

9	Mihai BÎRĂ	Consilier asistent Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot
10	George ILIE	Consilier asistent Serviciul AÎMMR	Membru cu drept de vot

s-a întrunit pentru finalizarea **implementării măsurilor dispuse a se aplica conform Deciziei nr. 2142 din 12.11.2020 a Curții de Apel București** în baza Raportului experților tehnici cooptați, înregistrat la ARF cu numărul 1900/10.08.2021, în urma încheierii Protocolului de colaborare cu Universitatea Politehnică București nr. RUIC 203/07.07.2021 și a Raportului întocmit de către experții tehnici cooptați de către ARF în calitate de autoritate contractantă, înregistrat la ARF cu numărul 1312/08.06.2021 completat cu Raportul înregistrat la ARF cu numărul 1886/09.08.2021.

Prin Decizia nr. 2142/12.10.2020, Curtea de Apel București a dispus:

- *anularea în parte a Procesului verbal nr. 22/06/13.01.2020, exclusiv în ceea ce privește modalitatea de punere în aplicare a măsurii de la punctul 3 din Decizia CNSC nr. 2153/C10/2011, 2023, 2140 din 29.11.2019 privind stabilirea unui mod unic de calcul al consumului de energie electrică mediu/km pentru RE - R fără călători, în condițiile stabilite la capitolul 3.27 (pct. 11.7 din Caietul de sarcini).*

- *reevaluarea celor trei oferte depuse de Asociera CRRC Quingdau Sifang Co. Ltd. - Astra Vagoane Călători SA, Alstom Ferroviaria S.p.a. și Asociera Siemens Mobility SRL - Siemens Mobility GmbH Germania - Siemens Mobility GmbH Austria sub aspectul factorului de evaluare consumul de energie electrică cu respectarea prevederilor documentației de atribuire, a Deciziei CNSC nr. 2152/C10/2011, 2023, 2140 din 29.11.2019, a Deciziei nr. 348/16.03.2020 pronunțată de Curtea de Apel București în dosarul nr. 7092/2/2019 și a considerentelor prezentei decizii.*

De asemenea, Curtea de Apel București a apreciat că, pentru respectarea principiilor transparenței și tratamentului egal, precum și a Deciziilor emise de CNSC și Curtea de Apel București, enumerate anterior, autoritatea contractantă trebuie să procedeze în modul următor:

1. *Să solicite clarificări ofertanților în sensul de a preciza în mod detaliat calculul consumului de energie declarat în oferte,*
2. *Să verifice dacă aceste consumuri au fost calculate luând în considerare elementele precizate în documentația de atribuire și nu cuprind erori de calcul sau nu sunt în concordanță cu celelalte elemente precizate în ofertă,*
3. *Să identifice de unde provin diferențele între modalitățile de calcul prezentate de ofertanți,*
4. *Să stabilească un mod unic de calcul/metodă/algorithm al consumului de energie electrică mediu/km pentru RE - R fără călători, în condițiile stabilite la capitolul 3.27 (punctul 11.7 din Caietul de sarcini) în vederea comparării consumurilor declarate de ofertanți (acest mod de calcul va lua în considerare strict elementele precizate în documentația de atribuire),*
5. *Să realizeze calculul consumului de energie electrică declarat de ofertanți prin folosirea unui mod de calcul/metodă/algorithm pe baza elementelor precizate în oferte sau în răspunsurile la clarificări, fără a li se permite ofertanților să-si modifice ofertele, ci doar să precizeze eventualele elemente lipsă sau să îndrepte erorile materiale ori alte aspecte care pot fi încadrate în categoria viciilor de formă sau abaterilor tehnice minore, toate acestea doar în măsura în care sunt respectate principiilor tratamentului egal al transparenței,*
6. *Să evalueze ofertele cu luarea în considerare a consumului de energie stabilit conform celor de mai sus, în măsura în care este posibilă compararea ofertelor, iar în ipoteza contrară să anuleze procedura de atribuire.*

Pentru ducerea la îndeplinire a Deciziei Curții de Apel București, autoritatea contractantă în concordanță cu aceasta, au fost întreprinse următoarele acțiuni:

Referitor la acțiunea de la punctul 1, respectiv: *Să solicite clarificări ofertanților în sensul de a preciza în mod detaliat calculul consumului de energie declarat în oferte.*

Au fost transmise solicitări de clarificări celor 3 ofertanți după cum urmează:

- Solicitarea de clarificări nr. 22/65/08.02.2021 - către Alstom Ferroviaria S.p.a.,
- Solicitarea de clarificări nr. 22/66/08.02.2021 - către Siemens Mobility SRL,
- Solicitarea de clarificări nr. 22/67/08.02.2021 - către CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd.

Solicitările de clarificări au vizat următoarele aspecte:

1. *Să se transmită modalitatea detaliată a calculului consumului de energie, declarat în ofertă, așa cum acesta a fost stabilit în oferta dvs. conform prevederilor capitolului 3.27.*
2. *Detaliați parametrii specifici RE-R ofertat, utilizați pentru calculul consumului de energie, anexând datele de profil complete, viteză și timp utilizate pentru fiecare secție / sub-secție de circulație, pentru cazurile de funcționare a instalației de climatizare, prevăzute la capitolul 3.27 cu indicarea temperaturilor exterioare și interioare folosite în calcul.*
3. *Să se transmită algoritmul soft de calcul pentru determinarea consumului de energie și trasarea diagramelor specifice.*

Cei 3 ofertanți au răspuns, încadrându-se în intervalul de timp impus de comisia de evaluare, după cum urmează:

- Alstom Ferroviaria S.p.a. a transmis răspunsul la solicitarea de clarificare cu adresa nr. 25/15.02.2021,
- Siemens Mobility SRL a transmis răspunsul la solicitarea de clarificare cu adresa nr. 171/15.02.2021,
- CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd. a transmis răspunsul la solicitarea de clarificare cu adresa fără număr din data de 15.02.2021.

Referitor la acțiunea de la punctul 2, respectiv: *Să verifice dacă aceste consumuri au fost calculate luând în considerare elementele precizate în documentația de atribuire și nu cuprind erori de calcul sau nu sunt în concordanță cu celelalte elemente precizate în ofertă.*

Răspunsurile la solicitările de clarificări transmise de ARF în data de 08.02.2021. au fost verificate și pentru completarea informațiilor necesare continuării verificării, așa cum aceasta a fost solicitată în cuprinsul Deciziei CAB, au fost solicitate celor trei ofertanți o nouă serie de solicitări de clarificare, astfel:

- Solicitarea de clarificări nr. 22/98/24.02.2021 - către Alstom Ferroviaria S.p.a.,
- Solicitarea de clarificări nr. 22/100/24.02.2021 - către Siemens Mobility SRL,
- Solicitarea de clarificări nr. 22/99/24.02.2021 - către CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd.

Solicitările de clarificări au vizat următoarele aspecte:

1. Referitor la răspunsul Alstom Ferroviaria S.p.A. - Italia, nr. 25/15.02.2018 transmis urmare solicitării de clarificare nr. 22/65/08.02.2021 - ARF, ***se solicită suplimentar:***

- să corecteze eroarea materială din Tabelul nr. 6 și Tabelul nr. 7, în sensul modificării timpului de parcurgere dus - întors, pentru ambele secții de circulație, prin luarea în calcul numai a unui timp de așteptare de 15 minute (900 sec) pentru o singură staționare la stația de întoarcere (Predeal, respectiv Constanța), pentru un parcurs dus - întors, conform cerinței 9, capitolul 3.27, Caiet de sarcini,
- orice diferență/modificare a consumului rezultat din corectarea acestei erori materiale va fi pe deplin explicată, cu toate detaliile de calcul aferente transmise către Autoritatea Contractantă.

De asemenea, ofertantul va confirma în răspunsul său, că acceptă principiul corectării datelor de consum inițial declarate în ofertă pentru a asigura deplină conformitate cu prevederile caietului de sarcini.

2. Referitor la răspunsul CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd, fără număr din data de 15.02.2021, transmis urmare solicitării de clarificare nr. 22/67/08.02.2021 - ARF, se solicită suplimentar:

- să completeze răspunsul transmis, cu datele de profil complete, viteză și timp, pentru fiecare sub-secție de circulație, pentru un parcurs dus - întors pentru secțiile de circulație București Nord - Predeal și București Nord - Constanța, într-un format lizibil, respectiv pentru fiecare secțiune de operare, așa cum acestea sunt prezentate în Tabelul 2 și Tabelul 3 (răspunsul ofertantului din 15.02.2021), utilizând caracteristicile căii de rulare așa cum acestea au fost precizate în cuprinsul Caietului de sarcini (cap. 3.27 și anexa nr. 6),
- orice posibilă diferență / modificare a consumului rezultat din această completare va fi pe deplin explicată, cu toate detaliile de calcul aferente transmise către Autoritatea Contractantă.

De asemenea, ofertantul va confirma în răspunsul său, că acceptă principiul corectării datelor de consum inițial declarate în ofertă pentru a asigura deplină conformitate cu prevederile caietului de sarcini.

3. Referitor la răspunsul Siemens Mobility SRL nr. 171/15.02.2021, transmis urmare solicitării de clarificare nr. 22/66/08.02.2021 - ARF, se solicită suplimentar:

- să clarifice de unde provin diferențele de timp pentru parcurgerea secțiilor de circulație dus - întors și care sunt influențele asupra valorilor consumului de energie comunicat în ofertă. Astfel:
 - conform diagramelor de viteză/timp prezentate în cadrul răspunsului din 15.02.2021 valorile (estimative) pentru durata deplasării, inclusiv timpul de așteptare sunt următoarele:
 - pentru secția București Nord - Predeal (diagrama 13_BN_PR_BN_04_vt_pdf) timpul total este aprox. 13.350 sec.
 - pentru secțiunea București Nord - Constanța (diagrama 14...._BN_CO_BN_04_vt_pdf) timpul total este aprox. 15.570 sec.
 - conform Tabelelor 1 și 2 din cadrul ofertei tehnice - Calcul energetic, valorile prezentate pentru durata deplasării, inclusiv timpul de așteptare, sunt următoarele:
 - pentru secția București Nord - Predeal timpul total este de 14.252,9 sec.
 - pentru secțiunea București Nord - Constanța timpul total este de 16.494,2 s

- orice posibilă diferență / modificare a consumului rezultat din această clarificare va fi pe deplin explicată, cu toate detaliile de calcul aferente transmise către Autoritatea Contractantă.

De asemenea, ofertantul va confirma în răspunsul său, că acceptă principiul corectării datelor de consum inițial declarate în ofertă pentru a asigura deplină conformitate cu prevederile caietului de sarcini.

Răspunsurile la solicitările de clarificări transmise de ARF în data de 24.02.2021 au fost verificate și pentru completarea informațiilor necesare continuării verificării, așa cum aceasta a fost solicitată în cuprinsul Deciziei CAB, a fost solicitată ofertantului Siemens Mobility SRL o clarificare suplimentară, astfel:

Solicitarea de clarificări nr. 22/142/29.03.2021:

- să completeze răspunsul la solicitarea de clarificare nr. 22/66/08.02.2021 cu indicarea valorilor temperaturilor exterioare și interioare folosite la calculul consumului de energie.

Verificarea și analizarea răspunsurilor formulate de ofertanți la solicitările de clarificări s-a realizat conform deciziei CAB, prin raportare la cerințele Caietului de sarcini, cap 3.27.

Cerințele Caietului de sarcini, cap 3.27 sunt următoarele:

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

- București Nord - Predeal și retur;
- București Nord - Constanța și retur;
- Condițiile de simulare pentru calculul consumului de energie electrică sunt următoarele:
 - Tip de încărcare a trenului: tren fără călători,
 - Tensiunea nominală 25 KV,
 - Serviciile auxiliare în funcțiune (inclusiv iluminatul interior/exterior, instalațiile de climatizare din cabina de conducere și saloanele unității RE-R),
 - Regimul de funcționare a RE-R va utiliza 4 regimuri și anume: regim de demarare (acclerație maximă), regim de viteză constantă, regim fără tracțiune, regim de frânare (electrică și mecanică).
 - Timpul de parcurs între stații/oprire în stații: conform livretului de mers,
 - Timpul de așteptare la stațiile de capăt pentru întoarcere la stația de plecare inițială 15 minute.

Consumul declarat în ofertă va fi verificat în exploatare, înainte pe punerea în circulație cu călători, pe cele două secții de circulație (utilizarea RE-R în regim de tren Regio, minim două măsurători/sens). Consumul de energie declarat va fi calculat în ambele condiții extreme de funcționare a instalațiilor de climatizare: încălzire respectiv răcire.

Profilul și caracteristicile secțiilor de circulație București Nord - Predeal și retur, București Nord - Constanța și retur sunt prezentate în Anexa 6. Timpii de parcurs și timpii de așteptare se vor prelua accesând linkul <https://infofer.ro/index.php/ro/>, după care se introduce ruta și se alege numărul trenului.”

Urmare verificării și analizării răspunsurilor formulate de ofertanți la solicitările de clarificări s-au constatat următoarele:

- Pentru ofertantul Alstom Ferroviaria S.p.a.

1. Solicitarea de clarificări nr. 22/65/08.02.20121:

- Ofertantul a transmis detaliat, modalitatea de calcul a consumului de energie, așa cum acesta a fost solicitat conform prevederilor art. 3.27,
Modalitatea de calcul a consumului de energie respectă cerințele caietului de sarcini în ceea ce privește:
 - Secțiile de circulație utilizate pentru efectuarea simulărilor,
 - Starea de încărcarea trenului - tren fără călători,
 - Tensiunea de alimentare: 25Kv,
 - Serviciile auxiliare: în funcțiune, condiții de mediu extreme pentru vară/iarnă,
 - Regimul de funcționare a RE - R utilizează 4 regimuri de funcționare, cu precizarea că pe secția de circulație București Nord - Predeal (dus - întors) este utilizat un mod de conducere care valorifică pe fiecare interstație, în regim continuu, viteza maximă admisă fără palier de rulare mers - lansat, iar pe secția de circulație București Nord - Constanța (dus - întors) este utilizat un mod de conducere care valorifică pe majoritatea interstațiilor, în regim oscilant, atât rulare la viteză maximă admisă cât și rulare în regim mers - lansat.
 - Timpul de parcurs între stații/oprire în stații: timpul de parcurs între stații nu a fost impus prin caietul de sarcini, acesta fiind stabilit de către ofertant utilizând parametrii RE - R ofertat și regimul de funcționare ales. Timpul de oprire în stații de 60 sec a fost respectat,
 - Timpul de staționare la stația de întoarcere de 900 sec (15 min). **A fost constatată o eroare la utilizarea datelor de intrare pentru calculul consumului de energie (tabelul 6 și tabelul 7), în sensul că pentru efectuarea simulărilor dus - întors, pentru ambele secții de circulație, s-a utilizat de două ori timpul de staționare de 900 sec, atât la stația de capăt cât și la stația de sosire. Se va solicita ofertantului să corecteze eroarea materială - vezi 2 solicitarea de clarificări nr. 22/98/24.02.2021.**
 - Profilul și caracteristicile celor două secții de circulație utilizate, conform Anexei 6 a Caietului de sarcini,
 - Viteza maximă utilizată pe fiecare interstație nu a depășit valoarea maximă impusă.
- Au fost detaliați parametrii specifici RE - R ofertat, fiind transmise datele utilizate în cuprinsul Anexei _1,
Datele de profil pentru ambele secții de circulație sunt prezentate sub formă de tabel pentru parametrii viteză/timp/spațiu - Anexa_1.
Temperaturile exterioare și interioare - conform EN 50125:
 - Temperatura exterioară între limitele -25°C (iarnă)/+40°C (vară),
 - Temperatura interioară + 25°C.
- Ofertantul a prezentat algoritmul de calcul, în cuprinsul Anexei_2, fără a fi transmis și softul aferent. Totuși, ofertantul si-a arătat disponibilitatea pentru a efectua calculele privind consumul de energie la centrul Alstom de consultanță, în prezența unui specialist nominalizat de Autoritatea contractantă. Ofertantul menționează instrumentele de simulare brevetate și utilizate în cadrul companiei: MUESLI - pentru calculul cinematic și energetic și CITHEL - pentru simulări electrice și termice ale sistemului de tracțiune.

În Anexa _2 este explicat modul de calcul, la nivel de principiu, tipurile de date utilizate pentru a simula cinematica trenului și a diagramei de putere, modelarea consumului de energie electrică, rezultate obținute în urma testelor efective prin raportare la simulările inițiale.

2. Solicitarea de clarificări nr. 22/98/24.02.2021

- Ofertantul a corectat eroarea materială, în sensul eliminării timpului de staționare de 900 sec (15 min) alocat pentru stația de sosire din parcursul dus - întors, pentru ambele secții de circulație, timp utilizat în calculul consumului de energie, suplimentar față de cerințele caietului de sarcini,
- Urmare corectării acestei erori materiale s-a corectat implicit și consumul de energie electrică aferent funcționării serviciilor auxiliare, în contextul în care timpul eliminat era aferent unei perioade de staționare a RE - R.

Vară	Timp inițial	Timp recalculat	Dif	reducere %	Consum inițial servicii auxiliare	Consum recalculat servicii auxiliare	Dif	reducere %
	Sec	sec	sec		Kwh	kwh	kwh	
Predeal București	7102	6202	900	-12,67	251,5	219,7	31,8	-12,64
Constanța București	8575	7675	900	-10,49	303,7	271,8	31,9	-10,5

Având în vedere faptul că timpul de funcționare RE - R care a fost redus este timpul de staționare, singurul parametru care se modifică este cel alocat serviciilor auxiliare.

Pentru verificare s-a utilizat valoarea declarată de ofertant a consumului serviciilor auxiliare, în condiții extreme, pe timp de vară, care pentru ambele secții de circulație este de 127,5 kw/h. Prin raportare la 1h de funcționare a serviciilor auxiliare, reducerea consumului pentru 15 min de funcționare a serviciilor auxiliare, pe timp de vară în condiții extreme, este de **31,87 kw**.

În acest context, noile valori ale consumului de energie pentru serviciile auxiliare, sunt corecte.

Iarnă	Timp inițial	Timp recalculat	Dif	reducere %	Consum inițial servicii auxiliare	Consum recalculat servicii auxiliare	Dif	reducere %
	sec	sec	sec		Kwh	kwh	kwh	
Predeal București	7102	6202	900	-12,67	325,5	284,3	41,2	-12,65
Constanța București	8575	7675	900	-10,49	393,0	351,8	41,2	-10,48

Pentru verificare s-a utilizat valoarea declarată de ofertant a consumului serviciilor auxiliare, în condiții extreme, pe timp de iarnă, care pentru ambele secții de circulație este de 165 kw/h. Prin raportare la 1h de funcționare a serviciilor auxiliare, reducerea consumului pentru 15 min de funcționare a serviciilor auxiliare, pe timp de iarnă în condiții extreme, este de **41,25 kw**.

În acest context, noile valori ale consumului de energie pentru serviciile auxiliare sunt corect calculate, prin raportare la valorile declarate de ofertant în oferta tehnică.

Astfel, **noua valoare pentru consumul de energie mediu/km este de 5,43 kwh/km**, valoarea fiind calculată prin utilizarea instrumentelor de simulare proprii, brevetate și utilizate de ofertant, utilizând datele de intrare furnizate în cuprinsul caietului de sarcini și parametri RE - R declarați în cuprinsul ofertei tehnice depuse, valoare asumată de ofertant și care urmează a fi verificată, conform Deciziei CAB, nr. 2142/12.10.2020 - acțiunea nr. 5.

Urmare verificării datelor prezentate de ofertant, în răspunsurile la solicitările de clarificări, consumul de energie declarat de ofertant a fost calculat (i) luând în considerare elementele precizate în documentația de atribuire, (ii) au fost corectate erorile de calcul identificate, (iii) nu au fost identificate neconcordanțe cu celelalte elemente precizate în ofertă.

În acest context, valoarea consumului de energie modificată urmare a corectării erorii de calcul devine **5,43 kwh/km**.

➤ Pentru ofertantul **Siemens Mobility SRL**

1. Solicitarea de clarificări nr. 22/66/08.02.20121

- Ofertantul precizează că își menține calculul consumului energetic transmis în cadrul ofertei tehnice, fără a aduce alte explicații suplimentare.
Se prezintă descriptiv și succint modalitatea de calcul a consumului de energie.
Modalitatea de calcul a consumului de energie respectă cerințele caietului de sarcini (cap. 3.27 din Caietul de sarcini) în ceea ce privește:

- Secțiile de circulație utilizate pentru efectuarea simulărilor,
- Starea de încărcare a trenului - tren fără călători,
- Tensiunea de alimentare: 25Kv,
- Serviciile auxiliare: în funcțiune, condiții ambientale, argumentat de faptul că nu au fost comunicate informații complete cu ocazia clarificărilor solicitate înainte de ofertare.
- Regimul de funcționare a RE - R utilizează 4 regimuri de funcționare: pe ambele secții de circulație este utilizat un mod de conducere care valorifică pe majoritatea interstațiilor, atât rulare la viteză maximă admisă cât și rulare în regim mers - lansat.
- Timpul de parcurs între stații/oprire în stații: timpul de parcurs între stații nu a fost impus prin caietul de sarcini, acesta fiind stabilit de către ofertant utilizând parametrii RE - R ofertat și regimul de funcționare ales. Timpul de oprire în stații de 60 sec a fost respectat,
- Timpul de staționare la stația de întoarcere de 900 sec (15 min).

A fost constatată o eroare în ceea ce privește timpul total pentru un parcurs dus/întors, pentru ambele secții de circulație, între datele care au fost centralizate în Tabelele 1 și 2 din cadrul ofertei tehnice - Calcul energetic, valorile prezentate pentru durata deplasării, inclusiv timpul de așteptare și datele prezentate (diagramele viteză/timp) ca răspuns la

solicitarea de clarificare. Se va solicita ofertantului să explice diferențele și impactul acestora în stabilirea valorii medii a consumului de energie - vezi 2 solicitarea de clarificări nr. 22/100/24.02.2021

- Profilul și caracteristicile celor două secții de circulație utilizate, conform Anexei 6 a Caietului de sarcini,
 - Viteza maximă utilizată pe fiecare interstație nu a depășit valoarea maximă impusă.
- Nu au fost comunicate valori suplimentare pentru parametrii specifici RE - R ofertat, motivat de faptul că acestea au fost transmise în cadrul ofertei tehnice. Au fost transmise diagrame (pentru accelerație, viteză, timp raportate la spațiu) atât pentru fiecare interstație pentru cele două secții de circulație cât și pentru fiecare secție în parte.

Temperaturile exterioare și interioare.

- Temperatura ambientală utilizată pentru calcul este de + 15°C.
 - Nu au fost comunicate temperaturile exterioare care au stat la baza calculului consumului de energie al sistemului de climatizare. Se va solicita ofertantului să transmită valorile temperaturii exterioare pentru funcționarea sistemului de climatizare pentru regimul de încălzire și regimul de răcire și care au fost utilizate pentru calculul consumului de energie - vezi 3. solicitarea de clarificări nr. 22/142/29.03.2021
- Nu s-a prezentat un algoritm de calcul și nici softul aferent. Totuși, ofertantul menționează că utilizează ca și algoritm de calcul pachetul de programe Sibefa, pentru planificarea proiectelor, proiectarea sistemelor de unități de tracțiune, pentru determinarea pierderilor de putere ale componentelor de tracțiune, respectiv motor, convertor și transformator. De asemenea, se precizează că pachetul de programe este o dezvoltare internă, proprietatea Siemens.

2. Solicitarea de clarificări nr. 22/100/24.02.2021

- Ofertantul a explicat faptul că diferențele dintre datele furnizate în cadrul ofertei tehnice și datele transmise în răspunsul la solicitarea de clarificări, se datorează unei erori materiale, în sensul că au fost trecute în mod eronat în tabelele centralizatoare, valori mai mari pentru parametrul timp de staționare, prin luarea în considerare a doi timpi de staționare de 900 sec., chiar dacă în cuprinsul tabelelor era menționat un singur timp de staționare de 900 sec. În urma verificărilor se constată că nu sunt modificări ale parametrilor de intrare și care să influențeze calculul consumului de energie și implicit valoarea medie a consumului de energie asumat în ofertă.

3. Solicitarea de clarificări nr. 22/142/29.03.2021

- Ofertantul a comunicat că a luat în considerație intervalul de temperaturi exterioare, de funcționare a sistemului de climatizare, cuprins între -30°C și +40°C, fiind inclus și un factor suplimentar de +10% toleranță, pentru a se compensa consumul de energie necesar pentru încălzire, respectiv răcire în condiții extreme de climă.

Urmare verificării datelor prezentate de ofertant, în răspunsurile la solicitările de clarificări, consumul de energie declarat de ofertant a fost calculat (i) luând în considerare elementele precizate în documentația de atribuire, (ii) erorile de completare identificate nu modifică parametrii de intrare, (iii) nu au fost identificate neconcordanțe cu celelalte elemente precizate în ofertă.

În acest context, valoarea consumului de energie rămâne aceeași cu valoarea consumului de energie declarat și asumat de ofertant în cuprinsul ofertei tehnice, respectiv = 4,215 kwh/km.

➤ Pentru ofertantul CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd.

1. Solicitarea de clarificări nr. 22/67/08.02.2021

- Ofertantul a transmis detaliat, modalitatea de calcul a consumului de energie, așa cum acesta a fost solicitat conform prevederilor art. 3.27, Modalitatea de calcul a consumului de energie respectă cerințele caietului de sarcini în ceea ce privește:
 - Secțiile de circulație utilizate pentru efectuarea simulărilor,
 - Starea de încărcarea trenului - tren fără călători,
 - Tensiunea de alimentare: 25Kv,
 - Serviciile auxiliare: în funcțiune, condiții de mediu pentru vară/iarnă prin raportare la temperaturile medii din București pentru lunile august/ianuarie, calculate pentru o perioadă de 11 ani (2009 - 2018),
 - Regimul de funcționare a RE - R utilizează 4 regimuri de funcționare, cu precizarea că pe ambele secții de circulație (dus - întors) este utilizat un mod de conducere care valorifică pe majoritatea interstațiilor, în regim continuu, viteza maximă admisă fără palier de rulare în regim mers - lansat.
 - Timpul de parcurs între stații/oprire în stații: timpul de parcurs între stații nu a fost impus prin caietul de sarcini, acesta fiind stabilit de către ofertant utilizând parametrii RE - R ofertat și regimul de funcționare ales. Timpul de oprire în stații de 60 sec a fost respectat,
 - Timpul de staționare la stația de întoarcere de 900 sec (15 min). Profilul și caracteristicile celor două secții de circulație utilizate, conform Anexei 6 a Caietului de sarcini,
 - Viteza maximă utilizată pe fiecare interstație - **vezi 2. solicitarea de clarificări nr. 22/99/24.02.2021**
- Au fost detaliați parametrii specifici RE - R ofertat, fiind transmise datele utilizate în cuprinsul Tabelului 1.
Ofertantul nu prezintă diagramele solicitate pentru fiecare sub-secție de circulație. **Se va solicita ofertantului să completeze răspunsul transmis.**
Temperaturile exterioare și interioare:
 - Valorile temperaturile exterioare utilizate pentru calcul sunt valori medii ale temperaturilor înregistrate în lunile august/ianuarie în București în perioada 2009-2018, respectiv +31°C (vară)/-4,1°C (iarnă).
 - Valorile temperaturilor interioare sunt conform EN 13129/2016, temperatura țintă pentru regimul de răcire este de +26°C iar temperatura țintă pentru regimul de încălzire este de +22°C.
- Ofertantul prezintă descriptiv algoritmul de calcul, capturi de ecran ale softului utilizat, fără a transmite și softul aferent. Softul de simulare utilizat este dezvoltat pe baza softului MATLAB (brevetat în RPC), fiind o aplicație complet automatizată care utilizează ca și date de intrare parametrii de bază ai trenului, caracteristicile căii de rulare, caracteristicile funcționale ale trenului (caracteristica de tracțiune/frânare, rezistența de deplasare, etc).

2. Solicitarea de clarificări nr. 22/99/24.02.2021

- Ofertantul a prezentat diagramele solicitate pentru fiecare interstație din cadrul celor două secții de circulație.
 - În urma verificărilor s-au constatat următoarele depășiri ale vitezei maxime admise a liniei pe următoarele interstații:
 - ✓ între stațiile Ploiești Triaj - Ploiești Vest (în ambele sensuri de circulație), distanță pe care viteza maximă admisă este de 90 km/h, viteza maximă conform diagramei de viteză este de 140 km/h, pentru un interval de timp de 80 sec,
 - ✓ între stațiile București Nord - Ram. Pajura (în ambele sensuri de circulație), distanță pe care viteza maximă admisă este de 70 km/h, viteza maximă conform diagramei de viteză este de 120 km/h, pentru un interval de timp de 50 sec,
 - ✓ între stațiile Ram. Pajura - București Băneasa (în ambele sensuri de circulație), distanță pe care viteza maximă admisă este de 120 km/h, viteza maximă conform diagramei de viteză este de 130 km/h, pentru un interval de timp de 20 sec.
 - Referitor la aceste depășiri ale vitezei maxime a liniei, datorită intervalului scurt de rulare cu o viteză mai mare decât cea a liniei și formei diagramei de viteză (vârf ascuțit), acestea pot fi considerate erori la introducerea parametrilor de intrare, fără impact în ceea ce privește calculul consumului de energie.

Urmare verificării datelor prezentate de ofertant, în răspunsurile la solicitările de clarificări, consumul de energie declarat de ofertant a fost calculat (i) luând în considerare elementele precizate în documentația de atribuire, (ii) nu au fost identificate erori de calcul, (iii) nu au fost identificate neconcordanțe cu celelalte elemente precizate în ofertă.

În acest context, valoarea consumului de energie rămâne aceeași cu valoarea consumului de energie declarat și asumat de ofertant în cuprinsul ofertei tehnice, respectiv = 3,79 kwh/km.

În concluzie, urmare corectării erorilor materiale constate în urma verificării răspunsurilor la solicitările de clarificări, valorile ale consumului de energie/km declarate și asumate de ofertanți, sunt:

	Alstom Ferroviaria SpA	CRRC Qiangdao Sifang CO., Ltd.	Siemens Mobility
Consum de energie declarat kwh/km	5,43	3,79	4,215

Referitor la acțiunea de la punctul 3, respectiv *Să identifice de unde provin diferențele între modalitățile de calcul prezentate de ofertanți:*

Modul de calcul declarat și asumat de ofertanți este realizat cu o succesiune de formule unitare, fiind similar pentru toți ofertanții, astfel:

➤ Energia totală consumată:

$$E_{\text{totală consumată}} = E_{\text{tracțiune}} + E_{\text{serviciu auxiliare}} - E_{\text{recuperată}} \quad [\text{kW} \cdot \text{h}]$$

- Consumul de energiemediu/km este:

$$C_{\text{energiemediu}} = E_{\text{totalăconsumată}} / \text{nr. total de km} \quad [\text{kW} \cdot \text{h} / \text{km}]$$

Aceste formule au fost aplicate pentru fiecare din cele două secții de circulație, individual pentru fiecare regim de funcționare a instalației de climatizare, vară/iarnă.

Pentru stabilirea valorilor parametrilor din aceste formule (energia de tracțiune, energia serviciilor auxiliare, energia recuperată) fiecare ofertant utilizează un soft propriu de simulare.

Din informațiile prezentate în răspunsurile la solicitările de clarificări, cei trei ofertanți, au utilizat pentru efectuarea simulărilor:

- aceleași date pentru o parte din parametrii de intrare și aici ne referim la datele instalațiilor de infrastructură (tensiune de alimentare, distanțe km între opriri, declivități, viteze maxime admise), la timpii de staționare în stațiile intermediare și stația de întoarcere, starea de încărcare a RE - R, cerințe impuse de autoritatea contractantă, datele fiind transmise înainte de ofertare.
- același regim de funcționare a RE - R (impus de autoritatea contractantă), respectiv: demarare (acclerație maximă), regim de viteză constantă, regim fără tracțiune, regim de frânare (electrică și mecanică), *cu precizarea că modalitatea de conducere a RE - R utilizată pentru simulare, a fost diferită pentru toți cei trei ofertanți, astfel:*
 - ofertantul Alstom Ferroviaria S.p.a. a utilizat moduri de conducere diferite pe cele două secții de circulație: (i) pe secția de circulație București Nord - Predeal (dus - întors) este utilizat un mod de conducere care valorifică pe fiecare interstație, în regim continuu, viteza maximă admisă fără palier de rulare mers - lansat, iar (ii) pe secția de circulație București Nord - Constanța (dus - întors) este utilizat un mod de conducere care valorifică pe majoritatea interstațiilor, în regim oscilant, atât rulare la viteză maximă admisă cât și rulare în regim mers - lansat.
 - ofertantul Siemens Mobility SRL a utilizat pe ambele secții de circulație un mod de conducere care valorifică pe majoritatea interstațiilor, atât rulare la viteză maximă admisă cât și rulare în regim mers - lansat.
 - ofertantul CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd. a utilizat pe ambele secții de circulație (dus - întors) un mod de conducere care valorifică pe majoritatea interstațiilor, în regim continuu, viteza maximă admisă fără palier de rulare în regim mers - lansat.

Prin utilizarea de moduri diferite de conducere a RE - R, în condițiile în care nu a fost transmis un livret de mers de tren care să fie utilizat unitar de cei trei ofertanți, timpii rezultați pentru parcurgerea secțiilor de circulație și implicit, pentru parcurgerea fiecărei interstații, sunt diferiți.

Acest aspect influențează și calculul consumului de energie al fiecărui ofertant, în sensul că energia consumată pentru regimul de tracțiune respectiv energia consumată de serviciile auxiliare sunt în relație directă cu timpul de parcurgere al fiecărei interstații/secții de circulație

Timp parcurgere secție dus/întors (sec)	300	800
Alstom Ferroviaria S.p.a.	13.320	16.252
Siemens Mobility SRL	13.353	15.594

CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd.	12.057	14.843
-------------------------------	--------	--------

În concluzie, utilizarea de intervale de timp diferite pentru parcurgerea fiecărei interstații/secții de circulație, a condus la folosirea de moduri diferite de conducere a RE-R, fapt ce generează condiții de simulare diferite între cei trei ofertanți:

➤ condiții de mediu diferite, astfel:

- ofertantul Alstom Ferroviaria S.p.a. a utilizat ca și date de intrare temperaturile exterioare și interioare (conform standardului EN 50125):
 - Temperatura exterioară între limitele -25°C (iarna)/+40°C (vara),
 - Temperatura interioară + 25°C.
- ofertantul Siemens Mobility SRL a utilizat ca și date de intrare următoarele temperaturi exterioare și interioare:
 - Temperatura ambientală/interioară utilizată pentru calcul este de + 15°C.
 - Temperatura exterioară între limitele -30°C (iarna)/+40°C (vara), fiind inclus și un factor suplimentar de +10%.
- ofertantul CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd. a utilizat ca și date de intrare următoarele temperaturi exterioare și interioare (conform valorilor medii pentru o perioadă de 11 ani pentru lunile ianuarie/august pentru zona București):
 - Temperatura exterioară între limitele -4,1°C (iarna)/+31°C (vara)
 - Temperatura interioară pentru regimul de răcire este de +26°C iar pentru regimul de încălzire este de +22°C.

Prin utilizarea de limite diferite ale temperaturilor exterioare și interioare, calculul consumului de energie pentru sistemul de climatizare este influențat în mod corespunzător.

În concluzie:

- utilizarea de intervale de timp diferite pentru parcurgerea fiecărei interstații/secții de circulație, a condus la folosirea de moduri diferite de conducere a RE-R, fapt ce generează condiții de simulare diferite între cei trei ofertanți.
- utilizarea de valori diferite ale limitelor de temperatură exterioare/interioare, pentru calculul consumului de energie, generează condiții de simulare diferite între cei trei ofertanți.

Comisia de evaluare a constatat că:

Referitor la acțiunea de la punctul 4, respectiv *Să stabilească un mod unic de calcul/metodă/algorithm al consumului de energie electrică mediu/km pentru RE - R fără călători, în condițiile stabilite la capitolul 3.27 (punctul 11.7 din Caietul de sarcini) în vederea comparării consumurilor declarate de ofertanți (acest mod de calcul va lua în considerare strict elementele precizate în documentația de atribuire):*

-Comisia consideră că pentru stabilirea unui mod unic de calcul/metodă/algorithm al consumului de energie, având în vedere faptul că un astfel de calcul se poate realiza prin utilizarea unui soft specializat (similar cu softurile utilizate de ofertanți), soft care poate fi realizat numai de personal specializat în programare, este necesară cooptarea unor experți suplimentari cu expertiză în domeniile programării/ calculului energetic și care să stabilească o modalitate de calcul a consumului de energie precum și calculul acestui consum. Posibilitatea de cooptare a unor experți suplimentari a fost prevăzută și în Decizia nr. 2153/C10/2011, 2023, 2140/29.11.2019 a CNSC.

Referitor la acțiunea de la punctul 5 și 6, respectiv **Să realizeze calculul consumului de energie electrică declarat de ofertanți prin folosirea unui unic mod de calcul/metodă/algorithm pe baza elementelor precizate în oferte sau în răspunsurile la clarificări, fără a li se permite ofertanților să-si modifice ofertele, ci doar să precizeze eventualele elemente lipsă sau să îndrepte erorile materiale ori alte aspecte care pot fi încadrate în categoria viciilor de formă sau abaterilor tehnice minore, toate acestea doar în măsura în care sunt respectate principiilor tratamentului egal al transparenței, Să evalueze ofertele cu luarea în considerare a consumului de energie stabilit conform celor de mai sus, în măsura în care este posibilă compararea ofertelor, iar în ipoteza contrară să anuleze procedura de atribuire:**

- Comisia consideră că în vederea punerii în aplicare a Deciziei nr. 2142/12.11.2020 a Curții de Apel București, Dosar nr. 1808/3/2020, având ca obiect litigiul privind achizițiile publice, acțiune aferentă anunțului de participare SEAP nr. CN1010410/03.04.2019, privind procedura: **"achiziționarea de trenuri electrice regionale, denumite RE-R, destinate transportului regional și suburban feroviar de călători și achiziționarea serviciilor de mentenanță și reparații necesare funcționării respectivelor trenuri"**, Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF), în calitate de autoritate contractantă, prin cooptarea unor experți suplimentari, trebuie să dea curs deciziilor anterioare ale instanțelor de judecată (Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, Tribunalul București și Curtea de Apel București), respectiv să stabilească o metodă/algorithm/mod unic de calcul al consumului de energie electrică mediu/km, pentru rame electrice regionale RE-R fără călători, în condițiile stabilite prin documentația de atribuire, făcând trimitere la standarde/normative europene de calcul în vigoare și acceptate în practica feroviară, pentru ca ulterior prin introducerea parametrilor proprii prezentați de către cei trei ofertanți, împreună cu indicatorii obligatorii impuși prin DA, comisia de evaluare să stabilească valorile finale ale costului consumului de energie pe 15 ani pentru fiecare ofertă în parte, în măsura în care este posibilă compararea ofertelor.

În aceste condiții ARF a trimis Universității Politehnice București o propunere de colaborare, în vederea realizării unui calcul unic al consumului de energie pe baza datelor declarate de ofertanți în baza elementelor precizate în oferte sau răspunsurile la clarificări, fără a permite ofertanților să își modifice ofertele ci doar să precizeze anumite elemente lipsă sau să îndrepte erorile tehnice minore ori alte aspecte care pot fi încadrate în categoria viciilor de formă sau abaterilor tehnice minore, toate acestea în condițiile în care sunt respectate **principiile tratamentului egal și transparenței**, în măsura în care este posibilă compararea ofertelor.

S-a încheiat protocolul de colaborare nr. RUIC 203 din 07.07.2021 între ARF și Universitatea Politehnică București, având ca scop oferirea de consultanță de specialitate, de către experții Universității Politehnicii București și întocmirea documentațiilor necesare reprezentând determinarea calculului consumului de energie electrică a ramelor electrice regionale(RE-R), **în condițiile stabilite prin documentația de atribuire, în măsura în care este posibilă compararea ofertelor** - acțiune aferentă anunțului de participare SEAP nr. CN1010410/03.04.2019, ce are ca obiect achiziționarea a 40 de rame electrice regionale noi (RE-R) din fonduri europene nerambursabile POIM 2014-2020, în regim de maximă urgență

Urmare semnării Protocolului de colaborare nr. RUIC 203/07.07.2021 între ARF și UPB, s-au transmis prin adresele nr. 22/279/13.07.2021, 22/305/27.07.2021, spre analiză documente depersonalizate(propuneri tehnice, solicitari de clarificări și răspunsuri la acestea) ale celor trei ofertanți.(Ofertant 1- Alstom Ferroviana S.p.A., Ofertant 2- CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd., Ofertant 3- Siemens Mobility SRL).

S-a predat de către experții tehnici cooptați în cadrul Protocolului de colaborare nr. RUIC 203/07.07.2021 prin Procesul verbal nr. 14356/10.02.2021, iar ulterior, s-a primit Raportul Universității Politehnice București de determinare a calculului consumului de energie electrică a ramelor electrice regionale(RE-R), înregistrat la ARF cu nr. 1900/10.08.2021.

Comisia de evaluare a constatat că:

Întocmirea studiului s-a realizat în baza specificațiilor tehnice/cerințelor aferente documentației de atribuire din cadrul procedurii de achiziție publică ce are ca obiect achiziționarea a 40 de rame electrice regionale noi (RE-R), documentație pusă la dispoziție de către ARF, sub forma depersonalizată în vederea respectării confidențialității pe toată durata derulării procedurii de achiziție menționată. Experții tehnici au analizat în detaliu cele trei elemente din care este format bilanțul energetic al unei rame electrice(RE-R):

1. Consumul de energie pentru serviciile auxiliare;
2. Consumul de energie electrică pentru regimul de tracțiune;
3. Energia electrică recuperată în regimul de frânare electrică.

În urma evaluărilor corespunzătoare punctului 1, au rezultat următoarele:

- A. Analiza teoretică în cadrul ciclului Carnot inversat, în care concluzia experților este că *“Rolul aspectelor teoretice prezentate în cadrul acestui subcapitol este de a explica importanța valorilor de temperatură asupra rezultatului final (lucrul mecanic efectuat de sistemul de climatizare) ..., se subliniază faptul că lipsa unei baze comune a valorilor de temperatură la care au fost efectuate testele conduc la imposibilitatea realizării unei analize comparative a puterii electrice active utilizate de către cele trei sisteme de climatizare propuse.”*
- B. Analiza teoretică din punct de vedere al calculului termic al ciclului frigorific teoretic, în care concluzia experților este că *“Rolul aspectelor teoretice prezentate în cadrul acestui subcapitol este de a explica importanța valorilor puterii active absorbite asupra rezultatului final (ecuația de bilanț termic și eficiența frigorifică).”* De asemenea, faptul că lipsa unei baze comune a valorilor de temperatură la care au fost efectuate testele conduc la imposibilitatea realizării unei analize comparative din punct de vedere a puterii electrice active utilizate de către cele trei sisteme de climatizare propuse.
- C. Analiza teoretică din punct de vedere al eficienței funcției de încălzire, în care concluzia experților este că *“Rolul aspectelor teoretice prezentate în cadrul acestui subcapitol este de a sublinia importanța valorilor coeficientului de performanță (COP) în funcție de temperaturile la care este evaluat Astfel, lipsa unei baze coerente de calcul a valorilor de temperatură la care au fost efectuate testele conduc la imposibilitatea realizării unei analize comparative a puterii electrice active utilizate de către cele trei sisteme de climatizare propuse”*
- D. Analiza timpilor de funcționare, în care concluzia experților este că *“În cadrul Tabelului 4 se observă faptul că timpii de simulare au fost aproximativ egali pentru cazul Ofertantului 1 și a Ofertantului 2, dar diferiți de timpii de parcurs prezentați de către Ofertantul 3. Această situație conduce la imposibilitatea stabilirii unei baze comune de analiză temporală a energiei utilizate de instalațiile de climatizare folosite de cei trei Ofertanți, pentru cazul Liniei 800 București Nord - Constanța - București Nord, Firul 1. Analiza celor trei oferte, realizată pe baza valorilor prezentate în cadrul Tabelului 4, scoate în evidență faptul că analizele de simulare a consumurilor energetice a fost realizată diferit de cei trei ofertanți, folosindu-se timpi diferiți de parcurgere a celor patru trasee definite. Astfel, nu este posibil să se realizeze o analiză comparativă clară a puterii active, precum și a energiei electrice absorbite de cele trei tipuri de sisteme de climatizare prezentate de ofertanți.”*

În finalul raportului predat, experții tehnici au concluzionat :

- analiza documentației disponibile, pusă la dispoziție de cei trei ofertanți, a scos în evidență faptul că aceștia au tratat în mod diferit informațiile cu privire la variațiile de temperatură, cu efecte directe asupra rezultatelor calculelor energiei utilizate de sistemele auxiliare ale ramelor
- utilizarea plajelor de temperatură (atât exterioare, cât și interioare) diferite dintre cei trei ofertanți, la care se adaugă timpii de funcționare diferiți pentru serviciilor auxiliare (timp calculați, declarați și asumați de ofertanți), nu permite identificarea unei baze comune pentru calcularea consumului de energie electrică și al eficienței energetice a sistemelor auxiliare. Acest fapt conduce la imposibilitatea analizei comparative a celor trei oferte prezentate.
- În consecință, considerăm că efectuarea unui studiu suplimentar, în cadrul etapei a doua, privind analiza consumurilor/recuperărilor energetice pentru tracțiunea/frânarea trenului (analiza regimului de demarare, analiza regimului de tracțiune pentru menținerea vitezei de circulație constantă, regimul de mers lansat - fără tracțiune, și a regimului de frânare) nu își mai găsește utilitatea, atât timp cât rezultatele obținute prin acest studiu se adaugă la o parte componentă care nu poate fi comparată/analizată față de un sistem de referință comun pentru cei trei ofertanți.

Referitor la acțiunea de la punctul 6, respectiv, Să evalueze ofertele cu luarea în considerare a consumului de energie stabilit conform celor de mai sus, în măsura în care este posibilă compararea ofertelor, iar în ipoteza contrară să anuleze procedura de atribuire:

Comisia de evaluare consideră, pe baza celor menționate mai sus, că nu se poate face evaluarea ofertelor cu luarea în considerare a consumului de energie stabilit, fără a li se permite ofertanților să-și modifice ofertele, fiind luate în calcul strict elementele precizate în ofertele acestora conform documentației de licitație inițiale, nefiind posibilă compararea ofertelor.

Având în vedere :

- Decizia nr. 2142 din 12.11.2020 a Curții de Apel București, Secția a IX a Contencios Administrativ și Fiscal, Dosar nr. 1808/3/2020
- Răspunsurile la solicitările de clarificări transmise de Ofertanți în urma solicitărilor de clarificări transmise de către ARF (Referitor la acțiunea de la punctul 1)
- Raportul de specialitate întocmit de experții tehnici cooptați - nr. înregistrare ARF 1312/08.06.2021 completat cu Raportul înregistrat la ARF cu numărul 1886/09.08.2021 - conform deciziei nr. 660/30.07.2020, raport care este prezentat în anexă,
- Raportul experților tehnici cooptați în urma încheierii Protocolului de colaborare cu Universitatea Politehnică București nr. RUIC 203/07.07.2021 - nr. înregistrare ARF 1900/10.08.2021 - raport care este prezentat în anexă,

și

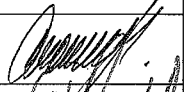
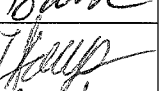
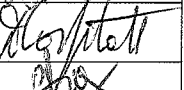
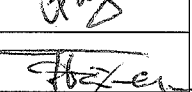
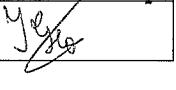
ținând cont de prevederile art.212, alin(1), lit d) din Legea 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, prin care se stabilește că "... instanța de judecată dispune modificarea/eliminarea unor specificații tehnice/cerințe din caietul de sarcini ori din alte

documente emise în legătură cu procedura de atribuire astfel încât nu mai poate fi atins în mod corespunzător scopul achiziției, iar autoritatea contractantă se află în imposibilitatea de a adopta măsuri de remediere, fără ca acestea să afecteze principiile achizițiilor publice...”,

Autoritatea pentru Reformă Feroviară, în calitate de Autoritate Contractantă, decide **anularea procedurii** de atribuire a contractului de achiziție publică privind **“Achiziția de material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)”, ce face obiectul anunțului de participare SEAP nr. CN 1010410/03.04.2019 JOUE nr. 2019/S 066-154054.**

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

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

Spațiu destinat observatorilor MFP-ANAP	Comisia de evaluare numită prin Decizia nr.656/22.07.2019		
	Numele și prenumele	Calitatea în comisia de evaluare	Semnătură
..... (semnătură)	Gigi GAVRILĂ	Președinte (fără drept de vot)	
(descrierea observațiilor rezultate din activitatea de verificare) Autoritatea pentru Reformă Feroviară a întocmit Cererea nr.20/331/26.03.2019 - privind introducerea în procedura de verificare ex- ante al ANAP, înregistrată în SICAP sub numărul CN1010410/00006, odată cu documentația de achiziție ce face obiectul anunțului de participare nr.1010410/03.04.2019	Ilie CÎRCEAG	Membru	
	Monica OPREA	Membru	
	Simona JERCA	Membru	
	Cristina BUMBĂCARU	Membru	
	Daniel IONICĂ	Membru	
	Daniel CORFIȚĂ	Membru	
	Raluca CONSTANTIN	Membru	
	George STĂNESCU	Membru	
	George ILIE	Membru	