



AUTORITATEA PENTRU
REFORMĂ FEROVIARĂ



Dezvoltăm transport feroviar durabil

Direcția Generală
SCSPR
Nr. 7736
Data: 25.11.2024

CLARIFICĂRI
la Solicitări de clarificări PR 160/2024 – CSP-L2
Procedură de atribuire competitivă pentru contractele de servicii publice de transport feroviar de călători

1.	Constituire garanție bună execuție, reprezentând 10% din valoarea SPT (la care este luată în calcul valoarea compensației preliminate, a facilităților și a redevenței), care se va elibera la finalul contractului. Valoarea garanției se calculează la valoarea cheltuielilor eligibile preliminate ale contractului, inclusiv valoarea real a redevenței. Dorim clarificări suplimentare referitor la: - Cum se calculează garanția de bună execuție la valoarea cheltuielilor totale, în condițiile în care ea reprezintă 10% din SPT (venituri ale OTF-C)? - Care este valoarea reală a redevenței?	Garanția de bună execuție se calculează la valoarea totală a SPT (valoarea compensației + valoarea facilităților + valoarea redevenței la care se adaugă cheltuiala aferentă TUI. Valoarea redevenței intră în calculul SPT în condițiile în care este o cheltuială care nu est plătită efectiv de OTF-C, fiind suportată (subvenționată) de Statul Român. SPT nu reprezintă veniturile OTF-C. Valoarea lunară calculată a redevenței este 215.520,00 lei/RE-IR.
----	--	--

	- În condițiile în care redevența este definită ca fiind „obligatia financiară a OTF-C față de ARF, urmare a punerii la dispoziție a mijloacelor fixe” și ca „valoarea redevenței va fi calculată de ARF și comunicată OTF-C, fără să aibă o influență în balanța Cost-Venit a OTF-C). - Vă rugăm să ne comunicați în mod clar dacă valoarea garanției de bună execuție care va fi reținută lunar, va include și procentul de 10% aplicat la valoarea reală a redevenței?	Da, valoarea garanției va include și procentul de 10% aplicat la valoarea redevenței.
2.	Referitor la pct. 5.6.2 - vă rugăm să detaliați soluția de informare audio și video a calatorilor în timp real, modul de management de conținut și ce servicii sunt necesare pentru a asigura funcționarea fără discontinuitate.	Soluția tehnică va fi stabilită între OTF-C și furnizorul de material rulant.
3.	Referitor la pct. 5.6.3. - Vă rugăm să precizați dacă termenul de 5 zile de la semnarea contractului face referire la contractul pe care OTF-C îl va încheia cu ARF.	Termenul de 5 zile face referire la data de la semnarea contractului face referire pe care OTF-C îl va încheia cu ARF.
	În acest caz, având în vedere perioada necesară pentru derularea procedurilor de achiziție publică conform legislației în vigoare, va solicităm modificarea termenului de punere la dispoziție a contractului de internet pe care OTF-C îl va semna cu furnizorul serviciilor de internet astfel: ”.... Serviciile de internet vor trebui asigurate prin existența unui contract cu un furnizor de servicii de internet ce va fi pus la dispoziția ARF cu 30 de zile înainte de recepția primei rame electrice de către OTF-C”.	Nu se acceptă. Documentația a fost întocmită în conformitate cu prevederile OMTI nr. 1.116/2024.

4.	In vederea identificării modului de asigurare a serviciului de internet si a cerințelor minime pentru acesta (tipul cartelei SIM (SIM, nanoSIM, microSIM), tipul de serviciu (3G, 4G, 5G), capacitatea load balancing, etc) este necesara furnizarea tipului de echipament WiFi, echipament prin intermediul căruia se vor conecta utilizatorii la internet, numărul de cartele SIM, precum si a fisei de date a echipamentului WiFi. Astfel vă rugăm să clarificați următoarele: - Soluția WiFi disponibilă la bordul trenului este construită ca o soluție locală, ce tipuri de lucrări se pot executa, cine le poate executa pentru a asigura conexiunea de internet fără a fi afectată garanția materialului rulant si fără a intra în conflict cu prevederile modelului de contract Anexa 8 pct. 11 - Îmbunătățiri aduse de OTF-C? - Care este perioada estimată de timp necesara pentru executarea acestor lucrări pentru fiecare tren in parte? - Care este modelul de echipament WiFi disponibil la bordul trenului? Vă rugăm să ne puneți la dispoziție fisa de date a echipamentului. - Câte si ce fel de echipamente cu capacitatea WiFi sunt instalate pe fiecare rama electrica (router, acces point, etc)?
----	---

Soluția tehnică privind introducerea serviciilor de internet prin wi-fi la bordul ramei, este stabilită de OTF-C împreună cu furnizorii serviciilor de internet, astfel încât să țină cont și să acopere întreaga capacitate de transport a trenurilor, respectiv 351 locuri pe scaun + 2 locuri pentru persoane cu dizabilități, precum și accesul la fișiere multimedia a tuturor utilizatorilor.

	- Cu câte porturi SIM-uri este dotat fiecare echipament WiFi?	
5.	Modele contract, Anexa 6.3, lit.b, punctul 8 - Indicatorul de calitate timp de funcționare a sistemelor electronice de emiter. d. Suma minutilor de funcționare a sistemelor electronice de vânzare titluri de călătorie (exceptând casele de bilete din stații ...) se va calcula ca medie pe fiecare canal de vânzare alternativ*, ținând cont de numărul total de sisteme, respectiv dispozitive din fiecare sistem, în care se afla implementat acesta, raportat la numărul de minute din luna respectivă; *automate de vânzare titluri de călătorie, aplicații funcționale pe	Nu se acceptă. Documentația a fost întocmită în conformitate cu prevederile OMTI nr.1.116/2024.

dispozitive fixe si pagini de vânzări online, aplicații funcționale pe dispozitive mobile sau alte aplicații informatice de vânzare titluri de călătorie. Vă rugăm să fiți de acord cu modificarea paragrafului „*automate de vânzare titluri de călătorie, aplicații funcționale pe dispozitive fixe si pagini de vânzări online, aplicații funcționale pe dispozitive mobile sau alte aplicații informatice de vânzare titluri de călătorie”, astfel: *automate de vânzare titluri de călătorie, aplicații funcționale pe dispozitive fixe si pagini de vânzări online, aplicații funcționale pe dispozitive mobile sau alte aplicații informatice de vânzare titluri de călătorie aparținând OTF-C.	Lungime corectată conform anexa la prezentele clarificări.	Numărul corect zile de circulație a fost corectat prin erata nr: 6878/17.10.2024 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Nr. poziție OSP</th><th colspan="3">Ruta de circulație (tur-retur)</th><th rowspan="2">Distanță km</th><th rowspan="2">Categorie de tren</th><th rowspan="2">Nr. mediu statistic trenuri / zi</th><th rowspan="2">Nr. de trenuri per an</th><th rowspan="2">Perioada de circulație</th><th rowspan="2">Trimestrul de circulație</th><th rowspan="2">Nr. Mediu statistic zile circulație / an</th><th rowspan="2">Tren-km total perioadă</th></tr> <tr> <th>De la stația</th><th>Via</th><th>La stația</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4</td><td>Cluj-Napoca</td><td>Deva</td><td>Timișoara Nord</td><td>389,727</td><td>IR</td><td>4</td><td>1376</td><td>zilnic</td><td>T1-T4</td><td>344</td><td>536.264,35</td></tr> </tbody> </table>										Nr. poziție OSP	Ruta de circulație (tur-retur)			Distanță km	Categorie de tren	Nr. mediu statistic trenuri / zi	Nr. de trenuri per an	Perioada de circulație	Trimestrul de circulație	Nr. Mediu statistic zile circulație / an	Tren-km total perioadă	De la stația	Via	La stația	4	Cluj-Napoca	Deva	Timișoara Nord	389,727	IR	4	1376	zilnic	T1-T4	344	536.264,35
Nr. poziție OSP	Ruta de circulație (tur-retur)			Distanță km	Categorie de tren	Nr. mediu statistic trenuri / zi	Nr. de trenuri per an	Perioada de circulație	Trimestrul de circulație	Nr. Mediu statistic zile circulație / an	Tren-km total perioadă																											
	De la stația	Via	La stația																																			
4	Cluj-Napoca	Deva	Timișoara Nord	389,727	IR	4	1376	zilnic	T1-T4	344	536.264,35																											

	coloana corect	Tren-km 134.066,09.	total perioada		4.1	Cluj- Napoca	Deva	Timișoara Nord	389,727	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	134.066,09
					4.2	Timișoara Nord	Deva	Cluj- Napoca	389,727	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	134.066,09
					4.3	Cluj- Napoca	Deva	Timișoara Nord	389,727	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	134.066,09
					4.4	Timișoara Nord	Deva	Cluj- Napoca	389,727	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	134.066,09
8.	Caiet de Sarcini art. 6.1.2. Materialul rulant propus pentru rezerva pentru a înlocui vehiculul pe perioada indisponibilizării, se considera corespunzător pentru înlocuire cel care are o vechime de cel mult 20 ani, fie fabricat fie modernizat.															
	8. Caiet de Sarcini art. 6.1.2. Materialul rulant propus pentru rezerva pentru a înlocui vehiculul pe perioada indisponibilizării, se considera corespunzător pentru înlocuire cel care are o vechime de cel mult 20 ani. Această condiție exclude operatorul național, majoritar pe piață, precum și operatorii privați. Vă rugăm să clarificați cum se adaptează această condiție la realitatea pieței românești în prezent (vechimea MR). Având în vedere faptul că în prezent CFR Calatori este beneficiarul unui program de modernizare al parcului propriu prin fonduri nerambursabile (PNRR) vă rugăm să precizați dacă materialul rulant modernizat cu aceste fonduri poate fi asimilat cu „material rulant cu o vechime de cel mult 20 ani” și este eligibil pentru folosirea ca material rulant propus pentru înlocuirea vehiculului pe perioada indisponibilizării acestuia.															
9.	9. Referitor VU (valoare unitara) TUI In clarificările transmise în data de 25.10.2024, referitor la decontarea TUI (pct. 37), ne-ați răspuns ca: OTF desemnat câștigător va primi contravaloarea compensației pe care a licitat-o la care se va adăuga Da. Valoarea Unitară Înscrișă "Declarațiile cu indicatorii preliminați/realizați în luna N sau N-2" va fi mai mare decât cea oferită întrucât va include, separat și defalcat, valoarea TUI. VU TUI mediu estimat = [(TUI secție electrificată clasa A + Factor Tonaj * Tonaj brut tren + TUI circulație clasa A) * km estimați + (TUI secție electrificată clasa B + Factor Tonaj * Tonaj brut tren + TUI circulație clasa B) * km estimați + (TUI secție electrificată clasa C + Factor Tonaj * Tonaj brut tren + TUI circulație clasa C) * km estimați + (TUI secție electrificată clasa D + Factor Tonaj * Tonaj brut tren + TUI circulație clasa D) * km estimați] / Total tren-km estimat															

contravaloarea TUI aferent serviciilor prestate pe rutele din contractul de servicii publice. Vă rugăm să ne clarificați: - VU (valoarea unitară) care va fi înscrisă în "Declarațiile cu indicatorii preliminați/realizați în luna N sau N-2" va fi compusa din: VU licitată (32.01 lei) + VU a TUI (X lei), rezultând o valoare unitară mai mare decât 32,01 lei (cea licitată). - Cum se va stabili valoarea unitară a TUI care va fi înscris în Declarațiile cu indicatori în baza cărora se face deschiderea de compensație (cine va comunica VU a TUI, ce documente solicită ARF care să probeze valoarea unitară a TUI)	VU TUI mediu realizat = [(TUI secție electrificată clasa A + Factor Tonaaj * Tonaaj brut tren + TUI circulație clasa A) * km realizați + (TUI secție electrificată clasa B + Factor Tonaaj * Tonaaj brut tren + TUI circulație clasa B) * km realizați + (TUI secție electrificată clasa C + Factor Tonaaj * Tonaaj brut tren + TUI circulație clasa C) * km realizați + (TUI secție electrificată clasa D + Factor Tonaaj * Tonaaj brut tren + TUI circulație clasa D) * km realizați] / Total tren-km realizat Valoarea TUI trebuie detaliată conform specificațiilor din DRR și va fi raportată lunar estimat/realizat.	OTF nu va fi respins în cazul în care litigiile pe care acesta le are cu ARF nu sunt de natura celor care să vizeze executarea cu rețedință a obligațiilor contractuale anterioare și acesta nu va fi un criteriu de evaluare. Cu privire la eliminarea prevederilor din documentație care restricționează eligibilitatea OTF din perspectiva neîndeplinirii obligațiilor contractuale în raport cu ARF și includerea unui criteriu obiectiv de evaluare a presupusei culpe contractuale, aspect cu privire la care autoritatea contractantă a precizat că "nu se acceptă,, , fără însă a motiva în vreun fel, solicităm reformularea acestor prevederi, după cum urmează: "Nu sunt admise la procedură societățile comerciale ofertante care nu și-au îndeplinit cu reă-credință obligațiile contractuale anterioare față de AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FERROVIARĂ, încălcând în mod grav obligațiile ce le revineau în temeiul contractului și cauzând acestea prejudicii grave ce au dus la încetarea anticipată a contractului sau la litigii cauzate de aceste neîndepliniri grave ale obligațiilor
---	--	---

	contractuale/încetări anticipate, sau au prestat servicii necorespunzătoare din punct de vedere cantitativ și calitativ de natură a afecta în mod grav obligația de serviciu public asumată și nu au reparat eventualele prejudicii aduse contractual, sau nu și-au onorat obligațiile asumate în urma procedurilor desfășurate la sediul B.R.M. sau al Terminalelor din teritoriu și stabilite în Hotărârile de adjudicare”	
11.	Revenim la solicitarea la care nu am primit un răspuns, de reformulare a restricției cu privire la vechimea maximă de 20 ani a MR în sensul asigurării continuității cu material rulant de capacitate similare. Luând în considerare cele enunțate anterior și scopul materialului rulant de rezervă asigurat de către OTF, suplimentar față de rezerva asigurată de ARF, considerăm că un criteriu mult mai important ar fi capacitatea materialului rulant, astfel încât, în situațiile extraordinare, acesta să poată acoperi cererea pentru serviciile asigurate în mod uzual cu automotoarele noi.	Materialul rulant propus pentru rezerva pentru a înlocui vehiculul pe perioada indisponibilizării, se considera corespunzător pentru înlocuire cel care are o vechime de cel mult 20 ani, fie fabricat fie modernizat.
12.	Revenim la rugămintea de a ne comunica localizarea centrelor de mentenanță ale firmei producătoare, fiind o informație indispensabilă OTF în vederea planificării serviciului, și, implicit, formulării ofertei.	La această dată singurul centru de mentenanță ale firmei producătoare se află în incinta Atelierele Grivița.
13.	Tot cu privire la centrele de mentenanță, revenim la solicitarea de a clarifica caracterul cheltuielilor ce decurg din îndrumarea materialului rulant pentru reviziile planificate, către centrele de mentenanță.	În conformitate cu prevederile contractului de achiziții publice a materialului rulant(MR), în condițiile în care drepturile și obligațiile privind implementarea contractului de mentenanță a MR, OTF-C, în calitate de cesionar va fi responsabil pentru aducerea unității RE IR în zona de mentenanță și reparații și predarea acesteia la punctul de predare definit de comun acord. Costurile de transport și alt costuri conexe vor fi suportate de către Furnizorul de MR, în calitate de Furnizor cedat. Elementele de cost care sunt în sarcina furnizorului cedat (fără a fi exhaustive) sunt următoarele: tarif de acces pe infrastructura feroviară, trasa de circulație, energii electrică, costul cu partida de manevră etc.

	Similar cu punctul anterior, în scopul realizării unei oferte financiare coezive, vă rugăm să ne comunicați dacă cheltuielile ce decurg din îndrumarea materialului rulant pentru reviziile planificate, către centrele de mentenanță, sunt cheltuieli eligibile ale CSP și dacă TUI aferent acestei îndrumări va fi declarat și decontat împreună cu TUI aferent obligației de serviciu public.	
14.	Revenim și la solicitarea de a clarifica raportul de drept dintre OTF și furnizorul de servicii de mentenanță. Având în vedere că, în Caietul de Sarcini, se menționează că pe toată perioada de implementare a contractului de mentenanță ARF va rămâne responsabilă pentru îndeplinirea obligațiilor contractuale de către OTF-C desemnat câștigător așa cum acestea au fost stabilite între ARF și furnizorul de servicii de mentenanță, iar OTF-C are obligația de a încheia cu furnizorul de material rulant un contract în vederea asigurării serviciilor de mentenanță, însă în CSP se menționează că Părțile vor încheia contract de cesiune a drepturilor și obligațiilor privind executarea mentenanței, rezultată din contractele de achiziții publice încheiate de ARF cu furnizorii de material rulant, vă solicităm să ne comunicați care va fi raportul de drept dintre OTF și furnizorul de servicii de mentenanță.	Părțile vor încheia contract de cesiune a drepturilor și obligațiilor privind executarea mentenanței, tripartid între reprezentanții ARF Furnizorul de material rulant și OTF-C.
15.	Cu privire la costurile aferente obligației de la art. 4, lit. i) din Contract: implementează sistemul de vânzare, validare și control electronic al titlurilor de călătorie, dezvoltate și	Obligația respectivă se referă la eventualitatea implementării de către ARF a unui astfel de sistem, cheltuielile cu implementarea fiind eligibile în contract.

	gestionate de ARF și la caracteristicile acestor sisteme de vânzare și modul de funcționare al acestora, ARF a menționat, în răspunsul transmis prin adresa ARF 6718 / 10.10.2024, doar faptul că aceste cheltuieli sunt eligibile, fără a oferi o detaliere a sistemelor impuse și o estimare a costurilor de implementare. Solicităm clarificarea acestor prevederi în sensul instituirii eventual a obligației de a integra sistemele existente cu noile servicii de vânzare și control ce ar putea fi introduse de ARF, în baza documentației pusă la dispoziție de ARF.	
16.	Revenim la solicitarea de a ne comunica detaliat care sunt serviciile de catering despre care se face vorbire în documentație, și în ce condiții trebuie asigurate. În Formularul PR 160 CSP-L2 2024_MR se face referire la dotarea spațiilor destinate serviciului de catering, fără a se detalia, în culeșul de sarcini sau CSP, care sunt aceste servicii și în ce condiții trebuie asigurate. În lipsa clarificării acestui aspect nu se va putea elabora o propunere financiară coerentă.	Zona destinată BAR-BISTRO va fi compusă din 3 automate de vânzare (lichide non-alcoolice, sandwich-uri, cafea, etc.). Tipul mobilierului ales trebuie să fie adaptat spațiului iar montajul se va face cu ajutorul producătorului de material rulant.
17.	Revenim la sesizarea cu privire la obligația de a asigura o structură specifică a societății - Revizoratul General de Siguranță Circulației, Revizoratele Regionale de Siguranță Circulației din sucursale și personalul cu atribuții de control din subunități pentru urmărirea respectării reglementărilor privind circulația, la care nu am primit un răspuns.	Prin expresia „Revizoratul General de Siguranță Circulației, Revizoratele Regionale de Siguranță Circulației din sucursale” se înțelege structura proprie a OTF-C desemnată responsabilă cu Siguranța Circulației.

18.	Cu privire la solicitările de clarificări referitoare la stabilirea valorii estimate a facilităților și a gratuităților de călătorie la suma de 200.000 lei, pentru care ARF menționează doar că facilitățile de călătorie au fost estimate pe întreaga perioadă contractuală și Valoarea totală estimată a facilităților, inclusiv TVA, acordate în baza legilor speciale, până la suma de 200.000,00 mii lei (două sute de mii lei), vă solicităm să ne comunicați dacă suma de 200.000.000 lei se va repartiza unui singur lot (CSP).	Această valoare este suma maximă ce se va putea acorda pentru fiecare contract licitat.
19.	Revenim la sesizarea cu privire la Politica Tarifară impusă prin CSP din cadrul procedurii de licitație, pentru care nu am primit nicio clarificare.	În evaluarea acestei sume au fost luate în considerare atât transportul beneficiarilor de facilități de călătorie din legile speciale (elev studenți, veterani de război, etc.), cât și aplicarea prevederilor Ordonanței nr.112/1999, cu modificările și completările ulterioare privind călătoriile pe bază de autorizații și permise de călătorie care se aplică trenurilor oricărui OTF-C.
20.	Revenim la solicitarea de modificare a art. 9.4 din CSP, pentru care nu am primit răspuns. Astfel, vă solicităm înlocuirea sintagmei "Modificarea aprobată a tarifelor și structuri tarifelor va influența valoarea compensației" cu "Modificarea aprobată a tarifelor și structuri tarifelor POATE influența valoarea compensației", luând în considerare că pot exista modificări care să nu influențeze în mod considerabil veniturile, sau modificări ce se efectuează pentru eficientizarea transportului pe anumite secții neperformante, precum și faptul că, în situația unor dezechilibre contractuale (de ex. incapacitatea	Politicile tarify din Documentația de atribuire sunt cu titlu orientativ, fiecare OTF-C urmând să prezinte în ofertă structura și politicile tarify (politicile de reducere) propuse a fi utilizate în cadrul contractului și de care s-a ținut cont la elaborarea ofertei financiare respectiv calculul veniturilor estimate ale contractului. Politica de tarify oferită va fi utilizată spre neschimbare pe toată perioada de valabilitate a contractului. Nu se acceptă. Documentația a fost întocmită în conformitate cu prevederile OMTI nr.1.116/2024.

	autorității de a asigura fondurile necesare etc.), modificările aduse structurii tarifelor pot susține demersurile de atingere a unui echilibrului.	
21.	Revenim la observațiile noastre cu privire la indicatorii Călători expediți, Călători-Km și Grad de Ocupare incluși în CSP licitat, pentru care nu am primit clarificări: Așa cum am menționat în adresa transmisă anterior, prin CSP care face obiectul procedurii de atribuire se stabilesc criterii cantitative, de calitate, performanță și eficiență excesive. Prezenta procedură are la bază Studiul de fezabilitate „pentru achiziționarea materialului rulant pentru calatori, distribuit pe baza contractelor de servicii publice atribuite in mod competitiv si operate pe liniile prevăzute în obligația pentru serviciul public din rețeaua feroviară din România” întocmit de experți BEI-PASSA pentru ARF, iar Rutele incluse în Obligația de Serviciu Public (OSP) pentru perioada decembrie 2022 - decembrie 2027 au fost transpuse în Modelul National de Transport (MNT), si au fost stabilite ca rezultat al proiectului "Implementarea Modelului National de Transport, prin actualizarea si detalierea acestuia pentru anul 2019, pentru transportul de călători pe calea ferată, si definirea obligației de serviciu public de transport feroviar de calatori". Astfel, indicatorii Călători expediți, Călători-Km și Grad de Ocupare se presupune că au fost deja analizați în cadrul studiilor menționate anterior,	Valorile inițiale de referință ale indicatorilor Călători expediți, Călători-Km și Grad de Ocupare nu constituie factori de penalizare în primul an întreg de operare a contractului.

	iar cererea de transport și capacitatea pusă la dispoziție de statul român prin CSP, împreună cu evoluția așteptată a acestora au fost fundamentate, și, în condițiile respectării obligațiilor introduse în CSP, se așteaptă ca acestea să se îndeplinească, OTF neavând instrumente suplimentare pentru influențarea lor în mod consistent și neputând fi trasă la răspundere în situația în care estimările efectuate în cadrul acestor studii nu au fost corecte.	
	Totodată, constatăm că, din Anexa 6.3 A. Lista și codul indicatorilor cheie de performanță lipsește ICP10, care ulterior este menționat la punctul B., unde se face referire și la material rulant diesel cu diferite tipuri de motoare, ceea ce sugerează că introducerea acestui indicator nu a fost analizată în mod corect și coerent cu CSP în cauză. Suplimentar față de această inadvertență, subliniem faptul că nivelul de polare al	Referitor la indicatorul ICP10, nivelul de polare al materialului rulant are în vedere nivelul de polare al materialului rulant pus la dispoziție de către ARF + materialul rulant de înlocuire utilizat de OTF-C în cadrul contractului. Astfel, valoarea ICP10 se diferențiază între ofertanți în funcție de materialul rulant de înlocuire propus.

	materialului rulant pus la dispoziție de ARF nu poate fi influențat de OTF în condițiile respectării obligațiilor contractuale.	
22.	Revenim cu solicitarea la care nu am primit un răspuns, de includere în CSP a unor clauze care să elimine posibile interpretări cu privire la cuantumul de decontat pentru facilități, cum ar fi interpretarea conform căreia facilitățile pot fi acordate doar în limita valorii estimate prin contract sau OMTI, aceasta fiind în contradicție cu obligația legală a subscrisei de a acorda facilitățile în funcție de cererea beneficiarilor, respectiv obligația statului român de a suporta facilitățile acordate.	Nu se acceptă. Documentația a fost întocmită în conformitate cu prevederile OMTI nr. 1.116/2024.
23.	Solicităm clarificarea și reformularea art. 5.1.5 din Caietul de Sarcini: Ofertantul va trebui să justifice obligatoriu faptul că nu are datorii către bugetul de stat sau bugetele locale. Având în vedere că formularea "să justifice" este ambiguă, pentru claritatea documentației și în scopul obținerii unei formulări fără echivoc, vă solicităm reformularea, în sensul că Ofertantul are obligația să probeze faptul că nu înregistrează datorii către bugetul de stat sau bugetele locale.	În sensul prezentei documentații de atribuire prin expresia "să justifica" se înțelege "să probeze"
24.	Totodată, revenim la solicitarea de a ne transmite toate documentelor aferente documentației, la care se face trimitere în cuprinsul acesteia: • Studiului de Fezabilitate pentru achiziționarea materialului rulant pentru călători, distribuit pe baza contractelor de servicii publice atribuite în mod competitiv și operate pe liniile prevăzute în obligația de	Nu se acceptă. Aceste documente au caracter confidențial și nu pot fi puse la dispoziția ofertanților. Obligațiile asumate de ARF în ceea ce privește serviciile de reparații și întreținere se regăsesc în documentația de achiziție.

Autoritatea pentru Reformă Feroviară

serviciu public din rețeaua feroviara din România întocmit de experții BEI-PASSA pentru ARF,

- Nota de fundamentare nr. 7507 /24.10.2023 „pentru actualizarea prin erata a anunțului din JOUE a celor trei contracte de servicii publice, pentru perioada 10 decembrie 2023 - 09 decembrie 2028 în transportul feroviar public de călători”
- Contractul/contractele încheiate între ARF și furnizorul de material rulant sau informații detaliate cu privire la obligațiile asumate de către ARF prin acest contract, care vor fi preluate de către OTF în ceea ce privește serviciile de reparații și întreținere a vehiculelor

Cu stimă,

Președinte comisie de evaluare,

Mirela RĂCIANU



Membrii comisiei evaluare:

Cristina BUMBĂCARU.....
Simona JERCA.....
Aurelia TĂNĂSIE.....
Viorica CĂPITANU.....

Exemplar unic
Data: 25.11.2024

Autoritatea pentru Reformă Feroviară

ANEXA LA
CLARIFICAREA
nr. 6

An 2025

Nr. poziție OSP	Ruta de circulație (tur-retur)		Distanță km	Categoriea de tren	Nr. mediu statistic trenuri / zi	Nr. de trenuri per an	Perioada de circulație	Trimestrul de circulație	Nr. Mediu statistic zile circulație / an	Tren-km total perioadă
	De la stația	La stația								
1	Bucuresti Nord	Cluj- Napoca	493,854	IR	8	1286	zilnic	T2-T4	160,75	635.096,24
1.1	Bucuresti Nord	Cluj- Napoca	493,854	IR	1	184	zilnic	T2-T4	184	90.869,14
1.2	Cluj- Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	184	zilnic	T2-T4	184	90.869,14
1.3	Bucuresti Nord	Cluj- Napoca	493,854	IR	1	153	zilnic	T2-T4	153	75.559,66
1.4	Cluj- Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	153	zilnic	T2-T4	153	75.559,66
1.5	Bucuresti Nord	Cluj- Napoca	493,854	IR	1	153	zilnic	T2-T4	153	75.559,66
1.6	Cluj- Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	153	zilnic	T2-T4	153	75.559,66
1.7	Bucuresti Nord	Cluj- Napoca	493,854	IR	1	153	zilnic	T2-T4	153	75.559,66
1.8	Cluj- Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	153	zilnic	T2-T4	153	75.559,66

An 2026

Nr. poziție OSP	Ruta de circulație (tur-retur)		Distanță km	Categorია de tren	Nr. mediu statistic trenuri / zi	Nr. de trenuri per an	Perioada de circulație	Trimestrul de circulație	Nr. Mediu statistic zile circulație / an	Tren-km total perioadă
	De la stația	La stația								
1	București Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	8	2920	zilnic	T1-T4	365	1.442.053,68
1.1	București Nord	Cluj-Napoca	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74
1.2	Cluj-Napoca	București Nord	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74
1.3	București Nord	Cluj-Napoca	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74
1.4	Cluj-Napoca	București Nord	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74
1,5	București Nord	Cluj-Napoca	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74
1.6	Cluj-Napoca	București Nord	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74
1.7	București Nord	Cluj-Napoca	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74
1.8	Cluj-Napoca	București Nord	495,539	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.871,74

2027

Nr. poziție OSP	Ruta de circulație (tur-retur)		Distanță km	Categoriea de tren	Nr. mediu statistic trenuri / zi	Nr. de trenuri per an	Perioada de circulație	Trimestrul de circulație	Nr. Mediu statistic zile circulație / an	Tren-km total perioadă
	De la stația	La stația								
1	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	8	2920	zilnic	T1-T4	365	1.442.053,68
1.1	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71
1.2	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71
1.3	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71
1.4	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71
1,5	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71
1.6	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71
1.7	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71
1.8	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	365	zilnic	T1-T4	365	180.256,71

An 2028

Nr. poziție OSP	Ruta de circulație (tur-retur)		Distanță km	Categorie de tren	Nr. mediu statistic trenuri / zi	Nr. de trenuri per an	Perioada de circulație	Trimestrul de circulație	Nr. Mediu statistic zile circulație / an	Tren-km total perioadă
	De la stația	La stația								
1	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	8	2752	zilnic	T1-T4	344	1.359.086,21
1.1	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78
1.2	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78
1.3	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78
1.4	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78
1,5	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78
1.6	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78
1.7	Bucuresti Nord	Cluj-Napoca	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78
1.8	Cluj-Napoca	Bucuresti Nord	493,854	IR	1	344	zilnic	T1-T4	344	169.885,78