisu stavke mijenja se dio teksta:

umjesto: „HRN EN ISO 12236:2008“

treba pisati: „HRN EN ISO 12236:2008 ili jednakovrijednoj“

umjesto: „HRN EN 13250“

treba pisati: „HRN EN 13250 ili jednakovrijedne“

40. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade  
1.3 Zgrade – 1.3.2 Građevinski radovi - Vodovod i kanalizacija - 1 Građevinski radovi – stavak 4

Stavka 4 - u opisu stavke mijenja se dio teksta:

umjesto: „izrada posteljice od pijeska (drobljenac deb=10cm)“

treba pisati: „izrada posteljice od pijeska granulacije 0-16 mm (drobljenac deb=10cm)“

41. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade  
1.3 Zgrade – 1.3.3. Strojarski dio

Mijenja se naslov poglavlja 2.:

umjesto: „MULTI SPLT SUSTAVI“

sada glasi: „MULTI SPLIT SUSTAVI“

42. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade  
1.5. Zajedničke stavke

- Ispod naslova 1.5. dodaje se napomena:

„Napomena: Stavke se odnose na građevinski podsustav (kompletno građevinski, elektro i strojarski dio).“

- Mijenja se podnaslov 1.5.1.

umjesto: „1.5.1 Dokumentacija“

sada glasi: „1.5.1. Dokumentacija – građevinski podsustav“.

- Briše se podnaslov „Izrada dokumentacije - elektroenergetski podsustav“ i sve 4 stavke

43. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade  
1.5. Zajedničke stavke – 1.5.4 Školovanje

Brišu se sve 3 stavke i dodaje se nova stavka koja glasi:

„Školovanje za potrebe održavanja građevinskog podsustava, komplet sa svom potrebnom dokumentacijom i priručnicima o rukovanju i održavanju.“

44. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 1. Građevinski podsustav i zgrade  
1.5. Zajedničke stavke

U cijelom radnom listu u stupcu "D" upisana je jedinica mjere „komplet“

45. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.1 Kontaktne mreže – 2.1.2 Elektromontažni radovi

Stavka 30 - briše se tekst „sa uzemljenjem“

Stavka 31 - u stupcu Jedinica mjere dodaje se „kom“

Stavka 56 - briše se

Stavka 57 - briše se

CONFORM CU  
ORIGINALUL

46. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.1 Kontaktna mreža – 2.1.3. Radovi na povratnom vodu i uzemljenju

Stavka 15 - mijenja se jedinica mjere:

umjesto: „kom“

sada glasi: „kpl“

Stavka 16 - mijenja se jedinica mjere:

umjesto: „kom“

sada glasi: „kpl“

47. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.2 Elektrovučna podstanica - 2.2.2. Elektromontažni radovi - A 25 kV postrojenje - A.6 Oprema transformacije napona 110/25 kV

Stavka 6

U stupac *Redni broj* dodaje se „6“

U stupac *Jedinica mjere* dodaje se „kom“

Stavak 7

U stupac *Redni broj* dodaje se „7“

U stupac *Jedinica mjere* dodaje se „kom“

Stavke 6, 7, 8 i 9 postaju stavke 8, 9, 10 i 11

48. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.2 Elektrovučna podstanica - 2.2.2. Elektromontažni radovi - D Upravljanje i zaštita - D.2 Oprema ormara upravljanje i zaštita +R3 i +R4

Stavka 14

U stupac *Redni broj* dodaje se „14“

U stupac *Jedinica mjere* dodaje se „kpl“

Stavke 14, 15 i 16 postaju stavke 15, 16 i 17

49. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.3 Postrojenje za sekcioniranje - 2.3.1 Građevinski radovi - A Pogonska građevina - A.1 Demontaža i rušenje

Stavka 5 - u opisu stavke umjesto „*znošenje šuta*“ treba pisati „*iznošenje šute*“

50. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.4 Vanjska rasvjeta i priključci - 2.4.2 Elektromontažni radovi - 2.4.2.1 Svjetiljke

U stavkama 3 i 4 dodaje se jedinica mjere: „kom“

51. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.4 Vanjska rasvjeta i priključci - 2.4.2 Elektromontažni radovi - 2.4.2.4 Uzemljenje

Stavka 7 - dodaje se jedinica mjere: „kom“

52. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.4 Vanjska rasvjeta i priključci - 2.4.2 Elektromontažni radovi - 2.4.2.5

Stavka 1 - mijenja se jedinica mjere: umjesto: „kom“ sada glasi: „kpl“

VARILE  
utorizat  
Justitiei

53. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.6 Postrojenja mjesnog i daljinskog upravljanja - D Kabeli

Stavka 12 - dodaje se jedinica mjere „m“

54. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav  
2.6 Postrojenja mjesnog i daljinskog upravljanja – B Ormari –

- Stavke 1., 2. i 3. u potpunosti se mijenjaju
- Dodaju se stavke 4. i 5 koje glase:

4. Ormar +LN na lokaciji rastavljača kpl 6,00

- Rastavljač/osigurač trolejnice napajanje 1000 VAC, kpl
- Automatski osigurač jednopolni napajanje 3x400/230 VAC, 1 kom
- Trofazni suhi transformator 1000/3x400/230 V 50 Hz, 1 kom
- Ormar 1000 x 558 x 300 mm sa podnožjem, 1 kom
- Priključni terminal s priborom, kpl
- Spojni i montažni materijal, kpl

5. Ormar +LU za 4 rastavljača na lokaciji rastavljača kpl 6,00

- Automatski osigurač jednopolni, glavno napajanje, 10 A, 230 V AC, 1 kom
- Automatski osigurač jednopolni napajanje 230 V AC motornog pogona rastavljača KM, 4 A, 4 kom
- Automatski osigurač jednopolni napajanje 230 V AC kruga upravljanja mot. pogona rast. KM, 2A, 4 kom
- Automatski osigurač jednopolni napajanje serv. utičnice 230 V AC, 6A, 1 kom
- Automatski osigurač jednopolni napajanje ispravljača/punjača 230 V AC/24 V DC, 6A, 1 kom
- Automatski osigurač jednopolni napajanje 24 V DC U/I podsustava, 2A, 1 kom
- Automatski osigurač jednopolni napajanje 24 V DC komunikacijskog pretvornika, 4A, 1 kom
- Automatski osigurač jednopolni napajanje 24 V DC kruga upravljanja i signalizacije 2A, 1 kom
- Pomoćni kontakt za aut.i osigurač, 1 kom
- Odvojni relej komande rast., 24 VDC, 12A, 8 kom
- Zaštitna dioda, 8 kom
- Odvojni relej signala stanja, 230VAC, 12A, 8 kom
- Zaštitni varistor, 8 kom
- Podnožje releja, 16 kom
- Ispravljač 230 V AC/24 V DC, 1 kom
- Programabilni procesni uređaj PPU, 1 kom
- Digitalni ulazni moduli, 1 kom
- Digitalni izlazni moduli, 1 kom
- Zaključenje modula, 1 kom
- Komunikacijski modul, 1 kom
- Komunikacijski pretvornik FO/ETH, 1 kom
- Medija konverter, 1 kom
- Ormar 1000 x 784 x 300 mm sa podnožjem, 1 kom
- Grijač, 1 kom
- Termostat, 1 kom
- Higrastat, 1 kom
- Vratni prekidač, 1 kom
- Servisna utičnica, 230V, 10A, 1 kom
- Sabirnica uzemljenja, 1 kom
- Priključni terminal s priborom, kpl
- Spojni i montažni materijal, kpl

**55. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**

2.6 Postrojenja mjesnog i daljinskog upravljanja – C Elektromotorni pogoni rastavljača – stavak 1

Postojeća stavka 1. razdvaja se na stavke 1 i 2 koje glase:

1. *Aluminijsko lijevano kućište u IP53 zaštiti* kpl 61,00
2. *Motorni pogon rastavljača sljedećih karakteristika:* kpl 61,00
  - nazivni izmjenični napon: 230 V 50 Hz
  - dozvoljeno odstupanje napona napajanja: +10% do -15%
  - nominalna snaga motora: 460 W
  - nominalna struja motora: 2 A
  - zakretni moment na izlaznoj osovini: 350 Nm

**56. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**

2.6 Postrojenja mjesnog i daljinskog upravljanja – F Radovi – stavak 1 – 11 - stupac: Redni broj

Dodaju se redni brojevi stavaka 1 – 11

**57. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**

2.6 Postrojenja mjesnog i daljinskog upravljanja – D Kabeli

- Dodaju se redni brojevi stavaka 1 – 18
- Dodaje se stavka 19:  
„Svjetlovodni kabel MM m 11.000,00“
- Stavke 19 i 20 postaju stavke 20 i 21

**58. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**

2.7. Zajedničke stavke

Ispod naslova 2.7. dodaje se napomena koja glasi:

„Napomena: Stavke se odnose na elektroenergetski podsustav (kompletno građevinski, elektro i strojski dio).“

**59. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**

2.7. Zajedničke stavke

Briše se poglavlje „Izrada dokumentacije – građevinski podsustav“ i sve 4 stavke

**60. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**

2.7. Zajedničke stavke

Mijenja se naslov 2.7.1.:

umjesto: „Dokumentacija“

sada glasi: „Dokumentacija – elektroenergetski podsustav“

**61. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**

2.7. Zajedničke stavke - 2.7.4. Školovanje

Sve tri stavke se brišu i zamjenjuju stavkom koja glasi:

„Školovanje za potrebe održavanja elektroenergetskog podsustava, komplet sa svom potrebnom dokumentacijom i priručnicima o rukovanju i održavanju.“

MAFILENA  
autorizat  
Justifier

**62. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 2. Elektroenergetski podsustav**  
**2.7. Zajedničke stavke -stupac: Jedinica mjere**

U svim stavkama dodaje se jedinica mjere: „komplet“

**63. SVEZAK III – KNJIGA 3 – Troškovnici – 3 Prometno – upravljački i signalno – sigurnosni infrastrukturni podsustav**

U potpunosti se mijenja KNJIGA 3 – Troškovnici – 3 Prometno – upravljački i signalno – sigurnosni infrastrukturni podsustav

**64. SVEZAK III – KNJIGA 4 – Grafički prilozi – pod točku 4.1.1. Gornji ustroj i donji ustroj:**

Naručitelj dodatno objavljuje sljedeće grafičke priloge:

**9 SHEME SKRETNICA**

9.1. SHEMA 3

9.2. SHEMA 3A

9.3. SHEMA 3B

9.4. SHEMA 5

9.5. SHEMA 5B

**10 ZIDOVI ZA ZAŠTITU OD BUKE**

10.1. KARAKTERISTIČNI PRESJEK 1

10.2. KARAKTERISTIČNI PRESJEK 2

10.3. KARAKTERISTIČNI POPREČNI PRESJEK - TEMELJ STUPA I

10.4. KARAKTERISTIČNI POPREČNI PRESJEK - TEMELJ STUPA II

Svi navedeni grafički prilozi objavljuju se na stranici Naručitelja na kojoj su objavljeni i svi prethodni grafički prilozi.

**Napomena:** naručitelj će u najskorije vrijeme objaviti potrebne izmjene, vezane uz nominiranog podugovaratelja Siemens, kojima će osigurati svim gospodarskim subjektima jednake uvjete tržišnog nadmetanja.

Direktorica Sektora nabave:

Tatjana Đaković Alavanja dipl. ing. građ.

**Prilozi:**

- novi Obrazac - Garancija za povrat predujma
- Svezak III - Knjiga 1 i 2\_12-02-2019
- Svezak III - Knjiga 3 - Troškovnici\_12-02-2019
- Svezak III - Knjiga 4 - Grafički prilozi (prema gornjem popisu)\_12-02-2019

CONFORM CU  
ORIGINALUL

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

Traducere din limba croată



**HŽ INFRASTRUKTURA**

10000 Zagreb, Mihanovićevo 12

**Sector achiziții**

**E-mail: eufunds@hzinfra.hr**

**Numărul nostru: 106/19, 2.3.3.DS**

**Data 21 februarie 2019**

**Pentru toate părțile interesate**

**Subiect achiziție:** „Reconstrucție a căii de circulație existente și construcția noii căi de circulație pe tronsonul KRIZEVCI – KOPRIVNICA – frontieră națională,, (EBN: 30-EU/180DS)

**Modificări (5)**

**Beneficiarul explică pentru toate părțile implicate:**

- În cazul dispozitivelor electronice pentru semnale – siguranță ajustarea software-ului este efectuată de producătorul dispozitivului (conform cu reglementările art. 13 alin (5) din regulamentul privind condițiile tehnice pentru sub sistemul feroviar de infrastructură raportat la semnalizare – siguranță și circulație – administrare , MO 197/2015 și

- programul informatic este protejat în sensul că reprezintă proprietate intelectuală al autorului său care are drepturile exclusive, care printre altele va aproba traducerea, ajustarea, prelucrarea și alte modificări asupra programului informatic drepturi conform cu legea drepturilor de autor și alte drepturi (MO 167/03, 79/07, 80/11, 141/13, 127/14, 62/17 și 96/18).

Ajustarea ESSU KRIZEVCI și modificarea software ESSU poate fi efectuată doar de SIEMENS (subcontractat în executarea contractului pe tronsonul DUGO SELO - KRIZEVCI). Lucrările menționate nu sunt subiectul acestei achiziții.

Lucrările aferente vor fi regularizate de beneficiar prin contract separat.

Conform cu cele menționate:

1. În documentul cu titlul „*Explicații și modificări (3)\_07-02-2019,,*”  
- text MODIFICARE (3) care se adaugă la sfârșitul punctului 4.6. transmitere către ofertanți se șterge în totalitate.
2. În documentul cu denumirea „*modificări (4)\_12-02-2019,,*” se șterge textul observațiilor finale.

Beneficiarul, în cel mai scurt timp, va efectua publicarea modificărilor necesare, specificațiile tehnice, cheltuielile și condițiile speciale ale contractului.

Director sector achiziții: S.S indescifrabil

Ștampilă TATJANA DAKOVIC ALAVANJA ing. dipl.

Subfinanțat prin instrumentele Uniunii Europene pentru conectarea Europei

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



Subsemnatul **Ianoșevici Gioca**, interpret și traducător autorizat pentru limba/limbile străine Sârbă, Croată și Engleză, în temeiul autorizației nr. 23537 din data de 2009, eliberată de Ministerul Justiției din România, certific exactitatea traducerii efectuate din limba croată în limba română, că textul prezentat a fost tradus complet, fără omisiuni, și că, prin traducere, înscrisului nu i-a fost denaturant conținutul și sensul.

**TRADUCĂTOR,  
Ianoșevici Gioca**



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



e-mail: eufunds@hzinfra.hr

naš broj i znak: 106/19, 2.3.3.DS

datum: 21. veljače 2019.

SVIM ZAINTERESIRANIM  
GOSPODARSKIM SUBJEKTIMA

**Predmet nabave:** Izvođenje radova na projektu „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica“ (EBN: 30-EU/18-DS)  
**IZMJENE (5)**

Naručitelj obavještava sve zainteresirane gospodarske subjekte da zbog toga što

- kod elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja prilagodbu softvera na novo stanje uređaja obavlja proizvođač uređaja (sukladno odredbama članka 13. stavak (5) Pravilnika o tehničkim uvjetima za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni željeznički infrastrukturni podsustav (NN 97/2015)) i
- računalni program je zaštićen kao jezično djelo ako je izvoran u smislu da predstavlja vlastitu intelektualnu tvorevinu svog autora koji ima isključivo pravo izvršiti ili odobriti (između ostalog) prijevod, prilagodbu, obradu i bilo koju drugu izmjenu računalnog programa (sukladno odredbama Zakona o autorskom pravu i ostalim pravima (NN 167/03, 79/07, 80/11, 141/13, 127/14, 62/17 i 96/18)),

nadogradnju ESSU Križevci i izmjenu softvera ESSU smije izvesti samo SIEMENS (podugovaratelj u provedbi ugovora na dionici Dugo Selo - Križevci). Navedeni radovi nisu predmet ove javne nabave.

Predmetne radove Naručitelj će regulirati posebnim ugovorom.

Slijedom navedenoga:

1. U dokumentu naziva „*Pojašnjenja i izmjene (3)\_07-02-2019*“
  - tekst IZMJENA (3) koji se dodaje na kraju točke 4.6. Uputa ponuditeljima briše se u cijelosti
2. U dokumentu naziva „*Izmjene (4)\_12-02-2019*“ briše se tekst završne napomene.

Naručitelj će u najskorije vrijeme objaviti potrebne izmjene Uputa ponuditeljima, Tehničkih specifikacija, Troškovnika i Posebnih uvjeta ugovora.

Direktorica Sektora nabave:

Tatjana Đaković Alavanja, dipl. ing. građ.



Sufinancirano Instrumentom Europske  
unije za povezivanje Europe

CONFORM CU  
ORIGINALUL



# **ANEXA 9**

**PROIECT: RECONSTRUCȚIA CĂI FERATE EXISTENTE ȘI CONSTRUCȚIA  
CELEI DE-A DOUA CĂI FERATE PE SECȚIUNEA KRIŽEVCI - KOPRIVNICA -  
FRONTIERA DE STAT**

**CALE FERATĂ: M201 (Gyekyenes) - DG - BOTOVO - KOPRIVNICA - DUGO  
SELO**



### **VOLUMUL III**

#### **CARTEA 1: SPECIFICAȚII TEHNICE**

**DESCRIERE TEHNICĂ, OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE  
PARTICIPANȚILOR LA IMPLEMENTAREA CONTRACTULUI ȘI EXECUTAREA  
LUCRĂRILOR**

**OCTOMBRIE 2018**

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

### **VOLUMUL III**

#### **CARTEA 1 – SPECIFICAȚII TEHNICE – DESCRIERE TEHNICĂ, OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE PARTICIPANȚILOR LA IMPLEMENTAREA CONTRACTULUI ȘI EXECUTAREA LUCRĂRILOR**

1. DESCRIERE TEHNICĂ
  - 1.1. INTRODUCERE
  - 1.2. STAREA EXISTENTĂ
  - 1.3. STAREA NOUĂ
2. OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE PARTICIPANȚILOR  
IMPLEMENTAREA CONTRACTULUI
  - 2.1. CLIENT
  - 2.2. INGINER
  - 2.3. EXECUTANT
  - 2.4. DOCUMENTAȚIE
  - 2.5. ȘEDINȚE, RAPOARTE ȘI CORESPONDENȚĂ
3. EXECUTAREA LUCRĂRILOR
  - 3.1. CONDIȚII DE EXECUTARE A LUCRĂRILOR PE ȘANTIER
  - 3.2. PRIORITĂȚI ÎN EXECUTAREA LUCRĂRILOR, TERMENE DE EXECUTARE ȘI LIMITĂRI
  - 3.3. TESTE DE FINALIZARE ȘI RECEPȚIE



CONFORM CU  
ORIGINALUL

## **CARTEA a 2-a – SPECIFICAȚII TEHNICE**

1. NOTE GENERALE
2. CONDIȚII TEHNICE
  - 2.1. SUBSISTEMUL DE CONSTRUCȚII ȘI CLĂDIRILE
    - 2.1.1. STRUCTURA SUPERIOARĂ ȘI STRUCTURA INFERIOARĂ
    - 2.1.2. CLĂDIRI ÎN GĂRI ȘI ACOPERIȘURI
  - 2.2. SUBSISTEMUL ELECTRO-ENERGETIC
    - 2.2.1. REȚEAUA DE CONTACT
    - 2.2.2. SUBSTAȚIA DE TREN ELECTRIC KOPRIVNICA
    - 2.2.3. INSTALAȚIE PENTRU SECȚIONARE BOTOVO
    - 2.2.4. INSTALAȚIE PENTRU COMANDĂ DE LA DISTANȚĂ
    - 2.2.5. ILUMINAT EXTERIOR ȘI ALTE INSTALAȚII
  - 2.3. SUBSISTEMUL DE GESTIONARE A TRAFICULUI ȘI DE SEMNALIZARE DE SECURITATE
    - 2.3.1. DISPOZITIVE DE SEMNALIZARE DE SECURITATE
    - 2.3.2. SISTEM DE ÎNCĂLZIRE ELECTRICĂ A MACAZULUI
    - 2.3.3. DISPOZITIVE DE TELECOMUNICAȚIE
    - 2.3.4. SISTEM DE ALARMĂ DE INCENDIU

DUȘAN  
Grupul Autorizat  
național și Sârba  
21182

CONFORM CU  
ORIGINALUL

- MISICI  
Traducător și  
Limbile, Cro  
Aut. Nr.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

## **CARTEA a 4-a - ANEXE GRAFICE**

- 4.1. SUBSISTEMUL DE CONSTRUCȚII ȘI CLĂDIRILE
  - 4.1.1. STRUCTURA SUPERIOARĂ ȘI STRUCTURA INFERIOARĂ
  - 4.1.2. CLĂDIRI ÎN GĂRI
  - 4.1.3. TRECERI FERROVIARE-RUTIERE DENIVELATE
- 4.2. SUBSISTEMUL ELECTRO-ENERGETIC
  - 4.2.1. REȚEAUA DE CONTACT
  - 4.2.2. SUBSTAȚIA DE TREN ELECTRIC KOPRIVNICA
  - 4.2.3. INSTALAȚIA DE SECȚIONARE BOTOVO
  - 4.2.4. INSTALAȚIA DE COMANDĂ DE LA DISTANȚĂ
  - 4.2.5. ILUMINAT EXTERIOR ȘI ALTE INSTALAȚII
- 4.3. SUBSISTEMUL DE GESTIONARE A TRAFICULUI ȘI DE SEMNALIZARE DE SIGURANȚĂ
  - 4.3.1. DISPOZITIVE DE SEMNALIZARE DE SIGURANȚĂ
  - 4.3.2. SISTEM DE ÎNCĂLZIRE ELECTRICĂ A MACAZULUI
  - 4.3.3. DISPOZITIVE DE TELECOMUNICAȚIE
  - 4.3.4. SISTEM DE INCENDIU ȘI SISTEM DE STINGERE A INCENDIULUI

DUȘAN  
interpret Autorizat  
rădă și Sârbă  
21182

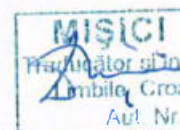
CONFORM CU  
ORIGINALUL

## **VOLUMUL III**

### **CARTEA 1 – SPECIFICAȚII TEHNICE – DESCRIERE TEHNICĂ, OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE PARTICIPANȚILOR LA IMPLEMENTAREA CONTRACTULUI ȘI EXECUTAREA LUCRĂRILOR**

#### **Cuprins:**

|                                                             |               |
|-------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>1. DESCRIERE TEHNICĂ .....</b>                           | <b>161625</b> |
| 1.1. INTRODUCERE.....                                       | 161625        |
| 1.1.1. Structura generală a proiectului .....               | 181827        |
| 1.1.2. Dinamica execuției și a organizării lucrărilor ..... | 202029        |
| 1.1.3. Preluarea lucrărilor .....                           | 212130        |
| 1.2. CONDIȚIE EXISTENTĂ .....                               | 222231        |
| 1.2.1. Subsistemul infrastructurii de construcții .....     | 222231        |
| 1.2.1.1. CALEA FERATĂ .....                                 | 222231        |
| 1.2.1.1.1. Structura superioară și inferioară .....         | 232332        |
| 1.2.1.1.2. Poduri .....                                     | 232332        |
| 1.2.1.1.3. Omisiuni .....                                   | 242433        |
| 1.2.1.1.4. Drumuri de service .....                         | 252534        |
| 1.2.1.1.5. Infrastructura comunală existentă .....          | 262635        |
| 1.2.1.2. GĂRI ȘI HALTE .....                                | 373746        |
| 1.2.1.2.1. Poziția spațiilor de serviciu .....              | 373746        |
| 1.2.1.2.2. Gara Lepavina .....                              | 373746        |
| 1.2.1.2.3. Gara Mučna-Reka .....                            | 393948        |
| 1.2.1.2.4. Gara Koprivnica .....                            | 404049        |
| 1.2.1.2.5. Gara Drnje .....                                 | 434352        |
| 1.2.1.2.6. Gara Botovo .....                                | 444453        |
| 1.2.1.2.7. Halta Majurec .....                              | 454554        |
| 1.2.1.2.8. Halta Vojakovački Kloštar .....                  | 464655        |
| 1.2.1.2.9. Halta Carevdar .....                             | 474756        |
| 1.2.1.2.10. Halta Sokolovac .....                           | 484857        |
| 1.2.1.3. INTERSECȚIA CĂII FERATE CU ALTE DRUMURI .....      | 494958        |
| 1.2.1.3.1. Pasaje supraterane deasupra căii ferate .....    | 494958        |
| 1.2.1.3.2. Pasaje subterane sub calea ferată .....          | 494958        |
| 1.2.1.3.3. Treckeri sub cale ferată .....                   | 494958        |
| 1.2.1.3.4. Acces feroviar-rutier .....                      | 494958        |
| 1.2.1.3.5. Treckerile pietonale peste cale ferată .....     | 505059        |
| 1.2.2. Subsistemul de infrastructură electroenergetic ..... | 515160        |



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

|                                                                          |        |
|--------------------------------------------------------------------------|--------|
| 1.2.2.1. REȚEAUA DE CONTACT                                              | 515160 |
| 1.2.2.1.1. Subsecțiunea Križevci - Lepavina                              | 515160 |
| 1.2.2.1.2. Gara Lepavina                                                 | 515160 |
| 1.2.2.1.3. Subsecțiunea Lepavina - Mučna-Reka                            | 525261 |
| 1.2.2.1.4. Gara Mučna-Reka                                               | 525261 |
| 1.2.2.1.5. Subsecțiunea Mučna-Reka - Koprivnica                          | 525261 |
| 1.2.2.1.6. Gara Koprivnica                                               | 535362 |
| 1.2.2.1.7. Subsecțiunea Koprivnica - Drnje                               | 535362 |
| 1.2.2.1.8. Gara Drnje                                                    | 535362 |
| 1.2.2.1.9. Subsecțiunea Drnje - Botovo - Frontiera de stat               | 545463 |
| 1.2.2.2. SUBSTAȚII DE TREN ELECTRIC ȘI LINIILE DE TRANSMISIE             | 555564 |
| 1.2.2.2.1. EVP 110/25 kV Koprivnica                                      | 555564 |
| 1.2.2.3. INSTALAȚIA DE SECȚIONARE                                        | 565665 |
| 1.2.2.3.1. PSN Botovo                                                    | 565665 |
| 1.2.2.4. INSTALAȚIA PENTRU COMANDĂ DE LA DISTANȚĂ                        | 575766 |
| 1.2.2.5. STAȚII DE TRANSFORMARE PENTRU ÎNCĂLZIREA MACAZULUI              | 575766 |
| 1.2.2.6. ILUMINAT EXTERIOR ȘI ALTE INSTALAȚII                            | 585867 |
| 1.2.2.6.1. Halta Majurec                                                 | 585867 |
| 1.2.2.6.2. Halta Vojakovački Kloštar                                     | 585867 |
| 1.2.2.6.3. Halta Carevdar                                                | 585867 |
| 1.2.2.6.4. Gara Lepavina                                                 | 595968 |
| 1.2.2.6.5. Halta Sokolovac                                               | 595968 |
| 1.2.2.6.6. Gara Mučna-Reka                                               | 595968 |
| 1.2.2.6.7. Gara Koprivnica                                               | 606069 |
| 1.2.2.6.8. Gara Drnje                                                    | 616170 |
| 1.2.2.6.9. Gara Botovo                                                   | 616170 |
| 1.2.3. Subsistemul de control al traficului și semnalizarea de siguranță | 626271 |
| 1.2.3.1. DISPOZITIVE DE SEMNALIZARE DE SIGURANȚĂ                         | 626271 |
| 1.2.3.2. DISPOZITIVE DE TELECOMUNICAȚIE                                  | 656574 |
| 1.2.3.2.1. Transmisie media                                              | 656574 |
| 1.2.3.2.2. Sisteme de transmisie                                         | 656574 |
| 1.2.3.2.3. Telefonie automată feroviară (ŽAT)                            | 656574 |
| 1.2.3.2.4. Telefonie feroviară                                           | 666675 |
| 1.2.3.2.5. Sisteme radio                                                 | 666675 |
| 1.2.3.2.6. Rețea de transmitere a datelor                                | 666675 |

CONFORM CU  
ORIGINALUL

|                                                                                           |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 1.2.3.2.7. Sisteme de informare a pasagerilor                                             | 666675 |
| 1.2.3.2.8. Registrofon                                                                    | 676776 |
| 1.2.3.2.9. Conexiuni de telecomunicații între gările de frontieră Koprivnica și Gyekenyes | 686877 |

|                                                                                                                                          |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>1.3. STAREA NOUĂ</b>                                                                                                                  | <b>696978</b> |
| 1.3.1. Introducere                                                                                                                       | 696978        |
| 1.3.1.1. ETAPA A, SUBSECȚIUNEA KRIŽEVCI (EXCLUSIV) - LEPAVINA (INCLUSIV)                                                                 | 696978        |
| 1.3.1.1.1. Faza I. Subsistemele de infrastructură feroviară de la km 36+426 la km 54+000 (stația IdP: de la km 481+440 la km 499+100)    | 696978        |
| 1.3.1.1.2. Faza II. Pasajul suprateran Križevci la km 37+734,47 (stația IdP: km 482+790)                                                 | 737382        |
| 1.3.1.1.3. Faza III. Pasaj suprateran Vuk la km 39+483,97 (stația IdP: km 484+540)                                                       | 737382        |
| 1.3.1.1.4. Faza IV. Pasajul subteran Vojakovački Kloštar la km 44+085,92 (stația IdP: km 489+141)                                        | 747483        |
| 1.3.1.1.5. Faza V. Pasaj suprateran Lepavina 1 la km 50+662,53 (stația IdP: km 495+718)                                                  | 747483        |
| 1.3.1.1.6. Faza VI. Pasaj suprateran Lepavina 2 la km 51+632,66 (stația IdP: km 496+688)                                                 | 747483        |
| 1.3.1.2. ETAPA B, SUBSECȚIUNEA LEPAVINA (EXCLUSIV) - KOPRIVNICA (INCLUSIV)                                                               | 757584        |
| 1.3.1.2.1. Faza I. Subsisteme de infrastructură feroviară de la Km 54+000 la Km 66+800 (stația IdP: de la km 499+100 la km 511+900)      | 757584        |
| 1.3.1.2.2. Faza II. Pasaj suprateran Sokolovac la km 54+420,48 (stația IdP: km 499+476)                                                  | 797988        |
| 1.3.1.2.3. Faza III. Pasajul subteran Ivanečki la km 66+383,93 (stația IdP: km 511+438)                                                  | 797988        |
| 1.3.1.3. ETAPA C. SUBSECȚIUNEA KOPRIVNICA (exclusiv) - NOVO DRNJE (INCLUSIV)                                                             | 808089        |
| 1.3.1.3.1. Faza I. Subsistemele infrastructurii feroviare de la km 66+800 până la km 76+600 (stația IdP: de la km 511+900 la km 521+600) | 808089        |
| 1.3.1.3.2. Faza II. Pasajul subteran Danica la km 68+545,90 (stația IdP: km 513+601)                                                     | 828291        |
| 1.3.1.3.3. Faza III. Pasaj suprateran Danica la km 68+908,12 (stația IdP: km 513+963)                                                    | 838392        |
| 1.3.1.3.4. Faza IV. Pasajul suprateran Novo Drnje la km 74+221,08 (stația IdP: km 519+276)                                               | 838392        |
| 1.3.1.4. ETAPA D. SUBSECȚIUNEA NOVO DRNJE (EXCLUSIV) - FRONTIERA DE STAT (INCLUSIV)                                                      | 848493        |
| 1.3.1.4.1. Faza I. Subsistemele de infrastructură feroviară de la Km 76+600 la km 79+027 (stația IdP: de la km 521+600 la km 524+064)    | 848493        |



CONFORM CU  
ORIGINALUL

1.3.1.4.2. Faza II. Pasaj supratran Šoderica la km 77+376,44 (stația IdP: km 522 + 432) 858594

1.3.1.4.3. Faza III. Podul Drava de la km 78+160,59 la km 78+499,16 (stație IdP: de la km 523+215 până la km 523+554) 858594

1.3.2. Subsistemul de infrastructură de construcții 868695

1.3.2.1. CALEA FERATĂ 868695

1.3.2.1.1. Traseul 888897

1.3.2.1.2. Structura superioară 9292101

1.3.2.1.3. Structură inferioară 9797106

1.3.2.1.4. Canalele feroviare 102101110

1.3.2.1.5. Drenaj 102101110

1.3.2.1.6. Poduri 103102111

1.3.2.1.7. Viaducte și galerii 108107116

1.3.2.1.8. Omisiuni 113112121

1.3.2.1.9. intersecții ale căi feroviare cu alte drumuri 117116125

1.3.2.1.10. Treceri feroviare-rutiere 119118127

1.3.2.1.11. Drumuri boltite 124123132

1.3.2.1.12. Reconstrucția drumului de stat DC2 de la km 18+060 la km 18+332 (începutul gării Koprivnica) 127126135

1.3.2.1.13. Pereți de protecție împotriva zgomotului 129128137

1.3.2.1.14. Amenajarea spațiului 136135144

1.3.2.1.15. Îndepărtarea obiectelor 138137146

1.3.2.1.16. Protecția și relocarea liniilor de infrastructură 192191200

1.3.2.2. Gări și halte 208207216

1.3.2.2.1. Gara Lepavina, de la km 51+450 la km 54+000 208207216

1.3.2.2.2. Gara Koprivnica, de la km 64+100 la km 66+800 215214223

1.3.2.2.3. Gara Novo Drnje, de la km 73+700 la km 76+600 222221230

1.3.2.2.4. Halta Majurec la km 40+300 227226235

1.3.2.2.5. Halta Vojakovački Kloštar la km 43+940 231230239

1.3.2.2.6. Halta Carevdar la km 46+700 235234243

1.3.2.2.7. Halta Sokolovac la km 54+631,50 239238247

1.3.2.2.8. Halta Mučna-Reka la km 59+068,88 243242251

1.3.2.2.9. Halta Peteranec la km 70+891,23 247246255

1.3.2.3. INTERSECȚII ÎN AFARA NIVELULUI CĂI FERATE CU ALTE DRUMURI 250249258

1.3.2.3.1. Lista intersecțiilor în afara nivelului 250249258

1.3.2.3.2. Pasaj supratran "Križevci" la km 37+734,47 (faza A.II) 251250259

1.3.2.3.3. Pasaj supratran "Lup" la km 39+483,97 (faza A.III) 255254263

1.3.2.3.4. Pasajul subteran "Vojakovački Kloštar" la km 44+085,92 (Faza A.IV) 259258267

1.3.2.3.5. Pasaj supratran "Lepavina 1" la km 50+662,53 (Faza A.V) 261260269

1.3.2.3.6. Pasaj supratran "Lepavina 2" la km 51+632,66 (faza A.VI) 264263272

|                                                                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.2.3.7. Pasaj supraterran "Sokolovac" la km 54+420,48 (faza B.II)                                                            | 267266275 |
| 1.3.2.3.8. Pasajul subteran „Ivanečki” la km 66+383,93 (faza B.III)                                                             | 270269278 |
| 1.3.2.3.9. Pasajul subteran "Danica" la km 68+545,90 (Faza C.II)                                                                | 274273282 |
| 1.3.2.3.10. Pasaj supraterran "Danica" la km 68+908,12 (Faza C.III)                                                             | 276275284 |
| 1.3.2.3.11. Pasaj supraterran "Novo Drnje" la km 74+221,08 (Faza C.IV)                                                          | 280279288 |
| 1.3.2.3.12. Pasaj supraterran „Šoderica” la km 77+376,44 (faza D.II)                                                            | 283282291 |
| 1.3.3. Subsistemul electroenergetic                                                                                             | 286285294 |
| 1.3.3.1. REȚEAUA DE CONTACT                                                                                                     | 286285294 |
| 1.3.3.1.1. Cale ferată deschisă între gara Križevci (exclusiv) și Lepavina (exclusiv), de la km 36+426 la km 51+450             | 286285294 |
| 1.3.3.1.2. Gara Lepavina, de la km 51+450 la km 54+000                                                                          | 287286295 |
| 1.3.3.1.3. Cale ferată deschisă între gara Lepavina (exclusiv) și Koprivnica (exclusiv), de la km 54+000 la km 64+100           | 288287296 |
| 1.3.3.1.4. Gara Koprivnica, de la km 64+100 la km 66+800                                                                        | 289288297 |
| 1.3.3.1.5. Cale ferată deschisă între stația Koprivnica (exclusiv) și Novo Drnje (exclusiv), halte de la km 66+800 la km 73+700 | 290289298 |
| 1.3.3.1.6. Gara Novo Drnje, de la km 73+700 la km 76+600                                                                        | 291290299 |
| 1.3.3.1.7. Cale ferată deschisă între stația Novo Drnje (exclusiv) și Frontiera de Stat, de la km 76+600 la km 79+027           | 292291300 |
| 1.3.3.2. EVP KOPRIVNICA 110/25 KV                                                                                               | 294293302 |
| 1.3.3.2.1. Instalație de 110 kV                                                                                                 | 295294303 |
| 1.3.3.2.2. Comandă și protecție 110 kV                                                                                          | 295294303 |
| 1.3.3.2.3. Conexiune prin cablu TS și EVP Koprivnica                                                                            | 297296305 |
| 1.3.3.2.4. Instalație de 25 kV                                                                                                  | 298297306 |
| 1.3.3.2.5. Construcție instalație de 25 kV                                                                                      | 299298307 |
| 1.3.3.2.6. Conexiune la rețea de contact                                                                                        | 299298307 |
| 1.3.3.2.7. Comandă și protecție 25 kV                                                                                           | 300299308 |
| 1.3.3.2.8. Alte instalații                                                                                                      | 301300309 |
| 1.3.3.3. PSN2 BOTOVO LA KM 78+709,00                                                                                            | 304303312 |
| 1.3.3.3.1. Instalație 25 kV                                                                                                     | 304303312 |
| 1.3.3.3.2. Construcție de instalație                                                                                            | 304303312 |
| 1.3.3.3.3. Conexiune la rețea de contact                                                                                        | 305304313 |
| 1.3.3.3.4. Comandă și protecție                                                                                                 | 305304313 |
| 1.3.3.3.5. Alte instalații                                                                                                      | 306305314 |
| 1.3.3.4. INSTALAȚIE PENTRU COMANDA SEPARATOARELOR DE LA DISTANȚĂ ȘI LOCAL                                                       | 310339348 |
| 1.3.3.4.1. Gara Lepavina, de la km 51+450 la km 54+000                                                                          | 310309318 |
| 1.3.3.4.2. Gara Koprivnica, de la km 64+100 la km 66+800                                                                        | 312311320 |
| 1.3.3.4.3. Gara Novo Drnje, de la km 73+700 la km 76+600                                                                        | 314313322 |
| 1.3.3.5. ILUMINAT EXTERIOR ȘI ALTE INSTALAȚII                                                                                   | 315314323 |
| 1.3.3.5.1. Introducere                                                                                                          | 315314323 |
| 1.3.3.5.2. Gara Lepavina                                                                                                        | 315314323 |

CONFORM CU  
ORIGINALUL

|                                                                                     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.3.5.3. Gara Koprivnica                                                          | 316315324 |
| 1.3.3.5.4. Gara Novo Drnje                                                          | 318317326 |
| 1.3.3.5.5. Halta Majurec                                                            | 319318327 |
| 1.3.3.5.6. Halta Vojakovački-Kloštar                                                | 320319328 |
| 1.3.3.5.7. Halta Carevdar                                                           | 321320329 |
| 1.3.3.5.8. Halta Sokolovac                                                          | 322321330 |
| 1.3.3.5.9. Halta Mučna Reka                                                         | 324323332 |
| 1.3.3.5.10. Halta Peteranec                                                         | 325324333 |
| 1.3.3.5.11. Depou Botovo                                                            | 326325334 |
| 1.3.4. Subsystemul pentru semnalizare de siguranță și pentru gestionarea traficului | 327326335 |
| 1.3.4.1. GENERAL                                                                    | 327326335 |
| 1.3.4.2. DISPOZITIVE PENTRU SEMNALIZARE DE SIGURANȚĂ                                | 328327336 |
| 1.3.4.2.1. ESSU Križevci                                                            | 329328337 |
| 1.3.4.2.2. ESSU Lepavina                                                            | 330329338 |
| 1.3.4.2.3. ESSU Koprivnica                                                          | 331330339 |
| 1.3.4.2.4. ESSU Novo Drnje                                                          | 331330339 |
| 1.3.4.2.5. Interfețe gară                                                           | 332331340 |
| 1.3.4.3. SISTEM DE ÎNCĂLZIRE ELECTRICĂ A MACAZULUI                                  | 333332341 |
| 1.3.4.3.1. Gara Križevci                                                            | 333332341 |
| 1.3.4.3.2. Gara Lepavina                                                            | 333332341 |
| 1.3.4.3.3. Gara Koprivnica                                                          | 334333342 |
| 1.3.4.3.4. Gara Novo Drnje                                                          | 334333342 |
| 1.3.4.4. SURSE DE ALIMENTARE                                                        | 335334343 |
| 1.3.4.4.1. Alimentarea dispozitivelor gării                                         | 335334343 |
| 1.3.4.4.2. Alimentarea echipamentului pe cale ferată deschisă                       | 335334343 |
| 1.3.4.5. ETCS                                                                       | 336335344 |
| 1.3.4.5.1. Infill                                                                   | 336335344 |
| 1.3.4.5.2. Grupuri balistice pentru schimbarea nivelului de muncă                   | 336335344 |
| 1.3.4.5.3. Gara Križevci                                                            | 337336345 |
| 1.3.4.5.4. Gara Lepavina                                                            | 337336345 |
| 1.3.4.5.5. Gara Koprivnica                                                          | 337336345 |
| 1.3.4.5.6. Gara Novo Drnje și secțiunea Novo Drnje - frontiera de stat              | 338337346 |
| 1.3.4.5.7. Profil de viteză static (SSP) și limite de viteză                        | 338337346 |
| 1.3.4.6. CANALE DE CABLU                                                            | 340339348 |
| 1.3.4.7. DISPOZITIVE DE TELECOMUNICAȚIE                                             | 341340349 |
| 1.3.4.7.1. Cabluri pentru dispozitive de telecomunicații                            | 341340349 |
| 1.3.4.7.2. Sistem de transmisie IP - rețea de transmisie a datelor                  | 342341350 |
| 1.3.4.7.3. Sistem automat telefonic feroviar (ZAT)                                  | 343342351 |
| 1.3.4.7.4. Sistem telefonic feroviar                                                | 344343352 |
| 1.3.4.7.5. Sisteme radio                                                            | 344343352 |
| 1.3.4.7.6. Sistem de informare a pasagerilor                                        | 346345354 |
| 1.3.4.7.7. Vânzări bilete                                                           | 348347356 |

DUȘAN  
 Grupul Autorității  
 naționale și Sârba  
 21182

CONFORM CU  
 ORIGINALUL

|                                                                                                                                                                    |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.4.7.8. Registrofon la gara Koprivnica                                                                                                                          | 348347356 |
| 1.3.4.8. FACILITĂȚI DE DEPOZITARE ECHIPAMENTE SS ȘI TK                                                                                                             | 349348357 |
| 1.3.4.9. ÎNLĂTURAREA ECHIPAMENTELOR SS ȘI TC EXISTENTE                                                                                                             | 349348357 |
| 1.3.4.10. SISTEM DE STINGERE ȘI ALARMĂ DE INCENDIU                                                                                                                 | 350349358 |
| 1.3.4.10.1. Sistem de stingere a incendiilor și alarmă de incendiu                                                                                                 | 350349358 |
| 1.3.4.10.2. Sistem de stingere a incendiilor cu gaz                                                                                                                | 351350359 |
| 1.3.4.11. SISTEM DE PROTECȚIE TEHNICĂ                                                                                                                              | 354353362 |
| 1.3.4.11.1. Conceptul de protecție tehnică                                                                                                                         | 355354363 |
| 1.3.4.11.2. Descrierea tehnică a sistemului de protecție tehnică                                                                                                   | 355354363 |
| 1.3.4.11.3. Sistem central de supraveghere                                                                                                                         | 363362371 |
| <b>2. OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE PARTICIPANȚILOR LA IMPLEMENTAREA CONTRACTULUI</b>                                                                          | 365364373 |
| 2.1. CLIENT (Articolul 2 din Contract)                                                                                                                             | 365364373 |
| 2.2. INGINER (Articolul 3 din Contract)                                                                                                                            | 365364373 |
| 2.3. EXECUTANT (Articolul 4 din Contract)                                                                                                                          | 366365374 |
| 2.3.1. Responsabilitățile Executantului                                                                                                                            | 366365374 |
| 2.3.2. Reprezentantul Executantului (Articolul 4.3 din Contract)                                                                                                   | 367366375 |
| 2.4. DOCUMENTAȚIE                                                                                                                                                  | 368367376 |
| 2.4.1. Documentația Clientului (Articolul 1.8 din Contract)                                                                                                        | 368367376 |
| 2.4.2. Documentația Executantului (Articolul 4.1 și Articolul 21 din Condițiile speciale pentru necesitățile lucrărilor la subsistemul p-u și s-s al Contractului) | 368367376 |

CONFORM CU  
ORIGINALUL

PAGINA 328 LA PAGINA 334

**1.3.4.2. Dispozitive pentru semnalizare de siguranță**

Secțiunea Križevci - Koprivnica - FS va fi securizată cu dispozitive electronice pentru semnalizare de siguranță (ESSU) situate în gările Križevci, Lepavina, Koprivnica și Novo Dmje.

Dispozitivul electronic de semnalizare de siguranță (ESSU) este compus din:

- semnale luminoase de intrare;
- semnale luminoase de ieșire;
- semnale de cale ferată de frontieră;
- semnale de manevră;
- semnale spațiale;
- pre-semnale independente;
- pre-semnal repetitiv;
- semnal de plecare;
- vitezometru;
- dispozitive de montare a aparatelor de comutare pe macazuri și traverse;
- semnalele macaz și traverse;
- sisteme de monitorizare a secțiunilor libere controlate;
- autostop baliză la semnal și pre-semnal;
- rețele de cablu;
- dispozitive ZCP de semnalizare electronică de siguranță;
- partea interioară a ESSU;
- dispozitiv de alimentare energetică ESSU;
- dispozitive pentru încălzirea electrică a macazului.

Unele gări nu conțin toate componentele menționate ale ESSU.

ESSU va permite instalarea tuturor căilor feroviare (de manevră și tren) pe care le permite imaginea feroviară a unei anumite gări.

În scopul posibilității de a plasa semnul de semnal „Conducere atentă la viteze de până la 20 km/h”, ESSU trebuie să aibă funcție de anunț al trenului. Sistemul, de asemenea, trebuie să aibă și funcție de pre-anunț a trenului pentru a poziționa la timp conducerea de intrare și de ieșire. Funcția de pre-anunț informează călătorul despre sosirea trenului, iar în cazul modului de funcționare activ APV (trecere automată) începe procesul de setarea automată a intrării și apoi, a ieșirii căii ferate.

Contoare de axe vor fi utilizate ca sistem de control al secțiunilor controlate libere.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

Toate semnalele vor fi echipate cu lămpi de semnalizare LED, iar semnalele principale vor fi echipate și cu balize de autostop Indusi I-60.

Macazurile și traversele vor fi prevăzute cu dispozitive de montare electro-hidraulice (macazuri cu o rază de 500 m vor fi echipate cu întrerupătoare de comandă suplimentare).

Toate macazurile (cu excepția unei părți a macazului din gara Koprivnica) vor fi încălzite de încălzitoare electrice alimentate de la rețeaua de contact așa cum este descris în capitolul următor.

Sursa principală de energie este rețeaua publică de distribuție, în timp ce rețeaua de contact va fi utilizată ca sursă de alimentare auxiliară. Sursa de alimentare de rezervă va fi un generator electric diesel mobil pentru care este necesar să se construiască conexiuni adecvate în gări. Echipamentul de pe calea ferată formată va fi alimentat de la un cablu de alimentare feroviar care va funcționa la o tensiune de 1000 V și va avea posibilitatea alimentării cu energie electrică de la ambele gări învecinate.

Nivel 1ETCS va fi instalat pe întreaga secțiune, cu nivel 1 ETCS centralizat utilizat în gări și nivel 1 ETCS descentralizat pe cale ferată deschisă.

ESS-urile din gări trebuie să aibă interfețe conform viitorului centru central de gestionare a traficului.

Cerințele tehnice detaliate pentru dispozitivele de semnalizare de siguranță sunt date în Volumul III, Cartea a 2-a - Specificații tehnice, 2.3.1. Dispozitive pentru semnalizare de siguranță.

#### 1.3.4.2.1. ESSU Križevci

Modernizarea ESSU Križevci (tipul dispozitivului este SIMIS W) va fi efectuată datorită instalării macazurilor 25, 26, 27 și construcției unei căi ferate cu două căi pe secțiunea Križevci - Lepavina. În gară, se vor instala semnalele de intrare B1 și B2 și indicatoarele de viteză, semnalele de manevră, dispozitivele de configurare și comenzile suplimentare ale comutatoarelor pentru macazurile 25, 26 și 27 și se va modifica software-ul ESSU datorită noii situații de cale ferată pentru a permite toate liniile ferate de tren și de manevră.

Actualizarea ESSU Križevci și modificarea software-ului ESSU pot fi efectuate numai de SIEMENS (subcontractant în implementarea contractului pe secțiunea Dugo Selo - Križevci) pe baza unui contract special cu Clientul. Executantul este obligat să pună de acord planul de timp cu Siemens, în timpul proiectării, procurării, instalării și testării lucrărilor efectuate. Aceste lucrări nu fac obiectul prezentei achiziții publice. *Siemens*

CONFORM CU  
ORIGINALUL

~~d.d. și Siemens Aktiengesellschaft Österreich (sau Siemens Mobility GmbH Austria).~~  
Acele lucrări vor include:

- instalarea dispozitivelor macazurilor și comutatoare de comandă pe macazuri noi 25, 26 și 27
- instalarea semnalelor de intrare B1 și B2, inclusiv indicatoare de viteză suplimentare și baliza autostop
- instalarea semnalelor de manevră MS26L și MS27V
- completarea contoarelor axului în zona gării Križevci
- conectarea elementelor nou instalate cu cabluri și traseul de cabluri aferent
- componente hardware ESSU și sisteme de contorizare a axelor
- schimbarea și certificarea software-ului ESSU SIMIS W și a sistemului de contorizare a axelor la gara Križevci
- dezvoltarea interfeței releu conform APB Križevci - Lepavina

pregătirea ESSU în gara Križevci pentru interfață conform APB Križevci – Lepavina

Clientul va asigura livrarea tuturor datelor tehnice necesare către Executant de către Siemens în scopul conectării la interfața de releu.

~~Siemens va furniza Executantului toate datele tehnice necesare pentru dezvoltarea interfeței dintre ESSU Križevci și APB între Križevci și Lepavina.~~

Cu modificările legate de ESSU Križevci, ~~Siemens d.d. și Siemens Aktiengesellschaft Österreich (sau Siemens Mobility GmbH Austria),~~ vor efectua și reconstrucția, schimbare sistemului de încălzire a macazurilor pentru macazurile cu numărul 25, 26 și 27, sistemului ETCS la gara Križevci și echipamentului TK. Macazurile nr. 25, 26 și 27 vor fi de tip 60 E1-500-1: 12. Traseul caburilor și cablarea necesare pentru conectarea ESSU Križevci și APB Križevci - Lepavina, adică gara Lepavina va fi executată de Executant. Procedând astfel, vor putea folosi canal de cabluri existent în gara Križevci. Modernizarea ESSU Križevci (tipul dispozitivului este SIMIS W) va fi efectuată datorită instalării macazurilor 25, 26, 27 și construcției unei căi ferate cu două căi pe secțiunea Križevci – Lepavina. Semnalele de intrare B1 și B2 și indicatoarele de viteză, de manevră vor fi instalate în gară, precum și dispozitive și controloare de comutare suplimentare pentru macazurile 25, 26 și 27 și pentru a modifica software-ul ESSU datorită noii situații de cale ferată pentru a permite toate liniile de tren și manevră.

~~A se vedea proiectul 1.1 din Volumul III, Cartea a 4-a – Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive pentru semnalizare de siguranță.~~

DUȘAN  
Grupul Autorizat  
național și Sârba  
21182

CONFORM CU  
ORIGINALUL

#### 1.3.4.2.2. ESSU Lepavina

ESSU Lepavina va gestiona și supraveghea lucrările din zona de asigurare care include APB 13, APB 14, APB 15, ŽCP 03, APB 16, APB 17, APB 18, ŽCP 04, gara Lepavina, APB 19, APB 20 și ŽCP 05.

17 macazuri în gara Lepavina vor fi de tip 60 E1-500-1: 12, iar 10 macazuri vor fi de tip 60 E1-300-1: 9. În gara Lepavina vor fi instalate 2 traverse pentru șina 60 E1.

ESSU Lepavina se va compune din:

- Interfața de gestionare a călătorilor de tren,
- Interfață de control de întreținere,
- Partea logică a dispozitivului,
- 4 semnale de intrare,
- 12 semnale de ieșire și semnale de plecare,
- 3 semnale de manevră pentru protecția căii ferate,
- 32 de semnale spațiale,
- 14 pre-alarme repetitive,
- 18 dispozitive de instalare a macazurilor,
- și 2 dispozitive de instalare a traverselor,
- 3 ZCP,
- 56 puncte de numărare,
- ETCS nivel 1.



Dispozitivele ESSU vor fi amplasate în clădirea noii gări a gării Lepavina. Spațiile SS 10a și 10b în care sunt amplasate dispozitivele ESSU trebuie să îndeplinească condițiile prescrise. Spațiul va avea o podea dublă, iar capacitatea portantă a pardoselii trebuie să corespundă cu greutatea echipamentului ESSU selectat.

Ca parte a lucrărilor la ESSU Lepavina, este necesară construirea unei interfețe către gara ESSU Križevci (tip SIMIS W). O prezentare detaliată a structurii echipamentelor poate fi găsită în Figurile 1.2, 5.1, 5.2 din Volumul III, Cartea a 4-a - Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive pentru semnalizare de siguranță.

#### 1.3.4.2.3. ESSU Koprivnica

ESSU Koprivnica va gestiona și supraveghea activitatea din zonă de asigurare care include ŽCP 06, APB 21, APB 22, gara Koprivnica, APB 23 APB 24 și ŽCP 07.

Macazurile din gara Koprivnica vor fi de tip 60 E1-300-1: 9, PLS-49-200-7<sup>0</sup>, P-49-300-6<sup>0</sup>, P-49-200-6<sup>0</sup>, P-49-180-7<sup>0</sup>, P-CX-300-4<sup>0</sup>, UKD-49-215-6<sup>0</sup> și P-49-150-9<sup>0</sup>. În gara Koprivnica vor fi instalate 7 traverse pentru șină 60 E1.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

ESSU Koprivnica se va compune din:

- Interfața de gestionare a călătorilor de tren,
- Interfață de control de întreținere,
- Partea logică a dispozitivului,
- 6 semnale de intrare și indicatoare de viteză,
- 32 de semnale de ieșire și de plecare,
- 9 semnale de cale ferată de frontieră,
- 75 de semnale de manevră pentru protecția căii ferate,
- 16 semnale spațiale,
- 2 pre-semnale independente,
- 2 pre-alarme repetitive,
- 67 aparate de instalare macazuri,
- și 7 dispozitive de instalare traverse;
- 2 ZCP,
- 105 puncte de numărare,
- ETCS nivel 1.

DUȘAN  
arpret Autorizat  
na și Sârba  
21182

O prezentare detaliată a structurii echipamentelor poate fi găsită în Figurile 1.3, 5.2, 5.3 din Volumul III, Cartea a 4-a - Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive pentru semnalizare de siguranță.

#### 1.3.4.2.4. ESSU Novo Drnje

ESSU Novo Drnje va gestiona și supraveghea activitatea din zonă de asigurare care include APB 25, gara Novo Drnje și ZCP 08.

Toate cele 18 macazuri din gara Novo Drnje vor fi de tip 60 E1-500-1:12. În gara Novo Drnje vor fi instalate 7 traverse pentru șină 60 E1.

ESSU Novo Drnje se va compune din:

- Interfața de gestionare a controlorului de tren,
- Interfață de control de întreținere,
- Partea logică a dispozitivului,
- 4 semnale de intrare,
- 12 semnale de ieșire și de plecare,
- 14 semnale de manevră pentru protecția căii ferate,
- 5 semnale de cale ferată de frontieră,
- 4 semnale spațiale,
- 1 pre-semnal independent,

CONFORM CU  
ORIGINALUL

- 2 pre-alarme repetitive,
- 18 aparate de instalare macazuri,
- și 7 dispozitive de instalare traverse;
- 1 ZCP,
- 39 puncte de numărare,
- ETCS nivel 1.

O prezentare detaliată a structurii echipamentelor poate fi găsită în figurile din Volumul III, Cartea a 4-a - Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive pentru semnalizare de siguranță.

#### 1.3.4.2.5. Interfețele gării

Noul sistem pentru semnalizare de siguranță trebuie conectat la dispozitivele pentru semnalizare de siguranță ale gării vecine existente la gara Gyekenyes (tip Integra) și la dispozitivul SS al gării Križevci (SIMIS W). Interfața după gara Križevci va fi realizată de executant, în conformitate cu datele tehnice ale Siemens, care va efectua adaptarea ESSU la gara Križevci.

#### 1.3.4.3. Sistemul de încălzire electrică a macazurilor

În stațiile de cale ferată Križevci, Lepavina, Koprivnica și Novo Drnje, alimentarea cu energie a sistemului de încălzire electrică a macazurilor va fi din rețeaua de contact KM 25 kV, 50 Hz, prin stații de transformatoare TS 25/0,23 kV, cu transformator electroenergetic monofazat încorporat (instalație exterioară) -T (25/0,23 ± 2x2,5%) kV, 50 Hz, putere 50 kVA, cu conexiune de tensiune medie la rețea de contact.

Distribuirea electroenergetică a încălzitoarelor electrice a macazurilor și sistemul de control vor fi efectuate prin intermediul dulapului de distribuție a controlului energiei (E.URO). În E.URO se vor monta dispozitive electroenergetice, de control-comandă, protecție și măsurare (de exemplu, consumul de energie electrică) necesare pentru realizarea funcțiilor sistemului de încălzire electrică a macazurilor.

Cu sistemul de încălzire electrică a macazurilor va fi controlat de la un computer SCADA de la biroul de trafic al fiecărei gări. În plus, sistemul de încălzire a macazurilor trebuie să poată fi controlat de la un centru central de gestionare a traficului.

În gări vor fi montate încălzitoare electrice ale macazurilor (încălzitor cu tije de șină) cu o putere de încălzire de 300 W/m.

De asemenea, este necesar să efectuați încălzirea obloanelor macazurilor (comutator și coadă de rândunică) cu încălzitoare suplimentare cu putere de 250 W pe fiecare oblon.



CONFORM CU  
ORIGINALUL

Condițiile tehnice detaliate pentru sistemul de încălzire a macazurilor sunt date în Volumul III, Cartea a 2-a - Specificații tehnice, 2.3.2. Sistemul de încălzire electrică a macazurilor.

Prezentare detaliată a anexelor grafice este dată în Volumul III, Cartea a 4-a – Anexe grafice, 4.3.2. Sistemul de încălzire electrică a macazurilor.

#### 1.3.4.3.1. Gara Krizevci

Pentru 3 macazuri noi, vor fi instalate încălzitoarele macazurilor și obloane, care vor fi conectate la E.URO 5 și E.URO 6, care se vor alimenta din rețeaua de contact printr-o stație de transformare pe stâlp prevăzute de proiectul principal al fazei I a gării Križevci. Puterea nominală a T-5 și T-6 situate pe stâlpul TS-4 este de 50 kVA.

Sarcina suplimentară pentru cele trei noi macazuri este de 24.852 kW (8.284 kW pe întrerupător). Transformatorul T-5 care furnizează E.URO 5 are suficiente rezerve pentru a conecta noile E.POG 25 și E.POG 26 cu o putere totală de 16.568 kW. Transformatorul T-6 de pe stâlpul TS-4 are suficientă putere pentru a conecta noul E.POG 27 cu o putere de 8.284 kW.

Tipul macazurilor este specificat în secțiunea 1.3.4.2.1. Aceste lucrări vor fi executate de Siemens ca parte a unui contract special cu Clientul.

#### 1.3.4.3.2. Gara Lepavina

În gara Lepavina, încălzirea acoperă 18 macazuri de la trei stâlpi de trafa-stație din zona macazurilor 5, 12, 16. Trafo-stație pe stâlp din zona macazului 5 va avea transformatoare de 2x50kVA, iar celelalte două vor avea un transformator de 50 kVA.

18. KZ-DG Volumul III, Cartea 1 Specificații tehnice Pagina 334 din 427 Puterea totală necesară pentru alimentarea tuturor încălzitoarelor electrice pentru încălzirea macazurilor în gara Lepavina este de  $P_u = 147,5$  kW.

Tipul macazului este specificat în capitolul 1.3.4.2.2.

#### 1.3.4.3.3. Gara Koprivnica

În gara Koprivnica, încălzirea include 39 de macazuri de la 4 trafa-stații pe stâlpi. Sistemul de încălzire electrică a macazurilor include încălzirea macazurilor nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 21, 28a/1, 28a/2, 28b/1, 28b/2, 32, 33, 34, 37, 39, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56 și 57. Puterea totală necesară pentru alimentarea tuturor încălzitoarelor electrice pentru încălzirea macazurilor din gara Koprivnica este:  $P_u = 259,8$  kW.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

Stația trafo pe stâlp de la km 64+748 va avea transformatoare de 2x50 kVA. Stația trafo pe stâlp de la km 65+000 va avea un transformator de 50 kVA. Stația trafo pe stâlp de la km 65+798 va fi cu un transformator de 50 kVA. Stația trafo pe stâlp de la km 65+977 va avea transformatoare de 2x50 kVA.

Tipul macazurilor este specificat în secțiunea 1.3.4.2.3. ~~Tipul macazurilor este specificat în capitolul Error! Sursa de referință nu a fost găsită.~~

#### 1.3.4.3.4. Gara Novo Drnje

În gara Novo Drnje, încălzirea include 18 macazuri de la 2 stații trafo pe stâlpi. Stația trafo pe stâlpi va avea transformatoare de 2x50 kVA.



Puterea totală necesară pentru alimentarea tuturor încălzitoarelor electrice pentru încălzirea macazurilor din gara Novo Drnje este de  $P_u = 171,0 \text{ kW}$ .

Tipul macazurilor este specificat în secțiunea 1.3.4.2.3

CONFORM CU  
ORIGINALUL

## PAGINILE 337 ȘI 338

## 1.3.4.5.3. Gara Križevci

Gara Križevci nu are în prezent sistemul ETCS instalat, dar va fi construit prin executarea lucrărilor la proiect pentru I fază pe tronsonul Dugo Selo - Križevci. După instalarea ETCS nivelul 1 pe secțiunea Križevci-Koprivnica-fs grupul de balize la intrarea în gară Križevci din direcția Lepavina va fi eliminat. Este necesar să fie conectate și reprogramate sistematic balizele de la secțiunea anterioară pentru a armoniza sistemul ETCS al acestor două secțiuni. **Lucrările la schimbarea și actualizarea sistemului ETCS aferent gării Križevci vor fi efectuate de Siemens ca parte a unui contract special cu Clientul.**

DUȘAN  
 Inspector Autoriza  
 21182

## 1.3.4.5.4. Gara Lepavina

Detaliile lucrărilor necesare sunt prezentate în schițele din Volumul 3, Cartea 4.

## 1.3.4.5.5. Gara Koprivnica

În cazul opririi trenului pe peronul gării, deoarece distanța semnalului de ieșire este mai mare de 100-160 m, este necesar să adăugați grupul de balize infill de-a lungul capătului peronului.

Următoarele grupuri de ETCS eurobalize vor fi instalate pentru anunțarea și pornirea ETCS din direcția Osijek și Varaždin:

1. pentru anunțarea și pornirea ETCS din direcția Osijek:

- un grup de două ETCS eurobalize cu un conținut fix de 1.100 m în fața semnalului B pentru anunțarea zonei ETCS.
- un grup de două ETCS eurobalize cu un conținut fix de 1.050 m în fața semnalului B pentru pornirea zonei ETCS.

2. pentru anunțarea și pornirea ETCS din direcția Varaždin:

- un grup de două ETCS eurobalize cu un conținut fix de 1.100 m în fața semnalului D pentru anunțarea zonei ETCS.
- un grup de două ETCS eurobalize cu un conținut fix de 1.050 m în fața semnalului D pentru pornirea zonei ETCS.

## 1.3.4.5.6. Gara Novo Drnje și secțiunea Novo Drnje - frontiera de stat

În cazul unei opriri a trenului pe peronul gării, deoarece distanța semnalului de ieșire este mai mare de 400 m, este necesar să se adauge un grup de balize infill de-a lungul capătului peronului.

CONFORM CU  
 ORIGINALUL

Cadrul acestui proiect nu include instalarea ETCS eurobalize pe teritoriul Republicii Ungare. Prin urmare, va fi necesar să se instaleze următoarele grupuri de ETCS eurobalize în apropierea frontierei de stat cu Republica Ungaria:

1. Direcția frontieră de stat - Novo Drnje, va fi instalată o unitate electronică feroviară (LEU) pentru semnalul PsB. LEU va fi alimentat din PEK. În plus, vor fi instalate următoarele grupuri de ETCS eurobalize pentru a anunța și a porni ETCS din direcția Gyekenyes:

- un grup de două ETCS eurobalize cu un conținut fix de 1.100 m în fața semnalului PsB pentru a anunța zona ETCS.
- un grup de două ETCS eurobalize cu un conținut fix de 1.050 m în fața semnalului PsB pentru a porni ETCS.



2. Pentru direcția Novo Drnje - frontieră de stat, pentru ieșirea din zona ETCS după pre-semnal EjD, va fi instalat grupul ETCS eurobalize la km 78+650.

#### 1.3.4.5.7. Profil de viteză static (SSP) și limite de viteză

Viteza maximă a trenurilor de călători va fi de 160 km/h. Viteza maximă a trenurilor de marfă va fi de 100 km/h.

ETCS va susține limite de viteză permanente și limite de viteză temporare. Sistemul ETCS trebuie să permită minimum trei limite de viteză pentru fiecare 2.000 m de cale ferată.

Limitele de viteză permanente vor fi stabilite ca parametri în echipamentele ETCS, iar valorile și limitele lor de extensie vor fi aprobate înainte de testarea sistemului. Limitele de viteză permanente se vor baza pe valorile prezentate în tabelul următor.

### PAGINILE 344 ȘI 345

#### 1.3.4.7.4. Sistem de telefonie feroviar

În gările Lepavina, Koprivnica și Novo Drnje vor fi instalate dispozitive digitale de telecomunicații care vor controla sistemul de telefonie feroviară și care vor fi conectate la alte dispozitive de telecomunicații (UHF, ŽAT și rețeaua operatorilor publici) prin intermediul interfețelor corespunzătoare.

Noile cabine telefonice feroviare vor fi instalate de-a lungul căii ferate și vor fi conectate la sistemul de telefonie de cale ferată cu un nou cablu de fibră optică. Telefoanele feroviare încorporate nu trebuie neapărat să fie inductive, dar trebuie să permită funcții cel puțin ca telefoane cu inductor (LB).

CONFORM CU  
ORIGINALUL

Trebuie realizate următoarele conexiuni feroviare:

- Ifv - canal de întreținere a infrastructurii
- Ev - canalul serviciului de tracțiune electrică
- CV/ZV - canal de protecție/canal de semnal sonore
- Nev - canal de accidente.

Telefoanele feroviare permit comunicarea între dulapurile telefonice, conducători de trenuri și dispeceri de trafic și sunt instalate la semnalele de intrare, în căsuțele blocurilor automate de cale ferată (APB), în căsuțele TK, la căsuțele trecerilor feroviare-rutiere, la pasajele supraterane și tunelurile și distingem următoarele tipuri:

- TOBO - instalare la instalațiile APB și ŽCP,
- TOTK - instalare la instalația TK,
- TOKO - instalare pe calea ferată în locuri specifice (viaducte, poduri),
- TOUS - instalare la semnalul de intrare;

Lucrările la modernizarea sistemului de telefonie feroviară (TOUS la semnalul de intrare) în gara Križevci vor fi efectuate de Siemens ca parte a unui contract special cu Clientul, inclusiv cablarea aferentă și modificările hardware-ului și software-ului sistemului de telecomunicații de la gara Križevci.

#### 1.3.4.7.5. Sisteme radio

Sistemul RD existent este în prezent conectat cu un cablu STKA și această conexiune va fi menținută în timpul executării lucrărilor. Odată stabilită noua infrastructură de telecomunicații, sistemul poate fi trecut la cablul de fibră optică și toate stațiile radio feroviare vor fi conectate la cablul de fibră optică. Modificarea constă în comutarea liniei de comunicație de la cablul de cupru la cablul de fibră optică (PRP (stații de radio feroviare) Vojkovački Kloštar la km 43 + 873, PRP Sokolovac la km 54 + 573, PRP Koprivnica la km 63 + 378 și PRP Drnje la km 73 + 765).

Noul sistem de antenă și stâlpul PRP vor fi construite pe locația PRP Sokolovac la km 54 + 573 și PRP Koprivnica la km 63 + 378.

RD va fi extins cu un PRP Lepavina 2 complet nou la km 51 + 466 care va fi construit în locația **tunelului pasajului** suprateran Lepavina 2

O nouă rețea UHF va fi construită la gările Koprivnica și Novo Drnje, care trebuie integrată în noile dispozitive digitale de telecomunicații ale stației. Pentru gara Koprivnica este necesar să se livreze 44 de posturi radio portabile, pentru stația Novo Drnje 8 posturi radio portabile. Canalele UHF care vor fi utilizate vor fi definite de Proiectul de executare care urmează să fie realizat de Executant.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

## 2.3. EXECUTANT (Articolul 4 al Contractului)

### 2.3.1. Responsabilitățile executantului

a) Obligațiile Executantului în diferitele etape de executare a Contractului vor fi după cum urmează, dar nu se vor limita la acestea:

o Executantul va participa la Ședința pregătitoare care precede Începerea lucrărilor, așa-numita întâlnire „Kick off” organizată de Client.

o Executantul nu va întreprinde activități legate de anunțuri și publicitate a niciunei părți a lucrărilor fără acordul prealabil scris al Inginerului.

o Executantul trebuie să fie familiarizat cu toate legile, reglementările, directivele, ordonanțele, prevederile, normele și reguli în vigoare referitoare la lucrări (inclusiv, dar fără a se limita la, reguli de construcție, transport, siguranță, protecția mediului, securitatea la locul de muncă, eligibilitate pentru CE, vizibilitate și cu toate celelalte reguli relevante, cum ar fi Directivele și Regulamentele Comisiei Europene, Specificații tehnice de interoperabilitate - STI-uri, Regulamentele UIC etc.). În acest sens, Executantul, în conformitate cu articolul 2.2. al Contractului, are dreptul la asistență rezonabilă din partea Clientului.

o Toate informațiile suplimentare primite ulterior de la Inginer, dar care se referă la condițiile de pe șantier, cum ar fi: starea calității solului, nivelul apei subterane, clădirile existente construite și altele asemenea sunt doar cu caracter orientativ și ca informații suplimentare conținute în documentația proiectului. Nici Inginerul, nici Clientul nu își asumă nicio responsabilitate pentru caracterul complet sau interpretarea acestor informații suplimentare.

b) Înainte de începerea executării lucrărilor, Executantul este obligat să depună

o Garanție pentru restituirea avansului (articolul 14.2 din Contract)

o Polițe de asigurare (articolul 18 din Contract)

c) Înainte și în timpul executării lucrărilor, precum și după finalizarea lucrărilor, Executantul este obligat să întocmească și să prezinte următoarea documentație:

o Documentație pentru necesitățile de construcție a subsistemelor de construcții, electroenergetice și subsistemelor de management al traficului și de semnalizare de siguranță - Documentație de executare proiect (punctul 2.4.2.1.)

o Documentație pentru necesitățile de execuție operațională a lucrărilor (punctul 2.4.2.2.);

o Documentație pentru nevoile muncii experimentale (punctul 2.4.2.3)

o Documentație privind situația executării (proiectul „as built”) (punctul 2.4.2.4)

o Manuale de întreținere (punctul 2.4.2.5)



CONFORM CU  
ORIGINALUL

- o Instrucțiuni pentru gestionarea subsistemului infrastructurii de control al traficului și a semnalizării de siguranță (punctul 2.4.2.6)
- o Instrucțiuni și manuale pentru manipularea și întreținerea echipamentelor de construcții și a subsistemului electroenergetic
- o Rezultatele măsurărilor de zgomot testate pentru viteza proiectată
- o Documentație și rapoarte de atestare conform legilor și reglementărilor în vigoare

d) Pe timpul executării lucrărilor, Executantul este obligat să dețină toată documentația necesară pe șantier, în conformitate cu punctul 2.4.4.

e) Siemens va efectua, ca parte a unui contract special cu Clientul, toate lucrările și documentația prescrise de punctele din Specificațiile tehnice 1. VOLUMUL III, CARTEA 1, capitolul (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.3.3., 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4.). Siemens este obligată să își armonizeze dinamica de lucru proprie cu Executantul lucrărilor. În conformitate cu un contract special cu Siemens, Clientul va oferi condiții egale pentru executarea lucrărilor în cauză pentru toți ofertanții din procesul de achiziție. Executantul este obligat să coopereze cu Siemens în comunicarea zilnică în toate punctele tuturor subsistemelor, unde există o suprapunere în proiectare, execuție, testarea și punerea în funcțiune, toate pentru a îndeplini toate cerințele Clientului definite de specificațiile tehnice și de proiectul principal.

DUȘAN  
Interpret Autorizat  
înă și Sârbă  
21182

### 2.3.2. Reprezentantul Executantului (Articolul 4.3 din Contract)

a) Executantul va numi un Reprezentant al Executantului și îi va acorda toate puterile necesare pentru a acționa în numele Executantului în temeiul Contractului (articolul 4.3).

b) Executantul va numi un diriginte de șantier, adică un șef de lucrări în calitatea unei persoane responsabile care gestionează construcția, adică anumite lucrări. Inginerul șantierului, adică șeful de lucrări este responsabil pentru punerea în aplicare a obligațiilor prevăzute la articolul 54 din Legea privind construcțiile.

c) Executantul trebuie, în conformitate cu art. 55 din Legea privind construcțiile, să numească inginerul șef al șantierului responsabil pentru integritatea și armonizarea reciprocă a lucrărilor, pentru armonizarea reciprocă a punerii în aplicare a obligațiilor prevăzute la articolul 54 din Legea privind construcțiile, precum și pentru coordonarea și aplicarea normelor care reglementează securitatea și sănătatea lucrătorilor pe timpul executării lucrărilor.

d) Inginerul șef în construcții poate fi în același timp inginerul în construcții al unuia dintre executanți, adică șeful de lucrări pentru un anumit tip de lucrări.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

e) Inginerul șef de șantier, dirigințele de șantier și șeful de lucrări pot fi persoane care îndeplinesc condițiile pentru îndeplinirea acestor sarcini conform unei legi speciale.

f) Reprezentantul Executantului în timpul absențelor ocazionale și temporare poate desemna un înlocuitor cu aprobarea prealabilă a Inginerului.

g) Înlocuirea Reprezentantului executantului poate fi Inginerul șef de șantier sau unul dintre Inginerii de șantier.

h) Lista persoanelor din echipa Reprezentanților Executantului, cu nume și funcții, împreună cu lista altor angajați care vor îndeplini sarcini sau atribuții speciale în temeiul Contractului trebuie prezentată Inginerului.



i) Sarcinile Reprezentantului executantului sunt, dar nu trebuie să se limiteze la acestea:

- o corespondență cu Inginerul pe probleme tehnice
- o corespondență cu Inginerul pe probleme comerciale
- o confirmare de primire a instrucțiunilor de la Inginer
- o participarea la toate întâlnirile organizate și la care este invitat de Inginer în conformitate cu termenii Contractului privind prestarea serviciilor
- o livrarea proiectului
- o anunțuri pentru ocuparea căi ferate
- o raportarea testării
- o și orice altceva ce este necesar pentru îndeplinirea cu succes a obligațiilor care decurg din Contract.

j) Toate documentele relevante (cu excepția jurnalului de construcții care este gestionat în conformitate cu Legea privind construcțiile și Regulamentul privind modul de desfășurare a supravegherii profesionale în construcții, formulare, condițiile și modul de păstrare a jurnalului de construcții și conținutul raportului final al inginerului de supraveghere OG 111/14, 107/15 și 20/17, precum și foi de carte de construcții) vor fi semnate în numele Executantului de către Reprezentantul Executantului.

## **2.4. DOCUMENTAȚIE**

### **2.4.1. Documentația Clientului (Articolul 1.8. al Contractului)**

a) Documentația proiectului Križevci - Koprivnica - Frontiera de stat (copie autenticată a proiectului și toate completările și modificările) va fi trimisă de către Client Inginerului. Aceasta va fi predată Executantului în timpul ședinței care precede Începerea lucrărilor, așa-numitul întâlnirea „Kick off”.

b) Executantul, în termen de 42 de zile de la preluarea documentației Clientului, o va inspecta și în conformitate cu articolul 1.8. al Contractul, dacă observă greșeli sau lipsuri de natură tehnică în documentația Clientului, despre aceasta va informa Inginerul, care va analiza comentariile și propunerile Executantului și le va aproba sau

CONFORM CU  
ORIGINALUL

respinge. La finalizarea acestui proces, Executantul își asumă responsabilitatea pentru întreaga proiectare a subsistemelor p-u și s-s care fac obiectul Contractului în conformitate cu articolul 21. Condiții speciale ale contractului. De asemenea, la finalizarea procesului de mai sus pentru subsistemul de construcții și energie electrică, Executantul își asumă responsabilitatea pentru întreagă proiectare a proiectării detaliate a acestor subsisteme. Executantul este obligat să corecteze în proiectul detaliat, pe cheltuiala sa, toate deficiențele observate ulterior în proiectul principal.

#### **2.4.2. Documentația Executantului (Articolul 4.1 și Articolul 21 din Condițiile speciale pentru necesitățile lucrărilor la subsistemul pu și s-s al Contractului)**

DUȘAN  
Interpret Autorizat  
na și Sârba  
21182

Documentația pe care Executantul este obligat să o întocmească constă din:

- Documentație pentru nevoile de construcție a subsistemului construcțiilor, electroenergiei, precum și subsistemul de control al traficului și de semnalizare de siguranță;
- Documentație pentru nevoile de execuție operațională a lucrărilor;
- Documentație în scopul obținerii aprobării pentru punerea în funcțiune;
- Proiecte a situației execuției
- Manual de utilizare și întreținere

##### ***2.4.2.1. Documentație pentru nevoile de construcție a subsistemului construcțiilor, electroenergiei, precum și subsistemul de control al traficului și de semnalizare de siguranță***

a) Documentația de proiectare de implementare trebuie întocmită în conformitate cu legislația Republicii Croația.

b) Documentație pentru necesitățile de construcție a subsistemului de construcții și energie electrică și subsistemului de gestionare a traficului și pentru semnalizare de siguranță (proiecte de implementare), precum și proiecte ale stării implementate trebuie să o întocmească proiectantul angajat de Executant. Un proiectant este o persoană fizică care are dreptul de a proiecta în conformitate cu prevederile Legii privind lucrările de arhitectură și inginerie și activitățile în planificarea și construcția teritorială (OG 152/08, 124/09, 49/11, 25/13 și 78/15).

c) Documentația pentru necesitățile de construcție a subsistemului de construcție, energie electrică și subsistemul de control al traficului și de semnalizare de siguranță trebuie întocmită în conformitate cu Propunerea executantului, descris în Volumul I, Cartea 4 și în Specificațiile tehnice (Condițiile Clientului) în Volumul III, Cărțile 1 și 2 din documentația de licitație.

d) Executantul este obligat să transmită proiectantului proiectului principal, înainte de începerea construcției, respectiv de executarea anumitor lucrări, proiect de implementare sau o parte din acesta pentru a își exprima părerea cu privire la conformitatea proiectului de implementare cu proiectul principal. Este obligația executantului de a obține o opinie pozitivă de la proiectantul proiectului principal.

Orice costuri legate de procedura de obținere a unei opinii vor fi suportate de Executant.

e) Documentația de proiect și alte documentații (proiect de implementare, proiecte privind starea implementării, planuri, calcule, baze de date, date statistice, diagrame și documentație sau materiale similare) trebuie prezentate la cererea Clientului în formatul original (doc, xls, dwg, mpp și similar), atât pentru versiunile de lucru, cât și pentru versiunile finale ale documentației proiectului. Executantul nu poate utiliza copii/alte exemplare ale acestor documente și date în scopuri care nu sunt legate de contract, fără acordul prealabil scris al Clientului. La cererea Clientului, Executantul este obligat să prezinte Clientului o versiune de lucru a proiectului în orice moment al întocmirii.

f) Executantul este obligat să efectueze controlul pe cheltuiala sa pentru soluția tehnică elaborată (de ex. schele etc.), dacă acesta este dimensiune supusă controlului conform Regulamentului privind controlul proiectului (OG 32/14).

g) Executantul este obligat să pregătească toate celelalte documentații care decurg din cerințele prevăzute în proiectul principal, din Legea privind construcțiile și din alte legi și reglementări, respectiv din cerințe care decurg din cerințele specifice ale proprietarilor de instalații sau ale emitenților de condiții speciale (Hrvatska Elektroprivreda, Hrvatske Šume, Hrvatske Vode și alții).

h) În scopul lucrărilor prevăzute la punctele Specificațiilor tehnice 1.VOLUMUL III, CARTEA 1, capitolul (1.3.3.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.3.3., 1.3.4.5 .3., 1.3.4.7.4.), ca parte a unui contract special cu Clientul, Siemens va pregăti toată documentația subsistemului PU și SS în conformitate cu punctele 2.4.2.1. a - 2.4.2.1.g, Volumul III, Cartea 1 a Specificațiilor tehnice.

#### 2.4.2.1.1. Lista indicativă a documentației proiectului de implementare:

- Lista proiectelor de implementare este orientativă și nu reprezintă o listă finală, adică nu exclude întocmirea oricărui alt proiect de implementare care rezultă din lege și reglementările conexe, din cerințele proiectului, respectiv executarea lucrărilor, inclusiv proiecte de implementare de adaptare a subsistemelor existente pentru situații tranzitorii pe timpul construcției.

#### 2.4.2.1.2. Proiectele de implementare a construcției subsistemului trebuie să includă

- proiectul geotehnic (monitorizarea deplasărilor în conformitate cu dinamica execuției terasamentului rampelor de acces și a construirii pasajului supraterran, faza de execuție, execuția măsurilor pentru accelerarea consolidării solului de fundare sub terasamentul rampelor de acces cu metoda de construcție, planul de etaj și de-a lungul scurgerilor verticale, metoda de consolidare a bazei terasamentului rampelor de acces...)

CONFORM CU  
ORIGINALUL

- proiectul tehnologic a execuției pilonului (descrierea instalației de foraj, metoda de asigurare a stabilității mantalei și a fundului puțului, asigurarea realizării poziției proiectate a armăturii, adică efectuarea vârfului pilonului la nivelul proiectat al adâncimilor, asigurând stabilitatea fundului puțului și altele ...).
- schițe/planuri de armare și cofraj cu enunț, proiecte pentru beton;
- schițe și calcule de schele, provizorii;
- proiecte de instalare (schele, grinzi, panouri de perete, canalizări, provizorii etc.);
- proiecte de demontare și eliminare a podurilor existente;
- schițe de atelier a tuturor detaliilor necesare (de exemplu, detalii ale rulmenților și rosturilor de dilatare ale podurilor, detalii ale gardurilor etc.), inclusiv detalii care sunt adăugate din motive tehnologice;
- planuri pentru așezarea macazurilor, pragurilor, dispozitivelor de conducere, vetrelor, detalii despre execuția capetelor scuturilor, planuri pentru etanșarea materialului podului etc.,
- Devieri temporare și traversarea pistei către o altă pistă în fața și în spatele instalațiilor în construcție în timpul executării lucrărilor pentru fluxul lin al traficului și funcționarea dispozitivului SS (APB). Devierea constă din două curbe orizontale în fața și în spatele clădirii în construcție și include realizarea temporară a rețelei de contact.
- calcule statice ale detaliilor în cazul modificărilor în proiectul principal etc.
- proiecte geotehnice suplimentare pentru nevoile de construcție a unei părți a căii ferate, a podurilor și a pasajelor suprateane (faze de construcție legate de greutatea terasamentului, dispunerea drenurilor verticale, monitorizarea deformațiilor verticale, metoda de instalare a jaluzelelor și ancorelor, tehnologia de excavare, mecanizarea necesară și transportul materialului excavat din groapă de construcție, scăderea nivelului apelor subterane ...)
- schițe și calcule pentru protecția gropilor de construcție (protecția excavării și asigurarea stabilității, metoda de scădere a nivelului apei subterane ...)
- părțile mecanice necesare ale proiectului (macarale și platforme mobile)
- proiect de așezare a noilor dispozitive SS și TK în clădiri (proiecte de arhitectură și construcții cu toate schițele, detaliile, schemele, calculele și declarațiile cantităților necesare, precum și proiectele de instalare cu afișări detaliate ale soluțiilor tehnice, toate ajustările necesare și locația detaliată de așezare și distribuția instalațiilor ...)
- proiectul pereților de protecție împotriva zgomotului, planuri de stivuire pentru coloane și stâlpi, inclusiv detalii despre atașarea stâlpilor la structuri

*2.4.2.1.3. Proiectele de implementare a subsistemului electroenergetic trebuie să includă:*

- Proiectul rețelei de contact
- Proiectul stației electrice de tracțiune EVP Koprivnica 110/25kV

- Proiectul instalației de secționare Botovo
- Proiectarea iluminatului, conexiunilor și facilităților în gări și halte
- Proiectul iluminatului public în intersecții
- Proiectul stațiilor de transformare pentru încălzirea macazurilor
- Proiectul stațiilor de transformare 20(10)/0,4 kV
- Proiect de control la distanță și local al separatoarelor

2.4.2.1.4. *Proiectele de implementare ale unui nou dispozitiv electronic de semnalizare de siguranță trebuie să includă:*

- Proiectul dispozitivului electronic central (Križevci, Lepavina, Koprivnica și Novo Drnje);  
*Križevci face parte dintr-un contract separat între Client și Siemens.*
- Proiectul APB Križevci - Lepavina, Lepavina - Koprivnica și Koprivnica - Novo Drnje.
- Proiectul dependenței inter-gări (MO) Novo Drnje - Gjekenyes (Ungaria)



2.4.2.1.4.1. *Pentru cale ferată deschisă*

- Proiect de implementare a blocului feroviar electronic automat pe secțiunea Križevci - Lepavina
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații al haltei Majurec
- Proiect de implementare pentru instalarea ŽCP 03 la km 42+680
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații al haltei Vojakovački Kloštar
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații al haltei Carevdar
- Proiect de implementare pentru instalarea ŽCP 04 la km 47+280
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații al haltei Sokolovac
- Proiect de implementare a blocului feroviar electronic automat pe secțiunea Lepavina - Koprivnica
- Proiect de implementare pentru instalarea ŽCP 05 la km 58+293
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații al haltei Mučna Reka
- Proiect de implementare pentru instalarea ŽCP 06 la km 59+965
- Proiect de implementare a blocului feroviar automat electronic pe secțiunea Koprivnica - Novo Drnje
- Proiect de implementare a instalației ŽCP 07 la km 70+740
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații al haltei Peteranec

2.4.2.1.4.2. *Pentru gara Križevci - Križevci, acestea fac parte dintr-un contract separat între Client și Siemens.*

- Proiect de implementare a adaptării dispozitivelor SS

- Proiect de implementare a actualizării dispozitivului electronic SS SIMIS W INTERLOCKING
- Proiect de implementare a adaptării încălzirii electrice a macazurilor și modernizarea sistemului SCADA Križevci
- Proiect de implementare a interfeței APB în direcția Lepavina
- Proiect de implementare a actualizării dispozitivului de telecomunicații Križevci și instalarea nodului MPLS Križevci
- Proiect de implementare a canalizării cablurilor

DUȘAN  
Expert Autorizat  
național și Sârbă  
21182

#### 2.4.2.1.4.3. Pentru gara Lepavina

- Proiect de implementare a instalației dispozitivelor SS și a dispozitivelor electronice SS
- Proiect de implementare a instalației de încălzire electrică a macazurilor și a sistemelor SCADA
- Proiect de implementare a interfeței APB către gara Križevci
- Proiect de implementare pentru îndepărtarea dispozitivului releu de semnalizare de siguranță de tip „Iskra - Lorenz SpDrL 30” și încălzire electrică a macazurilor
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații Lepavina
- Proiect de implementare a sursei de alimentare a dispozitivului Lepavina
- Proiect de implementare a canalizării cablurilor

#### 2.4.2.1.4.4. Pentru gara Koprivnica

- Proiect de implementare a instalației dispozitivelor SS și a dispozitivelor electronice SS
- Proiect de implementare a instalației de încălzire electrică a macazurilor și a sistemelor SCADA
- Proiect de implementare a interfeței APB
- Proiect de implementare pentru îndepărtarea dispozitivului releu de semnalizare de siguranță de tip „Iskra - Lorenz SpDrL 30” și încălzire electrică a macazurilor
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații Koprivnica
- Proiect de implementare a sursei de alimentare a dispozitivului Koprivnica
- Proiect de implementare a canalizării cablurilor

#### 2.4.2.1.4.5. Pentru gara Novo Drnje

- Proiect de implementare a instalației dispozitivelor SS și a dispozitivelor electronice SS
- Proiect de implementare a instalației de încălzire electrică a macazurilor și a sistemelor SCADA
- Proiect de implementare a interfeței APB în direcția gării Novo Drnje

- Proiect de implementare a interfeței dependenței inter-gări (MO) către gara Gyekenys (Ungaria)
- Proiect de implementare pentru îndepărtarea dispozitivului releu de semnalizare de siguranță de tip "Iskra - Lorenz SpDrL 30 "și încălzire electrică a macazurilor în gara Drnje și Botovo
- Proiect de implementare a dispozitivului de telecomunicații Novo Drnje
- Proiect de implementare a sursei de alimentare a dispozitivului Novo Drnje
- Proiect de implementare a canalizării cablurilor

2.4.2.1.5. *Proiecte de implementare a dispozitivelor de telecomunicații trebuie conțină:*



- Schițe de amplasare a dispozitivului în cameră, metode de conectare etc.
- Proiect de implementare a așezării sursei de alimentare a cablului în conformitate cu faza proiectului
- Proiect de implementare a așezării cablului optic în conformitate cu faza proiectului
- Proiect de implementare a extinderii rețelei ŽAT existente
- Proiect de implementare a conectării sistemului SDH existent
- Proiect de implementare a sistemului MPLS
- Proiect de implementare a protecției cablului STKA existent, în caz contrar a înlocuirii unei părți a cablului STKA existent cu cabluri noi TD 59 care vor fi instalate conform proiectului

2.4.2.1.6. *Metoda de producție și componentele proiectului de implementare*

- Proiectele de implementare trebuie întocmite în conformitate cu Regulamentul privind conținutul obligatoriu și echipamentul proiectelor de construcții MO 64/2014.
- Proiectele pot fi întocmite folosind pachete software de pe computer.
- Pentru nevoile procedurii administrative și pe șantier, se utilizează proiectele tipărite, legate și realizate în conformitate cu prevederile acestui punct.
- Toată documentația de implementare trebuie livrată în 3 (trei) exemplare tipărite și 1 (un) exemplar pe CD/DVD.

**2.4.2.2. Documentația pentru nevoile executării operaționale a lucrărilor**

2.4.2.2.1. *Orar (Articolul 8.3)*

a) Executantul va transmite Inginerului Orarul detaliat (în conformitate cu articolul 8.3) pentru aprobare în termen de 28 (douăzeci și opt) de zile de la primirea notificării despre Data de începere a Lucrărilor, în modul prevăzut de Contract, ținând cont de

CONFORM CU  
ORIGINALUL

punctul 2.3.1. h) Responsabilitățile Executantului. Executantul va transmite Inginerului Orarul detaliat (în conformitate cu articolul 8.3) pentru aprobare în termen de 28 (douăzeci și opt) de zile de la primirea notificării despre Data de începere a Lucrărilor, în modul prevăzut de Contract.

b) Executantul este obligat să întocmească un Orar folosind Orarul preliminar din oferta sa și ținând cont de orarul Siemens-ului care, ca parte a unui contract special cu Clientul, efectuează lucrările prevăzute la punctele Specificațiilor tehnice 1 .VOLUMUL III, CARTEA 1, capitolul (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.3.3., 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4.).

DUȘAN  
Interpret Autorizat  
na și Sârbă  
21182

c) Orarul să includă cel puțin ordinea în care Executantul intenționează să efectueze Lucrările, inclusiv calendarul estimat al fiecărei faze de proiectare și interdependența acestora cu executarea lucrărilor, Documentația Executantului, achiziția, construcția Echipamentului și livrare pe Șantier, construcția, instalarea și testarea specificate în Contract.

d) Orarul ar trebui să prezinte, de asemenea, Mijloacele planificate cu care sunt planificate să fie executate Lucrările (materiale, mașini, echipamente și resurse umane).

e) În scopul redactării părții Orarului referitoare la execuția lucrărilor, Executantul va lua în considerare cerințele menționate la punctul 3.2. Priorități în executarea lucrărilor, dinamica de execuție și limitări, precum și cerințele și limitările enunțate la punctul 3.1.3. Dreptul de acces. În Orar, Executantul va evidenția în mod special lucrările și termenele prevăzute la punctul 1.1. Introducere, adică punctul 3.2.1. b) și c) Dinamica lucrărilor, organizarea și desfășurarea traficului.

f) Trebuie incluse detalii suficiente pentru ca Executantul să demonstreze Inginerului capacitatea sa de a finaliza Lucrările în întregime, în conformitate cu cerințele Contractului și în termenele solicitate.

g) Orarul trebuie să specifice, în special în cazul lucrărilor la subsistemul de control al traficului și semnalizare de siguranță, activități critice pe termen lung, cum ar fi testarea configurației software-ului sau bunuri livrate pe termen lung achiziționate de la alți furnizori, precum și orice întârzieri care ar putea afecta în mod semnificativ finalizarea Contractului.

h) Orarul Executantului ar trebui să identifice și să descrie în detaliu activitățile cu următoarele titluri:

- o Proiectarea dispozitivului,
- o Proiectarea sistemului,
- o Dezvoltare software,
- o Achiziții,
- o Producție,

CONFORM CU  
ORIGINALUL

- o Inspecția fabricii,
- o Testarea din fabrică,
- o Livrarea pe șantier,
- o Ordinea în care Executantul intenționează să execute lucrările, inclusiv timpul estimat al fiecărei faze de livrare a schiței (documentația proiectului de implementare, dacă există),
  - Construcție pe cale ferată deschisă (împărțită pe secțiuni),
  - Construcția în gări (împărțită pe faze)
  - Construirea unor instalații mai mari (poduri, canalizări, pasaje subterane)
  - Construirea de intersecții în afara nivelului
  - Construirea rețelei de contact
  - Instalarea dispozitivelor SS
  - Toate celelalte activități cruciale pentru monitorizarea dezvoltării și progresului proiectului,
- o Achiziționarea de materiale și livrarea pe șantier,
- o Eliminarea surplusului de materiale, eliminarea deșeurilor,
- o Înființarea șantierelor de construcții (stații de beton, instalație de zdrobire),
- o Construirea de clădiri auxiliare,
- o Montarea,
- o Testare,
- o Inspecții tehnice,
- o Lucrări de încercare,
- o Punerea în funcțiune,
- o Obținerea permiselor
- o Returul materialului folosit,
- o și orice altceva relevant pentru executarea cu succes a lucrărilor în conformitate cu obligațiile ce decurg din Contract.



i) Orarul ar trebui, de asemenea, să ia în considerare timpul necesar inspecției și eliberării aprobărilor și acordurilor de către Inginer atunci când este necesar și prevăzut în Specificațiile tehnice.

j) Orarul trebuie să detalieze succesiunea activităților, astfel încât Inginerul, în baza acestuia, să poată planifica timpul de inspecție și testare a lucrărilor și materialelor pentru care este necesar.

k) Executantul va trebui să efectueze un anumit tip de lucrări în paralel cu personalul de întreținere al Clientului. În acest scop, ambele părți vor colabora strâns și vor coordona la maximum lucrările.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

l) Orarul trebuie trimis tipărit pe hârtie și în format electronic. Formatul electronic trebuie să fie în conformitate cu software-ul (MS Project) utilizat în mod normal de către Client.

m) După ce Executantul îi transmite pentru prima dată Inginerului Orarul pentru observații și aprobare, Inginerul confirmă acceptarea Orarului, după care Executantul nu va modifica prevederile esențiale ale acestuia fără consultarea și aprobarea prealabilă a Inginerului. Executantul ar trebui să păstreze copii ale acestui Orar inițial și să îl utilizeze ca versiune „de bază” în raport cu care este monitorizat progresul viitor al Lucrărilor.

n) Dacă Inginerul returnează Orarul prezentat pentru revizuire, cu o explicație a deficiențelor observate, Executantul are obligația de a întocmi un nou Orar revizuit în conformitate cu articolul 8.3. al Contractului și instrucțiunile Inginerului. Executantul va face același lucru de fiecare dată când Inginerul îl avertizează că a observat o întârziere în efectuarea activităților în raport cu Orarul adoptat inițial.

DUȘAN  
Interpret Autorizat  
înă și Sârbă  
21182

CONFORM CU  
ORIGINALUL

pag 379 de la 2.4.2.3 pana la 2.4.2.5 de la pag 380

### 2.4.2.3. Documentație pentru necesitățile lucrărilor experimentale

a) Executantul este obligat, pentru necesitățile testării îndeplinirii cerințelor esențiale pentru construcția sistemului de construcții și electroenergie, prin operațiuni experimentale, să întocmească și să prezinte Clientului (articolul 143 din Legea privind construcțiile și articolul 51 din Legea privind siguranța feroviară și privind interoperabilitatea traficului (MO 82/13, 18/15, 110/15, 70/17):

- o planul și programul de testare a cerințelor esențiale pentru construcție pe timpul lucrărilor experimentale;
- o planul și programul de testare a îndeplinirii condițiilor de conectare a clădirii la infrastructura energetică, dacă aceasta este determinată de condiții speciale prevăzute de norme speciale;
- o valorile comparative ale parametrilor care se testează în lucrările experimentale și valorile toleranței,
- o finalizarea anticipată a lucrărilor experimentale.

MIȘICI  
Traducător sînt  
Ambule, Croc  
Aut. Nr.

b) Executantul este obligat, în scopul testării îndeplinirii cerințelor sistemului de control al traficului și semnalizare de siguranță, să întocmească și să transmită Inginerului și Clientului documentația definită la punctul 3.3.1.2.1. Inspecție tehnică internă, respectiv orice altă documentație solicitată de Agenția pentru Siguranță Feroviară. Documentația pentru lucrările efectuate de Siemens, pe baza unui contract special încheiat cu Clientul, va fi prezentată de Siemens Clientului. ~~Executantul este obligat să întocmească și să transmită Inginerului și Clientului documentația definită la punctul 3.3.1.2.1. . Inspecție tehnică internă sau orice altă documentație solicitată de Agenția pentru Siguranță Feroviară.~~

### 2.4.2.4. Documentație privind situația executată

a) Înainte de recepția finală a Lucrărilor, Executantul este obligat să supună spre aprobare Inginerului, în conformitate cu articolul 10.1. al Contractului, toate proiectele privind situația executată. În conformitate cu un contract special încheiat cu Clientul, Siemens va întocmi și transmite documentația pentru lucrările care vor fi executate. ~~Înainte de recepția finală a lucrărilor, Executantul este obligat să supună spre aprobare Inginerului, în conformitate cu articolul 10.1. al Contractului, toate proiectele privind situația executată.~~

b) Executantul este obligat să întocmească un Proiect al situației executate.

c) Proiectul privind situația executată trebuie să conțină:

- toate lucrările vizibile (modificări ale geometriei) efectuate efectiv, determinate sau recepționate de proiectant și de inginerul de supraveghere;

- toate modificările invizibile (modificări ale proprietăților materialelor instalate/produselor de construcție, modificări ale cerințelor esențiale) determinate sau recepționate de proiectant și de inginerul de supraveghere.

- d) Documentația trebuie să fie întocmită în limba croată și trebuie livrată în 3 (trei) exemplare tipărite și 1 (un) exemplar digitală pe CD/DVD la nivelul detaliilor schiței, acurateței și scării ca și schițele principale/de implementare originale.
- e) Executantul este obligat să facă o înregistrare a situației executate a tuturor instalațiilor subterane (cadastru conductelor de gaze, electricitate, apă, canalizare, telecomunicații ...) enumerate în Schițe, adică toate celelalte care sunt detectate ulterior pe timpul lucrărilor și să le depună la cadastrul infrastructurii, înainte de începerea Testelor de finalizare.
- f) Executantul este obligat să realizeze înregistrarea situației executate a instalațiilor subterane în conformitate cu Regulamentul privind cadastrul infrastructurii (MO 29/17).
- g) Înregistrările situației executate trebuie făcute în limba croată la scara corespunzătoare și trebuie livrate în 3 (trei) exemplare tipărite și 1 (un) exemplar digital pe CD/DVD.
- h) Înregistrarea geodezică a situației executate (căi ferate și traversări în afara nivelului) pentru cadastru se face de către Executant.



CONFORM CU  
ORIGINALUL

**Subsemnatul, MISICI DUSAN, traducător autorizat de Ministerul  
Justitiei cu nr. 21182, certific exactitatea traducerii cu textul înscrisului  
original din limba croata în limba română.**



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

**PROJEKT: REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEG I IZGRADNJA DRUGOG KOLOSJEKA NA DIONICI  
KRIŽEVCI - KOPRIVNICA - DRŽAVNA GRANICA**

**ŽELJEZNIČKA PRUGA: M201 (Gyékényes) – DG – BOTOVO – KOPRIVNICA – DUGO SELO**

**DUŠAN**  
Inženjer Autorizovan  
za Projektiranje i Izvođenje  
21182

### **SVEZAK III**

#### **KNJIGA 1: TEHNIČKE SPECIFIKACIJE**

**TEHNIČKI OPIS, OBVEZE I ODGOVORNOSTI SUDIONIKA U  
PROVEDBI UGOVORA I IZVOĐENJE RADOVA**

**LISTOPAD 2018.**

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

### **SVEZAK III**

#### **KNJIGA 1 – TEHNIČKE SPECIFIKACIJE – TEHNIČKI OPIS, OBVEZE SUDIONIKA U PROVEDBI UGOVORA I IZVOĐENJE RADOVA**

##### **1. TEHNIČKI OPIS**

1.1. UVOD

1.2. POSTOJEĆE STANJE

1.3. NOVO STANJE

##### **2. OBVEZE I ODGOVORNOSI SUDIONIKA U PROVEDBI UGOVORA**

2.1. NARUČITELJ

2.2. INŽENJER

2.3. IZVOĐAČ

2.4. DOKUMENTACIJA

2.5. SASTANCI, IZVJEŠTAJI I KORESPONDENCIJA

##### **3. IZVOĐENJE RADOVA**

3.1. UVJETI IZVOĐENJA RADOVA NA GRADILIŠTU

3.2. PRIORITETI U IZVOĐENJU RADOVA, ROKOVI IZVOĐENJA I OGRANIČENJA

3.3. TESTOVI PO DOVRŠETKU I PREUZIMANJE



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

## **KNJIGA 2 – TEHNIČKE SPECIFIKACIJE**

### **1. OPĆE NAPOMENE**

### **2. TEHNIČKI UVJETI**

#### **2.1. GRAĐEVINSKI PODSUSTAV I ZGRADE**

##### **2.1.1. GORNJI USTROJ I DONJI USTROJ**

##### **2.1.2. ZGRADE U KOLODVORIMA I NADSTREŠNICE**

#### **2.2. ELEKTROENERGETSKI PODSUSTAV**

##### **2.2.1. KONTAKTNA MREŽA**

##### **2.2.2. ELEKTROVUČNA PODSTANICA KOPRIVNICA**

##### **2.2.3. POSTROJENJE ZA SEKSIONIRANJE BOTOVO**

##### **2.2.4. POSTROJENJE ZA DALJINSKO UPRAVLJANJE**

##### **2.2.5. VANJSKA RASVJETA I DRUGA POSTROJENJA**

#### **2.3. PROMETNO-UPRAVLJAČKI I SIGNALNO-SIGURNOSNI PODSUSTAV**

##### **2.3.1. SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI**

##### **2.3.2. SUSTAV ELEKTRIČNOG GRIJANJA SKRETNICA**

##### **2.3.3. TELEKOMUNIKACIJSKI UREĐAJI**

##### **2.3.4. SUSTAV ZA DOJAVU POŽARA**



CONFORM CU  
ORIGINALUL

### **KNJIGA 3 – TROŠKOVNICI**

#### **1. GRAĐEVINSKI PODSUSTAV I ZGRADE**

- 1.1. GORNJI USTROJ**
- 1.2. DONJI USTROJ**
- 1.3. ZGRADE**
- 1.4. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA**

#### **2. ELEKTROENERGETSKI PODSUSTAV**

- 2.1. KONTAKTNA MREŽA**
- 2.2. ELEKTROVUČNA PODSTANICA**
- 2.3. POSTROJENJE ZA SEKSIONIRANJE**
- 2.4. VANJSKA RASVJETA I PRIKLJUČI**
- 2.5. DRUGA ELEKTROENERGETSKA POSTROJENJA**
- 2.6. POSTROJENJA MJESNOG I DALJINSKOG UPRAVLJANJA**

#### **3. PROMETNO-UPRAVLJAČKI I SIGNALNO-SIGURNOSNI PODSUSTAV**

- 3.1. SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI**
- 3.2. TELEKOMUNIKACIJSKI UREĐAJI**

#### **4. KRIŽANJA**

- 4.1. OBJEKTI (NADVOŽNJAK/PODVOŽNJAK)**
- 4.2. ODVODNJA**
- 4.3. CESTE**
- 4.4. RASVJETA I UZEMLJENJE**
- 4.5. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA DENIVELACIJE**



**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

## **KNJIGA 4 – GRAFIČKI PRILOZI**

### **4.1. GRAĐEVINSKI PODSUSTAV I ZGRADE**

- 4.1.1. GORNJI USTROJ I DONJI USTROJ**
- 4.1.2. ZGRADE U KOLODVORIMA**
- 4.1.3. DENIVELIRANI ŽELJEZNIČKO-CESTOVNI PRIJELAZI**

### **4.2. ELEKTROENERGETSKI PODSUSTAV**

- 4.2.1. KONTAKTNA MREŽA**
- 4.2.2. ELEKTROVUČNA PODSTANICA KOPRIVNICA**
- 4.2.3. POSTROJENJE ZA SEKSIONIRANJE BOTOVO**
- 4.2.4. POSTROJENJE ZA DALJINSKO UPRAVLJANJE**
- 4.2.5. VANJSKA RASVJETA I DRUGA POSTROJENJA**

### **4.3. PROMETNO-UPRAVLJAČKI I SIGNALNO-SIGURNOSNI PODSUSTAV**

- 4.3.1. SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI**
- 4.3.2. SUSTAV ELEKTRIČNOG GRIJANJA SKRETNICA**
- 4.3.3. TELEKOMUNIKACIJSKI UREĐAJI**
- 4.3.4. SUSTAV ZA DOJAVU I GAŠENJE POŽARA**

**DUȘAN**  
Interpret Autorizat  
în România și Sârbă  
21182

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

### SVEZAK III

#### KNJIGA 1 – TEHNIČKE SPECIFIKACIJE – TEHNIČKI OPIS, OBVEZE SUDIONIKA U PROVEDBI UGOVORA I IZVOĐENJE RADOVA

##### Sadržaj:

|                                                           |               |
|-----------------------------------------------------------|---------------|
| <b>1. TEHNIČKI OPIS</b>                                   | <b>161625</b> |
| <b>1.1. UVOD</b>                                          | <b>161625</b> |
| 1.1.1. Opća struktura projekta                            | 181827        |
| 1.1.2. Dinamika izvođenja i organizacija radova           | 202029        |
| 1.1.3. Preuzimanje radova                                 | 212130        |
| <b>1.2. POSTOJEĆE STANJE</b>                              | <b>222231</b> |
| 1.2.1. Građevinski infrastrukturni podsustav              | 222231        |
| 1.2.1.1. ŽELJEZNIČKA PRUGA                                | 222231        |
| 1.2.1.1.1. Gornji i donji ustroj                          | 232332        |
| 1.2.1.1.2. Mostovi                                        | 232332        |
| 1.2.1.1.3. Propusti                                       | 242433        |
| 1.2.1.1.4. Servisne ceste                                 | 252534        |
| 1.2.1.1.5. Postojeća komunalna infrastruktura             | 262635        |
| 1.2.1.2. KOLODVORI I STAJALIŠTA                           | 373746        |
| 1.2.1.2.1. Položaj službenih mjesta                       | 373746        |
| 1.2.1.2.2. Kolodvor Lepavina                              | 373746        |
| 1.2.1.2.3. Kolodvor Mučna-Reka                            | 393948        |
| 1.2.1.2.4. Kolodvor Koprivnica                            | 404049        |
| 1.2.1.2.5. Kolodvor Drnje                                 | 434352        |
| 1.2.1.2.6. Kolodvor Botovo                                | 444453        |
| 1.2.1.2.7. Stajalište Majurec                             | 454554        |
| 1.2.1.2.8. Stajalište Vojakovački Kloštar                 | 464655        |
| 1.2.1.2.9. Stajalište Carevdar                            | 474756        |
| 1.2.1.2.10. Stajalište Sokolovac                          | 484857        |
| 1.2.1.3. KRIŽANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE S DRUGIM PROMETNICAMA | 494958        |
| 1.2.1.3.1. Nadvožnjaci iznad željezničke pruge            | 494958        |
| 1.2.1.3.2. Podvožnjaci ispod željezničke pruge            | 494958        |
| 1.2.1.3.3. Pothodnici ispod željezničke pruge             | 494958        |
| 1.2.1.3.4. Željezničko-cestovni prijelazi                 | 494958        |
| 1.2.1.3.5. Pješački prijelazi preko pruge                 | 505059        |
| 1.2.2. Elektroenergetski infrastrukturni podsustav        | 515160        |



|            |                                                            |        |
|------------|------------------------------------------------------------|--------|
| 1.2.2.1.   | KONTAKTNA MREŽA .....                                      | 515160 |
| 1.2.2.1.1. | Poddionica Križevci – Lepavina .....                       | 515160 |
| 1.2.2.1.2. | Kolodvor Lepavina .....                                    | 515160 |
| 1.2.2.1.3. | Poddionica Lepavina – Mučna-Reka .....                     | 525261 |
| 1.2.2.1.4. | Kolodvor Mučna-Reka .....                                  | 525261 |
| 1.2.2.1.5. | Poddionica Mučna-Reka – Koprivnica .....                   | 525261 |
| 1.2.2.1.6. | Kolodvor Koprivnica .....                                  | 535362 |
| 1.2.2.1.7. | Poddionica Koprivnica – Drnje .....                        | 535362 |
| 1.2.2.1.8. | Kolodvor Drnje .....                                       | 535362 |
| 1.2.2.1.9. | Poddionica Drnje – Botovo – Državna Granica .....          | 545463 |
| 1.2.2.2.   | ELEKTROVUČNE PODSTANICE I NAPOJNI DALEKOVODI .....         | 555564 |
| 1.2.2.2.1. | EVP 110/25 kV Koprivnica .....                             | 555564 |
| 1.2.2.3.   | POSTROJENJA ZA SEKCIONIRANJE .....                         | 565665 |
| 1.2.2.3.1. | PSN Botovo .....                                           | 565665 |
| 1.2.2.4.   | POSTROJENJE ZA DALJINSKO UPRAVLJANJE .....                 | 575766 |
| 1.2.2.5.   | TRANSFORMATORSKE STANICE ZA GRIJANJE SKRETNICA .....       | 575766 |
| 1.2.2.6.   | VANJSKA RASVIJETA I DRUGA POSTROJENJA .....                | 585867 |
| 1.2.2.6.1. | Stajalište Majurec .....                                   | 585867 |
| 1.2.2.6.2. | Stajalište Vojakovački Kloštar .....                       | 585867 |
| 1.2.2.6.3. | Stajalište Carevdar .....                                  | 585867 |
| 1.2.2.6.4. | Kolodvor Lepavina .....                                    | 595968 |
| 1.2.2.6.5. | Stajalište Sokolovac .....                                 | 595968 |
| 1.2.2.6.6. | Kolodvor Mučna-Reka .....                                  | 595968 |
| 1.2.2.6.7. | Kolodvor Koprivnica .....                                  | 606069 |
| 1.2.2.6.8. | Kolodvor Drnje .....                                       | 616170 |
| 1.2.2.6.9. | Kolodvor Botovo .....                                      | 616170 |
| 1.2.3.     | Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav ..... | 626271 |
| 1.2.3.1.   | SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI .....                          | 626271 |
| 1.2.3.2.   | TELEKOMUNIKACIJSKI UREĐAJI .....                           | 656574 |
| 1.2.3.2.1. | Prijenosni medij .....                                     | 656574 |
| 1.2.3.2.2. | Prijenosni sustavi .....                                   | 656574 |
| 1.2.3.2.3. | Željeznička automatska telefonija (ŽAT) .....              | 656574 |
| 1.2.3.2.4. | Pružna telefonija .....                                    | 666675 |
| 1.2.3.2.5. | Radijski sustavi .....                                     | 666675 |
| 1.2.3.2.6. | Mreža za prijenos podataka .....                           | 666675 |

|             |                                                                                                                              |               |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1.2.3.2.7.  | Sustavi za informiranje putnika.....                                                                                         | 666675        |
| 1.2.3.2.8.  | Registron.....                                                                                                               | 676776        |
| 1.2.3.2.9.  | Telekomunikacijske veze između pograničnih kolodvora Koprivnica i Gyekenyes                                                  | 686877        |
| <b>1.3.</b> | <b>NOVO STANJE.....</b>                                                                                                      | <b>696978</b> |
| 1.3.1.      | Uvod.....                                                                                                                    | 696978        |
| 1.3.1.1.    | ETAPA A, PODDIONICA KRIŽEVCI (ISKLJ.) – LEPAVINA (UKLJ.).....                                                                | 696978        |
| 1.3.1.1.1.  | Faza I. Željeznički infrastrukturni podsustavi od Km 36+426 do Km 54+000 (stacionaža IdP: od Km 481+440 do Km 499+100).....  | 696978        |
| 1.3.1.1.2.  | Faza II. Nadvožnjak Križevci u km 37+734.47 (stacionaža IdP: km 482+790)                                                     | 737382        |
| 1.3.1.1.3.  | Faza III. Nadvožnjak Vuk u Km 39+483.97 (Stacionaža IdP: Km 484+540)                                                         | 737382        |
| 1.3.1.1.4.  | Faza IV. Podvožnjak Vojakovački Kloštar u Km 44+085.92 (Stacionaža IdP: Km 489+141)                                          | 747483        |
| 1.3.1.1.5.  | Faza V. Nadvožnjak Lepavina 1 u Km 50+662.53 (Stacionaža IdP: Km 495+718)                                                    | 747483        |
| 1.3.1.1.6.  | Faza VI. Nadvožnjak Lepavina 2 u Km 51+632.66 (Stacionaža IdP: Km 496+688)                                                   | 747483        |
| 1.3.1.2.    | ETAPA B, PODDIONICA LEPAVINA (ISKLJ.) – KOPRIVNICA (UKLJ.) .....                                                             | 757584        |
| 1.3.1.2.1.  | Faza I. Željeznički Infrastrukturni Podsustavi od Km 54+000 do Km 66+800 (Stacionaža IdP: od Km 499+100 do Km 511+900) ..... | 757584        |
| 1.3.1.2.2.  | Faza II. Nadvožnjak Sokolovac u Km 54+420.48 (Stacionaža IdP: Km 499+476)                                                    | 797988        |
| 1.3.1.2.3.  | Faza III. Podvožnjak Ivanečki u Km 66+383.93 (Stacionaža IdP: Km 511+438)                                                    | 797988        |
| 1.3.1.3.    | ETAPA C. PODDIONICA KOPRIVNICA (ISKLJ.) – NOVO DRNJE (UKLJ.) .....                                                           | 808089        |
| 1.3.1.3.1.  | Faza I. Željeznički Infrastrukturni Podsustavi od Km 66+800 do Km 76+600 (stacionaža IdP: od km 511+900 do km 521+600) ..... | 808089        |
| 1.3.1.3.2.  | Faza II. Pothodnik Danica u Km 68+545.90 (Stacionaža IdP: Km 513+601)                                                        | 828291        |
| 1.3.1.3.3.  | Faza III. Nadvožnjak Danica u Km 68+908.12 (Stacionaža IdP: Km 513+963)                                                      | 838392        |
| 1.3.1.3.4.  | Faza IV. Nadvožnjak Novo Drnje u Km 74+221.08 (Stacionaža IdP: Km 519+276)                                                   | 838392        |
| 1.3.1.4.    | ETAPA D. PODDIONICA NOVO DRNJE (ISKLJ.) – DRŽAVNA GRANICA (UKLJ.).....                                                       | 848493        |
| 1.3.1.4.1.  | Faza I. Željeznički Infrastrukturni Podsustavi od Km 76+600 do Km 79+027 (stacionaža IdP: od km 521+600 do km 524+064) ..... | 848493        |
| 1.3.1.4.2.  | Faza II. Nadvožnjak Šoderica u Km 77+376.44 (Stacionaža IdP: Km 522+432)                                                     | 858594        |



1.3.1.4.3. Faza III. Most Drava od Km 78+160.59 do Km 78+499.16 (Stacionaža IdP: od Km 523+215 do Km 523+554) ..... 858594

1.3.2. Građevinski infrastrukturni podsustav ..... 868695

1.3.2.1. ŽELJEZNIČKA PRUGA ..... 868695

1.3.2.1.1. Trasa ..... 888897

1.3.2.1.2. Gornji ustroj ..... 9292101

1.3.2.1.3. Donji ustroj ..... 9797106

1.3.2.1.4. Pružni kanali ..... 102101110

1.3.2.1.5. Drenaža ..... 102101110

1.3.2.1.6. Mostovi ..... 103102111

1.3.2.1.7. Vijadukti i galerije ..... 108107116

1.3.2.1.8. Propusti ..... 113112121

1.3.2.1.9. Križanja željezničke pruge s drugim prometnicama ..... 117116125

1.3.2.1.10. Željezničko-cestovni prijelazi ..... 119118127

1.3.2.1.11. Svodne ceste ..... 124123132

1.3.2.1.12. Rekonstrukcija državne ceste DC2 od km 18+060 do km 18+332 (početak kolodvora Koprivnica) ..... 127126135

1.3.2.1.13. Zidovi za zaštitu od buke ..... 129128137

1.3.2.1.14. Krajobrazno uređenje ..... 136135144

1.3.2.1.15. Uklanjanje objekata ..... 138137146

1.3.2.1.16. Zaštita i izmještanje infrastrukturnih vodova ..... 192191200

1.3.2.2. KOLODVORI I STAJALIŠTA ..... 208207216

1.3.2.2.1. Kolodvor Lepavina, od km 51+450 do km 54+000 ..... 208207216

1.3.2.2.2. Kolodvor Koprivnica, od km 64+100 do km 66+800 ..... 215214223

1.3.2.2.3. Kolodvor Novo Drnje, od km 73+700 do km 76+600 ..... 222221230

1.3.2.2.4. Stajalište Majurec u km 40+300 ..... 227226235

1.3.2.2.5. Stajalište Vojakovački Kloštar u km 43+940 ..... 231230239

1.3.2.2.6. Stajalište Carevdar u km 46+700 ..... 235234243

1.3.2.2.7. Stajalište Sokolovac u km 54+631,50 ..... 239238247

1.3.2.2.8. Stajalište Mučna-Reka u km 59+068,88 ..... 243242251

1.3.2.2.9. Stajalište Peteranec u km 70+891.23 ..... 247246255

1.3.2.3. KRIŽANJA IZVAN RAZINE ŽELJEZNIČKE PRUGE S DRUGIM PROMETNICAMA  
250249258

1.3.2.3.1. Popis križanja izvan razine ..... 250249258

1.3.2.3.2. Nadvožnjak „Križevci“ u km 37+734,47 (Faza A.II) ..... 251250259

1.3.2.3.3. Nadvožnjak „Vuk“ u km 39+483,97 (Faza A.III) ..... 255254263

DUŠAN  
arpret Autorizat  
na i Sârbă  
21182

|             |                                                                                                                                |           |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.2.3.4.  | Podvožnjak „Vojakovački Kloštar“ u km 44+085,92 (Faza A.IV).....                                                               | 259258267 |
| 1.3.2.3.5.  | Nadvožnjak "Lepavina 1" u km 50+662,53 (Faza A.V) .....                                                                        | 261260269 |
| 1.3.2.3.6.  | Nadvožnjak „Lepavina 2“ u km 51+632,66 (Faza A.VI) .....                                                                       | 264263272 |
| 1.3.2.3.7.  | Nadvožnjak „Sokolovac“ u km 54+420,48 (Faza B.II).....                                                                         | 267266275 |
| 1.3.2.3.8.  | Podvožnjak „Ivanečki“ u km 66+383,93 (Faza B.III) .....                                                                        | 270269278 |
| 1.3.2.3.9.  | Pothodnik „Danica“ u km 68+545,90 (Faza C.II) .....                                                                            | 274273282 |
| 1.3.2.3.10. | Nadvožnjak „Danica“ u km 68+908,12 (Faza C.III) .....                                                                          | 276275284 |
| 1.3.2.3.11. | Nadvožnjak „Novo Drnje“ u km 74+221,08 (Faza C.IV) .....                                                                       | 280279288 |
| 1.3.2.3.12. | Nadvožnjak „Šoderica“ u km 77+376,44 (Faza D.II).....                                                                          | 283282291 |
| 1.3.3.      | Elektroenergetski podsustav .....                                                                                              | 286285294 |
| 1.3.3.1.    | KONTAKTNA MREŽA .....                                                                                                          | 286285294 |
| 1.3.3.1.1.  | Otvorena pruga između kolodvora Križevci (isključen) i Lepavina (isključen),<br>od km 36+426 do km 51+450.....                 | 286285294 |
| 1.3.3.1.2.  | Kolodvor Lepavina, od km 51+450 do km 54+000.....                                                                              | 287286295 |
| 1.3.3.1.3.  | Otvorena pruga između kolodvora Lepavina (isključen) i Koprivnica<br>(isključen), od km 54+000 do km 64+100 .....              | 288287296 |
| 1.3.3.1.4.  | Kolodvor Koprivnica, od km 64+100 do km 66+800 .....                                                                           | 289288297 |
| 1.3.3.1.5.  | Otvorena pruga između kolodvora Koprivnica (isključen) i Novo Drnje<br>(isključen), stacionaže od km 66+800 do km 73+700 ..... | 290289298 |
| 1.3.3.1.6.  | Kolodvor Novo Drnje, od km 73+700 do km 76+600.....                                                                            | 291290299 |
| 1.3.3.1.7.  | Otvorena pruga između kolodvora Novo Drnje (isključen) i Državne Granice,<br>od km 76+600 do km 79+027.....                    | 292291300 |
| 1.3.3.2.    | EVP KOPRIVNICA 110/25 KV .....                                                                                                 | 294293302 |
| 1.3.3.2.1.  | Postrojenje 110 kV .....                                                                                                       | 295294303 |
| 1.3.3.2.2.  | Upravljanje i zaštita 110 kV .....                                                                                             | 295294303 |
| 1.3.3.2.3.  | Kabelski spoj TS i EVP Koprivnica .....                                                                                        | 297296305 |
| 1.3.3.2.4.  | Postrojenje 25 kV .....                                                                                                        | 298297306 |
| 1.3.3.2.5.  | Pogonska građevina 25 kV .....                                                                                                 | 299298307 |
| 1.3.3.2.6.  | Spoj s kontaktnom mrežom .....                                                                                                 | 299298307 |
| 1.3.3.2.7.  | Upravljanje i zaštita 25 kV.....                                                                                               | 300299308 |
| 1.3.3.2.8.  | Ostale instalacije .....                                                                                                       | 301300309 |
| 1.3.3.3.    | PSN2 BOTOVO U KM 78+709.00 .....                                                                                               | 304303312 |
| 1.3.3.3.1.  | Postrojenje 25 kV .....                                                                                                        | 304303312 |
| 1.3.3.3.2.  | Pogonska građevina .....                                                                                                       | 304303312 |
| 1.3.3.3.3.  | Spoj na kontaktnu mrežu .....                                                                                                  | 305304313 |
| 1.3.3.3.4.  | Upravljanje i zaštita.....                                                                                                     | 305304313 |
| 1.3.3.3.5.  | Ostale instalacije .....                                                                                                       | 306305314 |



|             |                                                             |           |
|-------------|-------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.3.4.    | POSTROJENJE ZA DALJINSKO I MJESNO UPRAVLJANJE RASTAVLJAČIMA | 310309318 |
| 1.3.3.4.1.  | Kolodvor Lepavina, od km 51+450 do km 54+000                | 310309318 |
| 1.3.3.4.2.  | Kolodvor Koprivnica, od km 64+100 do km 66+800              | 312311329 |
| 1.3.3.4.3.  | Kolodvor Novo Drnje, od km 73+700 do km 76+600              | 314313322 |
| 1.3.3.5.    | VANJSKA RASVJETA I DRUGA POSTROJENJA                        | 315314323 |
| 1.3.3.5.1.  | Uvod                                                        | 315314323 |
| 1.3.3.5.2.  | Kolodvor Lepavina                                           | 315314323 |
| 1.3.3.5.3.  | Kolodvor Koprivnica                                         | 316315324 |
| 1.3.3.5.4.  | Kolodvor Novo Drnje                                         | 318317326 |
| 1.3.3.5.5.  | Stajalište Majurec                                          | 319318327 |
| 1.3.3.5.6.  | Stajalište Vojakovački-Kloštar                              | 320319328 |
| 1.3.3.5.7.  | Stajalište Carevdar                                         | 321320329 |
| 1.3.3.5.8.  | Stajalište Sokolovac                                        | 322321330 |
| 1.3.3.5.9.  | Stajalište Mučna Reka                                       | 324323332 |
| 1.3.3.5.10. | Stajalište Peteranec                                        | 325324333 |
| 1.3.3.5.11. | Otpremništvo Botovo                                         | 326325334 |
| 1.3.4.      | Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav        | 327326335 |
| 1.3.4.1.    | OPĆENITO                                                    | 327326335 |
| 1.3.4.2.    | SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI                                 | 328327336 |
| 1.3.4.2.1.  | ESSU Križevci                                               | 329328337 |
| 1.3.4.2.2.  | ESSU Lepavina                                               | 330329338 |
| 1.3.4.2.3.  | ESSU Koprivnica                                             | 331330339 |
| 1.3.4.2.4.  | ESSU Novo Drnje                                             | 331330339 |
| 1.3.4.2.5.  | Kolodvorska sučelja                                         | 332331340 |
| 1.3.4.3.    | SUSTAV ELEKTRIČNOG GRIJANJA SKRETNICA                       | 333332341 |
| 1.3.4.3.1.  | Kolodvor Križevci                                           | 333332341 |
| 1.3.4.3.2.  | Kolodvor Lepavina                                           | 333332341 |
| 1.3.4.3.3.  | Kolodvor Koprivnica                                         | 334333342 |
| 1.3.4.3.4.  | Kolodvor Novo Drnje                                         | 334333342 |
| 1.3.4.4.    | NAPOJNI UREĐAJI                                             | 335334343 |
| 1.3.4.4.1.  | Napajanje kolodvorskih uređaja                              | 335334343 |
| 1.3.4.4.2.  | Napajanje opreme na otvorenoj pruži                         | 335334343 |
| 1.3.4.5.    | ETCS                                                        | 336335344 |
| 1.3.4.5.1.  | Infill                                                      | 336335344 |
| 1.3.4.5.2.  | Balizne grupe za promjenu razine rada                       | 336335344 |

|             |                                                                                                                          |           |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.4.5.3.  | Kolodvor Križevci.....                                                                                                   | 337336345 |
| 1.3.4.5.4.  | Kolodvor Lepavina.....                                                                                                   | 337336345 |
| 1.3.4.5.5.  | Kolodvor Koprivnica .....                                                                                                | 337336345 |
| 1.3.4.5.6.  | Kolodvor Novo Drnje i dionica Novo Drnje – državna granica .....                                                         | 338337346 |
| 1.3.4.5.7.  | Statički profil brzine (SSP) i ograničenja brzine .....                                                                  | 338337346 |
| 1.3.4.6.    | KABELSKA KANALIZACIJA.....                                                                                               | 340339348 |
| 1.3.4.7.    | TELEKOMUNIKACIJSKI UREĐAJI .....                                                                                         | 341340349 |
| 1.3.4.7.1.  | Kabeli za telekomunikacijske uređaje .....                                                                               | 341340349 |
| 1.3.4.7.2.  | Prijenosni sustav IP - mreža za prijenos podataka .....                                                                  | 342341350 |
| 1.3.4.7.3.  | Željeznički automatski telefonski sustav (ŽAT) .....                                                                     | 343342351 |
| 1.3.4.7.4.  | Pružni telefonski sustav.....                                                                                            | 344343352 |
| 1.3.4.7.5.  | Radijski sustavi .....                                                                                                   | 344343352 |
| 1.3.4.7.6.  | Sustav za informiranje putnika.....                                                                                      | 346345354 |
| 1.3.4.7.7.  | Prodaja karata .....                                                                                                     | 348347356 |
| 1.3.4.7.8.  | Registron u kolodvora Koprivnica .....                                                                                   | 348347356 |
| 1.3.4.8.    | OBJEKTI ZA SMJEŠTAJ SS I TK OPREME.....                                                                                  | 349348357 |
| 1.3.4.9.    | UKLANJANJE POSTOJEĆIH SS I TK UREĐAJA .....                                                                              | 349348357 |
| 1.3.4.10.   | SUSTAV ZA GAŠENJE POŽARA I VATRODOJAVU .....                                                                             | 350349358 |
| 1.3.4.10.1. | Sustav za gašenje požara i vatrodjavu .....                                                                              | 350349358 |
| 1.3.4.10.2. | Sustav za gašenje požara plinom .....                                                                                    | 351350359 |
| 1.3.4.11.   | SUSTAV TEHNIČKE ZAŠTITE.....                                                                                             | 354353362 |
| 1.3.4.11.1. | Koncepcija tehničke zaštite .....                                                                                        | 355354363 |
| 1.3.4.11.2. | Tehnički opis sustava tehničke zaštite .....                                                                             | 355354363 |
| 1.3.4.11.3. | Centralni nadzorni sustav.....                                                                                           | 363362371 |
| 2.          | OBVEZE I ODGOVORNOSTI SUDIONIKA U PROVEDBI UGOVORA.....                                                                  | 365364373 |
| 2.1.        | NARUČITELJ (Članak 2 Ugovora) .....                                                                                      | 365364373 |
| 2.2.        | INŽENJER (Članak 3 Ugovora) .....                                                                                        | 365364373 |
| 2.3.        | IZVOĐAČ (Članak 4 Ugovora).....                                                                                          | 366365374 |
| 2.3.1.      | Odgovornosti Izvođača .....                                                                                              | 366365374 |
| 2.3.2.      | Predstavnik Izvođača (Članak 4.3 Ugovora) .....                                                                          | 367366375 |
| 2.4.        | DOKUMENTACIJA .....                                                                                                      | 368367376 |
| 2.4.1.      | Dokumentacija Naručitelja (Članak 1.8. Ugovora) .....                                                                    | 368367376 |
| 2.4.2.      | Dokumentacija Izvođača (Članak 4.1. i Članak 21 Posebnih uvjeta za potrebe radova na p-u i s-s podsustavu Ugovora) ..... | 368367376 |



#### 1.3.4.2. Signalno-sigurnosni uređaji

Dionica Križevci – Koprivnica – DG osigurat će se elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajima (ESSU) smještenim u kolodvorima Križevci, Lepavina, Koprivnica i Novo Drnje.

Elektronički signalno-sigurnosni uređaj (ESSU) se sastoji od:

- ulaznih svjetlosnih signala;
- izlaznih svjetlosnih signala;
- graničnih kolosiječnih signala;
- manevarskih signala;
- prostornih signala;
- samostalnih predsignala
- ponavljača predsignaliziranja;
- signala polaska;
- pokazivača brzine;
- skretničkih postavnih sprava na skretnicama i iskliznicama;
- skretničkih i isklizničkih signala;
- sustava za nadzor slobodnosti kontroliranih odsjeka;
- autostop baliza kod signala i predsignala;
- kabelske mreže;
- elektroničkih signalno-sigurnosnih ŽCP uređaja;
- unutarnjeg dijela ESSU;
- energetskog uređaja za napajanje ESSU;
- uređaja za električno grijanje skretnica.

Neki kolodovori ne sadržavaju sve navedene sastavnice ESSU-a.

ESSU će omogućiti postavljanje svih vozni puteva (manevarskih i vlakovnih) koje dopušta kolosiječna slika određenog kolodvora.

Radi mogućnosti postavljanja signalnog znaka „Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h“, ESSU mora imati funkciju najave vlaka. Sustav također mora imati funkciju prednajave vlaka radi pravovremenog postavljanja ulazne i izlazne vožnje. Funkcija prednajave obavještava prometnika o nailasku vlaka, a u slučaju aktivnog načina rada APV (automatske prolazne vožnje) počinje proces automatskog postavljanja ulaznog, te potom i izlaznog voznog puta.

Kao sustav za kontrolu slobodnosti kontroliranih odsjeka koristiti će se brojači osovina.

Svi signali će biti opremljeni LED signalnim svjetiljkama, a glavni signali će biti opremljeni i balizama autostop uređaja Indusi I – 60.

Skretnice i iskliznice će biti osigurane elektro-hidrauličnim postavnim spravama (skretnice radijusa 500 m bit će opremljene i dodatnim kontrolnicima prijevodnica).

Sve skretnice (osim dijela skretnica u kolodvoru Koprivnica) će biti grijane električnim grijačima napajanim iz kontaktne mreže kao što je opisano u narednom poglavlju.



Osnovni izvor napajanja je javna distributivna mreža, dok će se kao pomoćni izvor napajanja koristiti kontaktna mreža. Rezervni izvor napajanja bit će pokretni dizel električni agregat za kojeg je potrebno izgraditi odgovarajuće priključke u kolodvorima. Oprema na otvorenoj pruzi napajati će se iz pružnog energetskog kabela koji će raditi na naponu od 1000 V i imati će mogućnost napajanja iz oba susjedna kolodvora.

ETCS razine 1 će biti ugrađen na cijeloj dionici pri čemu će se centralizirani ETCS razine 1 koristiti u kolodvorima, a decentralizirani ETCS razine 1 na otvorenoj pruzi.

ESSU u kolodvorima moraju imati sučelja prema budućem centru središnjeg upravljanja prometom.

Detaljni tehnički uvjeti za signalno–sigurnosne uređaje dani su u Svesku III, Knjizi 2 – Tehničke specifikacije, 2.3.1. Signalno-sigurnosni uređaji.



#### 1.3.4.2.1. ESSU Križevci

Nadogradnja ESSU Križevci (tip uređaja je SIMIS W) će se izvoditi zbog ugradnje skretnica 25, 26, 27 i izgradnje dvokolosiječne pruge na dionici Križevci – Lepavina. U kolodvoru će se ugraditi ulazni signali B1 i B2 i pokazivači brzine, manevarski signali, postavne sprave i dodatni kontrolnici prijevodnice za skretnice 25, 26 i 27 te izmijeniti softver ESSU-a zbog nove kolosiječne situacije kako bi se omogućili svi vlakovni i manevarski vozni putovi.

Nadogradnju ESSU Križevci i izmjenu softvera ESSU smije izvesti samo SIEMENS (podugovaratelj u provedbi ugovora na dionici Dugo Selo - Križevci) temeljem posebnog ugovora s Naručiteljem. Izvođač je dužan uskladiti vremenski plan sa Siemensom, prilikom projektiranja, nabave, ugradnje i ispitivanja izvedenih radova. Navedeni radovi nisu predmet ove javne nabave. Siemens d.d. te Siemens Aktiengesellschaft Österreich - Ti radovi obuhvatiti će:

- ugradnju skretničkih postavnih sprava i kontrolnika prijevodnica na novim skretnicama 25, 26 i 27
- ugradnja ulaznih signala B1 i B2, uključujući dodatne pokazivače brzine i balize autostop uređaja
- ugradnju manevarskih signala MS26L i MS27V
- dopunu uređaja brojača osovina u području kolodvora Križevci
- povezivanje novo ugrađenih elemenata kabelima i pripadajuću kabelsku trasu
- hardverske komponente ESSU i sustava brojača osovina
- promjena i certifikacija softvera ESSU SIMIS W i sustava brojača osovina u kolodvoru Križevci
- izrada relejnog sučelja prema APB-u Križevci – Lepavina

— priprema ESSU u kolodvoru Križevci za sučelje prema APB-u Križevci – Lepavina

Naručitelj će osigurati dostavu svih potrebnih tehničkih podataka Izvođaču radova od strane Siemens za potrebe spajanja na relejno sučelje.

CONFORM EU  
ORIGINALUL

Siemens će Izvođaču dati sve potrebne tehničke podatke za izradu sučelja između ESSU Križevci i APB-a između Križevaca i Lepavine.

Uz promjene vezane za ESSU Križevci, ~~Siemens d.d. te Siemens Aktiengesellschaft Österreich~~ ), će izvesti i nadogradnju te promjenu sustava grijanja skretnica za skretnice broj 25, 26 i 27, sustava ETCS u kolodvoru Križevci i TK opreme. Skretnice broj 25, 26 i 27 biti će tipa 60 E1-500-1:12. Kabelsku trasu i kabliranje potrebno za povezivanje ESSU Križevci i APB-a Križevci – Lepavina, odnosno kolodvora Lepavina izvesti će Izvođač. Pri tome će moći koristiti postojeću kabelsku kanalizaciju u kolodvoru Križevci. ~~Nadogradnja ESSU Križevci (tip uređaja je SIMIS W) će se izvoditi zbog ugradnje skretnica 25, 26, 27 i izgradnje dvokolosiječne pruge na dionici Križevci – Lepavina. U kolodvoru će se ugraditi ulazni signali B1 i B2 i pokazivači brzine, manevarski signali, postavne sprave i dodatni kontrolnici prijevodnice za skretnice 25, 26 i 27 te izmijeniti softver ESSU-a zbog nove kolosiječne situacije kako bi se omogućile svi vlakovni i manevarski vozni putovi.~~

Vidi nacrt 1.1 u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.1 Signalno-sigurnosni uređaji.

#### 1.3.4.2.2. ESSU Lepavina

ESSU Lepavina upravljati će i nadzirati rad područja osiguranja koje obuhvaća APB 13, APB 14, APB 15, ŽCP 03, APB 16, APB 17, APB 18, ŽCP 04, kolodvor Lepavinu, APB 19, APB 20 i ŽCP 05.

17 skretnica u kolodvoru Lepavina biti će tipa 60 E1-500-1:12, a skretnica 10 biti će tipa 60 E1-300-1:9. U kolodvoru Lepavina ugradit će se 2 iskliznice za tračnicu 60 E1.

ESSU Lepavina sastoji se od:

- Upravljačkog sučelja prometnika vlakova,
- Kontrolnog sučelja održavanja,
- Logičkog dijela uređaja,
- 4 ulazna signala,
- 12 izlaznih signala i signala polaska,
- 3 maneverska signala za zaštitu voznog puta,
- 32 prostorna signala,
- 14 ponavljača predsignaliziranja,
- 18 skretničkih postavnih sprava,
- i 2 isklizničke postavne sprave,
- 3 ŽCP-a,
- 56 brojačkih točaka,
- ETCS razine 1.

ESSU uređaji će biti smješteni u novu kolodvorsku zgradu kolodvora Lepavina. SS prostorije 10a i 10b u kojoj su smješteni ESSU uređaji mora zadovoljiti propisane uvjete. Prostorija će imati dvostruki pod, a nosivost poda mora odgovarati težini odabrane opreme ESSU-a.

U sklopu radova na ESSU Lepavina potrebno je izgraditi sučelje prema ESSU kolodvora Križevci (tipa SIMIS W). Detaljan pregled rasporeda opreme može se pronaći na crtežima 1.2, 5.1, 5.2 u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.1 Signalno-sigurnosni uređaji.

#### 1.3.4.2.3. ESSU Koprivnica

ESSU Koprivnica upravljati će i nadzirati rad područja osiguranja koje obuhvaća ŽCP 06, APB 21, APB 22, kolodvor Koprivnicu, APB 23 APB 24 i ŽCP 07.

Skretnice u kolodvoru Koprivnica biti će tipa 60 E1-300-1:9, PLS-49-200-7°, P-49-300-6°, P-49-200-6°, P-49-180-7°, P-CX-300-4°, UKD-49-215-6° i P-49-150-9°. U kolodvoru Koprivnica ugradit će se 7 iskliznica za tračnicu 60 E1.

ESSU Koprivnica sastoji se od:

- Upravljačkog sučelja prometnika vlakova,
- Kontrolnog sučelja održavanja,
- Logičkog dijela uređaja,
- 6 ulazna signala i pokazivača brzine,
- 32 izlaznih signala i signala polaska,
- 9 graničnih kolosiječnih signala,
- 75 maneverska signala za zaštitu voznog puta,
- 16 prostorna signala,
- 2 samostalna predsignala,
- 2 ponavljača predsignaliziranja,
- 67 skretničkih postavnih sprava,
- i 7 isklizničke postavne sprave,
- 2 ŽCP-a,
- 105 brojačkih točaka,
- ETCS razine 1.



Detaljan pregled rasporeda opreme može se pronaći na crtežima 1.3, 5.2, 5.3 u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.1 Signalno-sigurnosni uređaji.

#### 1.3.4.2.4. ESSU Novo Drnje

ESSU Novo Drnje upravljati će i nadzirati rad područja osiguranja koje obuhvaća APB 25, kolodvor Novo Drnju i ŽCP 08.

Svih 18 skretnica u kolodvoru Novo Drnje bit će tipa 60 E1-500-1:12. U kolodvoru Novo Drnje ugradit će se 7 iskliznica za tračnicu 60 E1.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

ESSU Novo Drnje sastoji se od:

- Upravljačkog sučelja prometnika vlakova
- Kontrolnog sučelja održavanja
- Logičkog dijela uređaja
- 4 ulazna signala,
- 12 izlaznih signala i signala polaska,
- 14 maneverska signala za zaštitu voznog puta,
- 5 graničnih kolosiječnih signala,
- 4 prostorna signala,
- 1 samostalnog predsignala,
- 18 skretničkih postavnih sprava,
- 17 isklizničke postavne sprave,
- 1 ŽCP-a,
- 39 brojačkih točaka,
- ETCS razine 1.



Detaljan pregled rasporeda opreme može se pronaći na crtežima u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.1 Signalno-sigurnosni uređaji.

#### 1.3.4.2.5. Kolodvorska sučelja

Novi sustav signalno-sigurnosnih uređaja se mora povezati sa postojećim susjednim kolodvorskim signalno-sigurnosnim uređajima u kolodvoru Gyekenyes (tipa Integra) i SS uređajem kolodvora Križevci (SIMIS W). Sučelje prema kolodvoru Križevci izvesti će Izvođač, sukladno tehničkim podacima Siemens, koji će izvesti prilagodbu ESSU u kolodvoru Križevci.

#### 1.3.4.3. Sustav električnog grijanja skretnica

U željezničkim kolodvorima Križevci, Lepavina, Koprivnica i Novo Drnje napajanje sustava električnih grijača skretnica izvest će se iz kontaktne mreže KM 25 kV, 50 Hz, preko stupnih transformatorske stanice TS 25/0,23kV, sa ugrađenim (vanjska montaža) jednofaznim elektroenergetskim transformatorom –T (25/0,23  $\pm 2 \times 2,5\%$ ) kV, 50 Hz, snage 50 kVA, sa srednjenaponskim priključkom na kontaknu mrežu.

Elektroenergetski razvod električnih grijača skretnica i upravljanje sustavom izvest će se preko energetskog upravljačkog razvodnog ormara (E.URO). U E.URO će biti ugrađeni elektroenergetski, kontrolno-upravljački, zaštitni i mjerni uređaji (npr. potrošnje el.energije) potrebni za ostvarivanje funkcija sustava el.grijanja skretnica.

Sustavom električnog grijanja skretnica upravljat će se sa SCADA računalu iz prometnog ureda pojedinog kolodvora. Osim toga, sustav grijača skretnica mora imati mogućnost kontrole iz centra središnjeg upravljanja prometom.

U kolodvorima će se ugraditi električni grijači skretnica (tračnički štapni grijač) snage grijanja 300 W/m.

Također je potrebno izvesti grijanje skretničkih zatvarača (uklopnik i lastin rep) dodatnim grijačima snage od po 250 W po svakom zatvaraču.

Detaljni tehnički uvjeti za sustav grijača skretnica dani su u Svesku III, Knjizi 2 – Tehničke specifikacije, 2.3.2. Sustav električnog grijanja skretnica.

Detaljan pregled grafičkih priloga dan je u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.2 Sustav električnog grijanja skretnica.

##### 1.3.4.3.1. Kolodvor Križevci

Za 3 nove skretnice ugraditi će se grijači skretnica i zatvarača koji će se spojiti na E.URO 5 i E.URO 6 koji će se napajati iz kontaktne mreže preko stupne transformatorske stanice predviđene glavnim projektom faze I kolodvora Križevci. Nazivna snaga T-5 i T-6 koji se nalaze na stupu TS-4 je 50 kVA.

Dodatno opterećenje za nove tri skretnice iznosi 24.852 kW (8.284 kW po skretnici). Transformator T-5 koji napaja E.URO 5 ima dovoljno rezerve za priključenje novih E.POG 25 i E.POG 26 ukupne snage 16.568 kW. Transformator T-6 na stupu TS-4 ima dovoljno snage za priključenje novog E.POG 27 snage 8.284 kW.

Tip skretnica je naveden je u poglavlju 1.3.4.2.1. Navedene radove izvesti će Siemens u sklopu posebnog ugovora s Naručiteljem.

##### 1.3.4.3.2. Kolodvor Lepavina

U kolodvoru Lepavina grijanjem je obuhvaćeno 18 skretnica iz tri stupne trafostanice u području skretnica broj 5, 12, 16. Stupna trafostanica u području skretnice 5 će imati 2x50kVA transformatora, a preostale dvije će biti s jednim 50 kVA transformatorom.



CONFORM CU  
ORIGINALUL

Ukupna snaga potrebna za napajanje svih električnih grijača za grijanje skretnica u kolodvoru Lepavina iznosi  $P_u = 147,5 \text{ kW}$ .

Tip skretnica je naveden je u poglavlju 1.3.4.2.2.

#### 1.3.4.3.3. Kolodvor Koprivnica

U kolodvoru Koprivnica grijanjem je obuhvaćeno 39 skretnica iz 4 stupne trafostanice. Sustavom električnog grijanja skretnica je obuhvaćeno grijanje skretnica br. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 21, 28a/1, 28a/2, 28b/1, 28b/2, 32, 33, 34, 37, 39, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56 i 57. Ukupna snaga potrebna za napajanje svih električnih grijača za grijanje skretnica u kolodvoru Koprivnica iznosi:  $P_u = 259,8 \text{ kW}$ .

Stupna trafostanica u km 64+748 će imati 2x50 kVA transformatore. Stupna trafostanica u km 65+000 će biti s jednim 50 kVA transformatorom. Stupna trafostanica u km 65+798 će biti s jednim 50 kVA transformatorom. Stupna trafostanica u km 65+977 će imati 2x50 kVA transformatore.

Tip skretnica je naveden je u poglavlju 1.3.4.2.3. ~~Tip skretnica je naveden je u poglavlju Pogreška!~~  
~~Izvor reference nije pronađen.~~

#### 1.3.4.3.4. Kolodvor Novo Drnje

U kolodvoru Novo Drnje grijanjem je obuhvaćeno 18 skretnica iz 2 stupne trafostanice. Stupna trafostanica će imati 2x50 kVA transformatore.

Ukupna snaga potrebna za napajanje svih električnih grijača za grijanje skretnica u kolodvoru Novo Drnje iznosi  $P_u = 171,0 \text{ kW}$ .

Tip skretnica je naveden je u poglavlju 1.3.4.2.3.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

#### 1.3.4.5.3. Kolodvor Križevci

Kolodvor Križevci trenutno nema instaliran ETCS sustav, ali će se izvođenjem radova na projektu za I. fazu na dionici Dugo Selo – Križevci on izgraditi. Nakon ugradnje ETCS razine 1 na dionici Križevci-Koprivnica-dg balizne grupe na ulazu u kolodvor Križevci iz smjera Lepavine će se ukloniti. Potrebno je sustavno povezati i reprogramirati balize na prethodnoj dionici kako bi se uskladio ETCS sustav te dvije dionice. Radove na promjeni i dogradnji sustava ETCS vezano za kolodvor Križevci izvesti će Siemens u sklopu posebnog ugovora s Naručiteljem.

#### 1.3.4.5.4. Kolodvor Lepavina

Detalji potrebnih radova su prikazani na nacrtima u Svesku 3, Knjiga 4.

#### 1.3.4.5.5. Kolodvor Koprivnica

U slučaju zaustavljanja vlaka na kolodvorskom peronu, pošto je udaljenost izlaznog signala veća od 100-160 m potrebno je dodati infill balizne grupe uz kraj perona.

Ugraditi će se sljedeće grupe ETCS eurobaliza za najavu i uključenje ETCS-a iz smjera Osijeka i Varaždina:

1. za najavu i pokretanje ETCS-a iz smjeru Osijeka:

- jednu grupu od dvije ETCS eurobalize s fiksnim sadržajem 1.100 m ispred signala B za najavu ETCS područja.
- jednu grupu od dvije ETCS eurobalize s fiksnim sadržajem 1.050 m ispred signala B za pokretanje ETCS zone.

2. za najavu i pokretanje ETCS-a iz smjera Varaždina:

- jednu grupu od dvije ETCS eurobalize s fiksnim sadržajem 1.100 m ispred signala D za najavu ETCS zone.
- jednu grupu od dvije ETCS eurobalize s fiksnim sadržajem 1.050 m ispred signala D za pokretanje ETCS zone.



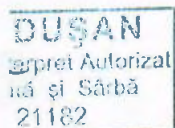
CONFORM CU  
ORIGINALUL

**1.3.4.5.6. Kolodvor Novo Drnje i dionica Novo Drnje – državna granica**

U slučaju zaustavljanja vlaka na kolodvorskom peronu, obzirom da je udaljenost izlaznog signala veća od 400 m potrebno je dodati infill baliznu grupu uz kraj perona.

Obuhvat ove projekta ne uključuje ugradnju ETCS eurobaliza na području Republike Mađarske. Stoga će biti potrebno ugraditi sljedeće grupe ETCS eurobaliza blizu državne granice s Republikom Mađarskom:

1. Smjer državna granica - Novo Drnje, ugradit će se pružna elektronička jedinica (LEU) za signal PsB. LEU će se napajati iz PEK. Nadalje, ugraditi će se sljedeće grupe ETCS eurobaliza za najavu i uključenje ETCS-a iz smjera Gyekenyesa:
  - jedna grupa od dvije ETCS eurobalize s fiksnim sadržajem 1.100 m ispred signala PsB za najavu ETCS područja.
  - jedna grupa od dvije ETCS eurobalize s fiksnim sadržajem 1.050 m ispred signala PsB za pokretanje ETCS .
2. Za smjer Novo Drnje - državna granica, za izlaz iz ETCS područja nakon predsignala EJD ugraditi će se grupa ETCS eurobaliza u km 78+650.



**1.3.4.5.7. Statički profil brzine (SSP) i ograničenja brzine**

Maksimalna brzina putničkih vlakova će biti 160 km/h. Maksimalna brzina teretnih vlakova će biti 100 km/h.

ETCS će podržavati trajna ograničenja brzine i privremena ograničenja brzine. ETCS sustav mora omogućiti minimalno tri ograničenja brzine za svakih 2.000 m pruge.

Trajna ograničenja brzine bit će postavljena kao parametri u ETCS opremi te će njihove vrijednosti i granice produljenja biti odobrene prije ispitivanja sustava. Trajna ograničenja brzine temeljit će se na vrijednostima prikazanima u sljedećoj tablici.

CONFORM CU  
ORIGINALUL

#### 1.3.4.7.4. Pružni telefonski sustav

U kolodvorima Lepavina, Koprivnica i Novo Drnje ugradit će se digitalni telekomunikacijski uređaji koji će kontrolirati sustav pružne telefonije i koji će preko odgovorajućih sučelja biti povezani sa ostalim telekomunikacijskim uređajima (UHF, ŽAT i mrežom javnih operatera).

Novi pružni telefonski oramrići će biti ugrađeni duž pruge i bit će novim svjetlovodnim kabelom povezani na pružni telefonski sustav. Ugrađeni željeznički telefoni ne moraju nužno biti induktorski, ali moraju omogućiti funkcije barem kao induktorski (LB) telefoni.

Sljedeće pružne veze moraju biti ostvarene:

- Ifv – kanal održavanja infrastrukture
- Ev – kanal elektrovučne službe
- ČV / ZVs - čuvarski kanal/ zvonovno-signalni kanal
- Nev – kanal za nezgode.

Pružni telefoni omogućuju komunikaciju telefonskih ormarića, prometnika vlakova i prometnog dispečera, a ugrađuju se kod ulaznih signala, u kućicama automatskih pružnih blokova (APB), u TK kućicama, kućicama željezničko-cestovnih prijelaza, kod nadvožnjaka i tunela, a razlikujemo sljedeće vrste:

- TOBO – ugradnja kod APB i ŽCP objekata,
- TOTK – ugradnja kod TK objekta,
- TOKO – ugradnja na pruzi na specifičnim mjestima (vijadukti, mostovi),
- TOUS – ugradnja kod ulaznog signala;

Radove na dogradnji pružnog telefonskog sustava (TOUS kod ulaznog signala) u kolodvoru Križevci izvesti će izvesti će Siemens u sklopu posebnog ugovora s Naručiteljem, uključujući pripadajuće kabliranje i promjene hardvera i softvera telekomunikacijskog sustava u kolodvoru Križevci.

#### 1.3.4.7.5. Radijski sustavi

Postojeći RD sustav je trenutno povezan STKA kabelom i ta veza će se zadržati tijekom izvođenja radova. Nakon uspostavljanja nove telekomunikacijske infrastrukture sustav se može prebaciti na svjetlovodni kabel te će se sve pružne radijske postaje povezati s svjetlovodnim kabelom. Izmjena se sastoji u prebacivanju komunikacijske linije sa bakrenog kabela na svjetlovodni kabel (PRP (pružne radijske postaje) Vojkovački Kloštar u km 43+873, PRP Sokolovac u km 54+573, PRP Koprivnica u km 63+378 i PRP Drnje u km 73+765).

Novi antenski sustav i stup PRP će biti izgrađen na lokaciji PRP Sokolovac u km 54+573 i PRP Koprivnica u km 63+378.

RD će biti proširen sa popuno novom PRP Lepavina 2 u km 51+466 koja će se graditi na lokaciji ~~tunela~~ nadvožnjaka Lepavina 2

U kolodvorima Koprivnica i Novo Drnje će se izgraditi nova UHF mreža koja se mora integrirati u nove kolodvorske digitalne telekomunikacijske uređaje. Za kolodvor Koprivnica potrebno je



isporučiti 44 prijenosne radio stanice , za kolodvor Novo Drnje 8 prijenosnih radio stanica. UHF kanali koji će biti korišteni će se definirati Izvedbenim projektom kojeg će izraditi Izvođač.

DUŠAN  
arprel Autorizat  
ná și Sârbă  
21182

CONFORM CU  
ORIGINALUL

- e) Glavni nadzorni inženjer odgovoran je, sukladno čl. 57 Zakona o gradnji, za cjelovitost i međusobnu usklađenost stručnog nadzora građenja i dužan je o tome sastaviti završni izvještaj.
- f) Glavni nadzorni inženjer može biti istodobno i Nadzorni inženjer za određenu vrstu radova.
- g) Inženjer i njegovi pomoćnici – Nadzorni inženjeri nastupaju u ime Naručitelja.

## 2.3. IZVOĐAČ (Članak 4 Ugovora)

### 2.3.1. Odgovornosti Izvođača

- a) Obveze Izvođača u različitim fazama izvođenja Ugovora biti će sljedeće, no neće se ograničiti samo na te:
  - Izvođač će sudjelovati na Pripremnom sastanku koji prethodi Početku radova tzv. „Kick off“ sastanku kojeg organizira Naručitelj.
  - Izvođač neće poduzimati aktivnosti vezane uz oglašavanje i reklamiranje bilo kojeg dijela radova bez prethodne pisane suglasnosti Inženjera.
  - Izvođač će se upoznati sa svim specifičnim zakonima, pravilnicima, direktivama, uredbama, odredbama, normama i pravilima na snazi koji su u svezi s radovima (uključujući no ne ograničivši se na pravila za građenje, promet, sigurnost, zaštitu okoliša, zaštitu na radu, prihvatljivost za EK, vidljivost, te sa svim ostalim relevantnim pravilima kao što su Direktive i Uredbe Europske komisije, Tehničke specifikacije za interoperabilnost – TSI, Uredbe UIC-a itd.). Izvođač pri tome sukladno članku 2.2. Ugovora ima pravo na razumnu pomoć Naručitelja.
  - Sve dodatne informacije koje je dobio od Inženjera naknadno, a koje se tiču uvjeta na gradilištu kao: stanje o kvaliteti tla, nivou podzemne vode, izgrađenim postojećim objektima i sličnom su samo indikativnog karaktera i kao dodatne informacijama koje se nalaze u projektnoj dokumentaciji. Niti Inženjer niti Naručitelj ne preuzimaju nikakvu odgovornost za potpunost ili tumačenje takve dodatne informacije.
- b) Prije početka izvođenja radova Izvođač je dužan dostaviti
  - Garanciju za povrat predujma (članak 14.2. Ugovora)
  - Police Osiguranja (članak 18. Ugovora)
- c) Prije početka i za vrijeme izvođenja radova te nakon dovršetka radova Izvođač ima obvezu izraditi i dostaviti sljedeću dokumentaciju:
  - Dokumentaciju za potrebe izgradnje građevinskog, elektroenergetskog te prometno - upravljačkog i signalno - sigurnosnog podsustava - Izvedbena projektna dokumentacija (točka 2.4.2.1.)
  - Dokumentaciju za potrebe operativnog izvođenja radova (točka 2.4.2.2.);
  - Dokumentaciju za potrebe pokusnog rada (točka 2.4.2.3)
  - Dokumentaciju izvedenog stanja («as built» design) (točka 2.4.2.4
  - Priručnike za održavanje (točka 2.4.2.5)
  - Uputu za rukovanje prometno-upravljačkim i signalno - sigurnosnim infrastrukturnim podsustavom (točka 2.4.2.6)



- d) Siemens će u sklopu posebnog ugovora s Naručiteljem izvoditi sve radove i dokumentaciju propisane točkama Tehničkih specifikacija 1.SVEZAK III, KNJIGA 1, poglavlje ( 1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.3.3., 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4.). Siemens je obavezan uskladiti svoju dinamiku izvođenja radova s Izvođačem radova. Naručitelj će temeljem posebnog ugovora sa Siemensom, omogućiti jednake uvjete izvođenja predmetnih radova za sve ponuditelje u postupku nabave. Izvođač je dužan surađivati sa Siemensom u svakodnevnoj komunikaciji o svim točkama svih podsustava, gdje dolazi do preklapanja u projektiranju, izvođenju, ispitivanju i puštanju u uporabu, sve kako bi se zadovoljili svi zahtjevi Naručitelja definirani tehničkim specifikacijama i glavnim projektom.

a) Izvođač će imenovati Predstavnika Izvođača i dati mu sve potrebne ovlasti kako bi mogao nastupati u ime Izvođača na temelju Ugovora (članak 4.3.).

- CONFORM CU  
ORIGINALUL

- sudjelovati na svim sastancima koje organizira i na koje ga pozove Inženjer sukladno uvjetima Ugovora o pružanju usluga
  - dostave projekta
  - prijave za zauzeća kolosijeka
  - izvješćivanje o testiranju
  - i sve ostalo što je potrebno za uspješno ispunjenje obveza iz Ugovora.
- j) Sve relevantne dokumente (osim građevinskog dnevnika koji se vodi sukladno Zakonu o gradnji i Pravilniku o načinu provedbe stručnog nadzora građenja, obrascu, uvjetima i načinu vođenja građevinskog dnevnika te o sadržaju završnog izvješća nadzornog inženjera NN 111/14, 107/15 i 20/17, te listova građevinske knjige) potpisuje u ime Izvođača Predstavnik izvođača.



## 2.4. DOKUMENTACIJA

### 2.4.1. Dokumentacija Naručitelja (Članak 1.8. Ugovora)

- a) Dokumentaciju projekta Križevci – Koprivnica – Državna Granica (ovjereni primjerak projekta te sve dopune i izmjene) će Naručitelj predati Inženjeru. Izvođaču će ista biti predana tijekom sastanka koji prethodi Početku radova, tzv. „Kick off“ sastanku.
- b) Izvođač će u roku od 42 dana po preuzimanju dokumentacije Naručitelja iste pregledati te sukladno članku 1.8. Ugovora, ako uoči greške ili nedostatak tehničke prirode u dokumentaciji Naručitelja, o tome obavijestiti Inženjera koji će Izvođačeve komentare i prijedloge pregledati te odobriti ili odbaciti. Po završetku ovog procesa Izvođač preuzima odgovornost za cjelokupno projektiranje p-u i s-s podsustava koji su predmet Ugovora sukladno članku 21 Posebnih uvjeta ugovora. Također, po završetku navedenog procesa za građevinski i elektroenergetski podsustav Izvođač preuzima odgovornost za cjelovito projektiranje izvedbenog projekta navedenih podsustava. Sve naknadno uočene nedostatke u glavnom projektu izvođač je dužan ispraviti u izvedbenom projektu o svom trošku.

### 2.4.2. Dokumentacija Izvođača (Članak 4.1. i Članak 21 Posebnih uvjeta za potrebe radova na p-u i s-s podsustavu Ugovora)

Dokumentacija koju je dužan izraditi Izvođač se sastoji od:

- Dokumentacije za potrebe izgradnje građevinskog, elektroenergetskog te prometno - upravljačkog i signalno - sigurnosnog podsustava;
- Dokumentacije za potrebe operativnog izvođenja radova;
- Dokumentacije za potrebe ishođenja odobrenja za puštanje u rad;
- Projekata izvedenog stanja
- Priručnika za uporabu i održavanje

#### 2.4.2.1. Dokumentacija za potrebe izgradnje građevinskog, elektroenergetskog te prometno - upravljačkog i signalno - sigurnosnog podsustava

- a) Izvedbena projektna dokumentacija treba biti izrađena sukladno zakonskoj regulativi RH.

b) Dokumentaciju za potrebe izgradnje građevinskog i elektroenergetskog podsustava te prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava (izvedbene projekte) kao i projekte izvedenog stanja dužan je izraditi od Izvođača angažiran projektant. Projektant je fizička osoba koja ima pravo projektirati u skladu sa odredbama Zakona o arhitektonskim i inženjerskim poslovima i djelatnostima u prostornom uređenju i gradnji (NN 152/08, 124/09, 49/11, 25/13 i 78/15).

c) Dokumentaciju za potrebe izgradnje građevinskog, elektroenergetskog te prometno - upravljačkog i signalno - sigurnosnog podsustava mora biti izrađena u skladu sa Prijedlogom izvođača, opisanog u Svesku I, Knjizi 4 te Tehničkim specifikacijama (Zahtjevima Naručitelja) u Svesku III, Knjigama 1 i 2 dokumentacije za nadmetanje.

d) Izvođačeva je obveza da projektantu glavnoga projekta, prije početka građenja, odnosno izvođenja određenih radova dostavi izvedbeni projekt ili njegov dio radi davanja mišljenja o usklađenosti izvedbenog projekta s glavnim projektom. Obveza Izvođača je ishoditi pozitivno mišljenje od strane projektanta glavnog projekta. Eventualne troškove u postupku ishođenja mišljenja snosi Izvođač.

e) Projektnu i ostalu dokumentaciju (izvedbeni projekt, projekte izvedenog stanja, planove, kalkulacije, baze podataka, statističke podatke, dijagrame i sličnu popratnu dokumentaciju ili materijale) je potrebno, po zahtjevu Naručitelja, dostaviti u Izvornom formatu (doc, xls, dwg, mpp i slično), kako za radne verzije tako i za konačne verzije projektne dokumentacije. Izvođač ne smije koristiti kopije/primjerke takvih dokumenata i podataka u svrhe koje nisu u vezi s ugovorom bez prethodne pisane suglasnosti Naručitelja. Po zahtjevu Naručitelja Izvođač je dužan Naručitelju dostaviti radnu verziju projekata u bilo kojem trenutku izrade.

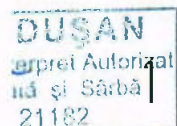
f) Izvođač je dužan za razrađeno tehničko rješenje (npr. skele i sl.), ukoliko je isto dimenzija koje prema Pravilniku o kontroli projekata (NN 32/14) podliježe kontroli, izvršiti kontrolu o svom trošku.

g) Izvođač ima obvezu izraditi i svu ostalu dokumentaciju koja proizlazi iz zahtjeva propisanih u glavnom projektu, Zakonu o gradnji i ostalim zakonima i propisima odnosno iz zahtjeva koji proizlaze iz specifičnih zahtjeva vlasnika instalacija ili izdavatelja posebnih uvjeta (Hrvatska Elektroprivreda, Hrvatske Šume, Hrvatske Vode i ostali).

h) Za potrebe radova propisanih točkama Tehničkim specifikacijama 1.SVEZAK III, KNJIGA 1, poglavlje (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.3.3., 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4.), Siemens će u sklopu posebnog ugovora s Naručiteljem izraditi svu dokumentaciju PU i SS podsustava sukladno točkama od 2.4.2.1. a - 2.4.2.1.g, Svezka III, Knjiga 1 Tehničkih specifikacija.

#### 2.4.2.1.1. Indikativni popis izvedbene projektne dokumentacije:

- Popis izvedbenih projekata je indikativan i ne predstavlja konačan popis odnosno ne isključuje izradu bilo kojeg drugog izvedbenog projekta koji proizlazi iz zakona i pripadajućih pravilnika, zahtjeva projekta odnosno izvođenja radova, uključujući izvedbene projekte prilagodbe postojećih podsustava za prijelazna stanja tijekom gradnje.



CONFORM CU  
ORIGINALUL

#### 2.4.2.1.2. Izvedbeni projekti građevinskog podsustava moraju sadržavati

- geotehnički projekt (praćenje pomaka u skladu s dinamikom izvođenja nasipa prilaznih rampi i konstrukcije nadvožnjaka, faze izvođenja, izvođenje mjera ubrzanja konsolidacije temeljnog tla ispod nasipa prilaznih rampi sa načinom izvođenja, tlocrtnim rasporedom i dužinom vertikalnih drenova, način izvođenja ojačanja podnožja nasipa prilaznih rampi..)
- tehnološki projekt izvođenja pilota (opis garniture za bušenje, način osiguranja stabilnosti plašta i dna bušotine, osiguranje postizanja projektiranog položaja armature, odnosno izvođenja vrha pilota na projektiranim dubinama, osiguranje stabilnosti dna bušotine, i dr...).
- nacрте/planove armature i oplata s iskazom, projekte betona;
- nacрте i proračune skela, provizorija;
- projekte montaže (skela, nosača, panela zidova, propusta, provizorija i sl.);
- projekte demontaže i zbrinjavanja postojećih mostova;
- radioničke nacрте svih potrebnih detalja (npr. detalje ležaja i dilatacija mostova, detalje ograda i sl.) uključujući i detalje koji se dodaju iz tehnoloških razloga;
- planove polaganja skretnica, pragova, predvodničkih uređaja, srcišta, detalje izvedbe završetaka štitnih tračnica, nacрте zatesivanja mosne građe itd.,
- Privremene devijacije i prelazak kolosijeka na drugi kolosijek ispred i iza objekata u izgradnji tijekom izvođenja radova radi nesmetanog odvijanja prometa i funkcioniranja SS uređaja (APB-a). Devijacija se sastoji od dvije horizontalne krivine ispred i iza objekta u izgradnji, a uključuje i privremenu izvedbu kontaktne mreže.
- statičke proračune detalja u slučaju izmjena glavnog projekta i sl.
- dodatne geotehničke projekte za potrebe izgradnje dijela pruge, mostova i nadvožnjaka (faze izvođenja vezano uz težinu nasipa, dispozicije vertikalnih drenova, praćenje vertikalnih deformacija način ugradnje žmurja i sidara, tehnologiju iskopa, potrebnu mehanizaciju i transport iskopanog materijala iz građevinske jame, projekt sniženja nivoa podzemnih voda...)
- nacрте i proračune zaštite građevinskih jama (izvođenje zaštite iskopa i osiguranje stabilnosti, način sniženja nivoa podzemne vode...)
- potrebne strojarske dijelove projekta (dizala i pokretne platforme)
- projekt smještaja novih SS i TK uređaja u zgrade (arhitektonski i građevinski projekti sa svim potrebnim nacrtima, detaljima, šemama, izračunima i iskazima količina te projekti instalacija sa detaljnim prikazima tehničkih rješenja, svim potrebnim usklađenjima i detaljnim položajem smještaja i razvoda instalacija...)
- projekt zidova za zaštitu od buke, planove polaganja pilota i stupova uključujući detalje pričvršćenja stupova na objekte



#### 2.4.2.1.3. Izvedbeni projekti elektroenergetskog podsustava moraju sadržavati:

- Projekt kontaktne mreže
- Projekt elektrovučne podstanice EVP Koprivnica 110/25kV
- Projekt postrojenja za sekcioniranje Botovo
- Projekt rasvjete, priključaka i postrojenja u kolodvorima i na stajalištima
- Projekt javne rasvjete nadvožnjaka na križanju
- Projekt transformatorskih stanica za grijanje skretnica

- Projekt transformatorskih stanica 20(10)/0,4 kV
- Projekt daljinskog i mjesnog upravljanja rastavljačima

**2.4.2.1.4. Izvedbeni projekti novog elektroničkog signalno-sigurnosnog uređaja moraju sadržavati:**

- Projekt centralnog elektroničkog uređaja (Križevci, Lepavina, Koprivnica i Novo Drnje); *Križevci su dio zasebnog ugovora Naručitelja sa Siemensom.*
- Projekt APB-a Križevci – Lepavina, Lepavina – Koprivnica, i Koprivnica – Novo Drnje.
- Projekt međukolodvorske ovisnosti (MO) Novo Drnje - Gyekenyes (Mađarska)

**2.4.2.1.4.1. Za otvorenu prugu**

- Izvedbeni projekt elektroničkog automatskog pružnog bloka na dionici Križevci – Lepavina
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja stajališta Majurec
- Izvedbeni projekt ugradnje ŽCP-a 03 u km 42+680
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja stajališta Vojakovački Kloštar
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja stajališta Carevdar
- Izvedbeni projekt ugradnje ŽCP-a 04 u km 47+280
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja stajališta Sokolovac
- izvedbeni projekt elektroničkog automatskog pružnog bloka na dionici Lepavina – Koprivnica
- Izvedbeni projekt ugradnje ŽCP-a 05 u km 58+293
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja stajališta Mučna Reka
- Izvedbeni projekt ugradnje ŽCP-a 06 u km 59+965
- izvedbeni projekt elektroničkog automatskog pružnog bloka na dionici Koprivnica – Novo Drnje
- Izvedbeni projekt ugradnje ŽCP-a 07 u km 70+740
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja stajališta Peteranec

**2.4.2.1.4.2. Za kolodvor Križevci - *Križevci su dio zasebnog ugovora Naručitelja sa Siemensom.***

- Izvedbeni projekt prilagodbe SS uređaja
- Izvedbeni projekt nadogradnje elektroničkog SS SIMIS W INTERLOCKING uređaja
- Izvedbeni projekt prilagodbe električno grijanje skretnica i nadogradnje SCADA sustav Križevci
- Izvedbeni projekt sučelja APB-a smjer Lepavina
- Izvedbeni projekt nadogradnje telekomunikacijskog uređaja Križevci i ugradnje MPLS čvor Križevci
- Izvedbeni projekt kabelske kanalizacije

**2.4.2.1.4.3. Za kolodvor Lepavina**

- Izvedbeni projekt ugradnje SS uređaja i elektroničkog SS uređaja
- Izvedbeni projekt ugradnje električnog grijanja skretnica i SCADA sustava
- Izvedbeni projekt sučelja APB-a prema kolodvoru Križevci

- Izvedbeni projekt uklanjanja relejnog signalno-sigurnosnog uređaja tipa „Iskra – Lorenz SpDrL 30“ i električnog grijanja skretnica
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja Lepavina
- Izvedbeni projekt napajanja uređaja Lepavina
- Izvedbeni projekt kabelaške kanalizacije

#### 2.4.2.1.4.4. Za kolodvor Koprivnica

- Izvedbeni projekt ugradnje SS uređaja i elektroničkog SS uređaja
- Izvedbeni projekt ugradnje električnog grijanja skretnica i SCADA sustava
- Izvedbeni projekt sučelja APB-a
- Izvedbeni projekt uklanjanja relejnog signalno-sigurnosnog uređaja tipa „Iskra – Lorenz SpDrL 30“ i električnog grijanja skretnica
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja Koprivnica
- Izvedbeni projekt napajanja uređaja Koprivnica
- Izvedbeni projekt kabelaške kanalizacije



#### 2.4.2.1.4.5. Za kolodvor Novo Drnje

- Izvedbeni projekt ugradnje SS uređaja i elektroničkog SS uređaja
- Izvedbeni projekt ugradnje električnog grijanja skretnica i SCADA sustav-a
- Izvedbeni projekt sučelja APB-a smjer Koprivnica
- Izvedbeni projekt sučelja međukolodvorske ovisnosti (MO) prema kolodvoru Gyekenyes (Mađarska)
- Izvedbeni projekt uklanjanja relejnog signalno-sigurnosnog uređaja tipa „Iskra – Lorenz SpDrL 30“ i električnog grijanja skretnica u kolodvoru Drnje i Botovo
- Izvedbeni projekt telekomunikacijskog uređaja Novo Drnje
- Izvedbeni projekt napajanja uređaja Novo Drnje
- Izvedbeni projekt kabelaške kanalizacije

#### 2.4.2.1.5. Izvedbeni projekti telekomunikacijskih uređaja moraju sadržavati:

- Nacrte smještaja uređaja u prostorije, načine spajanja i sl.
- Izvedbeni projekt polaganja pružnog napajanja kabela u skladu s faznošću projekta
- Izvedbeni projekt polaganja optičkog kabla u skladu s faznošću projekta
- Izvedbeni projekt proširenja postojeće ŽAT mreže
- Izvedbeni projekt povezivanja postojećeg SDH sustava
- Izvedbeni projekt MPLS sustava
- Izvedbeni projekt za zaštitu postojećeg STKA kabela, inače za zamjenu dijela postojećeg STKA kabela s novim TD 59 kabelima koji će biti ugrađeni prema projektu

#### 2.4.2.1.6. Način izrade i sastavni dijelovi izvedbenog projekta

- Izvedbeni projekti se moraju izraditi u skladu sa Pravilnikom o obveznom sadržaju i opremanju projekata građevina NN 64/2014.
- Projekti se mogu izrađivati pomoću programskih paketa na računalu.

- Za potrebe upravnog postupka i na gradilištu koriste se projekti ispisani, uvezani i izrađeni u skladu s odredbama ove točke.
- Cjelokupna izvedbena dokumentacija se mora isporučiti u 3 (tri) tiskana primjerka i 1 (jedan) primjerak na CD/DVD-u.

#### 2.4.2.2. Dokumentacija za potrebe operativnog izvođenja radova

##### 2.4.2.2.1. Vremenski plan (Članak 8.3)

~~a) Izvođač će dostaviti detaljan Vremenski plan (sukladno članku 8.3.) Inženjeru na odobrenje u roku od 28 (dvadeset osam) dana nakon primitka obavijesti o Datumu početka Radova na način kako bude propisano Ugovorom, uzimajući u obzir i točku 2.3.1.h) Odgovornosti Izvođača.~~  
~~Izvođač će dostaviti detaljan Vremenski plan (sukladno članku 8.3.) Inženjeru na odobrenje u roku od 28 (dvadeset osam) dana nakon primitka obavijesti o Datumu početka Radova na način kako bude propisano Ugovorom.~~

- b) Izvođač je dužan izraditi Vremenski plan koristeći Preliminarni Vremenski plan iz svoje ponude, te uzimajući u obzir i vremenski plan Siemens koji u sklopu posebnog ugovora s Naručiteljem izvodi radove propisane točkama Tehničkim specifikacijama 1.SVEZAK III, KNJIGA 1, poglavlje (1.3.4.2.1., 1.3.4.2.5., 1.3.4.3.1., 1.3.4.3.3., 1.3.4.5.3., 1.3.4.7.4.).
- c) Vremenski plan treba minimalno uključivati redoslijed kojim Izvođač namjerava izvoditi Radove, uključujući predviđeno vremensko određivanje svake faze projektiranja i njihovu međuovisnost s izvođenjem radova, Dokumentaciju Izvođača, nabavu, izradu Opreme i isporuku na Gradilište, izgradnju, montažu i ispitivanja koja su specificirana Ugovorom.
- d) Vremenski plan treba prikazati i planirana Sredstva kojima se planiraju izvršiti Radovi (materijale, strojeve, opremu i ljudske resurse).
- e) Za potrebe izrade dijela Vremenskog plana koji se odnosi na izvođenje radova Izvođač će uzeti u obzir zahtjeve iz točke 3.2. Prioriteti u izvođenju radova, dinamika izvođenja i ograničenja te zahtjeve i ograničenja navedena u točki 3.1.3. Pravo na pristup. Izvođač će u Vremenskom planu posebno istaknuti radove i rokove zahtjevane točkom 1.1. Uvod, odnosno točkom 3.2.1. b) i c) Dinamika izvođenja radova, organizacija i odvijanje prometa.
- f) Potrebno je uključiti dovoljno detalja kako bi Izvođač Inženjeru dokazao svoju sposobnost da dovrši Radove u cjelini u skladu s zahtjevima Ugovora i unutar zahtijevanih rokova.
- g) Vremenskim planom je potrebno posebice utvrditi, kod radova na prometno-upravljačkom i signalno-sigurnosnom podsustavu, kritične dugotrajne aktivnosti, kao što su testiranje konfiguracije softvera, ili roba s dugim vremenom isporuke koja se nabavlja od drugih dobavljača, te bilo kakva kašnjenja koja bi znatno mogla utjecati na dovršenje Ugovora.
- h) Vremenski plan Izvođača treba identificirati i detaljno opisati aktivnosti pod sljedećim naslovima:
  - Projektiranje uređaja,
  - Projektiranje sustava,
  - Razvoj softvera,
  - Nabava,
  - Proizvodnja,

- Tvornički pregled,
  - Tvorničko testiranje,
  - Dostava na Gradilište,
  - Redoslijed kojim Izvođač namjerava obavljati radove , uključujući očekivano vrijeme svake faze dostave nacrt (izvedbene projektne dokumentacije ako ih ima),
    - Izgradnju na otvorenoj pruži (podijeljenu po odsječcima),
    - Izgradnju na kolodvorima (podijeljenu po fazama)
    - Izgradnju većih objekata (mostova, propusta, pothodnika)
    - Izgradnju križanja izvan razine
    - Izgradnja kontaktne mreže
    - Instalacija SS uređaja
    - Te sve ostale aktivnosti ključne za praćenje razvoja i napretka projekta,
  - Nabavu materijala i dostavu istih na gradilište,
  - Deponiranje viška materijala, zbrinjavanje otpada,
  - Uspostavu gradilišnih postrojenja (betonara, drobilišno postrojenje ...),
  - Izgradnju pomoćnih građevina,
  - Montažu,
  - Testiranje,
  - Tehnički pregledi,
  - Pokusni rad,
  - Puštanje u pogon,
  - Ishođenje dozvola
  - Povrat polovnog materijala,
  - i sve ostalo relevantno za uspješno izvođenje radova sukladno Ugovorom preuzetoj obvezi.
- i) Vremenski plan treba uzeti u obzir i vrijeme potrebno za pregled te izdavanje odobrenja i suglasnosti od strane Inženjera kada se to traži u Tehničkim specifikacijama.
- j) U planu treba detaljno prikazati redoslijed odvijanja aktivnosti kako bi Inženjer mogao na osnovu istog planirati vrijeme pregleda i ispitivanja radova i materijala za koje je to potrebno.
- k) Izvođač će određenu vrstu radova trebati izvoditi paralelno s Naručiteljevim osobljem za održavanje. U tu svrhu će obje strane usko surađivati te maksimalno koordinirati radove.
- l) Vremenski plan treba biti dostavljen u štampanom papirnatom i u elektronskom obliku. Elektronski oblik treba biti sukladan software-u (MS Project-u) koji inače koristi Naručitelj.
- m) Nakon što Izvođač prvi put dostavi Inženjeru Vremenski plan na primjedbe i odobrenje, Inženjer će potvrditi svoje prihvaćanje Vremenskog plana, nakon čega Izvođač bez prethodnih konzultacija i odobrenja Inženjera ne smije mijenjati njegove bitne odredbe. Izvođač treba sačuvati primjerke ovog inicijalnog Vremenskog plana te ga koristiti kao 'baznu' verziju u odnosu na koju se prati budući napredak Radova.
- n) Ukoliko Inženjer vrati dostavljeni Vremenski plan na doradu, s obrazloženjem o uočenim manjkavostima, Izvođač ima obvezu izraditi novi revidirani Vremenski plan sukladno članku 8.3. Ugovora i uputama Inženjera. Isto će Izvođač učiniti svaki puta ukoliko ga Inženjer



upozori da je primijetio kašnjenje u izvođenju aktivnosti u odnosu na inicijalno usvojen Vremenski plan.

DUŠAN  
Interpret Autorizat  
na și Sărbă  
21182

CONFORM CU  
ORIGINALUL

#### 2.4.2.3. Dokumentacija za potrebe pokusnog rada

- a) Izvođač je dužan, za potrebe ispitivanja ispunjenja bitnih zahtjeva za građevinu građevinskog i elektroenergetskog sustava pokusnim radom izraditi i dostaviti Naručitelju (čl. 143 Zakona o gradnji, odnosno čl. 51 Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog prometa (NN 82/13, 18/15, 110/15, 70/17)):
- o plan i program ispitivanja bitnih zahtjeva za građevinu u tijeku pokusnog rada,
  - o plan i program ispitivanja zadovoljavanja uvjeta priključenja građevine na energetska infrastrukturu, ako je sukladno posebnom propisu određen posebnim uvjetima;



CONFORM CU  
ORIGINALUL

- usporedne vrijednosti parametara koji se ispituju u pokusnom radu i vrijednosti tolerancije,
- predviđeni završetak pokusnog rada.

~~b) Izvođač je dužan, za potrebe ispitivanja ispunjenja zahtjeva prometno-upravljačkog i signalno - sigurnosnog sustava, izraditi i dostaviti Inženjeru i Naručitelju dokumentaciju definiranu u točki 3.3.1.2.1. Interni tehnički pregled odnosno svu ostalu dokumentaciju koju zahtijeva Agencija za sigurnost željezničkog prometa. Dokumentaciju za radove koju izvodi Siemens, temeljem posebnog ugovora s Naručiteljem će Siemens dostaviti Naručitelju. Izvođač je dužan, za potrebe ispitivanja ispunjenja zahtjeva prometno-upravljačkog i signalno - sigurnosnog sustava, izraditi i dostaviti Inženjeru i Naručitelju dokumentaciju definiranu u točki 3.3.1.2.1. Interni tehnički pregled odnosno svu ostalu dokumentaciju koju zahtijeva Agencija za sigurnost željezničkog prometa.~~

#### **2.4.2.4. Dokumentacija izvedenog stanja**

~~a) Izvođač je dužan prije konačnog preuzimanja Radova dostaviti Inženjeru na odobrenje, sukladno članku 10.1. Ugovora, sve projekte izvedenog stanja. Temeljem posebnog ugovora s Naručiteljem, Siemens će izraditi i dostaviti dokumentaciju za radove koje će izvoditi. Izvođač je dužan prije konačnog preuzimanja Radova dostaviti Inženjeru na odobrenje, sukladno članku 10.1. Ugovora, sve projekte izvedenog stanja.~~

b) Izvođač je dužan izraditi Projekt izvedenog stanja.

c) Projekt izvedenog stanja mora sadržavati:

- sve vidljive (promjene geometrije) stvarno izvedene radove koje je odredio odnosno prihvatio projektant i nadzorni inženjer;
- sve nevidljive promjene (promjene svojstava ugrađenih materijala/građevnih proizvoda, promjene bitnih zahtjeva) koje je odredio odnosno prihvatio projektant i nadzorni inženjer.

d) Dokumentacija se mora izraditi na hrvatskom jeziku i mora se isporučiti u 3 (tri) tiskana primjerka i 1 (jedan) digitalan primjerak na CD/DVD-u u razini detalja nacrt, točnosti i mjerilu kao i originalni glavni/izvedbeni nacrti.

e) Izvođač je dužan izraditi i snimku izvedenog stanja svih podzemnih instalacija (katastar vodova plina, struje, vode, kanalizacije, telekomunikacija..) navedenih u Nacrtima odnosno svih ostalih koje naknadno detektira pri izvođenju radova i predati je u katastar infrastrukture, **prije početka Testova po dovršetku.**

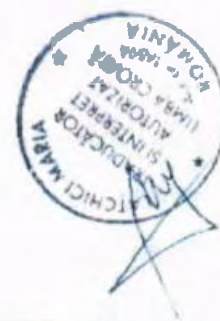
f) Snimak izvedenog stanja podzemnih instalacija Izvođač je dužan izraditi u skladu sa Pravilnikom o katastru infrastrukture (NN 29/17) Potrebno je izraditi geodetske elaborate infrastrukture koji služe za osnivanje i vođenje katastra infrastrukture (NN 71/08, 148/09).

g) Snimke izvedenog stanja se moraju izraditi na hrvatskom jeziku u odgovarajućem mjerilu i moraju se isporučiti u 3 (tri) tiskana primjerka i 1 (jedan) digitalan primjerak na CD/DVD-u.

h) Geodetski snimak izvedenog stanja (pruge i križanja izvan razine) za katastar izrađuje Izvođač radova.

#### **2.4.2.5. Priručnici o rukovanju i održavanju**

# **ANEXA 10**



**PROJECT: LUCRĂRI PE TRAFIC – MANAGEMENT ȘI SEMNALIZARE –  
SUBSISTEMUL DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ DE SIGURANȚĂ PE  
PROIECTUL DE RECONSTRUCȚIE A CĂII FERATE EXISTENTE ȘI CONSTRUCȚIA  
UNEI ALTE CĂI FERATE PE PORȚIUNEA HRVATSKI LESKOVAC – KARLOVAC**

**CALEA FERATĂ: M202 ZAGREB GARA CENTRALĂ – RIJEKA**

### **FASCICULA III**

#### **CARTEA 1: SPECIFICAȚII TEHNICE**

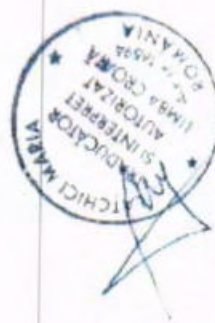
**DESCRIEREA TEHNICĂ, OBLIGAȚII ȘI RESPONSABILITĂȚI ALE  
PARTICIPANȚILOR LA PUNEREA ÎN APLICARE A CONTRACTULUI ȘI  
REALIZAREA LUCRĂRILOR**

**NOIEMBRIE 2020**

#### **CUPRINS:**

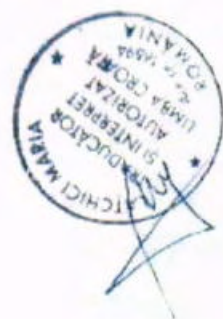
|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. DESCRIERE TEHNICĂ</b>                                | <b>9</b>  |
| <b>1.1. INTRODUCERE</b>                                    | <b>9</b>  |
| <b>1.1.1. Structura generală a proiectului</b>             | <b>11</b> |
| <b>1.1.2. Dinamica execuției și organizarea lucrărilor</b> | <b>12</b> |
| <b>1.1.3. Preluarea lucrărilor</b>                         | <b>13</b> |
| <b>1.2. SITUAȚIA EXISTENTĂ</b>                             | <b>14</b> |

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.1. Subsistemul de construcție infrastructural                             | 14 |
| 1.2.1.1. CALEA FERATĂ                                                         | 14 |
| 1.2.1.1.1. Structura superioară și inferioară                                 | 15 |
| 1.2.1.1.2. Poduri                                                             | 16 |
| 1.2.1.1.3. Treceți                                                            | 17 |
| 1.2.1.1.4. Drumuri de servis                                                  | 18 |
| 1.2.1.1.5. Infrastructura comunală existentă                                  | 18 |
| 1.2.1.2. GĂRI ȘI STAȚII DE CALE FERATĂ                                        | 18 |
| 1.2.1.2.1. Situația locurilor oficiale                                        | 18 |
| 1.2.1.2.2. Gara Hrvatski Leskovac                                             | 19 |
| 1.2.1.2.3. Gara Horvati                                                       | 19 |
| 1.2.1.2.4. Stația Mavračići                                                   | 20 |
| 1.2.1.2.5. Gara Zdenčina                                                      | 20 |
| 1.2.1.2.6. Stația Desinec                                                     | 21 |
| 1.2.1.2.7. Gara Jastrebarsko                                                  | 21 |
| 1.2.1.2.8. Stajaliște Domagović                                               | 22 |
| 1.2.1.2.9. Stația Lazina                                                      | 22 |
| 1.2.1.2.10. Gara Draganić                                                     | 23 |
| 1.2.1.2.11. Gara Karlovac                                                     | 23 |
| 1.2.1.3. INTERSECTAREA CĂII FERATE CU ALTE DRUMURI                            | 24 |
| 1.2.1.3.1. Viaducturi deasupra căii ferate                                    | 24 |
| 1.2.1.3.2. Pasaje subterane pe sub calea ferată                               | 24 |
| 1.2.1.3.3. Treceți de pietoni pe drum și pe calea ferată                      | 24 |
| 1.2.2. Subsistemul energetic de infrastructură                                | 26 |
| 1.2.2.1. REȚEAUA DE CONTACT                                                   | 26 |
| 1.2.2.1.1. Gara Hrvatski Leskovac                                             | 26 |
| 1.2.2.1.2. Subpartea de drum Hrvatski Leskovac (excl.) – Jastrebarsko (excl.) | 27 |
| 1.2.2.1.3. Gara Jastrebarsko                                                  | 27 |
| 1.2.2.1.4. Subpartea de drum Jastrebarsko (excl.) – Karlovac (excl.)          | 28 |

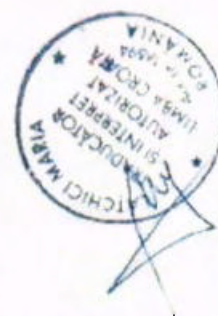
CONFORM CU  
ORIGINALUL



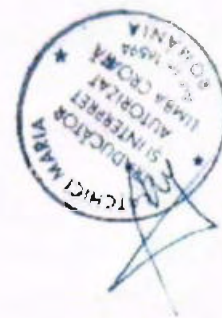
|             |                                                                                   |    |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.2.1.5.  | Gara Karlovac                                                                     | 28 |
| 1.2.2.2.    | SUBSTAȚII DE TRACȚIUNE ȘI CIRCUITE DE ALIMENTARE                                  | 29 |
| 1.2.2.2.1.  | EVP 110/25 kV Zdenčina                                                            | 30 |
| 1.2.2.2.2.  | EVP 110/25 kV Mrlo Polje                                                          | 30 |
| 1.2.2.3.    | INSTALAȚII DE SECȚIONARE                                                          | 31 |
| 1.2.2.4.    | SISTEM DE TELECOMANDĂ                                                             | 32 |
| 1.2.2.5.    | STAȚII DE TRANSFORMATORE PENTRU ÎNCĂLZIREA MACAZELOR                              | 32 |
| 1.2.2.6.    | LUMINAT EXTERN ȘI ALTE INSTALAȚII                                                 | 32 |
| 1.2.2.6.1.  | Gara Hrvatski Leskovac                                                            | 32 |
| 1.2.2.6.2.  | Gara Horvati                                                                      | 33 |
| 1.2.2.6.3.  | Stația Mavračići                                                                  | 33 |
| 1.2.2.6.4.  | Gara Zdenčina                                                                     | 33 |
| 1.2.2.6.5.  | Stația Desinec                                                                    | 33 |
| 1.2.2.6.6.  | Gara Jastrebarsko                                                                 | 33 |
| 1.2.2.6.7.  | Stația Domagović                                                                  | 34 |
| 1.2.2.6.8.  | Stația Lazina                                                                     | 34 |
| 1.2.2.6.9.  | Gara Draganić                                                                     | 34 |
| 1.2.2.6.10. | Gara Karlovac                                                                     | 34 |
| 1.2.3.      | Subsistemul de circulație și conducere și subsistemul de siguranță și semnalizare | 35 |
| 1.2.3.1.    | DISPOZITIVE DE SEMNALIZARE ȘI SIGURANȚĂ                                           | 35 |
| 1.2.3.2.    | ÎNCĂLZIREA MACAZELOR                                                              | 37 |
| 1.2.3.3.    | INSTALAȚII DE TELECOMUNICAȚIE                                                     | 37 |
| 1.2.3.3.1.  | Mijloce de transmitere                                                            | 37 |
| 1.2.3.3.2.  | Sisteme de transmitere                                                            | 38 |
| 1.2.3.3.3.  | Telefonie automată de cale ferată (TACF)                                          | 38 |
| 1.2.3.3.4.  | Telefonie de cale ferată                                                          | 38 |
| 1.2.3.3.5.  | Sisteme radio                                                                     | 39 |
| 1.2.3.3.6.  | Rețeaua de transmitere a datelor                                                  | 39 |
| 1.2.3.3.7.  | Sisteme de informare a călătorilor                                                | 39 |

CONFORM CU  
ORIGINALUL

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                   |    |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.3.3.8. | Registrofon                                                                                                                                                                                                                                                       | 39 |
| 1.3.       | NOUA SITUAȚIE                                                                                                                                                                                                                                                     | 40 |
| 1.3.1.     | Introducere                                                                                                                                                                                                                                                       | 40 |
| 1.3.1.1.   | ETAPA 1. REKONSTRUCȚIA EVP-A MRZLO POLJE                                                                                                                                                                                                                          | 40 |
| 1.3.1.2.   | ETAPA 10. REKONSTRUCȚIA LINIEI DE CALE FERATĂ EXISTENTĂ ȘI CONSTRUCȚIA UNEI ALTE LINII DE CALE FERATĂ PENTRU TRAFIC INTERNAȚIONAL M202 GARA PRINCIPALĂ ZAGREB – RIJEKA, I. SUBPORȚIUNEA: HRVATSKI LEKOVAC (INCLUSIV) 8+386,00 – JASTREBARSKO (INCLUSIV) 33+292,00 | 40 |
| 1.3.1.3.   | ETAPA 11. REKONSTRUCȚIA LINIEI DE CALE FERATĂ EXISTENTĂ ȘI CONSTRUCȚIA UNEI ALTE LINII DE CALE FERATĂ PENTRU TRAFIC INTERNAȚIONAL M202 GARA PRINCIPALĂ ZAGREB – RIJEKA, II. SUBPORȚIUNEA: JASTREBARSKO (EXCLUSIV) 33+292,00 – KARLOVAC (INCLUSIV) 54+227,90       | 42 |
| 1.3.2.     | Clădiri de gări și stații                                                                                                                                                                                                                                         | 44 |
| 1.3.2.1.1. | Gara Hrvatski Leskovac                                                                                                                                                                                                                                            | 44 |
| 1.3.2.1.2. | Gara Jastrebarsko                                                                                                                                                                                                                                                 | 45 |
| 1.3.2.1.3. | Gara Karlovac                                                                                                                                                                                                                                                     | 45 |
| 1.3.2.1.4. | Stația/punctul de expediție Zdenčina                                                                                                                                                                                                                              | 46 |
| 1.3.2.1.5. | Stația Draganić                                                                                                                                                                                                                                                   | 46 |
| 1.3.3.     | Subsistemul de control și semnalizare a traficului                                                                                                                                                                                                                | 47 |
| 1.3.3.1.   | GENERALITĂȚI                                                                                                                                                                                                                                                      | 47 |
| 1.3.3.2.   | DISPOZITIVE DE SEMNALIZARE ȘI SIGURANȚĂ                                                                                                                                                                                                                           | 47 |
| 1.3.3.2.1. | ESSU Hrvatski Leskovac                                                                                                                                                                                                                                            | 49 |
| 1.3.3.2.2. | ESSU Jastrebarsko                                                                                                                                                                                                                                                 | 50 |
| 1.3.3.2.3. | ESSU Karlovac                                                                                                                                                                                                                                                     | 50 |
| 1.3.3.3.   | ASIGURAREA CĂII FERATE DESCHISE                                                                                                                                                                                                                                   | 51 |
| 1.3.3.4.   | ŽCP                                                                                                                                                                                                                                                               | 52 |
| 1.3.3.5.   | INTERFEȚELE GĂRII                                                                                                                                                                                                                                                 | 53 |
| 1.3.3.6.   | SISTEMUL DE ÎNCĂLZIRE ELECTRICĂ A MACAZELOR                                                                                                                                                                                                                       | 54 |
| 1.3.3.6.1. | Gara Hrvatski Leskovac                                                                                                                                                                                                                                            | 54 |
| 1.3.3.6.2. | Gara Jastrebarsko                                                                                                                                                                                                                                                 | 54 |
| 1.3.3.6.3. | Gara Karlovac                                                                                                                                                                                                                                                     | 55 |



CONFORM CU  
ORIGINALUL



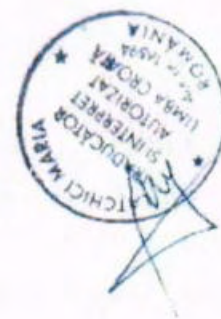
|             |                                                                                 |    |  |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------|----|--|
| 1.3.3.6.4.  | Stația/punctul de expedițieZdenčina                                             | 55 |  |
| 1.3.3.7.    | INSTALAȚII DE ALIMENTARE                                                        | 56 |  |
| 1.3.3.7.1.  | Alimentarea dispozitivelor gărli                                                | 56 |  |
| 1.3.3.7.2.  | Alimentarea echipamentului de la calea ferată deschisă                          | 56 |  |
| 1.3.3.8.    | ETCS                                                                            | 57 |  |
| 1.3.3.8.1.  | Infill                                                                          | 57 |  |
| 1.3.3.8.2.  | Grupe de balize pentru schimbarea nivelului de activitate                       | 57 |  |
| 1.3.3.8.3.  | Profilul static al vitezei (SSP) și limitarea vitezei                           | 58 |  |
| 1.3.3.9.    | CANALIZAREA PENTRU CABLURI                                                      | 58 |  |
| 1.3.3.10.   | DISPOZITIVELE DE TELECOMUNICAȚII                                                | 59 |  |
| 1.3.3.10.1. | Sistemul de transmitere IP – rețeaua de transmitere a datelor                   | 59 |  |
| 1.3.3.10.2. | Sistemul telefonic automat de cale ferată (STA)                                 | 60 |  |
| 1.3.3.10.3. | Sistemul telefonic de cale ferată                                               | 61 |  |
| 1.3.3.10.4. | Sisteme radio                                                                   | 61 |  |
| 1.3.3.10.5. | Sistemul de informare a călătorilor                                             | 61 |  |
| 1.3.3.10.6. | Vânzarea билетelor                                                              | 63 |  |
| 1.3.3.10.7. | Registrofonul din gară                                                          | 63 |  |
| 1.3.3.11.   | OBIECTIVE DE CAZARE SS ȘI TK LA CALEA FERATĂ DESCHISĂ                           | 64 |  |
| 1.3.3.12.   | SISTEMUL DE STINGERE A INCENDIILOR ȘI DE ALARMARE A ACESTORA                    | 65 |  |
| 1.3.3.12.1. | Sistemul de alarmare a incendiului                                              | 66 |  |
| 1.3.3.12.2. | Sistemul stabil de stingere a incendiilor                                       | 72 |  |
| 1.3.3.13.   | SISTEMUL DE PROTECȚIE TEHNICĂ                                                   | 81 |  |
| 1.3.3.13.1. | Concepția protecției tehnice                                                    | 83 |  |
| 1.3.3.13.2. | Descrierea tehnică a sistemului de protecție tehnică                            | 83 |  |
| 1.3.3.13.3. | Sistemul central de control                                                     | 89 |  |
| 2.          | OBLIGAȚIILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE PARTICIPANȚILOR LA IMPLEMENTAREA CONTRACTULUI | 92 |  |
| 2.1.        | CLIENT (Articolul 2 al Contractului)                                            | 92 |  |
| 2.2.        | INGINER (Articolul 3 al Contractului)                                           | 92 |  |

CONFORM CU  
ORIGINALUL



|            |                                                                                                                                                                                          |     |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.3.       | EXECUTANT (Articolul 4 al Contractului)                                                                                                                                                  | 93  |
| 2.3.1.     | Responsabilitățile executantului                                                                                                                                                         | 93  |
| 2.3.2.     | Reprezentantul executantului (Articolul 4.3 al Contractului)                                                                                                                             | 94  |
| 2.4.       | DOCUMENTAȚIA                                                                                                                                                                             | 95  |
| 2.4.1.     | Documentația Clientului (Articolul 1.8. al Contractului)                                                                                                                                 | 95  |
| 2.4.2.     | Documentația executantului (Articolul 4.1. și Articolul 21 Condiții speciale pentru nevoile lucrărilor la p-u și s-s subsistemul Contractului)                                           | 95  |
| 2.4.2.1.   | DOCUMENTAȚIA PENTRU NEVOILE CONSTRUCȚIEI SUBSISTEMULUI DE TRAFIC ȘI MANAGEMENT ȘI A SUBSISTEMULUI DE SEMNALIZARE ȘI SIGURANȚĂ                                                            | 95  |
| 2.4.2.1.1. | Lista indicativă a documentației proiectului de implementare:                                                                                                                            | 96  |
| 2.4.2.1.2. | Proiectele de execuție a părții de construcție a proiectului trebuie să conțină                                                                                                          | 96  |
| 2.4.2.1.3. | Proiectele de execuție a noii instalații electronice de semnalizare și siguranță trebuie să cuprindă:                                                                                    | 96  |
| 2.4.2.1.4. | Proiectele de execuție ale instalațiilor de telecomunicații trebuie să cuprindă:                                                                                                         | 97  |
| 2.4.2.1.5. | Modalitatea de producție și părțile componente ale proiectului de execuție                                                                                                               | 98  |
| 2.4.2.2.   | DOCUMENTAȚIA PENTRU NEVOILE EXECUȚIEI OPERATIVE A LUCRĂRILOR                                                                                                                             | 99  |
| 2.4.2.2.1. | Planul de timp (Articolul 8.3)                                                                                                                                                           | 99  |
| 2.4.2.2.2. | Planul de asigurare a calității                                                                                                                                                          | 100 |
| 2.4.2.2.3. | Studiul tehnologic al traficului de organizare a traficului feroviar                                                                                                                     | 102 |
| 2.4.2.2.4. | Studiul traficului de reglementare temporară a traficului                                                                                                                                | 102 |
| 2.4.2.2.5. | Planul de execuție a lucrărilor                                                                                                                                                          | 103 |
| 2.4.2.2.6. | Planul de gestionare a mediului înconjurător                                                                                                                                             | 103 |
| 2.4.2.2.7. | Planul operativ de măsuri pentru cazul unor poluări excepționale și bruște a cursului de apă (subteran și de suprafață) cu măsurile de blocare, extindere și înlăturare a poluării ..... | 104 |
| 2.4.2.3.   | DOCUMENTAȚIA PENTRU NEVOILE ACTIVITĂȚII DE PROBĂ                                                                                                                                         | 105 |
| 2.4.2.4.   | DOCUMENTAȚIA SITUAȚIEI EXECUȚIEI                                                                                                                                                         | 105 |
| 2.4.2.5.   | GHIDURI DE MÂNUIRE ȘI ÎNTREȚINERE                                                                                                                                                        | 105 |
| 2.4.2.6.   | INSTRUCȚIUNI DE MÂNUIRE A SUBSISTEMULUI DE INFRASTRUCTURĂ DE SEMNALIZARE ȘI SIGURANȚĂ ȘI DE GESTIONARE A TRAFICULUI                                                                      | 106 |
| 2.4.3.     | Revizuirea documentației                                                                                                                                                                 | 106 |

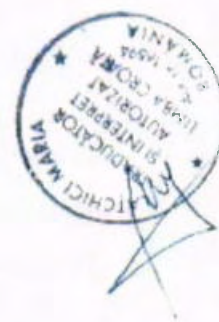
CONFORM CU  
ORIGINALUL



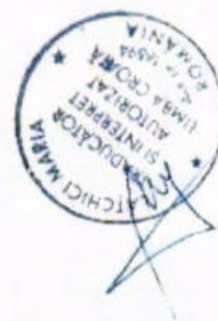
|                                                                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.4.4. Documentația pe șantier                                                                                      | 107 |
| 2.4.4.1. JURNALUL DE CONSTRUCȚIE                                                                                    | 107 |
| 2.4.4.2. REGISTRUL DE CONSTRUCȚIE                                                                                   | 107 |
| 2.5. ȘEDINȚE, RAPOARTE ȘI<br>CORESPONDENȚA.....                                                                     | 109 |
| 2.5.1. Ședințe 109                                                                                                  |     |
| 2.5.1.1. ȘEDINȚA DE PREGĂTIRE (KICK-OFF MEETING)                                                                    | 109 |
| 2.5.1.2. PREGĂTIREA EXECUTANTULUI PENTRU ÎNCEPEREA LUCRĂRILOR PE ȘANTIER                                            | 109 |
| 2.5.1.3. ȘEDINȚA DE ÎNCEPERE A LUCRĂRILOR PE ȘANTIER                                                                | 110 |
| 2.5.1.4. ȘEDINȚE PRIVIND PROGRESUL LUCRĂRILOR –SĂPTĂMÂNĂLE/LUNARE                                                   | 111 |
| 2.5.1.5. ȘEDINȚE LA CERERE                                                                                          | 112 |
| 2.5.1.6. ȘEDINȚELE COMISIEI DE URMĂRIRE                                                                             | 112 |
| 2.5.2. Rapoarte și corespondența                                                                                    | 112 |
| 2.5.2.1. RAPORT PRIVIND PROGRESUL LUCRĂRILOR (ARTICOLUL 4.21 DIN CONTRACT)                                          | 112 |
| 2.5.2.2. COPIEREA CORESPONDENȚEI                                                                                    | 114 |
| 2.6. Biroul de șantier                                                                                              | 114 |
| 3. EXECUȚIA LUCRĂRILOR                                                                                              | 115 |
| 3.1. CONDIȚIILE DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR PE ȘANTIER                                                                 | 115 |
| 3.1.1. Generalități                                                                                                 | 115 |
| 3.1.2. Șantierul                                                                                                    | 116 |
| 3.1.3. Dreptul de acces (Articolul 2.1)                                                                             | 117 |
| 3.1.4. Marcarea (Articolul 4.7 din Contract)                                                                        | 119 |
| 3.1.5. Închiderea căii ferate                                                                                       | 119 |
| 3.1.6. Relocarea instalațiilor și mijloacelor de instalare                                                          | 120 |
| 3.1.7. Material uzat – eliminare, depozitare, sortare și ambalare                                                   | 121 |
| 3.1.8. Eliminarea materialelor în exces, a deșeurilor din construcții și a deșeurilor potențial<br>periculoase..... | 121 |
| 3.1.9. Activitatea Clientului                                                                                       | 122 |
| 3.1.10. Protecția mediului (Articolul 4.18 din Contract)                                                            | 122 |

CONFORM CU  
ORIGINALUL

|            |                                                                                                                              |     |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.1.10.1.  | MĂSURI DE PROTECȚIE A MEDIULUI                                                                                               | 122 |
| 3.2.       | PRIORITĂȚI ÎN EXECUȚIA LUCRĂRILOR, DINAMICA EXECUȚIEI ȘI LIMITĂRI                                                            | 125 |
| 3.2.1.     | Priorități în execuția lucrărilor și dinamica execuției                                                                      | 125 |
| 3.2.2.     | Organizarea și desfășurarea traficului                                                                                       | 126 |
| 3.2.2.1.   | ORGANIZAREA TRAFICULUI ÎN PERIOADA LUCRĂRILOR FĂRĂ PERTURBAREA CIRCULAȚIEI TRENURILOR                                        | 127 |
| 3.2.2.2.   | ORGANIZAREA TRAFICULUI ÎN PERIOADA LUCRĂRILOR CU APLICAREA ÎNCHIDERII TOTALE A CĂII FERATE CU DURATA DE 12/36/57/72 ORE      | 127 |
| 3.2.2.3.   | ORGANIZAREA TRAFICULUI ÎN PERIOADA LUCRĂRILOR CU EXECUTAREA ÎNCHIDERII TOTALE A CĂII FERATE PE O PERIOADĂ MAI MARE DE 3 ZILE | 127 |
| 3.2.2.4.   | ORGANIZAREA TRAFICULUI PE PERIOADA LUCRĂRILOR CU EXECUTAREA ÎNCHIDERII TOTALE A CĂII FERATE ÎN GĂRI                          | 127 |
| 3.2.3.     | Lucrările care influențează cursurile de apă                                                                                 | 128 |
| 3.2.4.     | Alte condiții                                                                                                                | 128 |
| 3.2.4.1.   | PIESE DE SCHIMB                                                                                                              | 128 |
| 3.2.4.2.   | ȘCOLARIZAREA PERSONALULUI PENTRU GESTIONAREA SUBSISTEMULUI DE TRAFIC ȘI A SUBSISTEMULUI DE SEMNALIZARE ȘI SIGURANȚĂ          | 129 |
| 3.2.5.     | Fazele temporare și de tranziție ale lucrărilor                                                                              | 129 |
| 3.3.       | TESTELE LA TERMINARE ȘI PRELUAREA                                                                                            | 131 |
| 3.3.1.     | Testele la terminarea lucrărilor la calea ferată                                                                             | 131 |
| 3.3.1.1.   | TESTELE LA TERMINAREA LUCRĂRILOR LA CALEA FERATĂ DESCHISĂ PENTRU TRAFIC FERROVIAR REGULAT.                                   | 131 |
| 3.3.1.2.   | TESTELE LA TERMINAREA LUCRĂRILOR LA CALEA FERATĂ CU SCOPUL INSTITUIRII ACTIVITĂȚII DE PROBĂ                                  | 132 |
| 3.3.1.2.1. | Inspecție tehnică internă                                                                                                    | 132 |
| 3.3.1.2.2. | Activitatea de probă                                                                                                         | 134 |
| 3.3.1.3.   | TESTELE LA ÎNCHEIEREA LUCRĂRILOR LA CALEA FERATĂ CU SCOPUL ELIBERĂRII ADEVERINȚEI DE PRELUARE                                | 134 |
| 3.3.2.     | Preluarea (Articolul 10.1.)                                                                                                  | 135 |
| 3.3.2.1.   | APROBAREA PROIECTELOR SITUAȚIEI EXECUȚIEI EFECTUATE                                                                          | 135 |
| 3.3.2.2.   | ADEVERINȚA DE PRELUARE                                                                                                       | 135 |



CONFORM CU  
ORIGINALUL



## 1. DESCRIEREA TEHNICĂ

### 1.1. INTRODUCERE

În contextul proiectului „Reconstrucția căii ferate existente și construcția alteia pe porțiunea Hrvatski Leskovac - Karlovac pe calea ferată principală pentru traficul internațional, M202 Zagreb Gara centrală – Rijeka”, este prevăzută reconstrucția căii existente și construcția celei de a doua căi în centura căii ferate existente, totul în conformitate cu rezultatele studiului de fezabilitate și ale autorizației de amplasare.

Calea ferată pe secțiunea Hrvatski Leskovac – Karlovac este parte componentă a căii ferate de pe coridorul RH2 (coridor mediteranean) M202 Zagreb Gara centrală – Rijeka și are statutul de cale ferată principală pentru trafic internațional. Calea ferată va fi electrificată cu sistemul de tracțiune electrică 25 kV, 50 Hz. Intersecțiile căii ferate cu căile de transport rutiere (cu excepția ŽCP-a care se desființează) va fi la același nivel sau în afara acestuia, trecerile de nivel vor fi asigurate SV+ZV+POL, iar trecerile în afara nivelului vor fi denivelate prin execuția unui viaduct subteran sau suprateran.

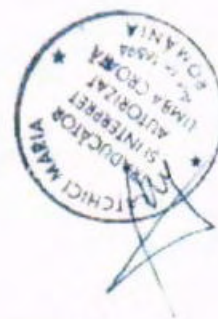
Calea ferată va fi dotată pentru  $V_{max} = 160$  km/h, cu limitarea vitezei în zona Mavračića (120 km/h), a gării Jastrebarsko (140 km/h) și a gării Karlovac (120 km/h).

Proiectul planificat prevede reconstrucția, modernizarea și reînnoirea căii ferate, astfel încât, în cele din urmă, calea ferată să îndeplinească cerințele de interoperabilitate, după cum urmează:

- două linii pe o linie ferată deschisă cu un ampatament de 4,75 m.;
- viteza nominală de construcție proiectată:  $\leq 160$  km/sat;
- masa maximă admisă a vehiculelor feroviare : 22,5 t/axă și 8,0 t/m (model de sarcină D4 pentru linie deschisă) și 25,0 t/axă și 8,8 t/m (model de sarcină E5 pentru poduri de cale ferată);
- profil liber pentru trecerea vehiculelor de cale ferată: GC în condițiile electrificării cu curent alternativ 25kV, 50Hz;
- lungimea utilă a numărului necesar de șine între stații: 750 m; korisna duljina potrebnog broja kolosijeka u kolodvorima: 750 m;
- lungimea utilă a peroanelor între stații: 160 i 400 m;
- lungimea utilă a peroanelor în stații: 160 m;
- asigurarea căii ferate și a gării: APB pe calea ferată deschisă, ETCS nivelul 1, dispozitiv de autostop.

Pentru calea ferată existentă sunt planificate reconstrucția suprastructurii căii ferate și amenajarea substructurii căii ferate, reconstrucția sau înlocuirea podurilor și canalelor, reconstrucția electrificării căii

CONFORM CU  
ORIGINALUL



ferate cu un sistem monofazat de curent alternativ AC 25kV, 50Hz, construcția centralelor stabile ale dispozitivelor de tracțiune electrică (instalație pentru secționare și instalație pentru compensarea energiei reactive în stațiile electrice de tracțiune), instalarea dispozitivelor ESS și a dispozitivelor TK, reconstrucția gărilor Hrvatski Leskovac, Jastrebarsko i Karlovac, reconstrucția stațiilor existente Mavračići, Desinec, Domagović i Lazina, conversia gărilor Horvati i Draganići în stațiile, Zdenčine în stații/expediere, reconstrucția trecerilor individuale pentru calea ferată cu două căi și abolirea trecerilor individuale cu reducerea acestora la cele vecine sau construirea trecerilor pe două niveluri.

În plus față de lucrările de construcție pe linia însăși, subiectul proiectului este reconstrucția și modernizarea tuturor celorlalte subsisteme de infrastructură (electricitate, gestionarea și semnalizarea traficului și siguranță, alte părți funcționale și echipamente ale infrastructurii feroviare (arhitectură, peisaj, alte clădiri,...).

Este inclusă și soluționarea intersectării căii ferate cu drumul (în nivel sau denivelatii) și alte infrastructuri.

Lucrările la subsistemul de construcție și infrastructură electrică nu fac obiectul prezentului contract.

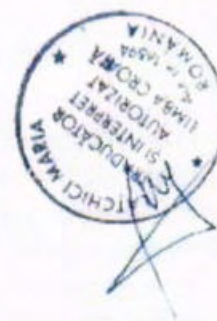
În acest scop este necesar să fie efectuate activitățile planificate:

- Modernizarea instalațiilor de semnalizare și siguranță și a instalațiilor de telecomunicații,
- Construcția obiectelor APB-a i ŽCP-a pe calea ferată deschisă.
- Asigurarea nivelului ŽCP-a u razini (instalarea dispozitivelor cu echipamente asociate pe cale ferată și rutieră): Demerje, Stupnik, Horvati, Desinec, Radnička cesta, Draganić, Vodoprivreda, Zagrebačka
- Instalarea unui încălzitor al macazelor și a stațiilor de coloană în gări și în stații/expediere Zdenčina
- Reconstrucția și amenajarea clădirii gării Karlovac existente
- Reconstrucția și amenajarea clădirii gărilor existente Jastrebarsko i Hrvatski Leskovac și a clădirilor stațiilor Zdenčina i Draganić
- Construcția unei noi clădiri a gării din Hrvatski Leskovac
- Instalarea ETCS nivelul 1,
- Extinderea pentru nivelul 2 ETCS - RBC (Radio bloc centru) în gara Karlovac

Gara de pornire pe secțiunea planificată este gara Hrvatski Leskovac. În Proiectul principal, facilitățile sunt staționate în funcție de stațiile existente care sunt echivalate cu stațiile care încep de la gara Zagreb Gara centrală pentru care a fost selectată o nouă poziție kilometrică km. 0+000U = 424+423. Stațiile cresc de la gara Zagreb Gara centrală spre Rijeka și, privind în această direcție, se menționează cu ocazia

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

descrierii diferitelor lucrări părțile (stânga –dreapta )ale căii ferate respectiv a gării. Direcția planificată a lucrărilor este de la gara Karlovac spre gara Hrvatski Leskovac.



Documentația Proiectului principal de reconstrucție și modernizare a celei de a doua linii este planificată începerea lucrărilor la km 8+386 a căii ferate existente.

Obiectul prezentului Contract sunt lucrările la subsistemul de gestionare a traficului și subsistemul de semnalizare și siguranța și la clădirile gărilor și stațiilor, iar lucrările la subsistemul de infrastructură electroenergetică cu toate lucrările aferente sunt obiectul unui alt Contract însă ele sunt legate între ele. Lucrările conform celui de al doilea Contract se vor desfășura în același timp cu lucrările din contextul prezentului Contract. Executantul celui de al doilea Contract este executantul principal al proiectului „Reconstrucția căii ferate existente și construcția unei alte linii pe porțiunea Hrvatski Leskovac – Karlovac”. Conform prezentului Contract, executantul este obligatca dinamica lucrărilor slae s-o pună de acord cu Executantul celui alt Contract pe întreaga perioadă de valabilitate a Contractului, respectiv a execuției lucrărilor.

În afară de lucrările sus-menționate pe care executantul este obligat să le efectueze în contextul acestyui contract, este obligat să și participe la procedura de pregătire a tuturor documentelor și fundamentărilor absolut necesare pentru obținerea aprobării soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele echipamentelor de cale ferată ERTMS conform articolului 59 din Legea siguranței și interoperabilității sistemului feroviar NN-Monitorul Oficial nr. 63/20 dat fiind că procedura de obținere a început și pentru a se încheia cu succes este necesară încheierea lucrărilor și pregătirea documentației necesare pentru obținerea aprobărilor.

De asemenea, pe perioada execuției prezentului contract și pentru nevoile obținerii aprobării menționate, sun posibile verificări la fața locului de către persoanele competente din partea Agenției Europene de cale ferată ( în continuare în text ERA). De asemenea, în afară de C și de Controlul Proiectelor de execuție legate de PUSS subsistemul de infrastructură sunt examinate și de reprezentanții ERA și te NoBo (Organismul de evaluare a conformității).

Instrucțiunile privind procedura de obținere a aprobării soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele echipamentului de cale ferată ERTMS se sflă pe paginile de Internet ale Agenției Europene a Căilor ferate ([https://www.era.europa.eu/applicants/applications-ertms-trackside-approval\\_en](https://www.era.europa.eu/applicants/applications-ertms-trackside-approval_en)) împreună cu toate anexele necesare.

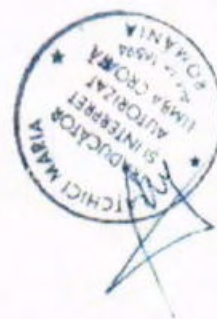
Pentru cele de ma isus, contractoruleste obligat să livreze documentația Clientului în procedura de obținere a aprobării soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele echipamentelor feroviare ERTMS care este reglementată prin aceste specificații tehnice și devizul de cheltuieli.

RBC (Radio blok centar) nu este obiectul obținerii aprobării soluțiilor tehnice prevăzute pentru proiectele echipamentului feroviar ERTMS, NoBo și DeBo.

#### 1.1.1. Structura generală a proiectului

CONFORM CU  
ORIGINALUL

În ce privește domeniul de aplicare a proiectului în zonă, adică secțiunea căii ferate M202 este planificată o împărțire în unsprezece (11) etape, adică unități tehnico-funcționale. Fiecare dintre etape este un permis de construcție și utilizare separat, cu excepția etapelor 10 și n11 care au un permis de utilizare comun, combinat pentru ambele etape (din motive tehnologice). Deci, în total 11 autorizații de construire și 10 autorizații de utilizare.



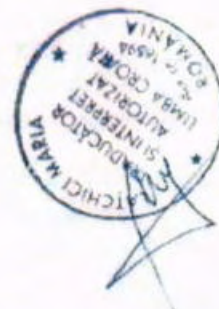
Etapele sunt s:

1. ETAPĂ – Reconstrucția substației de electrotracțiune Mrzlo Polje
2. ETAPĂ – Construcția pasajului subteran “Bedekova”
3. ETAPĂ – Construcția viaductului “Pavučnjak”
4. ETAPA – Construcția viaductului “Zdenčina”
5. ETAPA – Construcția viaductului “Cvetković”
6. ETAPA – Construcția viaductului “Domagović”
7. ETAPĂ – Construcția pasajului subteran “Lazina”
8. ETAPĂ – Construcția pasajului subteran “Ribnjak”
9. ETAPĂ – Construcția drumului neclasificat Orlovac-Ilovac în scopul desființării ŽCP-a Orlovac
10. ETAPĂ – Reconstrucția liniei existente și modernizarea celeilalte linii de cale ferată M202 Zagreb Gara Centrală – Rijeka, pe porțiunea Hrvatski Leskovac – Karlovac, I. subporțiune: Hrvatski Leskovac (inclusiv), 8+386 - Jastrebarsko (inclusiv), 33+292
11. ETAPĂ – Reconstrucția liniei existente și modernizarea celei de a doua linii a căii ferate M202 Zagreb Gara Centrală – Rijeka, pe porțiunea Hrvatski Leskovac – Karlovac, II. subporțiune: Jastrebarsko, 33+292 (exclusiv) – Karlovac, 54+228 (inclusiv)

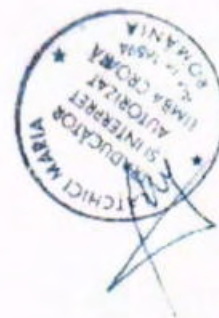
Obținerea tuturor autorizațiilor de utilizare este obligația Executantului conform celui alt Contract înșă este obligația Executantului prezentului Contract să pregătească din timp documentația necesară celui de al doilea executant pentru a se asigura obținerea tuturor autorizațiilor necesare.

Subsemnata Maria Lățchici, traducător autorizat de limba croată cu nr. 16594/2006, certific exactitatea traducerii în limba croată a documentului din limba română (copie) care a fost vizat de mine.

Traducător,



CONFORM CU  
ORIGINALUL



### **1.3.3. Subsistemul de gestionare, semnalizare și siguranță -a traficului**

#### **1.3.3.1. Generalități**

În cadrul lucrărilor, Executantul lucrărilor trebuie să elaboreze documentația proiectului, să livreze, să instaleze, să testeze și să pună în funcțiune următoarele sisteme:

- Sistemul dispozitivelor de semnalizare și control electronice (ESSU) (inclusiv interfețele pentru SSU-urile învecinate, sistemul dispozitivelor de alimentare și sistemele de încălzire a macazelor ),
- Sistemul european de management și control al trenurilor de nivel 1 (ETCS L1) cu infiltrarea buclelor europene și a eurobalizelor,
- Extinderea pentru nivelul ETCS 2 - RBC (Radio Block Center)
- Sistem de dispozitive de telecomunicații,
- Sistem de stingere a incendiilor și alarmă de incendiu și
- Sistem tehnic de protecție.

Executantul lucrărilor trebuie să construiască toate sistemele în conformitate cu cerințele de siguranță corespunzătoare, pentru a fi adecvat pentru utilizare cu funcționalitatea cerută de aceste specificații și proiectele majore.

Executantul lucrărilor trebuie să pregătească documentația proiectului în care va fi definită arhitectura finală a sistemelor menționate, cantitățile detaliate de echipamente și materiale, modul de utilizare și de întreținere pentru a asigura adecvarea pentru utilizarea sistemelor care fac obiectul lucrărilor.

Abaterile de la cantități specificate, de principiu, în aceste specificații tehnice sunt posibile după elaborarea Proiectelor de execuție, dar acest lucru nu va cauza costuri suplimentare pentru Beneficiar.

Informații de bază despre aceste sisteme sunt date în următoarele capitole.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



### Dispozitive de semnalizare și siguranță

Secțiunea Hrvatski Leskovac - Karlovac va fi prevăzută cu dispozitive electronice de semnalizare și siguranță (ESSU) situate în gările Hrvatski Leskovac, Jastrebarsko și Karlovac. Un dispozitiv electronic complet de semnalizare și siguranță (partea logică și de control) - ESSU este instalat la gara Karlovac. În afară de gara Karlovac, partea logică gestionează și părțile executive ale dispozitivelor de SS din gările Hrvatski Leskovac și Jastrebarsko (soluție multi-stație).

Dispozitivul electronic de semnalizare și siguranță (ESSU) constă din:

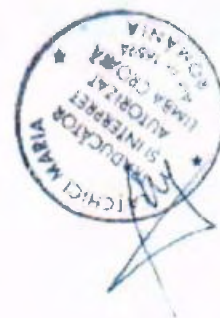
- semnale luminoase de intrare;
- semnale luminoase de ieșire;
- semnale de delimitare de linie
- semnale de manevră;
- semnale spațiale;
- pre-semnale independente
- repetitor pre-semnal;
- semnal de plecare;
- vitezometru;
- dispozitive de montare de macaze și glisoare;
- semnale de macaze și glisare;
- sisteme de monitorizare a disponibilității secțiunilor controlate;
- autostop balize la semnal și pre-semnal;
- rețele de cablu;
- dispozitive de semnalizare electronică și siguranță pentru traficul feroviar și rutier;
- partea interioară a ESSU;
- dispozitiv de alimentare ESSU;
- dispozitive pentru încălzirea electrică a macazelor.

Unele gări nu conțin toate componentele listate ale ESSU.

ESSU va facilita instalarea tuturor traseelor de circulație (de manevră și de tren) permise de imaginea liniilor unei anumite gări.

Pentru a putea plasa semnalul „Conducere atentă la viteze de până la 20 km / h”, ESSU trebuie să aibă o funcție de anunțare a trenului. De asemenea, sistemul trebuie să aibă o funcție de pre-anunțare a trenului pentru a configura în timp util cursele de intrare și ieșire. Funcția de pre-anunțare îl informează pe controlorul de trafic despre sosirea trenului și, în cazul modului activ al APV (trecere automată), începe procesul de setare automată a intrării și apoi a liniei de ieșire a trenului.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



Contoare de axe vor fi utilizate ca sistem de control pentru a stabili disponibilitatea secțiunilor controlate.

Toate semnalele vor fi echipate cu lămpi de semnalizare LED, iar semnalele principale vor fi echipate cu balize de autostop a dispozitivului Indusi I-60.

Macazurile și glisoarele vor fi prevăzute cu dispozitive de montare electro-hidraulice (macazele cu o rază de 500 m vor fi echipate cu controlori de conductibilitate suplimentari.

Toate macazele vor fi încălzite cu radiatoare electrice alimentate de la rețeaua de contact așa cum este descris în secțiunea următoare.

Sursa principală de alimentare este rețeaua publică de distribuție, în timp ce rețeaua de contact va fi utilizată ca sursă de alimentare de rezervă. Sursa de alimentare de rezervă va fi un generator electric diesel mobil pentru care este necesar să se construiască conexiuni adecvate în gări. Echipamentul de pe calea ferată deschisă va fi alimentat de printr-un cablu de alimentare feroviar care va funcționa la o tensiune de 1000 V și va avea posibilitatea alimentării cu energie electrică de la ambele gări învecinate.

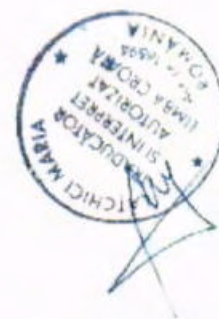
ETCS de nivel 1 va fi instalat pe întreaga secțiune, cu mențiunea că ETCS centralizat de nivel 1 centralizat se va utiliza în gări și ETCS de nivel 1 descentralizat pe linia deschisă. RBC (Radio Block Center) trebuie instalat la gara Karlovac ca o extensie și pregătire pentru ETCS nivelul 2.

ESSU-urile din gări trebuie să aibă interfețe către viitorul centru central de gestionare a traficului.

Instalarea ESSU în gări ar trebui să fie prevăzută în două etape, în funcție de dinamica lucrărilor la reabilitarea gării. În prima fază, va fi reconstruită o parte a liniei din gară care va fi asigurată de noul nou ESSU, iar după aceea traficul va avea loc în cea parte sub gestionarea noului ESSU. În a doua fază, se va asigura partea de gară rămasă până la asigurarea funcționalității complete.

Cerințele tehnice detaliate pentru dispozitivele de semnalizare și siguranță sunt date în Volumul III, Cartea 2 - Specificații tehnice, 2.2.1. Dispozitive de siguranță a semnalului.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



#### 1.3.3.2.1 Hrvatski Leskovac

La gara Hrvatski Leskovac, se instalează partea de execuție a dispozitivului electronic de semnalizare și siguranță (partea de control - FEC), iar partea logică se află la stația Karlovac (soluție multistation) - denumită în continuare ESSU.

Gara Hrvatski Leskovac va avea posibilitatea de gestionare locală din biroul local de trafic și posibilitatea de telecomandă din gara Karlovac. Managementul local implică preluarea controlului asupra zonei gării. Cu toate acestea, personalului din trafic trebuie să i se afișeze, pe lângă zona gării, o afișare a distanței între stații.

Liniile 1, 2, 3, 4 și 5 sunt prevăzute pentru recepționarea, expedierea și trecerea trenurilor. Liniile și macazele din gară sunt realizate cu șine tip 60E1 pe traverse de beton cu fixare elastică.

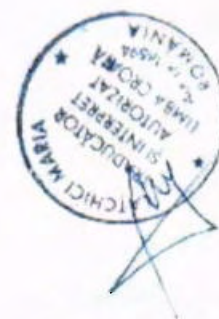
16 macazuri din gara Hrvatski Leskovac vor fi de tip 60 E1-500-1: 12, iar 3 macazuri vor fi de tip 60 E1-200-6 °. În gara Hrvatski Leskovac vor fi instalate 4 glisoare pentru șina 60 E1.

ESSU Hrvatski Leskovac este format din:

- Interfața de comandă a controlorului de trafic de tren,
- Interfață de control de întreținere,
- Partea logică a dispozitivului,
- 3 semnale de intrare și indicatoare de viteză,
- 9 semnale de ieșire,
- 3 semnale de linie de delimitare
- 25 de semnale de manevră pentru protecția căii de trafic,
- 19 dispozitive de montare a macazului,
- 4 dispozitive montabile de glisoare
- 2 treceri feroviare și rutiere,
- 43 puncte de contorizare,
- ETCS nivel 1.

O prezentare detaliată a structurii echipamentelor poate fi găsită în imaginile 1.1 și 7.1. în Volumul III, Cartea 4 - Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive de semnalizare și siguranță.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



Dispozitivele ESSU vor fi amplasate într-o parte a noului spațiu destinat amplasării dispozitivelor SS (spații ESSU) în noua clădire pentru dispozitivele gării Hrvatski Leskovac. Spațiul ESSU trebuie să îndeplinească condițiile stipulate. Spațiul va avea o podea dublă, iar capacitatea portantă a podelei trebuie să corespundă cu greutatea echipamentului ESSU selectat.

#### 1.3.3.2.2. ESSU Jastrebarsko

În gara Jastrebarsko se instalează partea de execuție a dispozitivului electronic de semnalizare și siguranță (partea de comandă - FEC), iar partea logică se amplasează la gara Karlovac (*soluție multi-stație*) - în continuare în text ESSU.

Gara Jastrebarsko va avea posibilitatea de comandă locală de la biroul local de trafic și posibilitatea de telecomandă de la gara Karlovac. Gestionarea locală implică preluarea controlului asupra zonei gării. Cu toate acestea, personalului din trafic trebuie să i se afișeze, pe lângă zona gării, o afișare a distanței între gări.

Liniile 1, 2, 3 și 4 sunt prevăzute pentru recepționarea, expedierea și trecerea trenurilor. Liniile și macazele din gară sunt realizate cu șine tip 60E1 pe traverse de beton cu fixare elastică.

13 macazuri la gara Jastrebarsko vor fi de tip 60 E1-500-1: 12, iar 1 macaz va fi de tip 60 E1-200-6 °. La gara Jastrebarsko vor fi instalate 2 glisoare pentru șina 60 E1.

ESSU Jastrebarsko constă din:

- interfața de comandă pentru controlul de trafic de tren,
- Interfață de control de întreținere,
- Partea logică a dispozitivului,
- 4 semnale de intrare și indicatoare de viteză,
- 8 semnale de ieșire,
- 3 semnale de delimitare de linii,
- 16 semnale de manevră pentru protecția căii de trafic,
- 2 repetitoare de pre-alarmă,
- 14 dispozitive de montare de macaz,
- 2 dispozitive de montare de glisoare,
- 1 trecere feroviară și rutieră
- 39 puncte de contorizare,
- ETCS nivel 1.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



O prezentare detaliată a structurii echipamentelor poate fi găsită în imaginile 1.1 și 7.1. în Volumul III, Cartea 4 - Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive de semnalizare și siguranță.

Dispozitivele ESSU vor fi amplasate într-o parte a noului spațiu destinat amplasării dispozitivelor SS (spații ESSU) în clădirea existentă a gării Jastrebarsko. Spațiul ESSU trebuie să îndeplinească condițiile stipulate. Spațiul va avea o podea dublă, iar capacitatea portantă a podelei trebuie să corespundă cu greutatea echipamentului ESSU selectat.

#### 1.3.3.2.3. ESSU Karlovac

La gara Karlovac se instalează dispozitivul electronic de semnalizare și siguranță complet (partea logică și de comandă) – ESSU. În afară de gara Karlovac, partea logică gestionează și părțile executive ale dispozitivelor SS din stațiile Hrvatski Leskovac și Jastrebarsko, macazurile de pe linia deschisă și secțiunile spațiale dintre gări (*soluție multi-stație*).

Liniile 1, 2, 3, 4, 5, 6 și 7 sunt prevăzute pentru receptarea, expedierea și trecerea trenurilor. Liniile și macazurile din gară sunt realizate cu șine tip 60E1 pe traverse de beton cu fixare elastică.

Cele 24 de macazuri din gara Karlovac vor fi de tip 60 E1-300-6, iar 1 macaz va fi de tip 60 E1-200-6 °. La gara Karlovac vor fi instalate 5 glisoare pentru șina 60 E1

ESSU Karlovac constă din:

- Interfața de comandă a controlorului de trafic de tren
- Interfață de control de întreținere,
  - Partea logică a dispozitivului,
- 4 semnale de intrare,
- 14 semnale de ieșire,
- 30 de semnale de manevră pentru protecția căii de trafic,
- 2 repetoare de pre-alarmă,
- 1 pre-semnal de sine stătător
- 25 de dispozitive de montare de macaz,
- 5 dispozitive de montare de glisare,
  - 1 trecere feroviară și rutieră,
- 52 de puncte de contorizare,

CONFORM CU  
ORIGINALUL



- ETCS nivel 1,
- RBC pentru ETCS de nivel 2.

O prezentare detaliată a structurii echipamentelor poate fi găsită în imaginile 1.3 și 7.3 din Volumul III, Cartea 4 - Anexe grafice, 4.3.1 Dispozitive de semnalizare și siguranță.

Dispozitivele ESSU vor fi amplasate într-o parte a noului spațiu destinat amplasării dispozitivelor SS (spațiu ESSU) în clădirea existentă a stației Karlovac. Spațiile ESSU trebuie să îndeplinească condițiile stipulate. Spațiul va avea o podea dublă, iar capacitatea portantă a pardoselii trebuie să corespundă cu greutatea echipamentului ESSU selectat.

#### **1.3.3.3. Asigurarea liniei deschise**

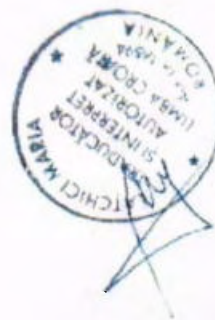
Pe secțiunea Hrvatski Leskovac - Jastrebarsko, vor fi instalate opt locații de blocuri, iar pe secțiunea Jastrebarsko - Karlovac, vor fi instalate zece locații de tip bloc și în acel loc se instalează cabina APB pentru plasarea telecomenzilor (FEC), care sunt parte integrantă a ESSU Karlovac și au aceleași niveluri de securitate.

Detectarea trenurilor, adică controlul disponibilității și ocupării secțiunilor spațiale, se va efectua prin instalarea elementelor externe ale contoarelor electronice ale axelor care sunt instalate la frontiera tehnică a secțiunilor spațiale adiacente. Părțile de bază ale sistemului sunt senzorii de roți și contoarele de axe care controlează în siguranță și raportează despre ocuparea/disponibilitatea secțiunii.

Semnalele spațiale și dispozitivele pentru controlul ocupării secțiunilor spațiale sunt instalate la limitele secțiunilor spațiale și conectate la echipamentul de control situat în casele APB. Distanța de vizibilitate a semnalelor spațiale pentru o viteză de 160 km / h este de 500 de metri.

În zona de staționare/expediere Zdenčina se instalează 4 macazuri pentru posibilitatea de a transfera trenul de pe o linie pe alta. Noi dispozitive de montare electro-hidraulice vor fi instalate pe macaze. Macazurile din zona de staționare/expediere Zdenčina vor fi controlate de noul ESSU al gării Karlovac. În zona macazurilor din zona de staționare/expediere, se instalează o cabină pentru amplasarea telecomenzilor (FEC), care fac parte integrantă din ESSU Karlovac și au aceleași niveluri de securitate. În timpul gestionării locale a gării, macazurile din zona de oprire / redirectionare sunt gestionate de către controlorul de trafic al gării Jastrebarsko.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



Implementarea liniei deschise ESSU ar trebui să fie prevăzută în două etape, în funcție de dinamica lucrărilor la reconstrucția liniei și construcția unei linii noi. În prima fază, va fi construită o nouă linie pe părți ale căii ferate deschise care va fi securizat cu noul ESSU, iar după aceea traficul se va desfășura pe această porțiune sub comanda noului ESSU. În prima fază, va fi instalat un obiect pentru a găzdui dispozitivul și echipamentul intern, elementele externe pe noua linie, iar liniile deschise ESSU vor fi conectate în funcție de ESSU instalat în gară (prima fază). În a doua fază, echipamentul extern rămas va fi instalat pe linia reabilitată și conectat în funcție de gara ESSU complet funcțională.

#### **1.3.3.4. Trecere feroviară și rutieră**

Pe porțiunea Hrvatski Leskovac – Karlovac traficul pe următoarele treceri feroviaro-rutiere, cu semibariere de protecție și semnale luminoase și sonore rutiere:

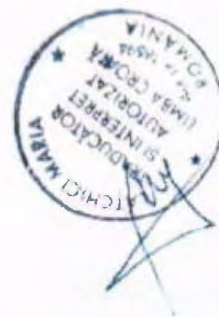
- 01 Demerje la km 11+784
- 02 Stupnik la km 12+557
- 03 Horvati la km 17+888
- 04 Desinec la km 27+414
- 05 Radnička la km 29+835
- 06 Draganić la km 41+380
- 07 Vodoprireda la km 45+603

Pe porțiunea Hrvatski Leskovac – Karlovac traficul pe următoarele treceri feroviaro-rutiere, cu semibariere de protecție și semnale sonore:

- 08 Zagrebačka cesta la km 50+843

Amplasarea trecerilor feroviare și rutiere pe linia deschisă ar trebui să fie prevăzută în două etape, în funcție de dinamica lucrărilor la reabilitarea liniei și construcția unei noi linii. Deoarece instalarea ESSU în gări (1.3.4.2.) și ESSU linie deschisă (1.3.4.3.) are loc în două faze, iar dispozitivele de trecere feroviar-rutiere depind de ESSU-ul gării și liniei deschise, instalarea lor va avea loc în 2 faze. În prima fază, se va instala un obiect pentru a găzdui dispozitivul și echipamentul intern, elementele externe de pe trecerea feroviar-rutieră în sine (semnale rutiere și instalatori) și detectoare de tren pe noua linie,

CONFORM CU  
ORIGINALUL



iar trecerea feroviar-rutieră va fi conectată în funcție de ESSU-ul gării instalat și de linia deschisă (primă fază). În a doua fază, echipamentul extern rămas (detectoare de tren pe linia reabilitată) va fi instalat și conectat în funcție de ESSU complet funcțional al gării și de linia deschisă.

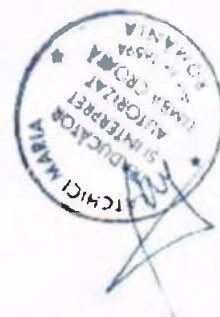
#### **1.3.3.5. Interfețe de stație**

Ca parte a lucrărilor la ESSU Hrvatski Leskovac, este necesară construirea unei interfețe conform dispozitivului APB existent (tip Iskra Sbl5) pentru Delta Rasputnica. Prin instalarea unui nou semnal de intrare A între semnalul spațial existent 042 și semnalul de intrare A, nu mai există o cale de oprire prescrisă. Prin urmare, este necesară demontarea APB 04 existent (cabina și semnalele spațiale 041 și 042). Funcția de pre-semnal a noului semnal de intrare A va avea semnalul spațial existent 032 și trebuie marcat în modul prescris (instalarea unui avertisment și a unui nume de pre-semnal) și adaptată pentru funcționare ca pre-semnal. Prin demontarea APB 04 existent, este necesară și reglarea afișajului de pe MMI (sistemul VICOS fabricat de Siemens) la Zagreb GK (nu face obiectul acestui proiect).

Dispozitivul existent al trecerii rutiere ŽCP 4 Kate Mlinarić (tip ISKRA DK) în km 432 + 362 este situat între noul semnal de intrare (A) al stației Hrvatski Leskovac și APB 03 existent. Dispozitivul trecerii trebuie adaptat (instalarea unui nou dispozitiv pentru asigurarea trecerii feroviare și rutiere nu face obiectul acestui proiect) într-un mod care să permită confruntarea cu ESSU în gară, precum și cu dispozitivul APB 03 existent (în locul interfeței anterioare cu dispozitivul APB 04 anulat). Punctul de conectare existent K2 este situat la km 433 + 629 (poziția km existentă), care corespunde noii poziții km 9 + 206 și este situat în imediata vecinătate a noii grante de manevră GM A la km 9 + 210. Pentru deplasările de manevră către GM A, este necesar să dezactivați punctul de comutare K2 prin interfața stației. În continuare, este necesară dezactivarea setării cursei de ieșire în cazul în care trecerea feroviară și rutieră este defectă și în cazul în care contactul de comutare K2 este oprit prin comanda specială menționată anterior.

Ca parte a lucrărilor la ESSU Karlovac, este necesară construirea unei interfețe în conformitate cu dispozitivul APB existent (tip Iskra Sbl5) pentru Mrzlo Polje și trecerea de pietoni securizată

CONFORM CU  
ORIGINALUL



PP Kupa (Most). PP/trecerea de pietoni Kupa (Pod) este prevăzută cu un dispozitiv de tip Končar KLC3 conform contractului SUCRE-HZI-G-ICB-5.2.3.1.1 și nu face obiectul acestui proiect.

Ca parte a lucrărilor la ESSU Jastrebarsko, este necesar să se prevadă instalarea unei interfețe temporare conform dispozitivului APB existent (tip Iskra Sbl5), iar direcția (spre Hrvatski Leskovac sau Karlovac) va depinde de dinamica lucrărilor de construcție, deci care secțiune va asigura cu noul ESSU (Etapa 10 - Hrvatski Leskovac - Jastrebarsko sau Etapa 11 - Jastrebarsko - Karlovac).

*Subsemnata Maria Lațchici, traducător autorizat de limba croată cu nr. 16594/2006, certifică exactitatea traducerii în limba croată a documentului din limba română (copie) care a fost vizat de mine.*

*Traducător,*



CONFORM CU  
ORIGINALUL



**PROJEKT: RADOVI NA PROMETNO – UPRAVLJAČKOM I SIGNALNO – SIGURNOSNO  
ŽELJEZNIČKOM INFRASTRUKTURNOM PODSUSTAVU NA PROJEKTU REKONSTRUKCIJA  
POSTOJEĆEG I IZGRADNJA DRUGOG KOLOSJEKA NA DIONICI HRVATSKI LEKOVAC –  
KARLOVAC**

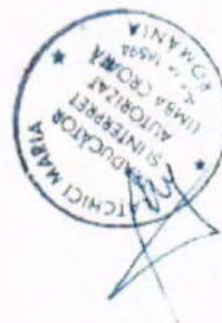
**ŽELJEZNIČKA PRUGA: M202 ZAGREB GLAVNI KOLODVOR – RIJEKA**

### **SVEZAK III**

#### **KNJIGA 1: TEHNIČKE SPECIFIKACIJE**

**TEHNIČKI OPIS, OBVEZE I ODGOVORNOSTI SUDIONIKA U  
PROVEDBI UGOVORA I IZVOĐENJE RADOVA**

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**



STUDENI 2020.

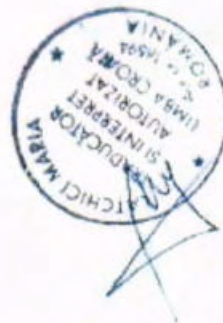
CONFORM CU  
ORIGINALUL

### **SVEZAK III**

#### **KNJIGA 1 – TEHNIČKE SPECIFIKACIJE – TEHNIČKI OPIS, OBVEZE SUDIONIKA U PROVEDBI UGOVORA I IZVOĐENJE RADOVA**

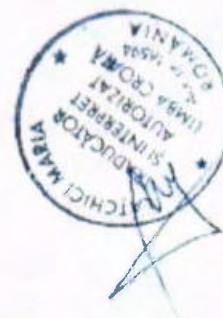
##### **Sadržaj:**

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. TEHNIČKI OPIS .....</b>                                         | <b>10</b> |
| <b>1.1. UVOD .....</b>                                                | <b>10</b> |
| 1.1.1. Opća struktura projekta.....                                   | 12        |
| 1.1.2. Dinamika izvođenja i organizacija radova.....                  | 13        |
| 1.1.3. Preuzimanje radova .....                                       | 14        |
| <b>1.2. POSTOJEĆE STANJE .....</b>                                    | <b>15</b> |
| 1.2.1. Građevinski infrastrukturni podsustav .....                    | 15        |
| <b>1.2.1.1. ŽELJEZNIČKA PRUGA.....</b>                                | <b>15</b> |
| 1.2.1.1.1. Gornji i donji ustroj .....                                | 16        |
| 1.2.1.1.2. Mostovi .....                                              | 17        |
| 1.2.1.1.3. Propusti .....                                             | 18        |
| 1.2.1.1.4. Servisne ceste.....                                        | 19        |
| 1.2.1.1.5. Postojeća komunalna infrastruktura.....                    | 19        |
| <b>1.2.1.2. KOLODVORI I STAJALIŠTA .....</b>                          | <b>19</b> |
| 1.2.1.2.1. Položaj službenih mjesta .....                             | 19        |
| 1.2.1.2.2. Kolodvor Hrvatski Leskovac.....                            | 20        |
| 1.2.1.2.3. Kolodvor Horvati .....                                     | 21        |
| 1.2.1.2.4. Stajalište Mavračići .....                                 | 21        |
| 1.2.1.2.5. Kolodvor Zdenčina.....                                     | 21        |
| 1.2.1.2.6. Stajalište Desinec .....                                   | 22        |
| 1.2.1.2.7. Kolodvor Jastrebarsko .....                                | 22        |
| 1.2.1.2.8. Stajalište Domagović .....                                 | 23        |
| 1.2.1.2.9. Stajalište Lazina .....                                    | 23        |
| 1.2.1.2.10. Kolodvor Draganić .....                                   | 24        |
| 1.2.1.2.11. Kolodvor Karlovac .....                                   | 24        |
| <b>1.2.1.3. KRIŽANJA ŽELJEZNIČKE PRUGE S DRUGIM PROMETNICAMA.....</b> | <b>26</b> |
| 1.2.1.3.1. Nadvožnjaci iznad željezničke pruge.....                   | 26        |
| 1.2.1.3.2. Podvožnjaci ispod željezničke pruge .....                  | 26        |
| 1.2.1.3.3. Željezničko-cestovni i pješački prijelazi.....             | 26        |
| <b>1.2.2. Elektroenergetski infrastrukturni podsustav.....</b>        | <b>28</b> |

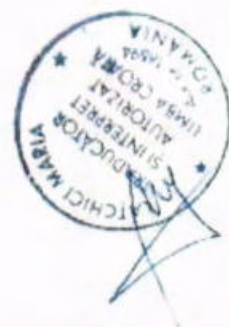




|             |                                                                     |    |
|-------------|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.2.1.    | KONTAKTNA MREŽA .....                                               | 28 |
| 1.2.2.1.1.  | Kolodvor Hrvatski Leskovac.....                                     | 28 |
| 1.2.2.1.2.  | Poddionica Hrvatski Leskovac (isklj.) – Jastrebarsko (isklj.) ..... | 29 |
| 1.2.2.1.3.  | Kolodvor Jastrebarsko.....                                          | 29 |
| 1.2.2.1.4.  | Poddionica Jastrebarsko (isklj.)– Karlovac (isklj.).....            | 30 |
| 1.2.2.1.5.  | Kolodvor Karlovac .....                                             | 30 |
| 1.2.2.2.    | ELEKTROVUČNE PODSTANICE I NAPOJNI DALEKOVODI.....                   | 31 |
| 1.2.2.2.1.  | EVP 110/25 kV Zdenčina .....                                        | 32 |
| 1.2.2.2.2.  | EVP 110/25 kV Mrlo Polje .....                                      | 32 |
| 1.2.2.3.    | POSTROJENJA ZA SEKCIONIRANJE .....                                  | 33 |
| 1.2.2.4.    | SUSTAV DALJINSKOG UPRAVLJANJA .....                                 | 34 |
| 1.2.2.5.    | TRANSFORMATORSKE STANICE ZA GRIJANJE SKRETNICA .....                | 34 |
| 1.2.2.6.    | VANJSKA RASVJETA I DRUGA POSTROJENJA .....                          | 34 |
| 1.2.2.6.1.  | Kolodvor Hrvatski Leskovac.....                                     | 35 |
| 1.2.2.6.2.  | Kolodvor Horvati .....                                              | 35 |
| 1.2.2.6.3.  | Stajalište Mavračići .....                                          | 35 |
| 1.2.2.6.4.  | Kolodvor Zdenčina.....                                              | 35 |
| 1.2.2.6.5.  | Stajalište Desinec .....                                            | 35 |
| 1.2.2.6.6.  | Kolodvor Jastrebarsko .....                                         | 36 |
| 1.2.2.6.7.  | Stajalište Domagović .....                                          | 36 |
| 1.2.2.6.8.  | Stajalište Lazina .....                                             | 36 |
| 1.2.2.6.9.  | Kolodvor Draganić .....                                             | 36 |
| 1.2.2.6.10. | Kolodvor Karlovac .....                                             | 37 |
| 1.2.3.      | Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav .....          | 37 |
| 1.2.3.1.    | SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI .....                                   | 37 |
| 1.2.3.2.    | GRIJANJE SKRETNICA .....                                            | 40 |
| 1.2.3.3.    | TELEKOMUNIKACIJSKI UREĐAJI .....                                    | 40 |
| 1.2.3.3.1.  | Prijenosni medij.....                                               | 40 |
| 1.2.3.3.2.  | Prijenosni sustavi.....                                             | 41 |
| 1.2.3.3.3.  | Željeznička automatska telefonija (ŽAT) .....                       | 41 |
| 1.2.3.3.4.  | Pružna telefonija .....                                             | 41 |
| 1.2.3.3.5.  | Radijski sustavi .....                                              | 42 |
| 1.2.3.3.6.  | Mreža za prijenos podataka .....                                    | 42 |
| 1.2.3.3.7.  | Sustavi za informiranje putnika.....                                | 42 |
| 1.2.3.3.8.  | Registron .....                                                     | 42 |



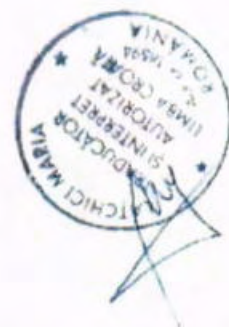
|                                                                                                                                                                                                                                             |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.3. NOVO STANJE.....</b>                                                                                                                                                                                                                | <b>43</b> |
| 1.3.1. Uvod.....                                                                                                                                                                                                                            | 43        |
| 1.3.1.1. ETAPA 1. REKONSTRUKCIJA EVP-A MRZLO POLJE .....                                                                                                                                                                                    | 43        |
| 1.3.1.2. ETAPA 10. REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEG I IZGRADNJA DRUGOG KOLOSIJEKA ŽELJEZNIČKE PRUGE ZA MEĐUNARODNI PROMET M202 ZAGREB GK – RIJEKA, I. PODDIONICA: HRVATSKI LESKOVAC (UKLJUČENO) 8+386,00 – JASTREBARSKO (UKLJUČENO) 33+292,00..... | 43        |
| 1.3.1.3. ETAPA 11. REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEG I IZGRADNJA DRUGOG KOLOSIJEKA ŽELJEZNIČKE PRUGE ZA MEĐUNARODNI PROMET M202 ZAGREB GK – RIJEKA, II. PODDIONICA: JASTREBARSKO (ISKLJUČENO) 33+292,00 – KARLOVAC (UKLJUČENO) 54+227,90.....       | 45        |
| 1.3.2. Kolodvorske i stajališne zgrade.....                                                                                                                                                                                                 | 47        |
| 1.3.2.1.1. Kolodvor Hrvatski Leskovac.....                                                                                                                                                                                                  | 47        |
| 1.3.2.1.2. Kolodvor Jastrebarsko .....                                                                                                                                                                                                      | 48        |
| 1.3.2.1.3. Kolodvor Karlovac .....                                                                                                                                                                                                          | 48        |
| 1.3.2.1.4. Stajalište/otpremništvo Zdenčina .....                                                                                                                                                                                           | 49        |
| 1.3.2.1.5. Stajalište Draganić.....                                                                                                                                                                                                         | 49        |
| 1.3.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav .....                                                                                                                                                                           | 50        |
| 1.3.3.1. OPĆENITO .....                                                                                                                                                                                                                     | 50        |
| 1.3.3.2. SIGNALNO-SIGURNOSNI UREĐAJI .....                                                                                                                                                                                                  | 50        |
| 1.3.3.2.1. ESSU Hrvatski Leskovac .....                                                                                                                                                                                                     | 52        |
| 1.3.3.2.2. ESSU Jastrebarsko .....                                                                                                                                                                                                          | 52        |
| 1.3.3.2.3. ESSU Karlovac.....                                                                                                                                                                                                               | 53        |
| 1.3.3.3. OSIGURANJE OTVORENE PRUGE .....                                                                                                                                                                                                    | 54        |
| 1.3.3.4. ŽCP .....                                                                                                                                                                                                                          | 55        |
| 1.3.3.5. KOLODVORSKA SUČELJA.....                                                                                                                                                                                                           | 55        |
| 1.3.3.6. SUSTAV ELEKTRIČNOG GRIJANJA SKRETNICA.....                                                                                                                                                                                         | 57        |
| 1.3.3.6.1. Kolodvor Hrvatski Leskovac.....                                                                                                                                                                                                  | 57        |
| 1.3.3.6.2. Kolodvor Jastrebarsko .....                                                                                                                                                                                                      | 57        |
| 1.3.3.6.3. Kolodvor Karlovac .....                                                                                                                                                                                                          | 58        |
| 1.3.3.6.4. Stajalište/otpremništvo Zdenčina .....                                                                                                                                                                                           | 58        |
| 1.3.3.7. NAPOJNI UREĐAJI .....                                                                                                                                                                                                              | 59        |
| 1.3.3.7.1. Napajanje kolodvorskih uređaja .....                                                                                                                                                                                             | 59        |
| 1.3.3.7.2. Napajanje opreme na otvorenoj pruzi.....                                                                                                                                                                                         | 59        |
| 1.3.3.8. ETCS .....                                                                                                                                                                                                                         | 60        |
| 1.3.3.8.1. Infill.....                                                                                                                                                                                                                      | 60        |
| 1.3.3.8.2. Balizne grupe za promjenu razine rada.....                                                                                                                                                                                       | 60        |



|             |                                                                                                                          |           |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1.3.3.8.3.  | Statički profil brzine (SSP) i ograničenja brzine.....                                                                   | 61        |
| 1.3.3.9.    | KABELSKA KANALIZACIJA .....                                                                                              | 61        |
| 1.3.3.10.   | TELEKOMUNIKACIJSKI UREĐAJI .....                                                                                         | 62        |
| 1.3.3.10.1. | Prijenosni sustav IP - mreža za prijenos podataka                                                                        | 62        |
| 1.3.3.10.2. | Željeznički automatski telefonski sustav (ŽAT) ....                                                                      | 63        |
| 1.3.3.10.3. | Pružni telefonski sustav.....                                                                                            | 64        |
| 1.3.3.10.4. | Radijski sustavi .....                                                                                                   | 64        |
| 1.3.3.10.5. | Sustav za informiranje putnika .....                                                                                     | 64        |
| 1.3.3.10.6. | Prodaja karata .....                                                                                                     | 66        |
| 1.3.3.10.7. | Registron u kolodvora.....                                                                                               | 66        |
| 1.3.3.11.   | OBJEKTI ZA SMJEŠTAJ SS I TK NA OTVORENOJ PRUZI .....                                                                     | 67        |
| 1.3.3.12.   | SUSTAV ZA GAŠENJE POŽARA I VATRODOJAVU .....                                                                             | 69        |
| 1.3.3.12.1. | Sustav vatrodjave .....                                                                                                  | 69        |
| 1.3.3.12.2. | Stabilni sustav za gašenje požara .....                                                                                  | 76        |
| 1.3.3.13.   | SUSTAV TEHNIČKE ZAŠTITE.....                                                                                             | 85        |
| 1.3.3.13.1. | Koncepcija tehničke zaštite.....                                                                                         | 86        |
| 1.3.3.13.2. | Tehnički opis sustava tehničke zaštite .....                                                                             | 87        |
| 1.3.3.13.3. | Centralni nadzorni sustav.....                                                                                           | 93        |
| 2.          | <b>OBVEZE I ODGOVORNOSTI SUDIONIKA U PROVEDBI UGOVORA.....</b>                                                           | <b>96</b> |
| 2.1.        | <b>NARUČITELJ (Članak 2 Ugovora) .....</b>                                                                               | <b>96</b> |
| 2.2.        | <b>INŽENJER (Članak 3 Ugovora) .....</b>                                                                                 | <b>96</b> |
| 2.3.        | <b>IZVOĐAČ (Članak 4 Ugovora).....</b>                                                                                   | <b>97</b> |
| 2.3.1.      | Odgovornosti Izvođača .....                                                                                              | 97        |
| 2.3.2.      | Predstavnik Izvođača (Članak 4.3 Ugovora) .....                                                                          | 98        |
| 2.4.        | <b>DOKUMENTACIJA .....</b>                                                                                               | <b>99</b> |
| 2.4.1.      | Dokumentacija Naručiitelja (Članak 1.8. Ugovora) .....                                                                   | 99        |
| 2.4.2.      | Dokumentacija Izvođača (Članak 4.1. i Članak 21 Posebnih uvjeta za potrebe radova na p-u i s-s podsustavu Ugovora) ..... | 99        |
| 2.4.2.1.    | <b>DOKUMENTACIJA ZA POTREBE IZGRADNJE PROMETNO - UPRAVLJAČKOG I SIGNALNO - SIGURNOSNOG PODSUSTAVA.....</b>               | <b>99</b> |
| 2.4.2.1.1.  | Indikativni popis izvedbene projektne dokumentacije: .....                                                               | 100       |
| 2.4.2.1.2.  | Izvedbeni projekti građevinskog dijela projekta moraju sadržavati .....                                                  | 100       |
| 2.4.2.1.3.  | Izvedbeni projekti novog elektroničkog signalno-sigurnosnog uređaja moraju sadržavati: 100                               |           |
| 2.4.2.1.4.  | Izvedbeni projekti telekomunikacijskih uređaja moraju sadržavati: .....                                                  | 102       |
| 2.4.2.1.5.  | Način izrade i sastavni dijelovi izvedbenog projekta .....                                                               | 102       |

|            |                                                                                                                                                                     |     |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 2.4.2.2.   | DOKUMENTACIJA ZA POTREBE OPERATIVNOG IZVOĐENJA RADOVA                                                                                                               | 103 |
| 2.4.2.2.1. | Vremenski plan (Članak 8.3).....                                                                                                                                    | 103 |
| 2.4.2.2.2. | Plan osiguranja kvalitete .....                                                                                                                                     | 104 |
| 2.4.2.2.3. | Prometno tehnološki elaborat organizacije željezničkog prometa .....                                                                                                | 106 |
| 2.4.2.2.4. | Prometni elaborat privremene regulacije prometa .....                                                                                                               | 106 |
| 2.4.2.2.5. | Plan izvođenja radova .....                                                                                                                                         | 107 |
| 2.4.2.2.6. | Plan upravljanja okolišem .....                                                                                                                                     | 107 |
| 2.4.2.2.7. | Operativni plan mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja vodotoka (nadzemnih i podzemnih) s mjerama sprječavanja, širenja i uklanjanja onečišćenja..... | 108 |
| 2.4.2.3.   | DOKUMENTACIJA ZA POTREBE PROBNOG RADA.....                                                                                                                          | 109 |
| 2.4.2.4.   | DOKUMENTACIJA IZVEDENOG STANJA .....                                                                                                                                | 109 |
| 2.4.2.5.   | PRIRUČNICI O RUKOVANJU I ODRŽAVANJU .....                                                                                                                           | 110 |
| 2.4.2.6.   | UPUTA ZA RUKOVANJE PROMETNO-UPRAVLJAČKIM I SIGNALNO-SIGURNOSNIM INFRASTRUKTURNIM PODSUSTAVOM.....                                                                   | 110 |
| 2.4.3.     | Pregled dokumentacije.....                                                                                                                                          | 110 |
| 2.4.4.     | Dokumentacija na gradilištu .....                                                                                                                                   | 111 |
| 2.4.4.1.   | GRAĐEVINSKI DNEVNIK .....                                                                                                                                           | 111 |
| 2.4.4.2.   | GRAĐEVINSKA KNJIGA .....                                                                                                                                            | 111 |
| 2.5.       | SASTANCI, IZVJEŠTAJI I KORESPONDENCIJA .....                                                                                                                        | 114 |
| 2.5.1.     | Sastanci .....                                                                                                                                                      | 114 |
| 2.5.1.1.   | PRIPREMNI SASTANAK (KICK-OFF MEETING) .....                                                                                                                         | 114 |
| 2.5.1.2.   | SPREMNOST IZVOĐAČA ZA POČETAK RADOVA NA GRADILIŠTU .....                                                                                                            | 114 |
| 2.5.1.3.   | SASTANAK ZA POČETAK RADOVA NA GRADILIŠTU.....                                                                                                                       | 115 |
| 2.5.1.4.   | SASTANCI O NAPREDOVANJU RADOVA – TJEDNI/MJESEČNI.....                                                                                                               | 116 |
| 2.5.1.5.   | SASTANCI NA ZAHTJEV .....                                                                                                                                           | 117 |
| 2.5.1.6.   | SASTANCI ODBORA ZA PRAĆENJE .....                                                                                                                                   | 117 |
| 2.5.2.     | Izvještaji i korespondencija.....                                                                                                                                   | 117 |
| 2.5.2.1.   | IZVJEŠTAJ O NAPRETKU RADOVA (ČLANAK 4.21 UGOVORA).....                                                                                                              | 117 |
| 2.5.2.2.   | KOPIRANJE KORESPONDENCIJE .....                                                                                                                                     | 119 |
| 2.6.       | Gradilišni ured .....                                                                                                                                               | 119 |
| 3.         | IZVOĐENJE RADOVA .....                                                                                                                                              | 120 |
| 3.1.       | UVJETI IZVOĐENJA RADOVA NA GRADILIŠTU .....                                                                                                                         | 120 |
| 3.1.1.     | Općenito .....                                                                                                                                                      | 120 |





|            |                                                                                                        |     |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.1.2.     | Gradilište.....                                                                                        | 121 |
| 3.1.3.     | Pravo na pristup (Članak 2.1).....                                                                     | 122 |
| 3.1.4.     | Iskolčenje (Članak 4.7 Ugovora) .....                                                                  | 124 |
| 3.1.5.     | Zatvor pruge .....                                                                                     | 124 |
| 3.1.6.     | Izmještanje instalacija.....                                                                           | 125 |
| 3.1.7.     | Polovni materijal – deponiranje, skladištenje, sortiranje i pakiranje .....                            | 126 |
| 3.1.8.     | Zbrinjavanje viška materijala, građevinskog otpada i potencijalnog opasnog otpada ...                  | 126 |
| 3.1.9.     | Rad Naručitelja .....                                                                                  | 127 |
| 3.1.10.    | Zaštita okoliša (Članak 4.18 Ugovora) .....                                                            | 127 |
| 3.1.10.1.  | MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA .....                                                                            | 127 |
| 3.2.       | PRIORITETI U IZVOĐENJU RADOVA, DINAMIKA IZVOĐENJA I OGRANIČENJA .....                                  | 130 |
| 3.2.1.     | Prioriteti u izvođenju radova i dinamika izvođenja .....                                               | 130 |
| 3.2.2.     | Organizacija i odvijanje prometa .....                                                                 | 132 |
| 3.2.2.1.   | ORGANIZACIJA PROMETA ZA VRIJEME RADOVA BEZ OMETANJA PROMETA VLAKOVA<br>133                             |     |
| 3.2.2.2.   | ORGANIZACIJA PROMETA ZA VRIJEME RADOVA UZ UVOĐENJE POTPUNOG ZATVORA<br>PRUGE OD 12/36/57/72 SATA ..... | 133 |
| 3.2.2.3.   | ORGANIZACIJA PROMETA ZA VRIJEME RADOVA UZ UVOĐENJE POTPUNOG ZATVORA<br>PRUGE VIŠE OD 3 DANA .....      | 133 |
| 3.2.2.4.   | ORGANIZACIJA PROMETA ZA VRIJEME RADOVA UZ UVOĐENJE POTPUNOG ZATVORA<br>PRUGE U KOLODVORIMA.....        | 133 |
| 3.2.3.     | Radovi koji utječu na vodotoke .....                                                                   | 134 |
| 3.2.4.     | Ostali uvjeti.....                                                                                     | 134 |
| 3.2.4.1.   | REZERVNI DIJELOVI .....                                                                                | 134 |
| 3.2.4.2.   | ŠKOLOVANJE OSOBLJA ZA UPRAVLJANJE PROMETNO-UPRAVLJAČKIM I SIGNALNO-<br>SIGURNOSNIM PODSUSTAVOM .....   | 135 |
| 3.2.5.     | Privremene i prijelazne faze radova .....                                                              | 135 |
| 3.3.       | TESTOVI PO DOVRŠETKU I PREUZIMANJE .....                                                               | 137 |
| 3.3.1.     | Testovi po dovršetku Radova na pruzi.....                                                              | 137 |
| 3.3.1.1.   | TESTOVI PO DOVRŠETKU RADOVA NA PRUZI OTVORENOJ ZA REDOVAN ŽELJEZNIČKI<br>PROMET. 137                   |     |
| 3.3.1.2.   | TESTOVI PO DOVRŠETKU RADOVA NA PRUZI U SVRHU USPOSTAVE PROBNOG RADA<br>138                             |     |
| 3.3.1.2.1. | Interni tehnički pregled.....                                                                          | 138 |
| 3.3.1.2.2. | Probni rad.....                                                                                        | 140 |

|          |                                                                                       |     |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.3.1.3. | TESTOVI PO DOVRŠETKU RADOVA NA PRUZI U SVRHU<br>IZDAVANJA POTVRDE O PREUZIMANJU ..... | 140 |
| 3.3.2.   | Preuzimanje (Članak 10.1.) .....                                                      | 141 |
| 3.3.2.1. | ODOBRENJE PROJEKATA IZVEDENOG STANJA .....                                            | 141 |
| 3.3.2.2. | POTVRDA O PREUZIMANJU .....                                                           | 141 |
| 3.3.2.3. | RAZDOBLJE OBAVJEŠTAVANJA O NEDOSTACIMA .....                                          | 142 |





## 1. TEHNIČKI OPIS

### 1.1. UVOD

U sklopu projekta „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac - Karlovac na glavnoj željezničkoj pruzi za međunarodni promet, M202 Zagreb Gk – Rijeka“, predviđena je rekonstrukcija postojećeg kolosijeka i izgradnja drugog kolosijeka u pojasu postojeće pruge, a sve u skladu s rezultatima studije izvodljivosti i lokacijske dozvole.

Željeznička pruga na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac sastavni je dio željezničke pruge na koridoru RH2 (Mediterranski koridor) M202 Zagreb Gk – Rijeka i ima status glavne željezničke pruge za međunarodni promet. Pruga će biti elektrificirana sustavom električne vuče 25 kV, 50 Hz. Križanja željezničke pruge s cestovnim prometnicama (osim ŽCP-a koji se ukidaju) biti će u istoj razini ili izvan razine, prijelazi u razini biti će osigurani SV+ZV+POL, a prijelazi izvan razine biti će denivelirani izvedbom podvožnjaka ili nadvožnjaka.

Pruga će biti osposobljena za  $V_{max} = 160$  km/h, uz ograničenja u zoni Mavračića (120 km/h), kolodvora Jastrebarsko (140 km/h) i kolodvora Karlovac (120 km/h).

Planiranim zahvatom predviđena je rekonstrukcija, nadogradnja i obnova željezničke pruge, da bi u konačnici željeznička pruga zadovoljila zahtjeve interoperabilnosti i to:

- dva kolosijeka na otvorenoj željezničkoj pruzi osnovnog razmaka 4,75 m;
- nazivna projektirana građevinska brzina:  $\leq 160$  km/sat;
- najveća dopuštena masa željezničkih vozila: 22,5 t/osovini i 8,0 t/m (model opterećenja D4 za otvorenu prugu) i 25,0 t/osovini i 8,8 t/m (model opterećenja E5 za željezničke mostove);
- slobodni profil za prolazak željezničkih vozila: GC u uvjetima elektrifikacije s izmjeničnom strujom 25kV, 50Hz;
- korisna duljina potrebnog broja kolosijeka u kolodvorima: 750 m;
- korisna duljina perona u kolodvorima: 160 i 400 m;
- korisna duljina perona u stajalištima: 160 m;
- osiguranje pruge i kolodvora: APB na otvorenoj pruzi, ETCS razine 1, autostop uređaj.

Predviđena je za postojeći kolosijek izvedba obnove (cjelovitoga remonta) pružnog gornjeg ustroja i uređivanje pružnog donjeg ustroja, rekonstrukcija ili zamjena mostova i propusta, rekonstrukcija elektrifikacije željezničke pruge jednofaznim izmjeničnim sustavom AC 25 kV, 50 Hz, izgradnja stabilnih postrojenja električne vuče (postrojenje za sekcioniranje i postrojenje za kompenzaciju jalove energije u elektrovučnim podstanicama), ugradnja ESS uređaja i TK uređaja, rekonstrukcija kolodvora Hrvatski Leskovac, Jastrebarsko i Karlovac, rekonstrukcija postojećih stajališta Mavračići, Desinec, Domagović i Lazina, prenamjena kolodvora Horvati i Draganići u stajališta, Zdenčine u stajalište/otpremništvo, rekonstrukcija pojedinih ŽCP-a za dvokolosiječnu prugu, te ukidanje pojedinih prijelaza sa njihovim svođenjem na susjedne ili izvedba prijelaza u dvije razine.

Uz građevinske radove na samoj pruzi, predmet zahvata je i rekonstrukcija i dogradnja svih ostalih infrastrukturnih podsustava (elektroenergetski, prometno-upravljački i signalno-sigurnosni, ostali funkcionalni dijelovi i oprema željezničke infrastrukture (arhitektura, krajobraz, ostale zgrade, ...).

CONFORM CU  
ORIGINALUL

Uključeno je i rješavanje križanja pruge s cestovnom (u razini ili denivelacijama) i ostalom komunalnom infrastrukturom.

Radovi na građevinskom i elektroenergetskom infrastrukturnom podsustavu nisu predmet ovog ugovora.

U tu svrhu je potrebno izvršiti planirane aktivnosti:

- Modernizacija signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja,
- Izgradnja objekata APB-a i ŽCP-a na otvorenoj pruži.
- Osiguranje ŽCP-a u razini (ugradnja uređaja sa pripadajućom opremom na željezničkoj pruži i cestovnoj prometnici): Demerje, Stupnik, Horvati, Desinec, Radnička cesta, Draganić, Vodoprivreda, Zagrebačka
- Ugradnja grijača skretnica te pripadajuće stupne trafostanice u kolodvorima i stajalištu/otpremništvu Zdenčina
- Rekonstrukcije i uređenje postojeće kolodvorske zgrade u Karlovcu
- Rekonstrukciju i uređenje postojeće kolodvorske zgrade Jastrebarsko i Hrvatski Leskovac te stajališne zgrade Zdenčina i Draganić
- Izgradnja nove kolodvorske zgrade u Hrvatskom Leskovcu
- Ugradnja ETCS-a razine 1,
- Proširenje za ETCS razine 2 - RBC (Radio blok centar) u kolodvoru Karlovac

Početni kolodvor na predviđenoj dionici je kolodvor Hrvatski Leskovac. U Glavnom projektu objekti su stacionirani prema postojećim stacionažama koje su izjednačene sa stacionažama koje počinju u kolodvoru Zagreb Gk za koji je odabran novi kilometarski položaj km 0+000 = 424+423. Stacionaže rastu od kolodvora Zagreb Gk prema Rijeci i gledajući u tom smjeru se navode, prilikom opisivanja pojedinih radova, strane (lijeva-desna) pruge odnosno kolodvora. Predviđeni smjer radova je iz kolodvora Karlovac prema kolodvoru Hrvatski Leskovac.

Dokumentacija Glavnog projekta rekonstrukcije i dogradnje drugog kolosijeka planira početak radova u km 8+386 postojeće željezničke pruge.

Predmet ovog Ugovora su radovi na prometno – upravljačkom i signalno – sigurnosnom infrastrukturnom podsustavu i kolodvorskim i stajališnim zgradama, a radovi na građevinskom i elektroenergetskom infrastrukturnom podsustavu sa svim pripadajućim radovima su predmet drugog Ugovora, ali su međusobno povezani. Radovi po drugom Ugovoru odvijati će se istovremeno kad i radovi u sklopu ovog Ugovora. Izvođač drugog Ugovora je glavni izvođač projekta „Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac“. Izvođač prema ovom Ugovoru obavezan je dinamiku svojih radova usuglasiti sa Izvođačem drugog Ugovora za cijelo vrijeme trajanja Ugovora, odnosno izvođenja radova.

Osim gore navedenih radova, a koje je izvođač dužan izvesti u sklopu ovog ugovora, obavezan je i sudjelovati u postupku pripreme svih podloga i dokumenata neophodnih za ishođenje odobrenja tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a sukladno članku 59 Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava NN br. 63/20 budući da je postupak ishođenja istog



započeo, a da bi se uspješno okončao potrebno je završiti radove te pripremiti svu potrebnu dokumentaciju za ishođenje istog.

Također, za vrijeme provedbe ovog ugovora, a za potrebe ishođenja navedenog odobrenja, moguće su i provjere na licu mjesta od strane osobe nadležne ispred Europske željezničke agencije (dalje u tekstu ERA). Također, osim Naručitelja i Nadzora Izvedbene projekte vezane za PUSS infrastrukturni podsustav pregledavaju i predstavnici ERA-e te NoBo-a (Tijela za izdavanje ocjene o sukladnosti).



Upute za postupak ishođenja odobrenja tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a nalazi se na web stranicama Europske željezničke agencije ([https://www.era.europa.eu/applicants/applications-ertms-trackside-approval\\_en](https://www.era.europa.eu/applicants/applications-ertms-trackside-approval_en)) zajedno sa svim potrebnim prilogima.

Za gore navedeno, Ugovaratelj je dužan isporučiti dokumentaciju Naručitelju u postupku odobrenja tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a koja je propisana ovim tehničkim specifikacijama i troškovnikom.

RBC (Radio blok centar) nije predmet ishođenja odobrenja tehničkih rješenja predviđenih za projekte pružne opreme ERTMS-a, NoBo i DeBo.

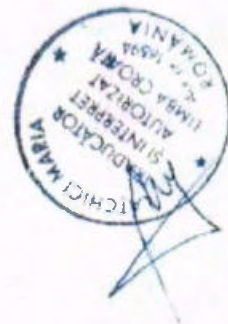
#### **1.1.1. Opća struktura projekta**

Na predmetnom obuhvatu zahvata u prostoru, odnosno dionici željezničke pruge M202 planirana je podjela u jedanaest (11) etapa, odnosno tehničko - funkcionalnih cjelina. Svaka od etapa zasebna je građevinska i uporabna dozvola, izuzev etape 10. i 11. koje imaju zajedničku uporabnu dozvolu, objedinjenu za obje etape (iz tehnoloških razloga). Dakle, ukupno 11 građevinskih dozvola i 10 uporabnih dozvola.

Etape su:

- 1. ETAPA – Rekonstrukcija elektrovučne podstanice Mrzlo Polje**
- 2. ETAPA – Izgradnja podvožnjaka "Bedekova"**
- 3. ETAPA – Izgradnja nadvožnjaka "Pavučnjak"**
- 4. ETAPA – Izgradnja nadvožnjaka "Zdenčina"**
- 5. ETAPA – Izgradnja nadvožnjaka "Cvetković"**
- 6. ETAPA – Izgradnja nadvožnjaka "Domagović"**
- 7. ETAPA – Izgradnja podvožnjaka "Lazina"**
- 8. ETAPA – Izgradnja podvožnjaka "Ribnjak"**
- 9. ETAPA – Izgradnja nerazvrstane ceste Orlovac-Ilovac radi ukidanja ŽCP-a Orlovac**
- 10. ETAPA – Rekonstrukcija postojećeg i dogradnja drugog kolosijeka pruge M202 Zagreb GK – Rijeka, na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, I. poddionica: Hrvatski Leskovac (uključeno), 8+386 - Jastrebarsko (uključeno), 33+292**

**11. ETAPA – Rekonstrukcija postojećeg i dogradnja drugog kolosijeka pruge M202 Zagreb GK – Rijeka, na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, II. poddionica: Jastrebarsko, 33+292 (isključeno) – Karlovac, 54+228 (uključeno)**



Ishođenje svih uporabnih dozvola obveza je Izvođača prema drugom Ugovoru, ali je obveza Izvođača ovog Ugovora pravovremeno pripremiti svu potrebnu dokumentaciju drugom Izvođaču kako bi se osiguralo ishođenje svih potrebnih dozvola.

#### **1.1.2. Dinamika Izvođenja i organizacija radova**

Radovi na projektu rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac - Karlovac moraju biti u cijelosti završeni u roku od 30 mjeseci od dana Početka radova (uvođenja Izvođača u posao).

Za cijelo vrijeme izvođenja Radova, osim u vrijeme odobrenih zatvora pruge, se mora osigurati neprekidno odvijanje željezničkog prometa. Za vrijeme izvođenja svih radova sustav napajanja električnom energijom (uključujući i kontaktnu mrežu) te radio telekomunikacijska veza moraju biti u funkciji.

Za potrebe izvođenja radova u zoni odvijanja prometa će se osigurati stalni osam (8) satni zatvori pruge (u pravilu u vremenskom periodu između 6.00 i 16.00 sati svakim radnim danom od ponedjeljka do subote), osim dan prije službenih blagdana u Republici Hrvatskoj ako za to postoji zahtjev željezničkih prijevoznika. U vrijeme zatvora pruge uračunato je i vrijeme potrebno za pregled pruge TMD-om prije otvaranja pruge nakon zatvora (dnevni i sl.) u svrhu utvrđivanja sigurnosti vožnje željezničkih vozila po trasi na kojoj su se odvijali radovi, a prije puštanja u promet željezničkog prometa. TMD mora osigurati izvođač radova.

Ukoliko prometna situacija zahtjeva, Naručitelj ima pravo početak zatvora pruge odgoditi za 15 minuta (a najviše 30 minuta u iznimnim situacijama) od planiranog bez prava na naknadu od strane Izvođača radova.

Iznimno će se, u ovisnosti o tehnologiji i potrebama izvođenja pojedinih radova, odobriti i zatvori pruge u trajanju od 12/24/36/48/72 sata (u pravilu vikendom od petka do ponedjeljka). Nakon izvođenja radova u odobrenim zatvorima pruge od 12/24/36/48/72 sata, a u cilju normalizacije željezničkog prometa nema dnevnih zatvora dan nakon završetka odobrenog zatvora pruge. Izvođač radova dužan je uskladiti sa Naručiteljem sve planirane zahtjeve za zatvor pruge od 12/24/36/48/72 najkasnije 20 dana prije početka traženog zatvora pruge. Naručitelj može odobriti maksimalno dva zatvora pruga mjesečno u trajanju od 36/48/72 sata tijekom provedbe projekta, uz uvjet da ti zatvori ne slijede jedan iza drugoga. U iznimnim slučajevima kada izvođač radova nije u mogućnosti izvesti radove u planiranim zatvorima od 72 sata nego je potrebno osigurati duži period, isti radovi se moraju najaviti Naručitelju minimalno 90 dana prije izvođenja, te se mora dobiti suglasnost Naručitelja na isto. Za ovaj zatvor pruge vrijede sve odredbe kao i za zatvor pruge od 72 sata.



### 1.3.3. Prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav

#### 1.3.3.1. Općenito

U sklopu radova Izvođač mora izraditi projektnu dokumentaciju, isporučiti, ugraditi, ispitati i pustiti u rad sljedeće sustave:

- Sustav elektroničkih signalno-sigurnosnih uređaja (ESSU) (uključujući sučelja prema susjednim SSU, sustav napojnih uređaja i sustave grijača skretnica),
- Europski sustav upravljanja i nadzora vlakova razine 1 (ETCS L1) sa infillom izvedenim europetljama i eurobalizama,
- Proširenje za ETCS razine 2 - RBC (Radio blok centar)
- Sustav telekomunikacijskih uređaja,
- Sustav za gašenje požara i vatrodojavu i
- Sustav tehničke zaštite.

Izvođač mora izgraditi sve sustave tako da odgovaraju sigurnosnim zahtjevima, da su prikladni za upotrebu uz funkcionalnost zahtjevanu ovim specifikacijama i glavnim projektima.

Izvođač radova mora izraditi projektnu dokumentaciju u kojima će biti definirana konačna arhitektura spomenutih sustava, detaljne količine opreme i materijala, način korištenja i održavanja te osigurati prikladnost za upotrebu sustava koji su predmet radova. Odstupanja od načelnih količina navedenih u ovim tehničkim specifikacijama su moguća nakon izrade Izvedbenih projekata, ali to neće uzrokovati dodatne troškove za Naručitelja.

Načelne informacije o ovim sustavima dane su u sljedećim poglavljima.

#### 1.3.3.2. Signalno-sigurnosni uređaji

Dionica Hrvatski Leskovac – Karlovac osigurat će se elektroničkim signalno-sigurnosnim uređajima (ESSU) smještenim u kolodvorima Hrvatski Leskovac, Jastrebarsko i Karlovac. U kolodvoru Karlovac se ugrađuje potpuni elektronički signalno-sigurnosni uređaj (logički i upravljački dio) – ESSU. Logički dio osim kolodvora Karlovac upravlja i izvršnim dijelovima SS uređaja u kolodvorima Hrvatski Leskovac i Jastrebarsko (*multistation* rješenje).

Elektronički signalno-sigurnosni uređaj (ESSU) se sastoji od:

- ulaznih svjetlosnih signala;
- izlaznih svjetlosnih signala;
- graničnih kolosiječnih signala;
- manevarskih signala;
- prostornih signala;
- samostalnih predsignala
- ponavljača predsignaliziranja;
- signala polaska;
- pokazivača brzine;
- skretničkih postavnih sprava na skretnicama i iskliznicama;

CONFORM CU  
ORIGINALUL



- skretničkih i isklizničkih signala;
- sustava za nadzor slobodnosti kontroliranih odsjeka;
- autostop baliza kod signala i predsignala;
- kabelske mreže;
- elektroničkih signalno-sigurnosnih ŽCP uređaja;
- unutarnjeg dijela ESSU;
- energetskog uređaja za napajanje ESSU;
- uređaja za električno grijanje skretnica.

Neki kolodvori ne sadržavaju sve navedene sastavnice ESSU-a.

ESSU će omogućiti postavljanje svih voznih puteva (manevarskih i vlakovnih) koje dopušta kolosiječna slika određenog kolodvora.

Radi mogućnosti postavljanja signalnog znaka „Oprezna vožnja brzinom do 20 km/h“, ESSU mora imati funkciju najave vlaka. Sustav također mora imati funkciju prednajave vlaka radi pravovremenog postavljanja ulazne i izlazne vožnje. Funkcija prednajave obavještava prometnika o nailasku vlaka, a u slučaju aktivnog načina rada APV (automatske prolazne vožnje) počinje proces automatskog postavljanja ulaznog, te potom i izlaznog voznog puta.

Kao sustav za kontrolu slobodnosti kontroliranih odsjeka koristiti će se brojači osovina.

Svi signali će biti opremljeni LED signalnim svjetiljkama, a glavni signali će biti opremljeni i balizama autostop uređaja Indusi I – 60.

Skretnice i iskliznice će biti osigurane elektro-hidrauličnim postavnim spravama (skretnice radijusa 500 m bit će opremljene i dodatnim kontrolnicima prijevodnica).

Sve skretnice će biti grijane električnim grijačima napajanim iz kontaktne mreže kao što je opisano u narednom poglavlju.

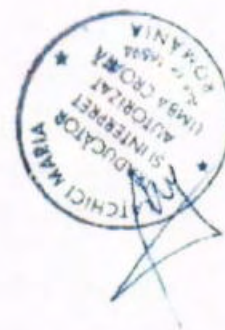
Osnovni izvor napajanja je javna distributivna mreža, dok će se kao pričuvni izvor napajanja koristiti kontaktna mreža. Rezervni izvor napajanja bit će pokretni dizel električni agregat za kojeg je potrebno izgraditi odgovarajuće priključke u kolodvorima. Oprema na otvorenoj pruži napajati će se iz pružnog energetskog kabela koji će raditi na naponu od 1000 V i imati će mogućnost napajanja iz oba susjedna kolodvora.

ETCS razine 1 će biti ugrađen na cijeloj dionici pri čemu će se centralizirani ETCS razine 1 koristiti u kolodvorima, a decentralizirani ETCS razine 1 na otvorenoj pruži. U kolodvoru Karlovac potrebno je ugraditi RBC (Radio blok centar) kao proširenje i pripremu za ETCS razine 2.

ESSU u kolodvorima moraju imati sučelja prema budućem centru središnjeg upravljanja prometom.

Ugradnju ESSU u kolodvorima potrebno je predvidjeti u dvije faze, prema dinamici radova na građevinskoj rekonstrukciji kolodvora. U prvoj fazi rekonstruirati će se dio kolosijeka u kolodvoru koji će osigurati novim ESSU, te će se nakon toga promet odvijati tim dijelom pod upravljanjem novog ESSU. U drugoj fazi će se osigurati preostali dio kolodvora do potpune funkcionalnosti.

Detaljni tehnički uvjeti za signalno–sigurnosne uređaje dani su u Svesku III, Knjizi 2 – Tehničke specifikacije, 2.2.1. Signalno-sigurnosni uređaji.



#### 1.3.3.2.1. ESSU Hrvatski Leskovac

U kolodvoru Hrvatski Leskovac se ugrađuje izvršni dio elektroničko signalno-sigurnosni uređaj (upravljački dio - FEC), a logički dio smješta se u kolodvor Karlovac (*multistation* rješenje) – u daljnjem tekstu ESSU.

Kolodvor Hrvatski Leskovac će imati mogućnost mjesnog upravljanja iz lokalnog prometnog ureda i mogućnost daljinskog upravljanja iz kolodvora Karlovac. Mjesno upravljanje uključuje preuzimanje kontrole nad područjem kolodvora. Međutim, prometnom osoblju mora biti prikazan, uz kolodvorsko područje i prikaz međukolodvorskog razmaka.

Za prijem, otpremu i prolazne vožnje vlakova osiguravaju se kolosijeci 1, 2, 3, 4 i 5. Kolosijeci i skretnice u kolodvoru izvedeni su sa tračnicama tip 60E1 na betonskim pragovima s elastičnim pričvršćenjem.

16 skretnica u kolodvoru Hrvatski Leskovac biti će tipa 60 E1-500-1:12, a 3 skretnice biti će tipa 60 E1-200-6°. U kolodvoru Hrvatski Leskovac ugradit će se 4 iskliznice za tračnicu 60 E1.

ESSU Hrvatski Leskovac sastoji se od:

- Upravljačkog sučelja prometnika vlakova,
- Kontrolnog sučelja održavanja,
- Logičkog dijela uređaja,
- 3 ulazna signala i pokazivača brzine,
- 9 izlaznih signala,
- 3 granična kolosiječna signala
- 25 manevarska signala za zaštitu voznog puta,
- 19 skretničkih postavnih sprava,
- 4 isklizničke postavne sprave,
- 2 ŽCP-a,
- 43 brojačkih točaka,
- ETCS razine 1.

Detaljan pregled rasporeda opreme može se pronaći na crtežima 1.1 i 7.1. u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.1 Signalno-sigurnosni uređaji.

ESSU uređaji će biti smješteni u dio nove prostorije predviđene za smještaj SS uređaja (ESSU prostorija) u novoj zgradi za uređaje kolodvora Hrvatski Leskovac. ESSU prostorija mora zadovoljiti propisane uvjete. Prostorija će imati dvostruki pod, a nosivost poda mora odgovarati težini odabrane opreme ESSU-a.

#### 1.3.3.2.2. ESSU Jastrebarsko

U kolodvoru Jastrebarsko se ugrađuje izvršni dio elektroničko signalno-sigurnosni uređaj (upravljački dio - FEC), a logički dio smješta se u kolodvor Karlovac (*multistation* rješenje) – u daljnjem tekstu ESSU.

CONFORM CU  
ORIGINALUL



Kolodvor Jastrebarsko će imati mogućnost mjesnog upravljanja iz lokalnog prometnog ureda i mogućnost daljinskog upravljanja iz kolodvora Karlovac. Mjesno upravljanje uključuje preuzimanje kontrole nad područjem kolodvora. Međutim, prometnom osoblju mora biti prikazan, uz kolodvorsko područje i prikaz međukolodvorskog razmaka.

Za prijem, otpremu i prolazne vožnje vlakova osiguravaju se kolosijeci 1, 2, 3 i 4. Kolosijeci i skretnice u kolodvoru izvedeni su sa tračnicama tip 60E1 na betonskim pragovima s elastičnim pričvršćenjem.

13 skretnica u kolodvoru Jastrebarsko biti će tipa 60 E1-500-1:12, a 1 skretnica biti će tipa 60 E1-200-6°. U kolodvoru Jastrebarsko ugradit će se 2 iskliznice za tračnicu 60 E1.

ESSU Jastrebarsko sastoji se od:

- Upravljačkog sučelja prometnika vlakova,
- Kontrolnog sučelja održavanja,
- Logičkog dijela uređaja,
- 4 ulazna signala i pokazivača brzine,
- 8 izlaznih signala,
- 3 graničnih kolosiječnih signala,
- 16 manevarskih signala za zaštitu voznog puta,
- 2 ponavljača predsignaliziranja,
- 14 skretničkih postavnih sprava,
- 2 isklizničke postavne sprave,
- 1 ŽCP-a,
- 39 brojačkih točaka,
- ETCS razine 1.

Detaljan pregled rasporeda opreme može se pronaći na crtežima 1.2 i 7.3 u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.1 Signalno-sigurnosni uređaji.

ESSU uređaji će biti smješteni u dio nove prostorije predviđene za smještaj SS uređaja (ESSU prostorija) u postojećoj zgradi kolodvora Jastrebarsko. ESSU prostorija mora zadovoljiti propisane uvjete. Prostorija će imati dvostruki pod, a nosivost poda mora odgovarati težini odabrane opreme ESSU-a.

#### 1.3.3.2.3. ESSU Karlovac

U kolodvoru Karlovac se ugrađuje potpuni elektronički signalno-sigurnosni uređaj (logički i upravljački dio) – ESSU. Logički dio osim kolodvora Karlovac upravlja i izvršnim dijelovima SS uređaja u kolodvorima Hrvatski Leskovac i Jastrebarsko, skretnice na otvorenoj pruzi, te prostorne odsjeke između kolodvora (*multistation* rješenje).

Za prijem, otpremu i prolazne vožnje vlakova osiguravaju se kolosijeci 1, 2, 3, 4 5, 6 i 7. Kolosijeci i skretnice u kolodvoru izvedeni su sa tračnicama tip 60E1 na betonskim pragovima s elastičnim pričvršćenjem.

24 skretnice u kolodvoru Karlovac biti će tipa 60 E1-300-6, a 1 skretnica biti će tipa 60 E1-200-6°. U kolodvoru Karlovac ugradit će se 5 iskliznica za tračnicu 60 E1.



ESSU Karlovac sastoji se od:

- Upravljačkog sučelja prometnika vlakova,
- Kontrolnog sučelja održavanja,
- Logičkog dijela uređaja,
- 4 ulazna signala,
- 14 izlaznih signala,
- 30 manevarskih signala za zaštitu voznog puta,
- 2 ponavljača predsignaliziranja,
- 1 samostalnog predsignala
- 25 skretničkih postavnih sprava,
- 5 isklizničke postavne sprave,
- 1 ŽCP-a,
- 52 brojačkih točaka,
- ETCS razine 1,
- RBC za ETCS razine 2.

Detaljan pregled rasporeda opreme može se pronaći na crtežima 1.3 i 7.3 u Svesku III, Knjizi 4 – Grafički prilozi, 4.3.1 Signalno-sigurnosni uređaji.

ESSU uređaji će biti smješteni u dio nove prostorije predviđene za smještaj SS uređaja (ESSU prostorija) u postojećoj zgradi kolodvora Karlovac. ESSU prostorija mora zadovoljiti propisane uvjete. Prostorija će imati dvostruki pod, a nosivost poda mora odgovarati težini odabrane opreme ESSU-a.

#### **1.3.3.3. Osiguranje otvorene pruge**

Na dionici Hrvatski Leskovac – Jastrebarsko će se ugraditi osam blokovnih mjesta, a na dionici Jastrebarsko – Karlovac deset blokovnih mjesta i na tom mjestu se ugrađuje kućica APB-a za smještaj udaljenih kontrolera (FEC) koji su sastavni dio ESSU Karlovac i iste su sigurnosne razine.

Detekcija vlaka, odnosno kontrola slobodnosti i zauzeća prostornih odsjeka, biti će izvedena ugradnjom vanjskih elemenata elektroničkih brojača osovina koji se ugrađuju na tehničkoj granici susjednih prostornih odsjeka. Osnovni dijelovi sustava su senzori kotača i brojači osovina koji primaju informacije od senzora kotača na temelju kojih sigurno kontroliraju i javljaju o zauzeću / slobodnosti odsjeka.

Prostorni signali i uređaji za kontrolu zauzetosti prostornih odsjeka se ugrađuju na granicama prostornih odsjeka i povezuju s upravljačkom opremom smještenom u kućicama APB-a. Daljina vidljivosti prostornih signala za brzinu 160 km/h iznosi 500 metara.

Na području stajališta/otpremništva Zdenčina ugrađuju se 4 skretnice za mogućnost prelaska vlaka s jednog kolosijeka na drugi. Na skretnicama će se ugraditi nove elektrohidraulične postavne sprave. Skretnice u stajalištu/otpremništvu Zdenčina će biti kontrolirane od strane novog ESSU-a kolodvora Karlovac. Na području skretnica u stajalištu/otpremništvu ugrađuje se kućica za smještaj udaljenih kontrolera (FEC) koji su sastavni dio ESSU Karlovac i iste su sigurnosne razine. Za vrijeme mjesnog upravljanja kolodvorom, skretnicama u stajalištu/otpremništvu upravlja prometnik kolodvora Jastrebarsko.



Ugradnju ESSU otvorene pruge potrebno je predvidjeti u dvije faze, prema dinamici radova na građevinskoj rekonstrukciji kolosijeka i izgradnji novog kolosijeka. U prvoj fazi izgraditi će se novi kolosijek na dijelovima otvorene pruge koji će osigurati novim ESSU, te će se nakon toga promet odvijati tim dijelom pod upravljanjem novog ESSU. U prvoj fazi ugraditi će se objekt za smještaj uređaja i unutarnja oprema, vanjski elementi na novom kolosijeku, te će se ESSU otvorene pruge povezati u ovisnost s ugrađenim ESSU kolodvora (prve faze). U drugoj fazi ugraditi će se preostala vanjska oprema na rekonstruiranom kolosijeku i povezati u ovisnost s potpuno funkcionalnim ESSU kolodvora.

#### **1.3.3.4. ŽCP**

Na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac promet na sljedećim ŽCP-ima se osigurava novim elektroničkim uređajem za osiguranje željezničko-cestovnog prijelaza, s polubranicama i cestovnim svjetlosno-zvučnim signalima:

- 01 Demerje u km 11+784
- 02 Stupnik u km 12+557
- 03 Horvati u km 17+888
- 04 Desinec u km 27+414
- 05 Radnička u km 29+835
- 06 Draganić u km 41+380
- 07 Vodoprivreda u km 45+603

Na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac promet na sljedećem ŽCP-u se osigurava novim elektroničkim uređajem za zatvaranje željezničko-cestovnog prijelaza, s branicima i zvučnom signalizacijom:

- 08 Zagrebačka cesta u km 50+843

Ugradnju ŽCP-a otvorene pruge potrebno je predvidjeti u dvije faze, prema dinamici radova na građevinskoj rekonstrukciji kolosijeka i izgradnji novog kolosijeka. Kako se ugradnja ESSU u kolodvorima (1.3.4.2.) i ESSU otvorene pruge (1.3.4.3.) odvija u dvije faze, a uređaji ŽCP-a u ovisnosti su sa ESSU kolodvora i otvorene pruge, njihova ugradnja odvijati će se u 2 faze. U prvoj fazi ugraditi će se objekt za smještaj uređaja i unutarnja oprema, vanjski elementi na samom ŽCP-u (cestovni signali i postavljači) i detektori vlaka na novom kolosijeku, te će se ŽCP- povezati u ovisnost s ugrađenim ESSU kolodvora i otvorene pruge (prve faze). U drugoj fazi ugraditi će se preostala vanjska oprema (detektori vlaka na rekonstruiranom kolosijeku) i povezati u ovisnost s potpuno funkcionalnim ESSU kolodvora i otvorene pruge.

#### **1.3.3.5. Kolodvorska sučelja**

U sklopu radova na ESSU Hrvatski Leskovac potrebno je izgraditi sučelje prema postojećem uređaju APB-a (tipa Iskra Sbl5) za Delta Rasputnicu. Ugradnjom novog ulaznog signala A između postojećeg prostornog signala 042 i ulaznog signala A više ne postoji propisani zaustavni put. Zbog toga je



potrebno demontirati postojeći APB 04 (kućicu i prostorne signale 041 i 042). Funkciju predsignala novoga ulaznoga signala A imati će postojeći prostorni signal 032, te ga je potrebno označiti na propisani način (ugradnja predsignalne opomenice i naziva) i prilagoditi za rad u svojstvu predsignala. Demontažom postojećega APB-a 04 potrebno je prilagoditi i prikaz na MMI (sustav VICOS proizvođača Siemens) u Zagreb GK (nije predmet ovog projekta).

Postojeći uređaj cestovnog prijelaza ŽCP 4 Kate Mlinarić (tipa ISKRA DK) u km 432+362 nalazi se između novog ulaznog signala (A) kolodvora Hrvatski Leskovac i postojećeg APB-a 03. Uređaj prijelaza potrebno je adaptirati (ugradnja novog uređaja za osiguravanje ŽCP-a nije predmet ovoga projekta) na način da se omogući sučeljavanje sa ESSU u kolodvoru, kao i sa postojećim APB 03 uređajem (umjesto dosadašnjeg sučelja sa ukinutim APB 04 uređajem). Postojeća uključna točka K2 nalazi se u km 433+629 (postojeći km položaj), što odgovara novom km položaju 9+206, te se nalazi u neposrednoj blizini nove granice manevre GM A u km 9+210. Za manevarske vožnje do GM A potrebno je preko sučelja sa kolodvorom deaktivirati uključnu točku K2. Nadalje, potrebno je onemogućiti postavljanje izlazne vožnje u slučaju da je ŽCP u kvaru i u slučaju kada je uključni kontakt K2 isključen ranije navedenom posebnom naredbom.

U sklopu radova na ESSU Karlovac potrebno je izgraditi sučelje prema postojećem uređaju APB-a (tipa Iskra Sbl5) za Mrzlo Polje, te osiguranom pješačkom prijelazu PP Kupa (Most). PP Kupa (Most) osigurava se uređajem tipa Končar KLC3 prema ugovoru **SUCRE-HZI-G-ICB-5.2.3.1.1**, te nije predmet ovog projekta.

U sklopu radova na ESSU Jastrebarsko potrebno je predvidjeti ugradnju privremenog sučelja prema postojećem uređaju APB-a (tipa Iskra Sbl5), a smjer (prema Hrvatskom Leskovcu ili Karlovcu) će ovisiti o dinamici građevinskih radova, tj. koja dionica će prvo osigurati novim ESSU (Etapa 10 – Hrvatski Leskovac – Jastrebarsko ili Etapa 11 – Jastrebarsko – Karlovac).

**CONFORM CU  
ORIGINALUL**

# **ANEXA 11**

# CEC Bank

Unitatea: SUCURSALA VICTORIA  
Adresa: CALEA VICTORIEI NR. 11 SECT. 3  
Data doc: 23-06-2021  
Tranzactia: 1098938025/1893763124

RECIPIISA DE CONSEMNARE nr. 207283966/1

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

depusa de SIEMENS MOBILITY SRL  
Adresa: BUCURESTI, MUN. BUCURESTI SECTORUL 6, STR. PRECIZIEI, 24, Bl..., Sc..., Ap..  
CNP/CUI: 39090203 Cod client: 143920760  
pe seama si la dispozitia CNSC ,

DIACONU MARIA  
Ofiter Tranzacții Clienti

Reprezentand :CAUT SIEMENS MOB LA DIS CNSC REF CTS PR ORG D CFR ANUSEAP CN1025423/2020-1072  
Prin virament, Nr.OP :.  
Data OP :.

Cod IBAN: RO87CECEB00070RON1635086

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, Clusescu Luminita Georgeta

Valabil fara stampila

|                     |                                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Confirmat           | Actul de identitate al              | Unitatea                            |
| Sub nr.....         | persoanei careia i se               | platitoare .....                    |
| de.....             | face plata.....                     | Jurnal poz. nr .....                |
| .....               | seria.....                          | Am primit suma de:                  |
| functia.....        | nr. ....                            | .....                               |
| de la unitatea..... | eliberat la data de                 | .....                               |
| .....               | .....                               | (cifre, litere, valuta)             |
| la data de.....     | de .....                            | Localitatea .....                   |
| anul .....          |                                     | Data ..... Anul.....                |
| Ora.....            | CNP .....                           | Semnatura .....                     |
|                     |                                     | Casier .....                        |
| Semnatura           | Ofiter cont/Ofiter servicii clienti | Ofiter cont/Ofiter servicii clienti |
| .....               | .....                               | .....                               |