

Către: Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor
Str. Stavropoleos nr. 6, sector 3, București
Fax: 021.310.46.42
E-mail: office@cncsc.ro

Dosar nr. 2947/C4/2021

Subscriesele *contestatoare* **CRRC Qingdao Sifang Co. Ltd**, cu sediul în Qingdao, Șoseaua Jinhongdong nr. 88, Districtul Chengyang, Republica Populară Chineză, înmatriculată în Registrul Comerțului sub nr. 91370200740365750X, cod unic de identificare 91370200740365750X (“CRRC Sifang”), și

Astra Vagoane Călători S.A., cu sediul social în Arad, Str. Petru Rareș nr. 1-3, cod poștal 310210, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Arad sub nr. J02/536/1998, cod fiscal 10966616,

reprezentate convențional de _____, cu sediul în București, șos. _____, sectorul 1, cod poștal _____, adresă la care vă solicităm să dispuneți comunicarea tuturor actele procesuale în cauză¹, comunicarea putând fi realizată potrivit art. 154 alin. (6) C. pr. civ. și la adresa de e-mail _____,

având în vedere că:

- i. așa cum am arătat pe larg în Secțiunea II.D a contestației, prin adresa ARF nr. 22/441/9.11.2021, ARF a refuzat în mod vădit nelegal accesul subscrisei la dosarul achiziției publice,
- ii. drept urmare, prin capetele A.2 și B ale contestației am solicitat:

“2.

- i. *Cu titlu preliminar, în temeiul art. 19 al Legii nr. 101/2016, acordarea accesului la dosarul achiziției publice documentelor publice relevante [...]*
 - ii. *Repunerea subscriselor în termenul de contestare a modalității de evaluare de către ARF a ofertei Alstom Ferroviaria S.p.a., ca urmare a refuzului nelegal al ARF de a oferi accesul la documentele sus amintite din dosarul achiziției publice, și, subsecvent formulării motivelor de contestare, anularea raportului procedurii de atribuire nr. 22/410/28.10.2021, publicat în SEAP la data de 2.11.2021, și în privința modalității de evaluare a ofertei Alstom Ferroviaria S.p.a., cu consecință reevaluării ofertei Alstom Ferroviaria S.p.a. cu reținerea motivelor de inadmisibilitate (inacceptabilitate, neconformitate) ale acesteia, conform considerentelor Deciziei ce va fi pronunțată de Consiliul.*
- B. *ÎN SUBSIDIAR: în ipoteza admiterii doar a capătului de cerere A.2 cu privire la temeiurile de inadmisibilitate ale ofertei Alstom Ferroviaria S.p.a., anularea procedurii de atribuire, ca urmare a incidenței art. 212 alin. (1) lit. a) al Legii nr. 98/2016.”*

¹ Persoanele însărcinate cu primirea corespondenței din cadrul

- iii. la data de 13.12.2021, subscrisei i-a fost acordat în fața CNSC accesul la dosarul achiziției publice, ocazie cu care am putut lua la cunoștință de informațiile acolo cuprinse,
- iv. accesul la dosarul achiziției, conferit de către CNSC în beneficiul subscrisei, are două valențe juridice: presupune (i) încetarea împiedicării subscrisei de a accede la informații publice legate de modul de evaluare a ofertei Alstom și, totodată, (ii) admiterea cererii de repunere în termenul de formulare a temeiurilor de nelegalitate a manifestării de voință a ARF de declarare drept admisibilă a acestei oferte,

în termenul legal prevăzut de art. 8 alin. (1) lit. a) al Legii nr. 101/2016, care curge de la data luării la cunoștință a dosarului achiziției publice, conform cererii de repunere în termen formulate prin capătul A.2.ii) al contestației și întemeiate pe prevederile art. 186 C. pr. civ,

formulăm mai jos temeiurile care justifică admiterea capătului de cerere A.2.ii) al contestației, respectiv, în subsidiar, al capătului B al contestației.

I. SUMAR AL EXPUNERII

Oferta Alstom este manifest neconformă, încălcarea unor cerințe clare și imperative ale Caietului de sarcini fiind recunoscută și necontestată atât de autoritate cât și de ofertantul în cauză. De la acest punct, modalitatea de evaluare a ofertei Alstom devine una de necrezut, vădit nelegală, ofertantul și autoritatea folosind instituția solicitării de clarificării pentru a „sugera” modificarea cerințelor Caietului de sarcini care atrăgeau neconformitatea Alstom.

În realitate, Alstom a oferit pur și simplu alt tip de tren decât cel prevăzut de Caietul de sarcini și a încercat apoi să acopere această flagrantă neconformitate într-un mod nu doar nelegal, ci și cu adevărat simplist.

Astfel, natura de tren regional, iar nu inter-regional (de lung parcurs) a trenului oferit de Alstom a determinat apariția de multiple și grave încălcări ale Caietului de sarcini, rezumate mai jos.

Unica sancțiune pentru o astfel de conduită grav contrară legii este anularea raportului procedurii de atribuire și în ceea ce privește modalitatea de evaluare a ofertei Alstom (pe lângă cele solicitate în capătul de cerere A.1 al contestației).

II. OFERTA ALSTOM ESTE NECONFORMĂ. ALSTOM NU ÎNDEPLINEȘTE STANDARDUL EN 13129:2017, PREVĂZUT ÎN CAIETUL DE SARCINI

A. ALSTOM OFERTEAZĂ MATERIAL RULANT PENTRU TRENURI REGIO, DEȘI ACHIZIȚIA SE REFERĂ LA TRENURI DE LUNG PARCURS

1. Așa cum am arătat în partea inițială a contestației, obiectul Caietului de sarcini îl reprezintă achiziționarea de către ARF a „20 de rame electrice *inter-regionale* noi, denumite RE-IR (...), destinate transportului feroviar de călători *inter-regional (de lung parcurs)*” (subl. ns.).
2. De asemenea, în cuprinsul Caietului de sarcini, la pct. 3.12.1., par. 1, se prevede: „[a]ceastă *facilitate va îndeplini condițiile de confort cerute de UIC 553, UIC 553-1, SR EN 13129-1, SR EN 13129-2*”.
3. În plus, punctul 1.11 din Caietul de sarcini precizează reglementările și normele tehnice feroviare care „sunt *obligatorii și vor fi respectate pe parcursul derulării contractului*” (subl. ns.). În cuprinsul tabelului privind standardele, fișele UIC și prescripțiile tehnice relevante, cuprinse în par. 3 de la pct. 1.11 sunt prevăzute, *inter alia*:
 - i) Standardul SR EN 13129:2017, privitor la „*aplicații feroviare. Aer condiționat pentru*

material rulant de lung parcurs. Parametri de confort și încercări de tip”

- ii) Standardul UIC 553, referitor la „ventilația, încălzirea și climatizarea vagoanelor de călători”;
 - iii) Standardul UIC 553-1, referitor la „ventilația, încălzirea și climatizarea vagoanelor de călători - teste”
4. După cum o recunoaște expres, oferta Alstom nu respectă acest standard, ba chiar încearcă să pretindă că el nu ar trebui aplicat.
 5. În concret, prin Solicitarea nr. 14, aferentă Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/255/22.06.2021, ARF a observat că Alstom a specificat, în oferta sa, că standardul EN 13129:2017 „nu se aplică”. În consecință, ARF a solicitat Alstom să precizeze motivele pentru care încalcă cerințele documentației de atribuire.
 6. Prin Răspunsul nr. 163/28.06.2021 la Solicitarea de clarificări cu nr. 22/225/22.06.2021, Alstom precizează că „[n]orma se aplică atunci când durata medie a călătoriei pasagerilor este mai mica de 1 oră, iar performanța HVAC trebuie evaluate numărând, atât pasagerii în picioare, cât și pasagerii pe scaune (conform cerințelor normei).” Totodată, Alstom încearcă să convingă ARF că poate ignora standardul EN13129:2017, arătând că oferta sa se raportează la un cu totul alt standard, EN14750.
 7. Drept urmare, este realmente necontestat că oferta Alstom nu respectă standardul cerut prin documentația de atribuire, respectiv SR EN 13129:2017.

B. ÎNTRE STANDARDUL SR EN 14750:2017 ȘI, RESPECTIV, STANDARDUL SR EN 13129:2017 EXISTĂ DIFERENȚE FUNDAMENTALE, SEMNIFICATIVE.

8. Testul de neconformitate impus ARF era unul simplu: să constate că oferta Alstom nu respectă un standard obligatoriu impus prin documentația de atribuire și să respingă această ofertă ca neconformă.
9. În cele ce urmează, pentru un caracter complet al expunerii, vom arăta și că, în concret, între standardul SR EN 14750:2017 și, respectiv, standardul SR EN 13129:2017 există diferențe fundamentale, semnificative.
10. Standardul SR EN 13129:2017 se aplică pentru trenurile Interregio, de lung parcurs. Acesta presupune parametri tehnici specifici privind circulația aerului în compartimentul de călători și, respectiv, privind instalația de climatizare, pentru a asigura confortul termic al călătorilor pe durată mai îndelungată, specifică trenurilor de lung parcurs.
11. Standardul SR EN 14750:2017 se găsește la antipod. Acesta se referă la funcționarea aerului condiționat pentru trenuri urbane, de scurt parcurs.
12. Potrivit Ordinului nr. 2133/2020 a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, trenurile urbane se împart în două categorii: trenuri de categoria A (trenuri suburbane, trenuri regionale etc.) și trenuri de categoria B (metrouri și tramvaie).
13. Mai mult, Anexa nr. 2 a Ordinului Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 153/2011 definește categoriile de trenuri în funcție de serviciile oferite de operatorii de transport feroviar de călători. În concret, la pct. II, lit. a) se specifică parametri de funcționare specifici trenurilor Interregio (indicativ IR); în concret, viteza medie comercială/tren este de „*minimum 45 km/h*”. De asemenea, Anexa stabilește nivelul minimal de servicii oferite pentru trenurile Interregio, specific numai acestei categorii de trenuri.
14. În aceeași Anexă, la pct. III, legiuitorul se referă la trenurile Regio (indicativ R). Astfel, trenurile Regio Expres R-E asigură o viteză medie comercială/tren de „*minimum 40km/h*”, având o densitate variabilă de opriri de-a lungul rutei. Totuși, „*[d]istanța maximă de circulație este de 300 km ± 10% sau prima stație de cale ferată, dacă se depășește această distanță*”.
15. În ceea ce privește trenurile Regio tipice, acestea vor avea o viteză medie comercială care este „*în principiu de minimum 35 km/h*”.
16. De asemenea, acestea „*[a]sigură condiții de transport pentru arii geografice restrânse, distanța maximă de circulație fiind de 230 km ± 10% sau prima stație de cale ferată, dacă se depășește această distanță*.” Acesta „*oprește în halte, haltele în mișcare, haltele comerciale și stațiile de cale ferată din parcursul trenului, în proporție de minimum 70% din numărul total al acestora*”.

17. Pentru trenurile Regio, legiuitorul stabilește un nivel calitativ semnificativ mai redus, față de trenurile Interregio, care beneficiază de o suită de servicii mai dezvoltată, atât referitoare la activitatea anterioară călătoriei (planificarea călătoriei), cât și pendinte transportului (servicii la bordul trenului), respectiv privind serviciile în stații.
18. În consecință, între trenurile Interregio și trenurile Regio există, în ansamblu, următoarele diferențe:
 - i) Viteza trenului Interregio este mai ridicată (minimum 45 km/h, față de minimum 40 km/h, pentru Regio-Expres, respectiv 35 km/h, pentru Regio);
 - ii) Serviciile de care beneficiază călătorii sunt semnificativ mai reduse în cazul trenurilor Regio, față de Interregio.
19. Cele de mai sus demonstrează că neconformitatea ofertei Alstom este evidentă - deși procedura de atribuire se referă în mod expres la trenuri de lung parcurs (Interregio, Intercity etc.), Alstom oferă material rulant realizat în conformitate cu standarde de calitate aferente trenurilor suburbane, de categorie A.
20. De altfel, faptul că obiectul achiziției constă în trenuri de lung parcurs este subliniat de prin impunerea standardului SR EN 13129:2017, care asigură confortul termic al călătorilor în trenurile de lung parcurs.
21. În sine, utilizarea unei instalații de climatizare specifică unui tren care circulă pe distanțe scurte într-un tren de lung parcurs conduce la un disconfort crescut al călătorilor. Concret, călătorii vor beneficia în mod efectiv de un grad de confort semnificativ mai scăzut.
22. Simplu spus, într-un tren care circulă pe distanțe scurte, interesul primordial al călătorilor este să ajungă la destinație. Gradul de confort resimțit în timpul călătoriei este mai puțin important, dat fiind faptul că în astfel de curse scurte, durata petrecută efectiv în tren este, în general, de până la o oră. Așadar, accentul cade asupra ajungerii la destinație, ca nevoie principală, iar nu pe confortul din timpul călătoriei, care rămâne subsidiar.
23. De aceea, un tren de scurt parcurs oferă un confort termic mai scăzut pentru călători. Standardul SR EN 14750:2017 este specific unui astfel de confort redus.
24. Pe de altă parte, într-un tren de lung parcurs călătorii petrec mult mai mult timp - un interval suficient încât corpul uman să se adapteze la condițiile de temperatură, presiune etc. În consecință, a oferi un grad sporit de confort este esențial și absolut necesar, altminteri pasagerii suferind o stare generală alterată.
25. De aceea, un tren de lung parcurs oferă un confort termic superior pentru călători. Confortul sporit este datorat standardului SR EN 13129:2017.
26. Or, reiese în mod evident că a aplica o instalație de climatizare pentru trenuri de scurt parcurs, cu grad de confort mai scăzut, unor trenuri de lung parcurs, în care călătorii petrec un timp îndelungat, reprezintă o modalitate prin care călătorii sunt pe deplin defavorizați.
27. Mai departe, capitolul 3.12.1 din Caietul de sarcini prevede, la par. 11, că „[l]a temperatura minimă externă pentru zonele climatice din România, temperatura internă medie \geq cu + 22C, în cazul serviciului comercial fără călători și radiații solare.” Or, doar trenurile de lung parcurs, realizate în conformitate cu standardul SR EN 13129:2017 oferă, în condiții de iarnă (cu temperaturi exterioare scăzute) o temperatură interioară de +22C, în timp ce trenurile de scurt parcurs, categoria A, oferă în aceleași condiții o temperatură internă de doar +15C.
28. Drept urmare, dincolo de faptul că această condiție obligatorie potrivit documentației de atribuire este neîndeplinită, dat fiind faptul că a fost utilizat standardul SR EN 14750:2017, călătorii vor experimenta o temperatură interioară de doar 15 grade Celsius, pentru o durată lungă.
29. Tocmai pentru a spori confortul călătorilor, Caietul de sarcini prevede standardul SR EN 13129:2017, care asigură o temperatură interioară medie de 22 grade Celsius, mult mai favorabilă confortului călătorilor, după cum arată o lucrare științifică ce explică conținutul

standardelor SR EN 13129:2017, SR EN 14750, precum și SR EN 14813². Tot astfel, Caietul de sarcini impune în mod expres ca temperatura internă medie în condiții de iarnă (temperatura exterioară minimă) să fie de 22 grade Celsius.

Table 2: Comparison of design conditions for maximum mean interior temperature/relative humidity

Climatic zones		Main line rolling stock EN 13129-1	Urban and suburban rolling stock EN 14750-1		Driving cab EN 14813-1	
Zone	Temperature/relative humidity; equivalent solar load		Category A	Category B	Category A	Category B
I	+40°C / 40 %; 800 W/m ²	+27°C / 51.6 %	+30°C / 50.0 %	+32°C / 57.4 %	+27°C / 50.0 %	+30°C / 60.0 %
Summer ¹ II	+35°C / 50 %; 700 W/m ²	+27°C / 51.6 %	+30°C / 50.0 %	+33°C / 55.0 %	+26°C / 52.5 %	+28°C / 65.0 %
III	+28°C / 45 %; 600 W/m ²	+25.25°C / 57.5 %	+26°C / 63.0 %	+29°C / 64.5 %	+22°C / 60.0 %	+24°C / 75.0 %
I	-10°C					
Winter ² II	-20°C	+22°C	+15°C	+10°C	+18°C	
III	-40°C					

30. La fel, se poate observa din coroborarea tabelului privind temperatura medie interioară (tabelul nr. 2) și a celui privind variațiile maxime admise de temperatură (v. *infra*, tabelul nr. 3) că, în zona climatică II, aferentă României, la o temperatură exterioară de +35 de grade Celsius și o umiditate de 50%, respectiv o radiație solară de 700W/m², un tren de lung parcurs care utilizează standardul SR EN 13129:2017 are o temperatură interioară de +27 grade Celsius, mai favorabilă confortului termic, pe când un tren care utilizează standardul EN 14750-1 oferă o temperatură de +30 de grade Celsius.
31. Mai mult, din aceeași lucrare reiese și că variația de temperatură este diferită în funcție de standardul utilizat. Concret, trenurile de lung parcurs echipate cu SR EN 13129:2017 au o variație de +/- 1 grad Celsius - deci pot ajunge la o temperatură, în condiții de iarnă situată în intervalul 21-23 de grade Celsius, iar în condiții de vară, temperatura se va situa în intervalul 26-28 grade Celsius.
32. Dimpotrivă, un tren de scurt parcurs echipat conform cu standardul EN 14750-1, de categoria A, are o temperatură în condiții de iarnă situată între 13-17 grade Celsius, iar în condiții de vară va avea o temperatură aflată în intervalul 28-32 de grade Celsius, mult mai deranjantă pentru confortul termic al călătorilor, mai ales pe perioade lungi de timp³.

² G. Haller, *Thermal Comfort in Rail Vehicles. Climatic Wind Tunnel Vienna*, Rail Tec Arsenal, 2006, p. 2, tabelul nr. 2.

³ G. Haller, *Thermal Comfort in Rail Vehicles. Climatic Wind Tunnel Vienna*, Rail Tec Arsenal, 2006, p. 3, tabelul nr. 3

Table 3: Comparison of different requirements for air and surface temperatures

Standard requirements	Main line rolling stock EN 13129-1	Urban and suburban rolling stock EN 14750-1		Driving cab EN 14813-1	
		Category A	Category B	Category A	Category B
Range of mean interior temperature T_{im} in passenger areas with respect to temperature setting T_{ic}	+/-1 K	+/-2 K	+/-2 K	+/-1 K	+/-2 K

33. Un alt inconvenient cauzat de instalația de climatizare funcționând sub standardul SR EN 14750:2017, în loc de cea conformă cu standardul SR EN 13129:2017, constă în controlul volumului de aer proaspăt care circulă în compartiment.
34. Concret, după cum se observă în tabelul nr. 5, de mai jos, trenul de lung parcurs cu standardul SR EN 13129:2017 asigură un reglaj mult mai rafinat al volumului de aer proaspăt per pasager existent în compartiment, în funcție de temperatura exterioară. Volumul de aer proaspăt variază, așadar, într-un tren de lung parcurs, între 10 și 20 de metri cubi/oră/pasager, asigurând un confort termic mai sporit și mai adaptat nevoilor pasagerilor.
35. Din contră, pentru trenurile de scurt parcurs, care utilizează standardul SR EN 14750:2017, debitul de aer proaspăt este fix, de 15 metri cubi/oră/pasager. Numai în condiții extreme, fluxul de aer poate fi redus la 10 metri cubi/oră/pasager. Lipsa reglajului volumului de aer proaspăt crește disconfortul călătorilor, prin raportare la circumstanțele fiecărei călătorii (mai ales sub aspectul temperaturii exterioare).
36. Concret, lipsa reglajului debitului de aer curat conduce la o neconcordanță între condițiile meteo exterioare și temperatura medie interioară. Prejudiciul constă în disconfortul suferit de călători.

Table 5: Overview of minimum fresh air rates

Exterior temperature T_{em}	Main line rolling stock EN 13129-1	Urban and suburban rolling stock EN 14750-1		Driving cab EN 14813-1
		Category A	Category B	
$T_{em} \leq -20^{\circ}\text{C}$	10 m ³ /h/person	15 m ³ /h/person	12 m ³ /h/person	30 m ³ /h/person
$-20^{\circ}\text{C} < T_{em} \leq -5^{\circ}\text{C}$	15 m ³ /h/person	(in extreme conditions air flow can be reduced to 10 m ³ /h/person provided that the comfort criteria are met)	(in extreme conditions air flow can be reduced to 8 m ³ /h/person provided that the comfort criteria are met)	
$-5^{\circ}\text{C} < T_{em} \leq +25^{\circ}\text{C}$	20 m ³ /h/person			
$T_{em} > +25^{\circ}\text{C}$	15 m ³ /h/person			

37. În consecință, Alstom participă la o licitație pentru trenuri de lung parcurs, oferind instalație de climatizare specifică trenurilor pentru distanțe scurte. Standardul SR EN 13129:2017, obligatoriu prin documentația de atribuire, este neîndeplinit.
38. În orice caz, nu există niciun tren de lung parcurs în gama Coradia, pe care Alstom își fundamentează oferta. trenurile similare la care face referire Alstom sunt trenuri de tip Regio - trenurile regionale Coradia, respectiv trenurile ETR 103 și 104⁴, supranumite „Pop”. De asemenea, în categoria trenurilor regionale întâlnim și trenurile ETR 204, denumite „Donizetti”. Aceste trenuri sunt trenuri de scurt parcurs.
39. Drept urmare, este incontestabil că oferta Alstom nu respectă condițiile impuse prin Caietul de sarcini, oferind material rulant care nu respectă standardul EN 13129:2017, obligatoriu potrivit

⁴ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pop_\(train\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pop_(train))

documentației de atribuire.

C. PENTRU A ÎȘI ACOPERI NECONFORMITATEA, ALSTOM A ÎNCERCAT ÎN MOD NELEGAL SĂ PROPUNĂ O MODIFICARE A CAIETULUI DE SARCINI PRIN RĂSPUNSUL DE CLARIFICĂRI

40. Așa cum am arătat, Alstom a oferat material rulant neconform cu standardul cerut de Caietul de sarcini, anume SR EN 13129:2017.
41. Cunoscând foarte bine că i s-a descoperit o neconformitate majoră, Alstom a încercat să acopere această nelegalitate printr-o conduită aproape de necrezut pentru o procedură de achiziție publică de asemenea valoare (!).
42. Astfel, prin Solicitarea de clarificări cu nr. de înregistrare 22/255/22.06.2021, ARF solicită Alstom: „*explicati motivele pentru care nu ați utilizat standardul SR EN 13129:2017*” (subl. ns.).
43. În Răspunsul la Solicitarea de clarificări cu nr. 22/255/22.06.2021, Alstom arată că utilizează această normă atunci când „*durata medie a călătoriei pasagerilor este mai mică de 1 oră, iar performanța HVAC trebuie evaluată numărând, atât pasagerii în picioare, cât și pasagerii pe scaune (conform cerințelor normei)*”.
44. Susținerea este greșită - în mod evident, doar într-un tren regional este posibil ca durata medie a călătoriei pasagerilor să fie mai mică de o oră.
45. Trenurile de lung parcurs, precum cele care fac obiectul prezentei proceduri de atribuire, sunt acelea care asigură transportul călătorilor pe distanțe mai mari, oferind, în consecință, durate de călătorie mai ridicate.
46. În plus, distanțele mai lungi modifică parametrii de realizare a transportului - mai ales sub aspectul vitezei medii, care este superioară celei aferente trenurilor Regio.
47. Or, diferențele existente la nivelul vitezei medii implică și diferențe de nivel calitativ al materialului rulant, mai ales sub aspectul instalației de climatizare (HVAC), întrucât aceasta trebuie să se raporteze la circumstanțe factice diferite (viteza de deplasare, viteza vântului, cantitatea de aer proaspăt inserată în compartiment, fluxurile de aer etc.).
48. Drept urmare, prin ofertarea unui sistem de climatizare care răspunde la standardul SR EN 14750:2017, Alstom nesocotește prevederile documentației de atribuire, oferta sa fiind neconformă.
49. Din acest punct, singura conduită permisă de lege pentru autoritatea contractantă era să constate neconformitatea ofertei Alstom în temeiul art. 137 alin. (3) lit. a) al H.G. nr. 395/2016: “*În condițiile art. 215 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: a) nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini;*”.
50. În încercarea de a evita această sancțiune legală, autoritatea contractantă și Alstom se angajează într-o conduită literalmente neverosimilă, prin care încearcă să negocieze cerințele obligatorii ale Caietului de sarcini.
51. Astfel, ARF emite o nouă solicitare de clarificări către Alstom, prin care se oferă - cu totul în afara legii - să analizeze eventuale argumente pentru care nu ar trebui să aplice o cerință a Caietului de sarcini - prin Solicitarea nr. 1, aferentă Solicității de clarificări cu nr. de înregistrare 22/295/15.07.2021, ARF a solicitat Alstom: „*Vă solicităm să descrieți sub formă tabelară avantajele / dezavantajele obținute prin utilizarea standardului EN 14750 în loc de EN 13129 (conform prevederilor 1.11 din Caietul de Sarcini). De asemenea, în acest sens, vă solicităm să prezentați dovezi concrete de RE-IR aflate în exploatare, furnizate de Alstom Ferroviaria S.p.A, la care instalația de climatizare a fost dimensionată utilizând acest standard*”.
52. Prin Răspunsul nr. 183/20.07.2021 la Solicitarea de clarificări cu nr. de înregistrare 22/295/15.07.2021, Alstom a făcut referire la prevederile capitolului IV din Caietul de sarcini, respectiv la experiența relevantă, manifestată în contracte similare de către Alstom.
53. O asemenea corespondență scrisă este contrară oricărei cerințe minimale de legalitate - autoritatea contractantă și ofertantul nu pot ajunge la un acord de voință care să oculteze o cerință a Caietului de sarcini!

54. Cele de mai sus reprezintă o încălcare gravă a prevederilor legale care sancționează neconformitatea unei oferte pentru încălcarea Caietului de sarcini, dar și a principiului fundamental al tratamentului egal între operatorii economici, reglementat de art. 2 alin. (2) lit. b) al Legii nr. 98/2016.
55. Specificațiile documentației de atribuire care nu au fost contestate de către participanți în termenul legal sunt obligatorii și nu mai pot fi modificate. Astfel, cerințele documentației de atribuire, odată consolidate, sunt obligatorii și pentru autoritatea contractantă, care nu poate modifica nimic din conținutul lor, în scopul de a își salvarda o decizie de atribuire nelegală - o aplicație a principiului de drept administrativ *patere regulam quam ipse fecisti*.
56. Or, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a hotărât deja că unei autorități contractante îi revine sarcina de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le-a stabilit - în acest sens, în cauza *Pippo Pizzo c/a CRGT Srl* (C-27/15), Curtea a arătat:

“39. Astfel, conform unei jurisprudențe constante a Curții, în temeiul articolului 2 din Directiva 2004/18, unei autorități contractante îi revine sarcina de a respecta cu strictețe criteriile pe care ea însăși le-a stabilit (a se vedea în special Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C336/12, EU:C:2013:647, punctul 40, și Hotărârea din 6 noiembrie 2014, Cartiera dell’Adda, C42/13, EU:C:2014:2345, punctele 42 și 43).”

57. Subscrisele se întemeiază pe efectul direct al acestor hotărâri ale CJUE în ordinea de drept națională.
58. Așa cum s-a arătat în jurisprudența Curții, *“interpretarea pe care Curtea o dă unei norme de drept comunitar, în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 177 (n.n., actual art. 267 din TFUE), lămurește și precizează, dacă este nevoie, semnificația și domeniul de aplicare al acestei norme, astfel cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare”* (cauza *Denkavit*, C-61/79, paragraful nr. 16).
59. Pe de altă parte, aceeași realitate - anume că odată necontestată, documentația de atribuire se impune cu forță obligatorie tuturor subiecților de drept participanți într-o procedură - a fost reținută constant în practica instanțelor naționale:
- “necontestarea documentației de atribuire în termenul legal echivalează cu acordul sau achiesarea părților la cerințele și specificațiile cuprinse în acesta, fiind obligatorie pentru părți și autoritatea contractantă.”* [subl. ns.] (Curtea de Apel Craiova, Decizia civilă nr. 1555/06.03.2012).
 - „cerințele riguroase în materie de achiziții publice presupun întocmirea documentelor necesare în conformitate cu prevederile documentației de atribuire, cunoscut fiind faptul că garantarea corectitudinii procedurii achizițiilor publice poate justifica respingerea ofertei pentru orice fel de încălcare a dispozițiilor legale în materie, care ar putea fi considerată de ofertant mai puțin importantă. Raportat la obiectivul general constând în prevenirea și sancționarea încălcării dispozițiilor legale în materia procedurilor de achiziție publică, nu i se poate reproșa autorității contractante că a analizat ofertele participanților la procedură în raport de cerințele minime de participare necontestate, sancționând neîndeplinirea acestora”* (Curtea de Apel Iași, Secția contencios administrativ și fiscal, Decizia nr. 2204/21.09.2012^[1]).
 - “Pe de altă parte, trebuie reținut că părțile aveau posibilitatea de a contesta documentația de atribuire. Prin neexercitarea unui asemenea demers, cuprinsul documentației nu mai poate fi analizat în această fază a derulării procedurii de achiziție publică, fiind depășită faza în care se putea formula contestație împotriva documentației. Necontestarea documentației de atribuire în termenul legal echivalează cu acordul sau achiesarea părților la cerințele și specificațiile cuprinse în acesta, fiind*

[1] Publicată în D.D. Șerban, *Jurisprudență în materia achizițiilor publice*, Volumul IV, Editura Hamangiu, 2014, p. 453.

obligatorie pentru părți și pentru autoritatea contractantă.” (Curtea de Apel Craiova, Decizia civilă nr. 1555/06.03.2012).

- d. „Atât timp cât această cerință a fost făcută publică, odată cu publicarea anunțului de participare în SEAP, și câtă vreme ea nu a fost contestată în termenul legal, petenta nu mai poate invoca pretinsa prioritate a legii, întrucât, prin necontestarea fișei de date a achiziției în sensul anulării acelei cerințe, ea a devenit obligatorie pentru toți participanții la procedură” (Curtea de Apel Iași, Decizia civilă nr. 834/07.11.2011);
- e. „Indiferent de criticile ce se aduc unei documentații de atribuire, ele trebuie să se supună termenelor prevăzute de lege, iar depășirea acestora are drept consecință respingerea cererii ca tardivă” (Curtea de Apel Pitești, Decizia civilă nr. 1506/13.06.2012).
- f. „În condițiile necontestării documentației de atribuire și a depunerii ofertei se consideră că ofertanta a acceptat condițiile documentației, pe care, ca atare, trebuie să le respecte” (Decizia civilă nr. 1457/27.06.2011 a Curții de Apel București).

- 60. Forța obligatorie a unei documentații de atribuire necontestate constituie un principiu fundamental în materia procedurilor de achiziție publică.
- 61. Documentația de atribuire nu se negociază cu Alstom, nici nu se aplică selectiv de către ARF, așa cum s-a procedat în speță: din coroborarea și interpretarea celor două solicitări de clarificări și a răspunsurilor oferite de Alstom, reiese că ARF a acceptat implicit înlocuirea standardului EN13129 cu standardul propus de Alstom, EN14750, chiar dacă atât Alstom, cât și ARF erau obligate să respecte prevederile documentației de atribuire:
 - a. Acest lucru este dovedit chiar de Răspunsul (de necrezut!) Alstom la Solicitarea de clarificări, în cuprinsul căruia acest ofertant se referă la „[s]ugestia (din propunerea noastră tehnică) de a respecta EN 14750 ca standard care trebuie urmat” (subl. ns.).
 - b. Or, în mod evident, ofertantul nu poate realiza *sugestii* (!!!) privind conținutul documentației de atribuire pe calea Solicitării de clarificări. În toate cazurile, chiar prin acest răspuns, Alstom recunoaște că oferta tehnică propusă de această entitate nu îndeplinește cerințele documentației de atribuire. Alstom încearcă să disimuleze neconformitatea, făcând “*propuneri*” lipsite de temei legal către ARF, cu încălcarea oricărei reguli privind nediscriminarea, tratamentul egal și libera concurență.
- 62. Mai mult, a conferi ofertantului posibilitatea de a modifica documentația de atribuire prin intermediul solicitării de clarificări reprezintă o conduită ilicită din două perspective.
- 63. Pe de o parte, se creează un avantaj nejustificat, care înclină balanța în favoarea unuia dintre ofertanți, permițând acestuia să îi fie declarată conformă oferta chiar dacă, în concret, acesta nu respectă prevederile documentației de atribuire.
- 64. Or, a conferi un asemenea avantaj în favoarea unuia dintre ofertanți reprezintă o conduită care înfrânge principiul nediscriminării și tratamentul egal, dezechilibrând în mod decisiv raporturile dintre ofertanți și creând o poziție favorizată pentru unul dintre aceștia.
- 65. Este banal că pe calea solicitării de clarificări un ofertant nu poate decât să își *explicitizeze*, să *clarifice*, să *dezambiguizeze* conținutul ofertei sale, fără însă a putea să modifice conținutul regulilor documentației.
- 66. Pe de altă parte, după cum a arătat-o constant atât jurisprudența CJUE cât și cea a Curții de Apel București, o modificare a documentației de atribuire la momentul evaluării finale reprezintă o încălcare esențială a principiilor tratamentul egal, nediscriminării și transparenței, întrucât reprezintă o schimbare a regulilor competiției la finalul acesteia.
- 67. Astfel, orice redefinire/completare/modificare adusă cerințelor de conformitate cuprinse în Caietul de sarcini la momentul evaluării ofertelor încalcă principiul tratamentul egal și nediscriminării întrucât:
 - Dacă ea ar fi fost cunoscută dintru începutul procedurii de achiziție, alți operatori economici ar fi avut ocazia să își manifeste voința de a participa la licitație.
 - Operatorii economici deja participanți sunt evaluați în baza altor reguli decât cele pe care

- le-au cunoscut la momentul depunerii ofertelor.
68. Totodată, o redefinire/completare/modificare adusă cerințelor de conformitate cuprinse în Caietul de sarcini la momentul evaluării ofertelor încalcă principiul transparenței întrucât ea modifică regulile comune de evaluare ce fuseseră consolidate de la momentul publicării documentației de atribuire.
69. Interdicția adresată unui Stat Membru de a reaseza specificațiile tehnice în cursul înseși evaluării procedurii reprezintă un aspect confirmat în mod amplu și constant în jurisprudența CJUE.
70. Potrivit art. 18 alin. (1) al Directivei 2014/24, “[a]utoritățile contractante îi tratează pe operatorii economici în mod egal și fără discriminare și acționează într-o manieră transparentă și proporțională.” Textul de drept unional constituie o preluare a art. 2 din fosta Directivă 2004/18.
71. În aplicarea acestor texte legale, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat în cauza *Enterprise Focused Solutions SRL c/a Spitalul Județean de Urgență Alba Iulia* (C-278/14):
- “26. *Obligația de transparență are ca scop în special să garanteze că este înlăturat riscul de arbitrar din partea autorității contractante (a se vedea, în ceea ce privește articolul 2 din Directiva 2004/18, Hotărârea SAG ELV Slovensko și alții, C599/10, EU:C:2012:191, punctul 25, precum și jurisprudența citată).*
27. *Or, acest obiectiv nu ar fi atins dacă autoritatea contractantă ar putea să deroge de la condițiile pe care ea însăși lea stabilit. Astfel, aceștia îi este interzis să modifice criteriile de atribuire în cursul procedurii de atribuire. Principiile egalității de tratament și nediscriminării, precum și obligația de transparență au, în acest sens, același efect în ceea ce privește specificațiile tehnice. [...]*
29. *În consecință, autoritatea contractantă nu poate recurge, după publicarea unui anunț de participare, la o modificare a specificației tehnice referitoare la un element al unui contract, cu încălcarea principiilor egalității de tratament și nediscriminării, precum și a obligației de transparență.* (subl. ns.)
72. Aceleași concluzii au fost formulate de Curte și în multiple alte spețe: “*astfel cum Curtea a statuat deja, principiile egalității de tratament și transparenței procedurilor de atribuire implică obligația autorităților contractante de a respecta aceeași interpretare a criteriilor de atribuire pe tot parcursul procedurii [...]* În ceea ce privește chiar criteriile de atribuire, trebuie să se admită, cu atât mai mult, că acestea nu trebuie să suporte nicio modificare în cursul procedurii de atribuire” (*Comisia Europeană c/a Irlandei* (C-266/09), paragrafele 59-60, *EVN și Wienstrom c/a Austriei*, paragrafele 92-93).
73. Suplimentar, dispozițiile art. 209 alin. (2) al Legii nr. 98/2016 opresc o autoritate contractantă de la a încerca să salveze oferta unui operator economic atunci când aceasta își dovedește neconformitatea: “*autoritatea contractantă nu are dreptul ca prin clarificările/completările solicitate să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat*”.
74. În temeiul acestui text legal, ARF nu poate să protejeze un operator economic care a răspuns complet, dar neconform, unei prime solicitări de clarificări. Instituția solicitării de clarificări reglementată de art. 209 al Legii nr. 98/2016 nu reprezintă un instrument prin care autoritatea să încerce discreționar să remedieze deficiențele unui operator economic pe care îl favorizează - în acest sens s-a pronunțat o constantă practică a Curților de Apel din țară:
- a. “*Curtea a reținut că o nouă adresă a autorității contractante de solicitare a justificării prețului de către SC L.C. SA este un nou act al autorității, de natură a produce efectul juridic de favorizare a înlăturării situației de inadmisibilitate a respectivei oferte, după cum un act cu totul nou este constituit de un eventual răspuns al respectivului ofertant, totalmente diferit de devizul ofertă depus ca răspuns la solicitarea inițială, operând o prejudiciere a ofertantului concurent, mai ales că scopul ordonanței îl constituie și garantarea tratamentului egal și nediscriminarea operatorilor economici*” (*Curtea de Apel Constanța, Decizia civilă nr. 268/CA/31.05.2012*).

- b. *“Este nelegală repetarea solicitării de clarificări către ofertant, autoritatea având obligația de a-i respinge oferta dacă nu a răspuns concludent la prima solicitare. [...] dispozițiile legale din materia achizițiilor publice, ignorate de către Consiliu, prevăd două limitări ale solicitării de clarificări: - solicitarea de clarificări să nu determine apariția unui avantaj pentru unul dintre ofertanți; - în cazul în care explicațiile prezentate de ofertant nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată neconformă”* (Curtea de Apel București, Decizia civilă nr. 3450/19.12.2011).
75. Or, răspunsul Alstom la solicitarea de clarificări a ARF a fost elocvent în sensul că propunerea sa tehnică nu respecta cerințele de conformitate ale Caietului de sarcini. În aceste condiții, este lipsit de temei legal a i se oferi Alstom ocazia unui nou răspuns la clarificare cu privire la același subiect, aplicabilă fiind în mod imperativ și sancțiunea inacceptabilității prescrisă de art. 134 alin. (5) al H.G. nr. 395/2016 - *“(5) În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.”*
76. Procedând în sens contrar, prin adresarea de solicitări de clarificări succesive, nenumărate, autoritatea sprijină acoperirea neconformității unui ofertant, ceea ce este evident contrar legii.

III. OFERTA ALSTOM ESTE NECONFORMĂ. ALSTOM NU RESPECTĂ INDICELE DE CALITATE DE FUNCȚIONARE

77. Caietul de sarcini nr. 22/52/12.02.2020 impune, la pct. 1.2.1.5, ca indicele de confort să se încadreze în condițiile stabilite prin standardul UIC 513, respectiv standardul 12299. Potrivit acestor standarde, indicele de confort N trebuie să aibă o valoare mai mică de 2 ($N < 2$).
78. Drept urmare, valoarea indicelui N trebuie să fie strict mai mică decât 2, nefiind admise eventuale variații care să depășească indicele de confort 2.
79. Conform fișei UIC 513, aprecierea gradului de confort în funcție de valoarea indicelui de confort N se face astfel: confortul este evaluat ca foarte bun dacă N este mai mic decât 1. Confortul este bun, dacă N se situează în intervalul [1-2]. Confortul este mediu, dacă N se situează în intervalul [2-4], slab, dacă N se situează în intervalul [4-5], respectiv foarte slab, dacă N este mai mare ca 5.
80. Or, tot conform fișei UIC 513, pentru materialul rulant de confort ridicat, indicele N trebuie să fie maximum egal cu 2, pentru materialul circulant de confort ridicat, acesta fiind obiectul procedurii de atribuire.
81. De asemenea, prin Solicitarea nr. 6, din cuprinsul Solicitării de clarificări nr. 22/255/22.06.2021, ARF a solicitat către Alstom să clarifice care este valoarea indicelui de confort. Această solicitare a fost cauzată de declarația inițială a Alstom conform căreia „*valoarea indicelui standard de confort NMV va fi între 1,5 și 2,5.*”
82. Potrivit Răspunsului nr. 163/28.06.2021 la Solicitarea 6 din Cuprinsul Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/255/22.06.2021, Alstom susține:

„[t]estele de confort conform EN12299 ale garniturii de tren ICNG-5 au fost efectuate în 2019 pe rețeaua feroviară germană DB Netz, cu suspensia pneumatică umflată, fără pasageri. Testele au fost efectuate, atât pe o linie de mare viteză (între 200 și 250 km/h), cât și pe o linie regională, cu o viteză maximă a liniei de 160 km/h. Valoarea țintă pentru acest set de trenuri a fost NmV mai mic sau egal cu 2,3. Din cele 252 de valori ale NMV evaluate, 247 au fost sub 2,0. În mijlocul vagonului, 99% din valori au fost sub 1,5. Cea mai mare valoare a fost de 2,04, pe ultimul boghiu al garniturii de tren

Testele ETR 104

Testele în conformitate cu EN 12299 au fost efectuate pe ETR 104 002 pe rețeaua feroviară italiană RFI între Pisa și Orte în 2019, cu suspensia pneumatică umflată, fără pasageri, la viteza maximă de 160 km/h. Ținta a fost NMV mai mic de 2,5. În general, vehiculul testat

a avut caracteristici de călătorie „confortabile” până la „foarte confortabile”. Din cele 744 de valori măsurate (12 puncte de măsurare pe garnitura de tren pentru patru vagoane, înmulțită cu 62 de măsurători), în 95% din cazuri valoarea NMV a fost mai mică de 1,68, în timp ce valoarea maximă măsurată a fost de 2,14. Același nivel de confort al trenurilor noastre de referință va fi atins și de către RE-IR, format din 6 vagoane. De obicei, cea mai mare valoare NMV este măsurată pe ultimul boghiu. Menționăm faptul că o condiție foarte importantă pentru performanța crescută a acestui indice este calitatea liniilor de cale ferată care, pentru a atinge valori similare, trebuie să fie comparabilă cu cea a celor două rețele menționate anterior. În orice caz, rezultatele menționate mai sus ne fac să credem că RE-IR se va încadra în categoria „confortabilă” însă, în acest moment, fără a deține informații despre calitatea liniilor, nu este posibil să estimăm cu exactitate indicele maxim NMV, altfel decât asumându-ne valoarea NMV < 2.”

83. Or, din acest Răspuns la Solicitarea de clarificări nr. 22/255/22.06.2021, reies în mod limpede mai multe elemente care conduc la concluzia că nici această cerință a Caietului de sarcini nu este îndeplinită.
84. În primul rând, Alstom menționează, în mod expres, că nu poate indica cu exactitate indicele maxim NMV, arătând că acesta s-a situat în intervalul 1,68 - 2,14 - această înseamnă că, în realitate, echipamentul oferit de Alstom încalcă prevederile Caietului de sarcini, luând în considerare că acesta impune obligația ca valoarea indicelui NMV să fie strict mai mică decât 2 (NMV < 2).
85. În al doilea rând, chiar Alstom precizează că a avut ca „țintă”:
- i) obținerea unui NMV mai mic sau egal cu 2,3, pentru trenurile ICNG-5, testele fiind efectuate pe rețeaua feroviară germană DB Netz;
 - ii) obținerea unui NMV strict mai mic decât 2,5, pentru ETR 104 002, pe rețeaua feroviară italiană RFI, între Pisa și Orte, în 2019.
86. Or, acest lucru înseamnă că întregul mecanism oferit de Alstom s-a concentrat pe obținerea unui indice de confort care, *a priori*, ar fi trebuit să fie strict mai mic decât 2,5, ori egal cu 2,3, după caz, iar nu strict mai mic decât 2, adică valoarea indicată prin Caietul de sarcini.
87. Reiterăm, cu cât valoarea indicelui NMV este mai mare, cu atât calitatea și confortul oferite pasagerilor sunt mai mici. Mărimea indicelui NMV este direct proporțională cu vibrațiile resimțite de pasageri în timpul călătoriei.
88. În al treilea rând, prezenta procedură de atribuire se referă la proiectarea și fabricarea și achiziționarea unor rame electrice, de lung parcurs. Așadar, procedura de atribuire presupune proiectarea unor trenuri *noi* (chiar punctul 1.1.1. din Caietul de sarcini indică noutatea trenurilor). Specificitatea trenurilor e menită să răspundă în integralitate la cerințele din documentația de atribuire, stabilite prin raportare la nevoile concrete din sistemul feroviar public român.
89. Așadar, documentația de atribuire prevede caracteristici tehnice de natură să personalizeze ramele electrice și să le pună în acord cu circumstanțele de fapt și cu viitoarea utilizare care va fi acordată trenurilor. Altfel spus, autoritatea contractantă dorește *proiectarea* unor rame electrice, iar nu *achiziționarea* unor trenuri deja construite, tocmai pentru că are intenția de a achiziționa trenuri adaptate la circumstanțe factice specifice, inclusiv la calitatea liniilor, traseele dorite, planificarea călătoriilor etc.
90. Drept urmare, ARF a stabilit conținutul cerințelor tehnice din documentația de atribuire tocmai pentru ca ulterior ramele electrice *proiectate, fabricate și achiziționate* să corespundă perfect circumstanțelor în care acestea vor circula în mod efectiv.
91. Or, Alstom încearcă să ofere rame electrice *deja realizate*, care răspund nevoilor *altor* piețe și care *nu sunt personalizate*, astfel încât să satisfacă un alt ansamblu particular de nevoi, cu cerințe tehnice. Tot astfel este și cazul indicelui NMV, pe care Alstom nu îl poate estima, ci, cel mult, îl poate aproxima, întrucât Alstom ofertează trenuri deja existente, având specificații tehnice deja stabilite.
92. În al patrulea rând, oricum, după cum am mai menționat, Alstom ofertează trenuri regionale, de scurt parcurs, în timp ce procedura de atribuire se referă la rame electrice de lung parcurs, tip Interregio. *Ab initio*, indicele de confort va fi mai scăzut decât în cazul trenurilor Interregio.

93. În consecință, și pentru acest motiv, oferta Alstom este neconformă, indicele de confort NMV nefiind în mod cert stabilit în limita strict determinată de Caietul de sarcini (N < 2).

IV. NATURA DE TREN REGIONAL A TRENULUI OFERTAT DE ALSTOM DETERMINĂ APARIȚIA A MULTIPLE ALTE NECONFORMITĂȚI. ALSTOM OFERTEAZĂ UN ALT TIP DE TREN DECÂT PREVEDE CDS.

94. În tot cuprinsul documentației de atribuire, standardele tehnice sunt cele specifice unui tren de lung parcurs. Caietul de sarcini precizează, la pct. 2.4.3.2. par. 1, că „unitatea RE-IR va fi încadrată în categoria vehiculelor: Trenuri de mare viteză și de distanțe lungi” (subl. ns.).
95. Or, trenurile oferite de Alstom au o configurație tehnică specifică trenurilor de distanțe scurte. În mod evident, parametrii tehnici ai trenurilor de scurt parcurs vor fi semnificativ diferiți celor privind trenurile care circulă pe distanțe lungi. În mod evident, ramele electrice care fac obiectul procedurii de atribuire sunt produse complexe, iar misiunea diferită, de tren regional, face ca produsul oferit de Alstom să aibă un ansamblu complet diferit de caracteristici, față de produsul dorit de ARF, tren de lung parcurs.
96. Drept urmare, conflictul dintre produsul oferit de Alstom și criteriile prevăzute în documentația de atribuire este evident.
97. În primul rând, ramele electrice trebuie să fie capabile să circule cu viteza maximă de 160 km/h, în condiții de încărcare maximă, potrivit punctului 2.1, par. 4 din Caietul de sarcini. Tocmai de aceea, prin Solicitarea nr. 1, din cuprinsul Solicitării de clarificări nr. 22/264/01.07.2021, ARF dorește ca Alstom să explice „care sunt motivele pentru care mersul cu 2 pantografe ridicate nu este necesar și (...) care este viteza de deplasare a RE-IR cu ambele pantografe ridicate”.
98. Prin Răspunsul nr. 171/07.07.2021 la clarificări, Alstom susține că, în ipoteza în care la comanda mecanicului se va circula cu două pantografe ridicate, viteza maximă va trebui limitată la 120 km/h, contrar cerințelor Caietului de sarcini. Acest lucru va afecta semnificativ performanțele economice ale trenului, mai ales că este vorba despre trenuri de lung parcurs.
99. În al doilea rând, Alstom și-a completat oferta adăugând o serie de scheme pneumatice ale frânei, prin intermediul răspunsurilor la Solicitarea nr. 6, din cuprinsul Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/264/01.07.2021, deși aceste scheme pneumatice erau obligatorii, potrivit punctului 11.5 din Caietul de sarcini.
100. Or, privitor la argumentele 1 și 2, clarificările nu pot constitui o modalitate prin care ofertantul își poate completa oferta cu înscrisuri noi.
101. Prin urmare, conduita ARF de a accepta completarea ofertei de către Alstom este literalmente opusul dezlegării date de CJUE în cauza *Archus sp. z o.o., Gama Jacek Lipik* (C-131/16):

„33. Cu toate acestea, o solicitare de clarificare nu poate suplini lipsa unui înscris sau a unei informații a căror comunicare era impusă de documentele contractului, întrucât autoritatea contractantă este obligată să respecte cu strictețe criteriile stabilite chiar de ea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 octombrie 2013, Manova, C-336/12, EU:C:2013:647, punctul 40).[...]

36. Or, în conformitate cu jurisprudența citată la punctul 29 din prezenta hotărâre, o solicitare adresată de autoritatea contractantă unui ofertant de a furniza declarațiile și documentele necesare nu poate avea, în principiu, alt obiect decât clarificarea ofertei acestuia din urmă sau îndreptarea unei erori vădite care viciază oferta menționată. Prin urmare, ea nu îi poate permite cu titlu general unui ofertant să furnizeze declarațiile și documentele a căror comunicare era impusă prin caietul de sarcini și care nu au fost comunicate în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor. Conform

jurisprudenței menționate la punctul 31 din prezenta hotărâre, ea nu poate nici să aibă ca rezultat depunerea de către un ofertant a unor documente care cuprind modificări de așa natură încât constituie, în realitate, o nouă ofertă. [...]

39. În consecință, este necesar să se răspundă la prima întrebare adresată că principiul egalității de tratament al operatorilor economici, enunțat la articolul 10 din Directiva 2004/17, trebuie să fie interpretat în sensul că se opune ca, în cadrul unei proceduri de atribuire a unui contract de achiziții publice, autoritatea contractantă să îi solicite unui ofertant să furnizeze declarațiile sau documentele a căror comunicare era impusă prin caietul de sarcini și care nu au fost comunicate în termenul stabilit pentru depunerea ofertelor.”

102. În același sens s-a pronunțat cu claritate:

- a. jurisprudența Consiliului, care a arătat că acceptarea completării ofertei cu documente lipsă la momentul depunerii “conduce în mod clar la distorsionarea concurenței între operatorii economici ofertanți, întrucât P.R.G. ar ajunge să fie calificată pe baza unor documente produse sau relevante ulterior datei limită de prezentare a ofertei. Principiul egalității de tratament între ofertanți, care are ca obiectiv favorizarea dezvoltării unei concurențe corecte și efective între întreprinderile participante la o procedură de achiziții publice, impune ca toți ofertanții să dispună de aceleași șanse în elaborarea ofertelor lor și presupune, prin urmare, ca acestea să fie supuse aceluiași condiții pentru toți ofertanții (în acest sens Hotărârea Curții Europene de Justiție din 18.01.2001, SIAC Construction, C-19/00, punctul 34, și Hotărârea din 12 decembrie 2002, Universale - Bau și alții, C-470/99, punctul 93)” (Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, Decizia nr. 592/C4/248/27.02.2014).
- b. practica judiciară, care a statuat că “autoritatea contractantă nu are dreptul ca, prin clarificările/completările solicitate, să determine apariția unui avantaj evident în favoarea unui ofertant/candidat. Or, în speță, aceste prevederi ar fi fost încălcate în mod indubitabil căci, prin acceptarea completării propunerii tehnice pe parcursul evaluării ofertelor, s-ar fi ajuns la situația în care oferta petentei să poată fi declarată câștigătoare, dat fiind că avea un preț mai scăzut decât cel oferat de asociația declarată câștigătoare” (Curtea de Apel Oradea, Secția contencios administrativ și fiscal, Decizia civilă nr. 614/CA/2011-R/07.04.2011).

103. În al treilea rând, deși în cuprinsul inițial al ofertei, Alstom a afirmat că înregistrarea la îmbarcare nu se realizează, ulterior Solicitării nr. 19 de clarificare, existentă în cuprinsul Solicitării de clarificare cu nr. de înregistrare 22/255/22.06.2021, Alstom a pretins realmente inversul, susținând prin Răspunsul la solicitarea de clarificări că pasagerii vor fi înregistrați la îmbarcare.

104. Drept urmare, din nou, cu permisiunea ARF; Alstom a folosit instrumentul solicitării de clarificări pentru a încerca transformarea ofertei din neconformă în conformă, exact conduita sancționată de CJUE în cauza *Archus sp. z o.o., Gama Jacek Lipik* (C-131/16).

105. În consecință, pentru toate aceste motive, reiese clar că trenul oferat de Alstom încalcă flagrant cerințele Caietului de sarcini. Oferta Alstom este în mod manifest neconformă.

V. OFERTA ALSTOM ESTE NECONFORMĂ. ARF A OBSERVAT CĂ ALSTOM OFERTEAZĂ TRENURI DE SCURT PARCURS, IAR ALSTOM A RECUNOSCUȚ NECONFORMITATEA

A. TOATE TRENURILE OFERTATE DE ALSTOM PRIN PROPUNEREA TEHNICĂ SUNT TRENURI REGIO, DE SCURT PARCURS, CONTRAR CERINȚELOR CAIETULUI DE SARCINI

106. După cum am arătat, obiectul prezentei proceduri de atribuire îl constituie „20 de rame electrice inter-regionale noi, denumite RE-IR”.
107. Prin Solicitarea nr. 2, din cuprinsul Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/295/15.07.2021, ARF solicită Alstom să precizeze „care este modelul CORADIA, pe baza căruia a fost întocmită oferta tehnică”. De asemenea, ARF cere Alstom să prezinte „documentele doveditoare pentru respectivul model”.
108. Prin Răspunsul nr. 183/20.07.2021 la Solicitarea nr. 2, din cuprinsul Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/295/15.07.2021, Alstom arată: „În terminologia Alstom, platforma tehnică a acestor vehicule este denumită „Smart Coradia”, în timp ce numele comercial este „Coradia Stream”. Ca atare, cele două nume se referă la aceeași familie de vehicule feroviare. Mai apoi, în funcție de configurația specifică, sunt utilizate codificări tehnice, ca de exemplu „ETR 103”, respectiv „ETR 104”, pentru rame electrice cu un singur nivel, compuse din 3, respectiv 4 vagoane. Pentru ca lucrurile să fie și mai complicate, acestea au și denumiri alternative, „TMC 3 casse”, respectiv „TMC 4 casse” (...).”
109. Așadar, pe de o parte, ARF a observat că oferta tehnică prezentată de Alstom s-a raportat la trenurile Coradia. ARF a solicitat identificarea trenului care a servit ca reper în redactarea ofertei tehnice, pentru a stabili în ce măsură acesta satisface sau nu cerințele documentației de atribuire.
110. Or, precizările făcute de Alstom se referă exclusiv la trenuri Regio. Toate trenurile similare din platforma Coradia, la care se referă Alstom în Solicitarea de clarificare nr. 2, precum și cele menționate în Răspunsul la Solicitarea de clarificare nr. 2, inclusiv „ETR 103”, respectiv „ETR 104” sunt trenuri Regio, deci de scurt parcurs, iar nu Interregio, RE-IR, așa cum se specifică în documentația de atribuire.
111. În consecință, Alstom ofertează alt produs decât cel solicitat de Caietul de sarcini. Oferta este vădit neconformă.

B. ALSTOM RECUNOAȘTE CĂ OFERTEAZA TRENURI CARE NU SUNT DE LUNG PARCURS, DECI SUNT NECONFORME

112. Prin Solicitarea de clarificări nr. 3, din cuprinsul Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/295/15.07.2021, ARF a solicitat ca Alstom să precizeze „cum impactează precizarea „[a]vând în vedere faptul că vehiculele Coradia Stream ERT 104 și ETR 103 nu sunt prevăzute pentru operare pe distanțe lungi sau la viteză ridicată (...)” cerințele Caietului de sarcini. În acest sens, vă rugăm să definiți ”distanțe lungi” și „viteză ridicată””.
113. În răspunsul la această solicitare de clarificări, transmis prin Răspunsul nr. 183/20.07.2021, Alstom arată că „distanțe lungi”, respectiv „viteză ridicată” ar fi rezultatul „diverselor tipuri de clasificări ale materialului rulant, uneori larg răspândite în industrie, alteori interne grupului Alstom. Astfel, în terminologia noastră, distanțe lungi se referă la sectoare de cale ferată parcurse fără oprire între două stații de peste 100 km, ceea ce nu este cazul trenului oferat în actuala procedură, pentru care distanțele între stații sunt, în conformitate cu anexa 6B1 și 6B2, mai mici de 100 km, de regulă 40-50 km”. Alstom continuă, în același răspuns:

(...) Având în vedere cerințele privind încărcarea trenului în conformitate cu cerințele caietului de sarcini și prevederile standardului EN 12663 privind definirea trenurilor în

funcție de încărcare, trenul oferat este de categoria M-II și nu de categoria M-I (tren de mare viteză, pentru distanțe lungi), ceea ce explică terminologia utilizată în propunerea noastră tehnică. Pentru evitarea oricărui dubiu, menționăm și aici faptul că trenul din oferta noastră oferă confortul necesar călătoriilor lungi prin respectarea tuturor cerințelor caietului de sarcini dintre care menționăm, cu titlu de exemplu, numărul toaletelor (3+1 PMR), spațiul pentru bar-bistro, scaunele cu spătar reglabil etc. Mențiunile citate în întrebarea de clarificare nu contrazic cerințele caietului de sarcini, ci se raportează la modul de clasificare pe larg răspândit în industrie”.

114. Coroborând Solicitarea nr. 2 și Solicitarea nr. 3 de clarificări, identificate în cuprinsul Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/295/15.07.2021, observăm că:
- i) ARF a observat că trenul oferat de Alstom este unul regional, aferent gamei Coradia;
 - ii) ARF a observat că natura de tren regional face imposibilă satisfacerea călătoriilor de lung parcurs, caracterizate prin distanțe lungi și care fac necesare viteze ridicate de călătorie;
 - iii) Alstom recunoaște caracterul de tren regional al trenului oferat, contrar documentației de atribuire.
115. Este deci nu doar nelegal, ci și inexplicabil că ARF nu a constatat, imediat, neconformitatea ofertei Alstom, de vreme ce ea se referă la un alt tip de produs decât cel la care obligă documentația de atribuire.
116. Oricum, explicația dată de Alstom cu privire la termenul „distanțe lungi” este, în mod evident, confuză și incorectă. Alstom susține că acest termen presupune „sectoare de cale ferată parcurse fără oprire între două stații de peste 100 km”.
117. De fapt, termenul „distanțe lungi” se referă în mod evident la întreg parcursul trenului, de la stația de plecare și până la stația de destinație, iar nu la distanța parcursă de tren între două stații succesive.
118. Teoria încercată de Alstom pentru a acoperi neconformitatea clară a ofertei sale este absurdă. Alstom susține că încadrarea unui tren în categoria de lung parcurs sau de scurt parcurs se realizează în funcție de distanțele dintre oricare două stații. În realitate, e absolut evident că o astfel de ierarhizare se realizează numai prin raportare la distanța totală a unei călătorii. Altfel, s-ar putea ajunge la raționamente absurde, în care trenuri care efectuează călătorii foarte lungi, dar au stații pe distanțe de aproximativ 100 km, să fie considerate de scurt parcurs.
119. De fapt, descrierea unui vehicul ca fiind apt pentru distanțe lungi se referă la posibilitatea de a realiza transporturi pe distanțe lungi, calculate de la punctul de plecare și până la punctul de destinație, iar nu prin raportare la oricare două noduri intermediare ale călătoriei.
120. Mai mult, chiar Alstom recunoaște că vehiculele Coradia Stream ERT 104 și ETR 103 sunt trenuri Regio, de scurt parcurs, aferente distanțelor scurte, în timp ce documentația de atribuire presupune achiziționarea unor trenuri de lung parcurs, inter regionale.
121. Cunoscând deplina sa neconformitate, Alstom încearcă să ofere justificări lipsite de orice importanță, uneori hilare. Alstom susține că sunt respectate toate cerințele Caietului de sarcini, făcând o trimitere, pretins exemplificativă, la numărul de toalete implementate (!), în ciuda faptului că, în realitate, Alstom ofertează un cu totul alt tip de tren decât cel la care obligă documentația de atribuire, iar Alstom însăși recunoaște acest lucru. Dovezile neconformității sunt multiple și reies din argumentația exprimată mai sus.

VI. ALSTOM NU A DEPUȘ TOATE DOCUMENTELE ASUMATE PRIN DUA. ARF ÎNCALCĂ PRINCIPIUL TRATAMENTULUI EGAL PRIN

NENUMĂRATE SOLICITĂRI DE CLARIFICĂRI MENITE SĂ AJUTE ALSTOM

122. Procedura instituită prin art. 193-200 din Legea nr. 98/2016 presupune că, pentru celeritate, ofertantul va oferi o declarație pe proprie răspundere, în format standardizat. *Inter alia*, art. 193 alin. (1) arată că depunerea DUAЕ verifică faptul că un ofertant respectă următoarele:
- „a) nu se află în niciuna din situațiile de excludere menționate la art. 164, 165 și 167;
 - b) îndeplinește criteriile privind capacitatea, astfel cum au fost solicitate de autoritatea contractantă;
 - c) dacă este cazul, îndeplinește criteriile de selecție stabilite de autoritatea contractantă în conformitate cu prevederile prezentei legi.”
123. Astfel, Alstom a depus DUAЕ, certificând că deține documentația necesară pentru a satisface în integralitate cerințele documentației de atribuire. Ulterior, după momentul declarării câștigătoare a ofertei Alstom, acest ofertant trebuia să depună întreaga documentație asumată prin DUAЕ.
124. Cu toate acestea, Alstom a trimis în multiple rânduri un răspuns neconcludent la solicitarea autorității contractante, respectiv documente incomplete.
125. Au fost solicitate șapte clarificări, prin care se cerea fie completarea documentelor, fie lămurirea acestora. Or, potrivit art. 196 din Legea nr. 98/2016, în principiu, ofertantul declarat câștigător trebuie să prezinte, la solicitarea autorității contractante, toate documentele pe care și le-a asumat prin intermediul DUAЕ.
126. Spre exemplu, prin Solicitarea nr. 1, aferentă Solicității de clarificări cu nr. de înregistrare 22/375/27.09.2021, ARF dorește obținerea traducerii autorizate a „*Certificatului cu nr. 21119030502B3/29.04.2021, emis de Ministerul de Justiție din Franța, pentru DULAC Xavier*”; or, de la bun început, era necesar ca documentele depuse de Alstom să fie sub forma traducerii autorizate.
127. În același fel, prin Solicitarea finală din cuprinsul Solicității de clarificări cu nr. de înregistrare 22/375/27.09.2021, ARF solicită „*traducerile autorizate în lb. Română pentru 32 de PV-uri de predare primire material rulant*”. Alstom a transmis documente în limba italiană, neînsoțite de traducere. Unicul document tradus autorizat era reprezentat de un singur proces-verbal de predare-primire, nr. ETR103.001/06.09.2019.
128. Mult mai grav, prin Solicitarea nr. 2, din cuprinsul Solicității de clarificări nr. 22/375/27.09.2021, se poate observa că Alstom a depus un număr de 4 certificate expirate:
- A) „*certificatul de atestare fiscală - ANAF actualizat (certificatul de atestare fiscală nr. 3406600/09.06.2021, emis de ANAF)*”;
 - B) „*certificatul de atestare fiscală (actualizat) pentru persoane juridice privind impozitele, taxele locale și alte venituri datorate bugetului local, emis de DGITL Sector 6 (certificat de atestare fiscală nr. 274378/05.08.2021)*”;
 - C) „*certificatul de atestare fiscală (actualizat) pentru persoane juridice privind impozitele, taxele locale și alte venituri datorate bugetului local, emis de Direcția de Venituri-Municipiul Alba Iulia (certificat de atestare fiscală nr. 82945/19.07.2021)*”;
 - D) „*certificatul de atestare fiscală (actualizat) pentru persoane juridice privind impozitele, taxele locale și alte venituri datorate bugetului local, emis de administrația locală din Municipiul Brașov pentru sediul secundar din Municipiul Brașov, str. Mihail Kogălniceanu nr. 3*”
129. Cu privire la certificatul de atestare fiscală privitor la sediul secundar din Municipiul Brașov, str. Mihail Kogălniceanu nr. 3, ARF arată că „*[c]ertificat de atestare fiscală pentru acest punct de lucru nu a fost inclus în pachetul de documente suport transmis de ofertant în data de 22.09.2021*”. Drept urmare, ARF ajută Alstom să-și completeze oferta nu doar cu documente

actualizate, ci și cu adăugarea de noi documente, pe care, deși avea obligația, Alstom nu le-a trimis către ARF.

130. În același fel, prin Solicitarea de clarificări nr. 22/378/28.09.2021, ARF solicită prezentarea anexelor referitoare la experiența similară a Alstom, dorind de la acest ofertant prezentarea contractului nr. CIG700890073F, din care să rezulte valoarea serviciilor de mentenanță.
131. Mai grav, intervenția ARF în denaturarea tratamentului egal și sprijinirea Alstom este evidentă, ARF arătând Alstom, în Solicitarea nr. 2 din cuprinsul Solicitării de clarificări cu nr. de înregistrare 22/378/28.09.2021, care documente demonstrează experiența similară și prezentând ce elemente trebuie să rezulte din cuprinsul acestor documente.
132. Permiseunea acoperirii unui răspuns inițial neconcludent la o solicitare de clarificări este contrară legii - așa cum am mai arătat, este lipsit de temei legal a i se oferi Alstom ocazia unui nou răspuns la clarificare cu privire la același subiect, aplicabilă fiind în mod imperativ și sancțiunea inacceptabilității prescrisă de art. 134 alin. (5) al H.G. nr. 395/2016 - *“(5) În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.”*
133. O altă abatere a Alstom constă în nedeplinirea informațiilor privind valoarea echivalentă în RON a situației financiare și economice, sub aspectul cifrei de afaceri anuale generate pentru anii de referință 2017, 2018 și 2019. Aceste date au făcut obiectul Solicitării de clarificări nr. 22/380/30.09.2021.
134. ARF a invitat Alstom să completeze documentația depusă și prin Solicitarea de clarificări nr. 22/383/04.10.2021, indicând acestuia să prezinte documentele *„care atestă dotarea proprie/închirierea sau alte forme de punere la dispoziție a liniilor de mentenanță, a utilajelor, instalațiilor și echipamentelor tehnice utilizate în livrarea mentenanței pentru RE-IR livrate”*. Din nou, și aceste documente erau în mod expres prevăzute în FDA, mai precis la secțiunea nr. III.1.3.a), Capacitatea tehnică și profesională.
135. Din nou, conduita discriminatorie a ARF constă în oferirea de șanse nejustificate către Alstom de a-și completa continuu oferta cu documente nedepuse, deși existența acestora în posesia Alstom, precum și cunoașterea obligației de a le depune pe toate deodată după momentul declarării ofertei admisibile și câștigătoare au făcut obiectul asumării pe proprie răspundere prin depunerea DUAE.
136. La fel, prin Solicitarea de clarificări nr. 22/397/15.10.2021, ARF solicită retransmiterea acordului de subcontractare, *„astfel încât să corespundă obiectivelor anuntului de participare nr. CN1020204/03.04.2021”* (subl. ns.). Drept urmare, este evident că inclusiv ARF recunoaște că documentele depuse de Alstom sunt neconforme și nu răspund prevederilor existente în anunțul de participare nr. CN1020204.
137. Prin Solicitarea de clarificări cu nr. de înregistrare 22/407/25.10.2021, ARF solicită Alstom *„să transmită contractul/contractele subsecvente aferente Acordului cadru nr. 5381/03.08.2016 în baza căruia/cărora au fost livrate minim 20 de produse similare.”*, arătând că, din documentele transmise inițial de Alstom, *„rezultă doar informații cu privire la acordul cadru nr. 5381/03.08.2016 și la procesele verbale de predare-primire prezentate ca documente suport pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară”*.
138. Or, în concret, ARF recunoaște Alstom că a depus documente neconcludente, care nu sunt în măsură să dovedească experiența similară. Această reprezintă efectiv teză-premisă a aplicării sancțiunii prevăzute de art. 134 alin. (5) al H.G. nr. 395/2016.
139. Concret, actele autorității arată o conduită nepermisă de a acorda o „a doua șansă” către Alstom, fie arătând că acesta a depus documente expirate, fie netraduse, fie că din cuprinsul

documentației acestuia lipsesc, în mod efectiv, documente obligatorii, fie că acelea depuse sunt neconcludente și incapabile să îndeplinească prescripțiile normative incidente.

140. Oricum, așa cum am mai arătat, repetarea unei solicitări de clarificări asupra aceluiași subiect, în speranța acoperirii unui răspuns inițial neconcludent, este contrară legii:

- *“Curtea a reținut că o nouă adresă a autorității contractante de solicitare a justificării prețului de către SC L.C. SA este un nou act al autorității, de natură a produce efectul juridic de favorizare a înlăturării situației de inadmisibilitate a respectivei oferte, după cum un act cu totul nou este constituit de un eventual răspuns al respectivului ofertant, totalmente diferit de devizul ofertă depus ca răspuns la solicitarea inițială, operând o prejudiciere a ofertantului concurent, mai ales că scopul ordonanței îl constituie și garantarea tratamentului egal și nediscriminarea operatorilor economici”* (Curtea de Apel Constanța, Decizia civilă nr. 268/CA/31.05.2012).
- *“Este nelegală repetarea solicitării de clarificări către ofertant, autoritatea având obligația de a-i respinge oferta dacă nu a răspuns concludent la prima solicitare. [...] dispozițiile legale din materia achizițiilor publice, ignorate de către Consiliu, prevăd două limitări ale solicitării de clarificări: - solicitarea de clarificări să nu determine apariția unui avantaj pentru unul dintre ofertanți; - în cazul în care explicațiile prezentate de ofertant nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată neconformă”* (Curtea de Apel București, Decizia civilă nr. 3450/19.12.2011).

VII. CONCLUZII

141. În sumar, oferta Alstom trebuia respinsă de ARF ca neconformă în temeiul art. 137 alin. (3) lit. a) al H.G. nr. 395/2016: *“În condițiile art. 215 alin. (5) din Lege, oferta este considerată neconformă în următoarele situații: a) nu satisface în mod corespunzător cerințele caietului de sarcini”* întrucât:

- Alstom ofertează trenuri Regio, de scurt parcurs, și nu trenuri inter regionale, de lung parcurs, așa cum cere Caietul de sarcini; acest lucru prejudiciază călătorii, întrucât în trenurile de lung parcurs, călătorii petrec un timp mediu mult superior față de trenurile regionale, drept urmare gradul de confort al acestora trebuie să fie sporit;
- parametrii de confort ai trenului ofertat de Alstom sunt specifici trenurilor regionale, de scurt parcurs și sunt inferiori parametrilor de confort specifici trenurilor Interregio, de lung parcurs. Acești parametri de confort, specifici trenurilor de lung parcurs, sunt obligatorii potrivit documentației de atribuire, care setează standarde de calitate mult mai ridicate;
- indicele de confort impus de Caietul de sarcini trebuie să aibă o valoare strict mai mică decât 2 ($NMV < 2$), valoare specifică pentru material rulant de confort ridicat (conform fișei UIC 513); Alstom oferă trenuri pentru care indicele N se va raporta la valori superioare celor din documentația de atribuire, respectiv $NMV \leq 2,3$, respectiv $NMV < 2,5$;
- de asemenea, Alstom ofertează trenuri cu o instalație de climatizare (HVAC) ce nu respectă standardul obligatoriu impus de documentația de atribuire. Concret, trenurile Alstom au sistemul de climatizare conform cu standardul SR EN 14750:2017, specific trenurilor regionale, iar nu cu standardul SR EN 13129:2017, specific trenurilor de lung parcurs și obligatoriu potrivit documentației de atribuire.
- Natura de tren regional, iar nu inter-regional (de lung parcurs) a trenului ofertat de Alstom determină apariția de multiple alte neconformități. Alstom a ofertat pur și simplu alt tip de tren decât cel prevăzut de Caietul de sarcini.

142. Oferta Alstom trebuia respinsă de ARF ca inacceptabilă în temeiul (i) art. 134 alin. (5) al H.G. nr. 395/2016 - *“(5) În cazul în care comisia de evaluare solicită unui candidat/ofertant clarificări și, după caz, completări ale documentelor prezentate de acesta în cadrul ofertei sau solicitării de participare, potrivit dispozițiilor art. 209 din Lege, iar candidatul/ofertantul nu*

transmite în termenul precizat de comisia de evaluare clarificările/completările solicitate sau clarificările/completările transmise nu sunt concludente, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.” și al (ii) art. 134 alin. (6) al H.G. nr. 395/2016: “ În cazul în care ofertantul modifică prin răspunsurile pe care le prezintă comisiei de evaluare potrivit dispozițiilor alin. (1) conținutul propunerii tehnice sau propunerii financiare, oferta sa va fi considerată inacceptabilă.”

143. În repetate rânduri, răspunsul Alstom la solicitările de clarificări ale ARF a fost elocvent în sensul că propunerea sa tehnică nu respectă cerințele de conformitate ale Caietului de sarcini. În aceste condiții, este lipsit de temei legal a se oferi Alstom ocazia unui nou răspuns la clarificare cu privire la același subiect, în speranța acoperirii viciilor inițiale.
144. În același timp, solicitările clarificări nu pot constitui o modalitate prin care ofertantul își poate completa oferta cu înscrisuri noi, solicitate cu titlu imperative de documentația de atribuire.

Subscrisa își menține expres solicitarea din cadrul capătului de cerere A.1 al contestației și argumentația redată în sprijinul ei.

Subscrisa își menține în mod expres toate considerentele deja expuse pe calea actelor procesuale formulate în cauză.

CRRC Qingdao Sifang Co. Ltd, Astra Vagoane Călători S.A.

prin

avocat