

În conformitate cu prevederile art. 14 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, Consiliul adoptă următoarea

DECIZIE

Nr.

Data:

Prin contestația fără număr de înregistrare, datată(...), transmisă prin poștă, înregistrată la Consiliu sub nr. (...), formulată de (...), cu sediul în (...), înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. (...), CUI (...), reprezentată convențional de către av. (...), formulată împotriva documentației de atribuire, aferente procedurii de atribuire prin licitație deschisă, organizată de (...), în calitate de autoritate contractantă, cu sediul în (...), în vederea atribuirii contractului de achiziție publică având ca obiect „(...)” - lot 1, 2 și 3, cod CPV (...) (Rev.2), inițiată prin anunțul de participare nr. (...) publicat în SEAP la data de 24.07.2025, s-au solicitat următoarele:

1. Suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea fondului cauzei, potrivit art. 22 și urm. din Legea nr. 101/2016;

Pe fondul cauzei:

2. În principal, anularea procedurii de atribuire, potrivit art. 50 alin. (8) lit. c) din Legea nr. 101/2016, coroborat cu art. 212 alin. (1) lit. c) și art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016, raportat la faptul că majoritatea cerințelor tehnice sunt restrictive și permit participarea în mod real a unui singur ofertant, respectiv ofertarea unui singur produs, iar pentru eventuala remediere a specificațiilor tehnice actuale s-ar impune modificarea în întregime a cerințelor tehnice ale documentației;

3. În subsidiar, obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire, conform prevederilor legale incidente și considerentelor deciziei CNSC ce urmează a fi pronunțată în prezenta cauză, cu obligarea autorității contractante la prelungirea termenului de pregătire a ofertelor, raportat la volumul și complexitatea remedierilor necesare, potrivit art. 153 alin. (2) din Legea nr. 98/2016;

4. Obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor ocazionate de soluționarea contestației.

Prin Încheierea nr. (...) din data de 11.08.2025, Consiliul a respins ca nefondată, cererea de suspendare a procedurii de atribuire aferentă loturilor 1 – 3, formulată de (...).

Procedura de soluționare în fața Consiliului s-a desfășurat în scris.

**CONSILIUL NAȚIONAL DE SOLUȚIONARE A CONTESTAȚIILOR,
asupra cauzei de față, constată următoarele:**

Consiliul a fost legal sesizat și este competent, potrivit dispozițiilor art. 12 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, să soluționeze contestația formulată de (...).

1. Chestiuni prealabile.

2. Formularea în termen legal a contestației.

3. Suspendarea procedurii de atribuire.

4. Nelegalitatea și netemeinicia cerințelor tehnice ale documentației de atribuire.

4.1 Nelegalitatea cerințelor tehnice aferente Lotului 1 - „Măturătoare stradală.”

În ceea ce privește Echipamentul 1 - Măturătoare stradală capacitate buncăr 5 mc, contestatoarea arată că Bucher CityCat 5006 este unicul echipament care îndeplinește toate specificațiilor tehnice impuse de autoritatea contractantă pentru această măturătoare stradală și prezintă în susținerea criticii documentație tehnică aferentă produsului Bucher CityCat 5006.

În ceea ce privește Echipamentul 2 - Măturătoare stradală multifuncțională, capacitate buncăr 1,5 mc, contestatoarea arată că Multihog tip CX/MX este unicul echipament care îndeplinește toate specificațiilor tehnice impuse de autoritatea contractantă pentru această măturătoare stradală și prezintă în susținerea criticii documentație tehnică aferentă produsului Multihog.

În ceea ce privește Echipamentul 3 - Măturătoare stradală capacitate buncăr 6 mc, contestatoarea arată că Bucher CityFant 6000 este unicul echipament care îndeplinește toate specificațiilor tehnice impuse de autoritatea contractantă pentru această măturătoare stradală și prezintă în susținerea criticii documentație tehnică aferentă produsului Bucher CityFant 6000.

4.2. Nelegalitatea cerințelor tehnice aferente lotului 2 - „Utilaj multifuncțional cu dispozitive accesorii de spălat și stropit, lamă, sărăriță și pluguri de zăpadă”.

Pe de o parte contestatoarea arată că această configurație a parametrilor tehnici poate fi îndeplinită în integralitate, doar de un număr redus de echipamente, iar pe de altă parte susține că, în ceea ce privește specificațiile tehnice impuse pentru utilajul multifuncțional principal, acestea sunt în mod specific configurate pentru a permite ofertarea acestora de către un singur ofertant care deține în oferta sa comercială, pe bază de exclusivitate privind distribuția națională, un singur echipament care ar putea să fie considerat conform cu toate cerințele tehnice aferente acestui produs, respectiv **Mercedes Benz Arocs 1835 K 4x2**.

4.3 Nelegalitatea cerințelor tehnice aferente lotului 3 - „Autoutilitare cu benă basculabilă”.

Pe de o parte contestatoarea arată că această configurație a parametrilor tehnici poate fi îndeplinită în integralitate, doar de un număr redus de echipamente, iar pe de altă parte că specificațiile tehnice

impuse pentru autoutilitara cu benă basculabilă, sunt în mod specific configurate pentru a permite ofertarea acestora de către un singur ofertant care deține în oferta sa comercială, pe bază de exclusivitate privind distribuția națională, un singur echipament care ar putea să fie considerat conform cu toate cerințele tehnice aferente acestui produs.

Contestatoarea mai arată că cerințele stabilite sugerează o configurare extrem de restrictivă, care pare să reproducă parametrii unui anumit model de autoutilitară disponibil pe piață. Nivelul ridicat de specificitate ridică suspiciuni privind posibila aliniere intenționată cu un anumit producător, ceea ce restrânge concurența și compromite obiectivul unei achiziții eficiente și echitabile.

În concluzie, contestatoarea solicită admiterea contestației.

Motivarea integrală a contestației se regăsește în fișierul „[(...)/....] *contestatie de publicat.pdf.p7s*”, postat de autoritatea contractantă în SEAP la data de 12.08.2025 în cadrul documentelor asociate anunțului de participare nr. (...)/ 24.07.2025. Reproducerea în cuprinsul deciziei a ansamblului motivării nu se justifică, din moment ce întreaga contestație poate fi vizualizată liber și gratuit în SEAP de către orice persoană interesată. Consiliul apreciază că sintetizarea de mai sus a contestației nu prejudiciază nici părțile și nici terții, din moment ce oricine are la dispoziție spre vizualizare și descărcare prin intermediul SEAP întreaga contestație. Dimpotrivă, reproducerea unui volum foarte mare de argumente ar încărca excesiv și, astfel, ar îngreuna parcurgerea prezentei decizii.

Pe de altă parte, constrângerile ce țin de celeritatea soluționării cauzelor de către Consiliu (art. 15 și art. 24 din Legea nr. 101/2016), nu permit alocarea unei perioade nelimitate de timp pentru sintetizarea și redarea concisă în considerente a tuturor susținerilor părților, constrângeri de care inclusiv părțile trebuie să țină seama.

Prin adresa nr. (...), înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...) a transmis punctul său de vedere cu privire la contestația formulată de (...) prin care având în vedere următoarele considerente:

A. Observații prealabile

(1) Autoritatea contractantă a inițiat procedura de licitație deschisă pentru atribuirea contractului având ca obiect „*Furnizare utilaje de curățenie urbană stradală*”, publicată în SEAP cu respectarea prevederilor Legii nr. 98/2016 și ale HG nr. 395/2016.

(2) (...) a formulat o contestație împotriva documentației de atribuire, solicitând, în principal, anularea procedurii de atribuire, iar în subsidiar, obligarea autorității contractante la remedierea documentației de atribuire.

(3) Contrar susținerilor contestatoarei, documentația de atribuire este legală. Caietele de sarcini și specificațiile tehnice sunt întocmite în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016 și în acord cu necesitățile reale ale autorității contractante, fără favorizarea unui producător, fără

încălcarea principiului tratamentului egal, al proporționalității și fără îngrădirea nepermisă a concurenței.

(4) Se evidențiază că autorității contractante i-a fost delegat serviciul public de salubritate stradală, colectare a deșeurilor și întreținere a spațiilor publice de pe raza Municipiului (...).

(5) Autoritatea contractantă a fost însărcinată cu:

- măturatul, spălatul și stropitul căilor publice de pe raza Municipiului (...), inclusiv colectarea și transportul deșeurilor de pământ și pietre provenite de pe căile publice la depozitele de deșeuri, precum și a deșeurilor provenite din coșurile stradale la depozitele de deșeuri și/sau la instalațiile de tratare;

- curățarea și transportul zăpezii de pe căile publice de pe raza (...) și menținerea în funcțiune a acestora pe timp de polei sau de îngheț.

(6) În calitate de autoritate contractantă, aceasta a stabilit specificațiile tehnice cuprinse în caietele de sarcini, întocmite în raport de nevoile obiective și cu respectarea legii.

(7) În raport de principiul asumării răspunderii, stipulat de art. 2 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 98/2016, autoritatea contractantă este responsabilă pentru deciziile și acțiunile realizate în procesul de achiziție, astfel încât orice achiziție care nu ar conduce la satisfacerea în mod deplin a nevoilor sale ar reprezenta o folosire inefficientă a fondurilor publice.

(8) Demersul contestatoarei de a solicita modificarea specificațiilor tehnice impuse prin documentația de atribuire reprezintă, în realitate, o inversare a rolului stabilit de legislația incidentă în materia achizițiilor publice, care conferă autorității contractante competența de a întocmi documentația de atribuire.

(9) În cadrul caietului de sarcini, autoritatea contractantă a arătat că:

„Orice cerințe, specificații tehnice sau standard din prezentul caiet de sarcini care fac referire la un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu sau standard care caracterizează produsele, la mărci, brevete, tipuri, standarde sau la o producție specifică, vor fi considerate ca având mențiunea «sau echivalent».

Ofertanții trebuie să răspundă integral cerințelor minime incluse în acest caiet de sarcini și fără a limita funcționalitățile oferite.”

(10) Existența mențiunii „sau echivalent” conduce la obligația contestatoarei de a solicita clarificări sau informații suplimentare în legătură cu documentația de atribuire. Contestatoarea a înțeles însă să conteste direct în fața CNSC documentația de atribuire, fără a oferi autorității contractante posibilitatea de a prezenta eventuale clarificări.

(11) Potrivit art. 155 alin. (6) din Legea nr. 98/2016, specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

(12) În același timp, potrivit art. 156 alin. (1) din Legea nr. 98/2016, specificațiile tehnice trebuie formulate într-unul dintre următoarele moduri:

a) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametrii să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autorităților contractante să atribuie contractul;

b) prin trimitere la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acorduri tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea „sau echivalent”;

c) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, potrivit lit. a), și prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b), ca modalitate de a prezuma conformitatea cu respectivele cerințe de performanță sau cerințe funcționale;

d) prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b) pentru unele caracteristici și prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale prevăzute la lit. a) pentru alte caracteristici.

(13) Raportat la dispozițiile anterior citate, autoritățile contractante trebuie să îi fie recunoscută marja extinsă de apreciere de care dispune în fixarea specificațiilor tehnice. Caracterul deosebit de detaliat al unor asemenea specificații nu constituie, în sine, un argument care să conducă la concluzia că ar fi fost favorizat un anumit operator economic.

(14) Așa cum a arătat CJUE în mod constant în jurisprudența sa, reglementarea Uniunii privind specificațiile tehnice recunoaște o largă marjă de apreciere autorității contractante în cadrul formulării specificațiilor tehnice ale unui contract.

(15) Această marjă de apreciere este justificată de faptul că autoritățile contractante sunt cele care cunosc cel mai bine produsele de care au nevoie și sunt cele mai în măsură să stabilească cerințele care trebuie îndeplinite pentru a obține rezultatele dorite.

B. Contrar susținerilor contestatoarei, documentația de atribuire este legală și nu are un caracter restrictiv. În consecință, se impune respingerea contestației formulate de (...).

(16) Contestatoarea susține, în mod repetat, în cadrul contestației sale, că prin documentația de atribuire întocmită autoritatea contractantă ar fi restrâns în mod artificial concurența, în detrimentul tuturor participanților la procedura de achiziție și, inclusiv, în detrimentul autorității contractante.

(17) Întreg raționamentul prezentat de către contestatoare se fundamentează pe premisa – falsă – că specificațiile tehnice impuse prin

caietele de sarcini au fost configurate pentru a permite ofertarea acestora de către un singur ofertant.

(18) Cu privire la echipamentele care compun lotul 1, contestatoarea a indicat numele unor echipamente (produse) despre care susține că ar respecta cerințele impuse prin caietul de sarcini aferent acestui lot, precum și numele unei societăți comerciale despre care afirmă că ar deține drepturi exclusive de distribuire a unor produse descrise de contestatoare și care s-ar încadra în specificațiile indicate de autoritatea contractantă.

(19) Similar, în ceea ce privește echipamentele ce compun lotul 2, contestatoarea a indicat numele unor echipamente (produse) pretinse a îndeplini cerințele impuse prin caietul de sarcini aferent acestuia.

(20) În mod repetat și nefondat, contestatoarea susține că echipamentele identificate de aceasta (lot 1: măturătoare stradală cu o capacitate a buncărului de 6 mc – Bucher CityFant 6000; măturătoare stradală cu o capacitate a buncărului de 5 mc – Bucher CityCat 5006; măturătoare stradală multifuncțională cu o capacitate a buncărului de 1,5 mc – Multihog tip CX1MX; lot 2: utilaj multifuncțional cu dispozitive accesorii de spălat și stropit, lamă, sărărită și pluguri de zăpadă – Mercedes Benz Arocs 1835 K 4x2) ar fi singurele produse existente pe piață care ar îndeplini cerințele autorității contractante.

(21) Trebuie observat că autoritatea contractantă nu a instituit cerințe tehnice având în vedere un anumit produs. Cerințele impuse constituie rezultatul unei analize obiective a nevoilor autorității contractante, în raport de obligațiile asumate prin contractul de delegare a gestiunii serviciului de salubritate de pe raza municipiului (...), de activitatea ce urmează a fi desfășurată, de condițiile tehnice și fizice în care aceasta va fi desfășurată și de rezultatele urmărite și preconizate.

(22) Deosebit de important, produsele ce se doresc a fi achiziționate nu sunt produse standard/de serie, ci produse adaptabile/ajustabile conform nevoilor concrete ale autorității contractante. Acesta este și motivul pentru care caietele de sarcini întocmite cuprind specificații tehnice prezentate în detaliu, fără însă a exista un anumit produs concret urmărit a fi achiziționat.

(23) Din cuprinsul criticilor formulate de contestatoare nu rezultă o imposibilitate a depunerii mai multor oferte de către mai mulți ofertanți. Fără fundament, contestatoarea susține că specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini ar fi fost configurate astfel încât să corespundă exact sau cu diferențe nesemnificative parametrilor tehnici ai echipamentelor exemplificate de aceasta.

(24) Din analiza echipamentelor solicitate în cadrul lotului 1, echipamentelor solicitate în cadrul lotului 2 și echipamentului solicitat în cadrul lotului 3 rezultă că autoritatea contractantă a stabilit o serie de specificații tehnice fără a indica denumirea vreunui produs sau numele vreunui producător, respectând astfel dispozițiile art. 156 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

(25) Specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu care caracterizează produsele furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, ce ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici ori produse.

(26) Se impune a fi reamintit că specificațiile tehnice se stabilesc de către autoritatea contractantă în conformitate cu propriile nevoi și nu în raport de nevoile sau posibilitățile unuia sau altuia dintre ofertanți.

(27) Este adevărat că specificațiile tehnice reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, în așa manieră încât să corespundă necesității autorității contractante, conform definiției cuprinse de art. 3 alin. (1) lit. rr) din Legea nr. 98/2016. Însă, în egală măsură, acestea trebuie să permită oricărui ofertant accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate de natură să restrângă concurența între operatorii economici.

(28) Contestatoarea nu probează în concret de ce sunt restrictive specificațiile tehnice reclamate, ci exprimă doar îndoieli, având ca argument concordanța unor specificații din caietul de sarcini cu specificațiile tehnice ale anumitor echipamente.

(29) Faptul că echipamentele menționate de contestatoare se înscriu în cerințele tehnice formulate de autoritatea contractantă nu dovedește că echipamentele respective sunt singurele care îndeplinesc aceste cerințe. Este normal ca anumite echipamente să îndeplinească cerințele formulate de autoritatea contractantă, în caz contrar rezultând că specificațiile formulate nu permit depunerea unor oferte admisibile.

(30) Autoritatea contractantă a întocmit specificațiile tehnice după consultarea mai multor echipamente (de la diferiți producători) comercializate pe piață. Aceste oferte pot fi puse la dispoziția instanței pentru a proba faptul că specificațiile tehnice au fost întocmite astfel încât cerințele să poată fi îndeplinite de mai mulți producători sau potențiali ofertanți.

(31) Susținerile contestatoarei nu pot conduce la concluzia că autoritatea contractantă a stabilit pentru echipamentele care constituie obiectul achiziției în cauză caracteristici sau cerințe tehnice care ar favoriza un producător anume și care ar restricționa participarea altor producători.

(32) Presupusa nelegalitate a caietelor de sarcini, invocată de contestatoare și care, în opinia acesteia, ar restricționa accesul la procedura de achiziție, trebuia demonstrată, iar nu doar afirmată prin identificarea unui sau unor produse care respectă specificațiile impuse prin caietele de sarcini. Autoritatea contractantă nu poate fi sancționată pentru exercitarea dreptului său de a nu aduce modificări cerințelor

tehnice, în condițiile în care nu se probează caracterul restrictiv al acestora.

(33) Până la justificarea de către autoritatea contractantă a necesității obiective trebuie să existe demonstrarea caracterului nelegal al specificațiilor prevăzute și demonstrarea modului în care este restricționată participarea unui operator economic cu favorizarea altora, în mod nejustificat.

(34) Contrar susținerilor contestatoarei, nu există elemente care să conducă la concluzia încălcării principiilor egalității de tratament, nediscriminării și transparenței prin stabilirea cerințelor tehnice ale echipamentelor. Regăsirea, în corespondent, a specificațiilor tehnice din documentație în broșura unor echipamente menționate de contestatoare nu poate conduce automat la constatarea caracterului restrictiv al cerințelor tehnice impuse prin caietul/caietele de sarcini.

(35) Acceptarea tuturor solicitărilor de modificări, așa cum dorește contestatoarea, ar presupune acceptarea unor soluții inferioare celor preconizate și care nu corespund cerințelor autorității contractante, argumentul adus fiind doar o pretinsă restricționare a accesului operatorilor economici la procedură. Aceasta ar conduce la folosirea inefficientă a fondurilor publice, coroborat cu obiectivul preconizat al autorității contractante.

(36) Se impune a fi evidențiat că stabilirea necesităților autorității contractante este obligația și dreptul acesteia, fiind cea mai în măsură să cunoască condițiile actuale în care vor trebui prestate serviciile de curățenie urbană pentru care se achiziționează echipamentele. Astfel, de exemplu, contestatoarea motivează că nu este necesară virarea pe două axe, fără a cunoaște specificul zonelor în care urmează a fi prestate serviciile de curățenie.

(37) Agenții economici sunt cei care trebuie să se adapteze solicitărilor autorităților contractante, aceștia neputând constrânge autoritatea contractantă să accepte echipamente care nu răspund nevoilor acesteia.

B.1. Referitor la pretinsa constatare a caracterului restrictiv al documentației de atribuire de către ANAP

(38) În ceea ce privește Avizul Conform Condiționat nr. 8794/14.07.2025/DGEDACMISP emis de ANAP, la care contestatoarea a făcut trimitere, trebuie observat că autoritatea contractantă a remediat toate abaterile constatate. Dorința acesteia a fost mereu aceea de a desfășura procedura de achiziție publică în depline condiții de legalitate.

(39) Contrar susținerilor contestatoarei, ANAP nu a certificat prin avizul emis existența unui caracter restrictiv al documentației de atribuire. Prin avizul emis, ANAP a arătat doar că documentația întocmită de autoritatea contractantă ar putea avea un caracter restrictiv, în măsura în care nu ar fi fost dispuse măsurile de remediere indicate.

(40) Așa cum rezultă din analiza completă a dosarului de achiziție, autoritatea contractantă nu a avut obiecții cu privire la constatările

și/sau măsurile de remediere dispuse de ANAP și a dispus remedierea documentației de atribuire.

B.2. Referitor la pretinsa nelegalitate a cerințelor tehnice aferente lotului nr. 1 – „Măturătoare stradală”

(41) Prin caietul de sarcini aferent lotului nr. 1, autoritatea contractantă a solicitat ofertarea următoarelor produse:

- măturătoare stradală cu o capacitate a buncărului de 6 mc;
- măturătoare stradală cu o capacitate a buncărului de 5 mc;
- măturătoare stradală multifuncțională cu o capacitate a buncărului de 1,5 mc.

(42) Din multitudinea de echipamente existente pe piață, contestatoarea a identificat un model pentru fiecare tip de măturătoare ce face parte din lotul 1 și a susținut că produsele identificate de aceasta – Bucher CityFant 6000, Bucher CityCat 5006 și Multihog tip CX1MX – reprezintă unicele măturători care îndeplinesc specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini aferent lotului 1.

(43) Fără a face o analiză exhaustivă a produselor existente pe piață, trebuie observat că, printr-o analiză sumară, a putut fi identificat cel puțin un produs pentru fiecare dintre echipamentele ce compun lotul 1 care îndeplinește specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini, diferit de cele menționate de contestatoare. În susținerea acestei afirmații, autoritatea contractantă poate pune la dispoziția CNSC studiul de piață realizat pentru fundamentarea referatului de necesitate și a caietului de sarcini.

44) Principiul nediscriminării și al tratamentului egal nu trebuie interpretat formal, ci prin prisma efectelor concrete asupra accesului operatorilor economici la procedura de achiziție publică. Atâta timp cât există posibilitatea reală ca mai mulți operatori să participe, nu se poate reține o încălcare a acestuia.

(45) Contestatoarea încearcă să inducă ideea nefondată că, prin întocmirea specificațiilor tehnice cuprinse în caietul de sarcini, autoritatea contractantă ar fi urmărit limitarea ofertei și, implicit, achiziționarea unui anumit produs clar identificabil. În realitate, prin caietul de sarcini aferent lotului 1 nu au fost impuse specificații restrictive, de natură să înlăture concurența.

(46) Autoritatea contractantă arată, în continuare, care sunt temeiurile ce au determinat stabilirea în mod obiectiv a acestor cerințe. Raportat la criticile aduse de contestatoare, se vor expune punctual, pentru fiecare cerință/critică/solicitare de remediere, rațiunile care au determinat includerea în caietul de sarcini a cerințelor specifice în prezent contestate de (...).

B.2.1. Referitor la echipamentul nr. 1 din lotul 1 – măturătoare stradală cu o capacitate a buncărului de 6 mc.

Justificare tehnică privind cerința de unghi de descărcare minim 54°

(47) Cerința ca utilajul să aibă unghiul de descărcare minim 54° este fundamentată pe necesitatea de a asigura golirea completă și rapidă a buncărului, inclusiv în cazul materialelor voluminoase, compacte sau umede.

(48) Un unghi de descărcare de 52° sau 50° nu este acceptabil, întrucât nu permite golirea completă a buncărului. La un unghi sub 54° , materialele cu umiditate ridicată (frunze umede, noroi, nisip compactat) aderă la pereții buncărului, necesitând intervenții manuale sau manevre suplimentare pentru golire.

(49) Dezavantajele unui unghi de sub 54° sunt reprezentate de:

- timp de operare mai mare – manevrele repetate pentru curățarea buncărului cresc timpii de lucru și reduc productivitatea zilnică;
- risc de contaminare și risc de siguranță – intervențiile manuale pentru desprinderea materialului măresc riscul de accidentare a operatorului și de contaminare;
- încărcare parțială la cicluri succesive – resturile rămase în buncăr reduc volumul util disponibil la următoarea colectare, ceea ce obligă la mai multe drumuri pentru descărcare.

(50) Avantajele unui unghi minim de 54° sunt următoarele:

- descărcare completă dintr-o singură manevră, indiferent de tipul materialului colectat;
- reducerea uzurii buncărului – mai puține lovituri sau vibrații pentru desprinderea materialelor;
- productivitate crescută – eliminarea manevrelor suplimentare și a timpilor morți;
- siguranță sporită – operatorul nu trebuie să intervină manual pentru golire.

Justificare tehnică privind unghiul de deschidere al ușii de evacuare – minim 120°

(51) Cerința ca ușa de evacuare să se deschidă la $\geq 120^\circ$ este stabilită pentru a se asigura evacuarea rapidă și sigură, acces facil la mentenanță și vizibilitate/ergonomie optime în medii de lucru reale (spații înguste, pante, prezența echipamentelor auxiliare).

(52) Dezavantajele unor unghiuri de 110° – 115° sunt reprezentate de:

- evacuare de urgență întârziată – sub 120° , lățimea efectivă a golului scade, iar muchia ușii rămâne prea aproape de conturul cabinei, operatorul cu echipamente PPE putând pierde secunde critice în caz de incendiu sau răsturnare;
- interferențe cu elemente exterioare – la 110° – 115° , ușa poate lovi oglinda, camera sau handrail-ul ori nu se poate plia suficient în spații strâmte, necesitând re poziționări riscante ale utilajului;
- acces slab la întreținere și controale zilnice – unghiul redus limitează deschiderea câmpului vizual și spațiul pentru operații rapide (verificări, curățare filtre, acces tablouri), mărin d timpii de imobilizare;

- ergonomie și siguranță pe pante – pe teren înclinat sau cu vânt lateral, deschiderea sub 120° crește efortul de reținere al ușii și riscul de închidere accidentală peste operator.

- toleranțe constructive și uzură – în exploatare, balamalele sau opritoarele pot lua joc; o ușă proiectată „la limită” (ex. 115°) poate ajunge în timp la $\approx 110^\circ$. Pragul de 120° introduce marja minimă de siguranță pentru a menține conformitatea pe durata de viață.

(53) Avantajele/Justificările tehnice ale pragului de $\geq 120^\circ$ sunt următoarele:

- evacuare fără obstacole – unghi suficient pentru trecere rapidă cu echipamente PPE;

- operare și mentenanță eficientă – acces larg la puncte de control;

- compatibilitate cu dotările exterioare – reducerea coliziunilor cu oglinzi, camere, handrail;

- confort și vizibilitate – flux mai bun de aer și câmp vizual la opriri frecvente.

Justificare tehnică privind cerința de diametru minim 500 mm pentru peria de măturare.

(54) Cerința unui diametru minim de 500 mm pentru peria de măturare este stabilită pentru a asigura acoperirea optimă a suprafeței, colectarea eficientă a deșeurilor și durabilitatea periei în regim de lucru intensiv.

(55) Un diametru de 450 mm sau mai mic nu este acceptabil întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- zonă de acoperire redusă – o perie de 450 mm mătură o lățime efectivă mai mică și necesită treceri suplimentare pentru a acoperi aceeași suprafață, ceea ce crește timpii de operare și consumul de combustibil;

- capacitate scăzută la colectarea particulelor voluminoase – periile mai mici au un contact mai redus cu suprafața și un volum mai mic de lucru, fiind mai puțin eficiente la colectarea resturilor mari (frunze, pietriș, gunoaie voluminoase);

- uzură mai rapidă – periile de diametru mic se uzează mai repede, necesitând înlocuiri frecvente, ceea ce crește costurile de mentenanță;

- performanță scăzută pe suprafețe denivelate – o perie mai mică urmează mai greu profilul terenului, lăsând zone neumăturate în gropi sau denivelări.

(56) Avantajele diametrului minim de 500 mm sunt următoarele:

- acoperire mai mare dintr-o singură trecere, reducând timpii de operare;

- eficiență crescută la colectarea materialelor variate (praf fin, nisip, frunze, deșeuri solide);

- durată de viață mai mare datorită uzurii distribuite pe o suprafață mai mare;

- adaptabilitate la teren – contact mai bun cu suprafețele denivelate, menținând curățarea uniformă.

Justificare tehnică privind cerința de lățime minimă de măturare 2.300 mm

(57) Cerința unei lățimi de măturare de minimum 2.300 mm este stabilită pentru a asigura productivitatea, eficiența operațională și acoperirea completă a suprafețelor în cel mai scurt timp posibil.

(58) Lățimile de 2.200 mm sau 2.250 mm nu sunt acceptabile întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- productivitate scăzută – la o lățime de măturare de 2.200 mm față de 2.300 mm, acoperirea pe oră scade cu peste 4,3%; la 2.250 mm scăderea este de aproximativ 2,2%. Diferența, aparent mică, se traduce în kilometri suplimentari de traseu zilnic și timp mai lung de operare;

- costuri crescute – suprafața suplimentară care trebuie acoperită prin treceri repetate implică consum mai mare de combustibil și uzură accelerată a periilor și echipamentelor;

- incompatibilitate cu planificarea traseelor – traseele și timpii de lucru sunt dimensionați pentru o lățime minimă de 2.300 mm; o lățime mai mică poate duce la nefinalizarea lucrărilor în intervalul stabilit;

- performanță redusă în zone largi – în parcuri, bulevarde sau platforme industriale, diferența de câțiva zeci de centimetri obligă la treceri suplimentare, afectând eficiența globală.

(59) Avantajele unei lățimi minime de 2.300 mm sunt reprezentate de:

- acoperire optimă dintr-o singură trecere, reducând numărul manevrelor;

- timp de operare redus, ceea ce permite curățarea completă în intervalele planificate;

- eficiență economică – consum mai mic de combustibil și uzură redusă prin evitarea trecerilor suplimentare;

- versatilitate – permite utilizarea eficientă atât în zone înguste, cât și în spații deschise mari.

Justificare tehnică privind cerința de diametru minim 405 mm pentru peria cilindrică centrală

(60) Cerința unui diametru minim de 405 mm pentru peria cilindrică centrală este stabilită pentru a asigura contact optim cu suprafața, capacitate de colectare ridicată și durabilitate crescută în condiții de exploatare intensivă.

(61) Diametrul de 400 mm sau mai mic nu este acceptabil întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- suprafață activă mai mică – o perie de 400 mm are o suprafață de lucru cu aproximativ 2,5% mai mică decât una de 405 mm, ceea ce reduce cantitatea de material colectată la fiecare rotație și scade eficiența;

- contact redus cu denivelările – la diametre mai mici, peria urmează mai greu profilul denivelat al carosabilului, lăsând zone nemăturate, mai ales pe suprafețe neuniforme;

- durată de viață mai scurtă – periile mai mici se uzează mai repede din cauza presiunii mai mari exercitate pe o suprafață mai redusă, ceea ce duce la înlocuiri mai frecvente și costuri mai mari de mentenanță;

- performanță redusă la resturi voluminoase – o perie cu diametru mai mic are o capacitate mai scăzută de a antrena resturi mari (frunze umede, pietre, deșeuri vegetale) în fluxul de aspirație.

(62) Avantajele unui diametru minim de 405 mm sunt reprezentate de:

- acoperire mai bună – peria atinge și curăță uniform întreaga suprafață de lucru;

- capacitate de colectare crescută – mai multe resturi colectate la fiecare rotație;

- durabilitate îmbunătățită – uzură distribuită pe o suprafață mai mare, reducând frecvența înlocuirii;

- adaptabilitate la condiții dificile – performanță bună pe carosabil denivelat și cu resturi voluminoase.

Justificare tehnică privind lățimea minimă de 1.275 mm a periei cilindrice centrale

(63) Cerința unei lățimi minime de 1.275 mm pentru peria cilindrică centrală este stabilită pentru a asigura productivitate ridicată, acoperire completă fără „*dungi*” (streaking) și compatibilitate optimă cu circuitul de aspirare/buncăr.

(64) Dimensiunea de 1.200 mm (sau mai mică) nu este acceptabilă întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- scădere directă de productivitate – de la 1.275 mm la 1.200 mm înseamnă aproximativ 6,25% lățime utilă mai mică. Pe parcursul unei zile, această diferență se traduce în mai multe treceri, timpi mai mari și consum suplimentar de combustibil;

- suprapuneri obligatorii mai mari între treceri – pentru a evita „*dungile*”, se impune o suprapunere (overlap) între treceri de aproximativ 80–100 mm. Cu 1.275 mm, lățimea efectivă rămasă este de circa 1.175–1.195 mm. Cu 1.200 mm, lățimea efectivă scade la 1.100–1.120 mm. Rezultatul este o eficiență netă mai mică și efectuarea mai multor manevre pe aceeași suprafață;

- colectare mai slabă pe denivelări și lângă borduri – o perie mai îngustă urmărește mai greu profilul transversal (coroană drum/rampe), lăsând resturi în „*valuri*” laterale. 1.275 mm asigură contact mai uniform și curățare într-o singură trecere;

- compatibilitate cu perii laterale și gura de aspirare – lățimea centrală insuficientă rupe fluxul de material către gura de aspirare/buncăr, necesitând mai multe repoziționări ale periilor laterale și crescând riscul de pierderi în urma periei („*trail-off*”);

- uzură și costuri – mai multe treceri sunt echivalente cu o uzură accelerată a periei, consum mai mare și timp de funcționare suplimentar al ventilatorului/ansamblurilor, cu costuri operaționale mai ridicate.

(65) Avantajele pragului de ≥ 1.275 mm sunt reprezentate de:

- acoperire reală mai mare pe oră, cu mai puține treceri;
- calitate constantă a curățării, fără „dungi” între trasee;
- integrare optimă cu fluxul de aspirare și perii laterale, reducând reefectuările;
- economie de exploatare prin reducerea timpilor, a consumului de combustibil și a uzurii.

Justificare tehnică privind debitul minim 30 litri/min la presiune înaltă

(66) Cerința unui debit minim de 30 litri/min la presiune înaltă este stabilită pentru a asigura eficiența spălării, îndepărtarea completă a depunerilor aderente și menținerea igienei pe suprafețe urbane și industriale.

(67) Un debit de 28 litri/min sau mai mic nu este acceptabil întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- reducere directă a volumului de apă furnizat – diferența între 30 și 28 litri/min este de aproximativ 6,7%, ceea ce în practică înseamnă o spălare mai puțin eficientă și timpi mai mari pentru acoperirea aceleiași suprafețe;
- eficiență scăzută pe murdărie persistentă – un debit insuficient nu asigură desprinderea noroiului uscat, a resturilor de gumă, a urmelor de ulei sau a depunerilor de praf compactat, necesitând treceri multiple;
- creșterea timpilor de operare și a consumului – pentru a obține același rezultat cu un debit mai mic, operatorul trebuie să petreacă mai mult timp pe aceeași zonă, crescând consumul de combustibil și uzura pompei;
- risc de ineficiență pe suprafețe largi – la presiune înaltă, cantitatea de apă disponibilă influențează direct acoperirea pe lățimea jetului. Sub 30 l/min, jetul este mai îngust și mai puțin uniform;
- încărcare suplimentară a pompei – pentru a compensa debitul redus, este necesară creșterea presiunii, ceea ce duce la uzură accelerată și la scurtarea duratei de viață a echipamentului.

(68) Avantajele unui debit minim de 30 litri/min sunt reprezentate de:

- spălare eficientă dintr-o singură trecere, inclusiv pentru depuneri aderente;
- reducerea timpilor de operare și optimizarea consumului de combustibil;
- acoperire uniformă a suprafeței la fiecare trecere;
- durabilitate crescută a echipamentului prin funcționare optimă, fără suprasolicitare.

Justificare tehnică privind puterea minimă de 175 kW a motorului

(69) Cerința unei puteri minime de 175 kW este stabilită pentru a asigura capacitatea utilajului de a acționa simultan toate sistemele (tracțiune, aspirație, perii, pompe de apă, compresoare auxiliare) fără pierderi de performanță, chiar și în condiții de încărcare maximă.

(70) Avantajele unei puteri minime de 175 kW sunt reprezentate de:

- operare simultană a tuturor sistemelor fără compromisuri;
- rezervă de putere pentru sarcini de vârf și condiții dificile;
- durabilitate crescută prin reducerea solicitării maxime asupra motorului;
- productivitate optimă prin menținerea vitezei de lucru și a calității de curățare în orice condiții.

Justificare tehnică privind ampatamentul maxim de 3.600 mm

(71) Automăturătoarea este destinată lucrului în spații urbane și periurbane, cu trasee care includ străzi înguste, sensuri unice, intersecții strânse, zone cu mobilier urban, piste de biciclete și trotuare lărgite, precum și manevre repetate în zone de încărcare-descărcare a apei și a materialului aspirat. În aceste condiții, raza de bracăj și manevrabilitatea sunt critice pentru eficiență și siguranță.

(72) Între ampatament și manevrabilitate există o legătură directă. Ampatamentul (distanța între axe) influențează direct raza minimă de viraj; cu cât acesta este mai mare, cu atât raza de întoarcere crește.

(73) La un ampatament de 3.600 mm sau mai mic, automăturătoarea poate atinge raze de întoarcere sub 6,5 m, ceea ce permite accesul și curățarea eficientă în intersecții mici și străzi secundare.

(74) La un ampatament mai mare (ex. 3.700–3.800 mm), raza crește semnificativ (peste 7 m), ceea ce reduce capacitatea de a curăța pe toată lățimea carosabilului la intersecții strâmte și impune manevre suplimentare de re poziționare, cu consecința creșterii timpului de lucru și a consumului.

(75) Cu privire la siguranță și protecția infrastructurii, trebuie observat că manevrabilitatea ridicată reduce numărul de manevre în marșarier, scăzând riscul de accidente cu pietoni sau de daune la mobilierul urban.

(76) Ampatamentul redus diminuează efortul asupra direcției și uzura anvelopelor la manevre strânse. Totodată, permite lucrul mai aproape de bordură și în zone cu trasee sinuoase, fără a lovi perii sau șasiul de obstacole.

(77) Cu un ampatament de maximum 3.600 mm, automăturătoarea poate lucra în 90–95% din rețeaua de străzi urbane fără devieri, comparativ cu 70–80% pentru modele cu ampatament mai lung.

(78) Reducerea manevrelor suplimentare scade timpul de curățare per stradă și consumul de combustibil, crescând astfel productivitatea zilnică și reducând uzura transmisiei și a sistemului de direcție.

(79) Ampatamentul mai mare de 3.600 mm nu corespunde nevoilor autorității contractante întrucât:

- diminuează capacitatea de acces în zonele înguste, ceea ce compromite scopul echipamentului;

- crește timpul de lucru prin re poziționări frecvente;
- sporește riscul de coliziuni laterale cu obstacole și autovehicule parcate.

Justificare tehnică privind puterea motorului auxiliar – minim 55 kW și maxim 60 kW

(80) Cerința ca motorul auxiliar să aibă o putere cuprinsă între 55 kW și 60 kW este stabilită pentru a asigura echilibrul optim între performanță, consum, dimensiuni și durabilitate în exploatarea utilajelor de salubritate dotate cu sisteme complexe de măturare și aspirație.

(81) O putere sub 55 kW (ex. 50 kW) nu este acceptabilă întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- putere insuficientă pentru funcționare simultană – un motor de 50 kW nu poate susține în același timp funcționarea ventilatorului de aspirație, perilor, pompei de apă și a sistemelor hidraulice la capacitate maximă;

- scădere de productivitate – debitul de aer și viteza perilor sunt reduse, necesitând treceri suplimentare;

- uzură accelerată – motorul funcționează constant la sarcină maximă, ceea ce îi reduce durata de viață și crește riscul de avarii.

(82) O putere mai mare de 60 kW (ex. 65 kW) nu este acceptabilă întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- consum și costuri mai mari – motoarele supradimensionate consumă mai mult combustibil chiar și în sarcină parțială, crescând costurile de exploatare;

- greutate și dimensiuni crescute – motorul mai mare ocupă mai mult spațiu, afectând configurația utilajului și crescând masa totală, ceea ce poate reduce sarcina utilă disponibilă;

- suprasolicitarea altor componente – puterea mai mare poate duce la dimensionarea excesivă a sistemelor de transmisie și hidraulice, cu costuri mai mari de achiziție și mentenanță;

- ineficiență operațională – un motor prea puternic funcționează adesea sub regim optim, ceea ce îi scade eficiența și crește uzura pe termen lung.

(83) Avantajele intervalului 55–60 kW sunt reprezentate de:

- echilibru optim între putere și consum;
- performanță stabilă în operarea simultană a tuturor sistemelor;
- compatibilitate dimensională cu echipamentele și configurația utilajului;

- durabilitate crescută prin funcționarea în regim optim de sarcină;
- costuri de exploatare reduse datorită eficienței energetice maxime în acest interval.

Justificare tehnică privind capacitatea minimă de 2.000 litri a rezervorului de apă

(84) Cerința unei capacități minime de 2.000 litri pentru rezervorul de apă este stabilită pentru a asigura autonomie operațională suficientă,

eficiență în exploatare și reducerea timpilor morți cauzate de realimentări frecvente.

(85) O capacitate de 1.800 litri sau mai mic nu este acceptabilă întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- autonomie redusă – la un consum mediu de 25–30 litri/min pentru sistemele de spălare și control al prafului, un rezervor de 1.800 litri se golește în aproximativ 60–72 minute, față de 66–80 minute la 2.000 litri. Diferența de autonomie poate părea mică, dar în teren înseamnă opriri suplimentare în timpul programului;

- creșterea timpilor morți - realimentările frecvente duc la pierderi de timp, mai ales dacă sursa de apă este departe de zona de lucru. Într-un schimb de lucru, un rezervor mai mic poate necesita 1–2 realimentări suplimentare;

- productivitate scăzută - opririle pentru alimentare întrerup fluxul operațional, reducând suprafața acoperită zilnic și crescând costurile de operare.

- ineficiență în lucrări de mare amploare - pentru curățarea zonelor industriale, a bulevardelor sau a platformelor mari, capacitatea de 1.800 litri nu asigură continuitatea lucrului fără pauze, ceea ce afectează calitatea finală a curățării.

(86) Avantajele unei capacități minime de 2.000 litri sunt reprezentate de:

- autonomie crescută și posibilitatea de a finaliza un traseu complet fără realimentare;

- reducerea timpilor morți și maximizarea productivității;

- flexibilitate operațională – permite adaptarea debitului de apă în funcție de nivelul de murdărie, fără riscul de a rămâne fără apă prematur;

- eficiență economică – mai puține opriri înseamnă costuri mai mici cu combustibilul și manopera;

- respectarea cerinței de conformitate – orice ofertă cu rezervor de 1.800 litri sau mai mic este neconformă, deoarece nu poate susține un ciclu complet de lucru fără întreruperi pentru realimentare.

Justificare tehnică privind masa maximă autorizată minim 15.000 kg

(87) Cerința unei mase maxime autorizate de minimum 15.000 kg este stabilită pentru a asigura capacitatea structurală și operațională a vehiculului de a transporta și opera toate echipamentele, sarcina utilă, rezervoarele pline și eventualele accesorii, fără a depăși limitele de solicitare admise.

(88) O masă maximă de 14.500 kg sau mai mică nu este acceptabilă întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- capacitate portantă insuficientă – o masă maximă autorizată de 14.500 kg limitează sarcina utilă admisă, ceea ce poate duce la suprasarcină atunci când rezervorul de apă este plin, buncărul de deșeuri este încărcat, iar echipamentele auxiliare funcționează;

- restricții operaționale – în exploatarea reală, utilajul trebuie să transporte concomitent apa (2.000 litri $\approx$ 2.000 kg), deșeurile colectate (peste 5.000 kg) și greutatea proprie a echipamentelor. O masă maximă autorizată mai mică ar obliga operatorul să reducă încărcarea sau să efectueze descărcări intermediare, afectând productivitatea;

- uzură prematură – funcționarea constantă la limita masei maxime autorizate mai redusă conduce la uzura accelerată a suspensiei, punților, frânelor și șasiului, crescând costurile de întreținere și reducând durata de viață;

- siguranță redusă – funcționarea în suprasarcină crește riscul de accidente, instabilitate la frânare și pierderea controlului vehiculului, mai ales în condiții de drum umed sau denivelat.

(89) Avantajele unei mase maxime autorizate minime de 15.000 kg sunt reprezentate de:

- capacitate optimă de încărcare pentru transportul sarcinii utile necesare fără depășirea limitelor legale;

- durată de viață crescută a componentelor structurale și mecanice;

- siguranță sporită în exploatare prin reducerea riscului de suprasarcină;

- eficiență operațională prin posibilitatea de a lucra un ciclu complet fără descărcări intermediare.

Justificare tehnică privind cuplul minim de 1.000 Nm al motorului

(90) Cerința unui cuplu minim de 1.000 Nm este stabilită pentru a asigura forța de tracțiune necesară și performanța constantă în condiții de sarcină maximă, la viteze reduse, pentru un utilaj de mare gabarit echipat cu sisteme auxiliare complexe.

(91) Un cuplu de 950 Nm sau mai mic nu este acceptabil întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- forță de tracțiune insuficientă în sarcină maximă – o scădere de 50 Nm reprezintă o reducere de aproximativ 5% a cuplului disponibil. În exploatarea reală, acest lucru se traduce prin dificultăți la pornirea de pe loc cu buncărul plin, rezervorul de apă încărcat și echipamentele auxiliare active;

- performanță scăzută pe rampă – în urcări cu înclinație mare (8–12%), cuplul redus obligă motorul să funcționeze la turații mai mari, ceea ce sporește consumul de combustibil și accelerează uzura;

- impact asupra funcționării echipamentelor auxiliare – cuplul insuficient reduce stabilitatea turației la acționarea simultană a pompelor, ventilatoarelor și periilor, afectând calitatea curățării;

- uzură accelerată a motorului și transmisiei – motorul și cutia de viteze funcționează aproape constant la sarcina maximă, ceea ce reduce durata de viață a componentelor și crește riscul de defecțiuni premature.

(92) Avantajele unui cuplu minim de 1.000 Nm sunt reprezentate de:

- tracțiune optimă în toate condițiile de sarcină;

- pornire lină și sigură chiar și la încărcare maximă;

- performanță constantă la turații reduse, cu reducerea consumului de combustibil;

- durabilitate crescută a motorului și transmisiei, prin diminuarea solicitărilor maxime.

Justificare tehnică privind capacitatea cilindrică minimă de 7.500 cm³

(93) Cerința unei capacități cilindrice minime de 7.500 cm³ este stabilită pentru a asigura rezerva de putere și cuplu necesară funcționării utilajului în sarcină maximă, în condiții dificile, cu echipamente auxiliare acționate simultan.

(94) O capacitate cilindrică de 7.000 cm³ sau mai mică nu este acceptabilă întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- cuplu insuficient la turații joase – motoarele cu cilindree mai mică furnizează cuplu maxim la turații mai mari, ceea ce este inefficient pentru utilaje grele care operează preponderent la turații reduse;

- suprasolicitarea motorului – cilindreea mai mică obligă motorul să funcționeze aproape constant la sarcină maximă pentru a genera puterea și cuplul necesare, crescând uzura internă și riscul de avarii premature;

- performanță scăzută în sarcină combinată – utilajul trebuie să tracteze masa proprie, sarcina utilă și să acționeze ventilatoare de mare putere, pompe hidraulice și sisteme de spălare. Cilindreea redusă poate cauza scăderi de turație și de performanță;

- eficiență redusă pe termen lung – motoarele de cilindree mică, lucrând constant la turații înalte, consumă mai mult combustibil raportat la sarcina efectivă și generează temperaturi mai mari, ceea ce afectează durata de viață.

(95) Avantajele unei cilindree minime de 7.500 cm³ sunt reprezentate de:

- disponibilitatea unui cuplu mare la turații reduse – esențial pentru utilaje grele;

- durată de viață mai mare datorită funcționării în regim optim, fără suprasolicitare;

- rezervă de putere pentru condiții dificile și sarcini neprevăzute;

- eficiență operațională – consum optim raportat la performanța obținută.

Justificare tehnică privind capacitatea minimă de 120 litri a rezervorului de combustibil

(96) Cerința unei capacități minime de 120 litri pentru rezervorul de combustibil este stabilită pentru a asigura autonomie suficientă de lucru, reducerea timpilor morți și optimizarea productivității, fără necesitatea alimentării frecvente pe durata unui schimb complet de lucru.

(97) O capacitate a rezervorului de 100 litri sau mai mică nu este acceptabilă întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- autonomie insuficientă pentru un schimb complet – la un consum mediu de 15–20 litri/oră, un rezervor de 100 litri asigură doar 5–6,5 ore

de lucru continuu; în schimb, un rezervor de 120 litri oferă 6–8 ore, acoperind un schimb întreg fără întreruperi;

- creșterea timpilor morți – alimentările suplimentare generează pierderi de timp, mai ales când sursa de combustibil este departe de zona de lucru;

- productivitate redusă – întreruperile pentru alimentare afectează planificarea zilnică, în special în lucrări cu ferestre scurte (ex. curățarea străzilor noaptea sau în intervale de trafic redus);

- riscuri operaționale – un rezervor prea mic crește riscul de rămânere fără combustibil în teren, ceea ce poate bloca utilajul și întrerupe lucrările.

(98) Avantajele unui rezervor de minimum 120 litri sunt:

- autonomie completă pentru un schimb de lucru fără alimentări intermediare;

- reducerea timpilor morți și creșterea productivității;

- flexibilitate operațională în cazul lucrărilor prelungite sau în zone fără acces imediat la alimentare;

- siguranță în exploatare, prin eliminarea riscului de opriri neplanificate din lipsă de combustibil.

Justificare tehnică privind presiunea minimă de 3,5 bar la duzele de suprimare a prafului

(99) Cerința unei presiuni minime de 3,5 bar la duzele de suprimare a prafului este stabilită pentru a asigura formarea unui jet fin, constant și uniform, capabil să umezească eficient particulele de praf și să împiedice dispersia acestora în aer în timpul măturării și aspirării.

(100) O presiune de 3 bar sau mai mică nu este acceptabilă, întrucât presupune:

- picături mai mari și acoperire neuniformă – sub 3,5 bar, atomizarea apei nu este suficientă, rezultând picături mari care nu aderă eficient la particulele fine de praf;

- eficiență redusă la captarea prafului fin (PM10) – particulele sub 10 microni sunt cele mai nocive și mai greu de reținut, iar presiunea insuficientă scade semnificativ capacitatea de control al acestora;

- consum mai mare de apă – la presiuni mai mici, pentru a compensa lipsa atomizării, este necesar un debit mai mare, reducând autonomia rezervorului și crescând timpii morți pentru realimentare;

- risc de neconformitate cu normele de mediu – un control deficitar al particulelor fine poate genera depășiri ale limitelor legale de emisii de praf, mai ales în zone urbane.

(101) Avantajele unei presiuni minime de 3,5 bar sunt:

- atomizare optimă, cu formarea unui nor fin care captează eficient particulele;

- reducerea dispersiei prafului și îmbunătățirea calității aerului la locul de lucru;

- consum eficient de apă, obținerea efectului dorit fără risipă;

- conformitate cu cerințele de mediu și standardele de sănătate și securitate în muncă.

B.2.2. Referitor la echipamentul nr. 2 din lotul 1 – măturătoare stradală cu o capacitate a buncărului de 5 mc.

Justificare tehnică privind necesitatea dotării vehiculului cu sistem de virare pe ambele axe

(102) În vederea îndeplinirii în condiții optime a activităților specifice, este necesar ca vehiculul ce urmează a fi achiziționat să fie dotat cu sistem de virare pe ambele axe (față și spate), având în vedere următoarele considerente:

- reducerea razei de bracăj și creșterea manevrabilității – sistemul de direcție pe ambele axe permite efectuarea virajelor strânse și manevrarea facilă în spații restrânse (zone urbane aglomerate, străzi înguste, curți interioare, șantiere cu acces limitat);

- creșterea siguranței în exploatare – direcția asistată pe ambele axe contribuie la stabilitatea vehiculului în timpul deplasării, reducând riscul pierderii controlului în curbe sau pe suprafețe denivelate;

- optimizarea tracțiunii și reducerea uzurii anvelopelor – prin distribuirea efortului de virare între cele două axe, se reduce frecarea laterală excesivă asupra anvelopelor, diminuând uzura prematură și costurile de întreținere;

- adaptabilitate la diverse condiții de teren – în cazul deplasării pe drumuri înguste, rampe, teren accidentat sau suprafețe alunecoase, virarea pe ambele axe permite menținerea unui contact optim al roților cu solul, îmbunătățind aderența și eficiența deplasării.

(103) În consecință, dotarea vehiculului cu sistem de virare pe ambele axe reprezintă o cerință tehnică justificată de necesitatea creșterii manevrabilității, siguranței, eficienței și durabilității în exploatare, fiind indispensabilă pentru realizarea activităților în condiții de operare complexe.

Justificare tehnică privind cerința de dotare cu ventilator de aspirare cu diametru minim 900 mm și minimum 12 palete

(104) Cerința de dotare a utilajului cu ventilator de aspirare având diametru minim 900 mm și cel puțin 12 palete este fundamentată prin următoarele:

- debit de aer și eficiență sporită – diametrul de peste 900 mm permite un volum crescut de aer aspirat la fiecare rotație, ceea ce asigură colectarea eficientă a deșeurilor și particulelor de dimensiuni variate, inclusiv a celor dificile (frunze umede, nisip, praf fin);

- stabilitatea fluxului de aspirare – prezența a minimum 12 palete garantează un flux de aer uniform și constant, reducând fluctuațiile de presiune care ar putea afecta calitatea aspirării; această configurație previne blocajele și optimizează performanța utilajului;

- reducerea uzurii și a consumului energetic – distribuția efortului pe un număr mai mare de palete și suprafața crescută a ventilatorului permit funcționarea la turații optime, cu vibrații reduse, ceea ce scade

solicitarea mecanică a componentelor și prelungește durata de viață a ansamblului;

- adaptare la condiții urbane și industriale – pentru activități de curățenie stradală sau industrială, o capacitate de aspirare ridicată este esențială pentru reducerea numărului de treceri, scurtarea timpilor de lucru și optimizarea costurilor operaționale.

Justificare tehnică privind cerința de lungime maximă a utilajului

(105) Stabilirea dimensiunilor maxime – lungime totală cu două perii laterale de maximum 4.990 mm și lungime totală cu a treia perie frontală de maximum 6.150 mm – este fundamentată pe necesitatea adaptării utilajului la condițiile reale de lucru și la infrastructura existentă, fiind justificată prin următoarele:

- creșterea siguranței în exploatare - sistemul de camere video față/spate permite operatorului să observe în timp real zonele cu vizibilitate redusă, prevenind accidente și coliziunile cu obstacole, pietoni sau alte vehicule;

- vizibilitate optimă și detalii clare - monitorul cu diagonala de minimum 10 inch asigură afișarea imaginilor la o dimensiune suficientă pentru interpretare rapidă, inclusiv în condiții de lumină puternică sau în timpul manevrelor complexe;

- reducerea oboselii operatorului - un ecran de dimensiuni adecvate reduce efortul vizual și timpul de reacție, aspect esențial în operarea utilajelor în medii aglomerate sau cu risc ridicat;

- respectarea normelor de securitate și ergonomie - dimensiunea minimă de 10 inch asigură conformitatea cu bunele practici în domeniul echipamentelor de vizualizare pentru vehicule comerciale și industriale, permițând afișarea simultană a imaginilor de la mai multe camere sau a informațiilor suplimentare (ghidaj, avertizări).

Justificare tehnică privind cerința de lungime maximă a utilajului.

(107) Cerința de stabilire a dimensiunilor maxime – lungime totală cu două perii laterale de maximum 4.990 mm și lungime totală cu a treia perie frontală de maximum 6.150 mm – este fundamentată pe necesitatea adaptării utilajului la condițiile reale de lucru și la infrastructura urbană existentă, fiind justificată prin următoarele:

- manevrabilitate sporită în spații restrânse – lungimea limitată asigură posibilitatea de deplasare și efectuare a curățeniei pe străzi înguste, zone pietonale, parcuri subterane sau parcuri între blocuri, fără a bloca traficul și fără risc crescut de coliziuni cu mobilier urban;

- accesibilitate ridicată în zone cu obstacole fixe – dimensiunile reduse facilitează apropierea și curățarea de-a lungul bordurilor, în jurul stâlpilor, coșurilor stradale și altor elemente fixe, asigurând o calitate ridicată a operațiunilor de salubritate;

- respectarea restricțiilor legale de circulație – în anumite zone urbane sunt impuse limite maxime de gabarit pentru vehicule și utilaje. Dimensiunile specificate garantează conformitatea cu aceste limite, permițând accesul utilajului în toate zonele de interes operațional;

- eficiență și siguranță operațională – lungimea controlată reduce raza de întoarcere, permițând efectuarea rapidă a manevrelor și reducând riscul de accidente ori incidente de exploatare;

- performanță optimă cu a treia perie frontală – menținerea unei lungimi maxime de 6.150 mm în această configurație asigură eficiență maximă de curățare pe lățimi mari de lucru, fără a compromite capacitatea de acces în zone dificile sau dens populate urbanistic.

Justificare tehnică privind cerințele: sarcină utilă minim 4.750 kg, viteză de deplasare maxim 50 km/h, virare pe ambele axe și volum buncăr brut minim 5,5 m³

(108) Stabilirea acestor cerințe tehnice are la bază necesitatea asigurării unei exploatare eficiente, sigure și adaptate condițiilor concrete de lucru, după cum urmează:

- sarcină utilă minim 4.750 kg – această capacitate de încărcare este indispensabilă pentru colectarea unei cantități semnificative de material (deșeuri, praf, frunze, resturi solide) fără a fi necesare descărcări frecvente. Prin atingerea acestei sarcini utile se obține: reducerea numărului de curse pentru descărcare, scurtarea timpului total de operare, eficiență sporită în zone cu volum mare de material de colectat și optimizarea consumului de combustibil prin limitarea deplasărilor suplimentare;

- viteză de deplasare maxim 50 km/h – limitarea vitezei maxime asigură respectarea normelor de siguranță rutieră aplicabile în mediul urban și industrial, protejează ansamblurile mecanice și hidraulice ale utilajului împotriva uzurii premature și reduce riscul de accidente. Viteza de 50 km/h este suficientă pentru deplasarea între punctele de lucru, în concordanță cu limita legală de viteză din interiorul municipiului (...);

- virare pe ambele axe – dotarea cu direcție asistată pe ambele axe crește semnificativ manevrabilitatea, permițând reducerea razei de bracăj, accesul facil în spații restrânse, asigurarea unei stabilități sporite la deplasarea în curbe și pe teren denivelat, precum și eficiență ridicată în manevrele de apropiere de borduri și obstacole;

- volum buncăr brut minim 5,5 m³ – această capacitate garantează posibilitatea colectării unui volum mare de deșeuri înainte de descărcare, ceea ce conduce la reducerea timpilor morți, creșterea productivității și adaptarea utilajului la lucrări de lungă durată, în zone extinse sau cu grad ridicat de murdărire.

Justificare tehnică privind menținerea strictă a dimensiunilor maxime: 3.800 mm fără perii și 4.600 mm cu perii

(109) Valorile de 3.800 mm (fără perii) și 4.600 mm (cu perii) constituie praguri tehnice maxime funcționale, stabilite în urma analizei infrastructurii și a condițiilor reale de exploatare. Aceste dimensiuni nu au caracter orientativ, ci reprezintă cerințe esențiale pentru asigurarea compatibilității utilajului cu mediul de lucru.

(110) Depășirea acestor limite, chiar și cu 10–20 cm (ex.: 3.900 mm /4.700 mm), este dezavantajoasă din următoarele motive:

- accesul în spații înguste devine imposibil – zonele vizate includ străzi istorice, ganguri, intrări în curți și pasaje cu lățimi/gabarite limită. Diferența de câțiva centimetri poate bloca accesul utilajului sau poate împiedica efectuarea manevrelor de întoarcere;

- compatibilitatea cu traseele și infrastructura existente – traseele de lucru (trotuare, piste de biciclete, străzi cu sens unic, malurile râului Bega, puncte de întoarcere) au fost dimensionate pe baza acestor limite maxime. Depășirea lor ar impune reproiectarea traseelor și ar compromite eficiența operațională;

- prevenirea tratamentului inegal în procedura de achiziție – acceptarea unui utilaj cu dimensiuni mai mari decât cele prevăzute ar reprezenta o modificare nejustificată a cerințelor tehnice, creând un avantaj neechitabil și expunând autoritatea contractantă riscului de contestații.

Justificare tehnică privind cerința de lățime maximă 1.300 mm

(111) Lățimea maximă de 1.300 mm a utilajului a fost stabilită pe baza măsurărilor efectuate în teren și a limitărilor infrastructurii existente în zonele în care utilajul va fi utilizat. Aceasta nu reprezintă o valoare orientativă, ci o limită funcțională absolută, determinată de spațiul minim necesar pentru a trece prin puncte critice ale traseelor de lucru.

(112) Menținerea strictă a limitei de 1.300 mm este justificată raportat la:

- spații de trecere înguste - în traseele planificate există pasaje, ganguri, trotuare înguste și zone cu mobilier urban fix unde distanța utilă este cuprinsă între 1.310 mm și 1.330 mm. Un utilaj cu 1.350 mm sau 1.400 mm depășește fizic aceste spații, fiind imposibil de utilizat în segmente critice ale traseului;

- acces în zone cu restricții de gabarit - regulamentele locale privind accesul utilajelor în zone pietonale, istorice sau comerciale stabilesc adesea lățimea maximă de 1.300 mm pentru vehicule de lucru;

- manevrabilitate și siguranță în exploatare - lățimea suplimentară crește raza de bracăj și riscul de lovire a bordurilor, pereților sau obstacolelor fixe. În spații strâmte, 5–10 cm în plus pot face diferența între o trecere sigură și o avarie;

- standardizare operațională - parte din traseele de lucru sunt dimensionate pentru utilaje de până la 1.300 mm. Acceptarea unui utilaj mai lat ar necesita modificări costisitoare de infrastructură și trasee, afectând productivitatea.

Justificare tehnică privind cerința de înălțime maximă 2.030 mm.

(113) Cerința privind înălțimea maximă de 2.030 mm este fundamentată pe măsurători și analize ale infrastructurii în care utilajul urmează a fi exploatat. Această valoare nu are caracter orientativ, ci reprezintă o limită funcțională absolută, stabilită pentru a asigura compatibilitatea deplină a utilajului cu toate condițiile de lucru și zonele de acces prevăzute.

(114) Menținerea limitei de 2.030 mm este justificată prin:

- accesul în spații cu înălțime limitată – traseele de lucru includ parcuri subterane, pasaje acoperite, ganguri, zone cu copertine fixe și spații tehnice unde înălțimea liberă este cuprinsă între 2.040 mm și 2.050 mm. Un utilaj cu înălțimea de 2.100 mm sau mai mult nu ar putea trece prin aceste puncte, devenind inutilizabil pentru segmente esențiale ale traseului;

- respectarea reglementărilor privind gabaritul maxim admis – în anumite zone urbane, înălțimea maximă admisă pentru acces este limitată la 2,05 m. Depășirea acestei limite, chiar și cu câțiva centimetri, atrage interdicția legală de acces;

- siguranța în exploatare – depășirea înălțimii de 2.030 mm crește riscul de coliziuni cu structuri fixe, indicatoare sau cabluri suspendate, mai ales în zone urbane aglomerate;

- standardizarea flotei și a traseelor – o parte dintre traseele actuale sunt dimensionate pentru utilaje de maximum 2.030 mm înălțime. Acceptarea unor utilaje mai înalte ar impune modificarea traseelor și ar putea exclude anumite zone de lucru, reducând eficiența operațională.

Justificare tehnică privind cerința de ampatament cuprins între 1.700 mm și 1.800 mm

(115) Intervalul de ampatament stabilit – minim 1.700 mm și maxim 1.800 mm – a fost determinat pe baza unui echilibru optim între stabilitatea vehiculului și manevrabilitatea acestuia în condițiile reale de exploatare. Această cerință nu are caracter orientativ, ci reprezintă o limită tehnică funcțională impusă de caracteristicile infrastructurii, tipul de lucrări și cerințele de siguranță.

(116) Dezavantajele unui ampatament de sub 1.700 mm sunt:

- stabilitate redusă – un ampatament mai scurt scade stabilitatea direcțională a utilajului, crescând riscul de balans sau răsturnare în viraje, în special la sarcină maximă;

- confort și siguranță diminuate – un ampatament mic determină vibrații accentuate și comportament instabil pe suprafețe denivelate;

- performanță scăzută la viteze de deplasare – la viteze apropiate de 50 km/h, un ampatament prea scurt afectează controlul direcției.

(117) Dezavantajele unui ampatament de peste 1.800 mm (ex. 1.850 mm) sunt:

- manevrabilitate redusă – ampatamentul mai mare crește raza de bracăj, îngreunând manevrele în spații restrânse (zone urbane, parcuri subterane, pasaje înguste);

- limitări de acces – depășirea lungimii dintre axe poate împiedica accesul utilajului în zone de lucru unde spațiul de întoarcere este limitat;

- risc crescut de coliziune – raza de virare mai mare sporește riscul de contact cu borduri, pereți sau mobilier urban.

(118) Avantajele și justificările ampatamentului între 1.700 mm și 1.800 mm sunt reprezentate de:

- stabilitate optimă în exploatare, inclusiv la sarcină maximă.
- permite manevre rapide și sigure în spații înguste.
- respectă parametrii de gabarit pentru accesul în toate zonele de lucru vizate.

Justificare tehnică privind cerința de greutate proprie cuprinsă între 2.000 kg și 2.500 kg.

(119) Intervalul de greutate proprie stabilit – minim 2.000 kg și maxim 2.500 kg – este rezultatul unei analize tehnice menite să asigure echilibrul între stabilitatea utilajului, performanța operațională și compatibilitatea cu infrastructura de lucru. Această cerință nu este orientativă, ci reprezintă o limită funcțională obligatorie, determinată de condițiile reale de exploatare.

(120) Dezavantajele unei greutăți proprii de peste 2.500 kg (ex. 2.600 kg sau mai mult) sunt:

- limitări de infrastructură – zonele vizate includ carosabil cu portanță redusă (străzi pietruite, pavaje istorice, trotuare tehnice), unde o greutate mai mare poate provoca deteriorări structurale;
- deteriorarea suprafețelor de lucru – în zone pietonale sau pe pavaje din piatră cubică, greutatea crescută determină tasări, fisuri și deformări;
- consum crescut și uzură prematură – masa suplimentară solicită motorul, frânele și sistemul de direcție, crescând costurile de exploatare și întreținere;
- manevrabilitate redusă – un utilaj mai greu este dificil de manevrat în spații restrânse și necesită distanțe mai mari pentru frânare în siguranță.

(121) Dezavantajele unei greutăți proprii de sub 2.00 kg sunt reprezentate de:

- stabilitate și aderență redusă - o greutate prea mică poate afecta aderența, mai ales la sarcină maximă sau în condiții de drum umed/alunecos;
- performanță insuficientă - un utilaj prea ușor poate avea componente dimensionate mai slab, ceea ce afectează durabilitatea în exploatare intensivă.

Justificare tehnică pentru stabilirea sarcinii minime admise pe fiecare axă de 2.500 kg

(123) Stabilirea sarcinii minime admise pe fiecare axă de 2.500 kg reprezintă o cerință esențială pentru exploatarea în siguranță și cu fiabilitate ridicată a utilajului, având în vedere configurația cu echipamente frontale/laterale și variația încărcăturii în buncăr pe parcursul lucrului.

(124) De ce o sarcină minimă admisă pe fiecare axă < 2.500 kg (ex. 2.400 kg) este inacceptabilă:

- vârfuri dinamice de sarcină inevitabile în exploatare - în frânări, treceri peste denivelări, borduri sau rampe, apar majorări tranzitorii ale sarcinii pe axă (transfer de masă) de ordinul +15-30% față de sarcina

statică. O axă limitată la 2.400 kg poate fi depășită în regim normal de lucru, ceea ce duce la suprasolicitarea rulmenților, suspensiei și anvelopelor;

- atașamente care mută centrul de greutate - peria frontală, instalațiile de aspirație, rezervoarele pline și buncărul încărcat determină redistribuiri semnificative ale masei între punți. În anumite combinații (frânare + pantă + buncăr parțial + atașament frontal coborât), sarcina pe axa din față depășește ușor 2.400 kg chiar dacă masa totală este în limite;

- fiabilitate și costuri de întreținere - funcționarea aproape de limita de 2.400 kg crește uzura prematură a articulațiilor, rulmenților și anvelopelor și amplifică riscul de fisuri ale cadrului sau deformări ale punții. Marja suplimentară la 2.500 kg reduce semnificativ aceste riscuri.

- siguranță operațională și frânare - o axă subdimensionată limitează rezerva de încărcare necesară pentru momentele de frânare de urgență, afectând distanța de oprire și controlul direcției, mai ales cu buncărul încărcat.

(125) De ce 2.500 kg este pragul corect:

- asigură marja minimă de siguranță peste sarcina statică, acoperind tranzițiile dinamice uzuale (+15–30%).

- permite utilizarea tuturor atașamentelor și a buncărului în plaja completă, fără a impune limitări ad-hoc.

- menține fiabilitatea pe termen lung și costuri de exploatare previzibile, în concordanță cu intensitatea activităților.

Justificare tehnică privind cerința de masă maximă admisă minim 3.500 kg.

(126) Cerința ca utilajul să aibă masă maximă admisă (MMA) de minimum 3.500 kg este stabilită pentru a garanta capacitatea structurală și de exploatare a vehiculului/utilajului, în condiții reale de lucru cu sarcina completă și echipamentele aferente. Această valoare nu este orientativă, ci o limită funcțională esențială, determinată pe baza solicitărilor maxime din exploatarea curentă.

(127) De ce o masă maximă admisă de 3.400 kg sau mai mică este inacceptabilă

- rezervă de capacitate insuficientă pentru sarcină utilă - în timpul lucrului, masa proprie, sarcina utilă și echipamentele suplimentare (perii, sisteme de aspirație, buncăr încărcat) pot depăși rapid 3.400 kg, ceea ce ar însemna exploatarea permanentă a utilajului la limita sau peste limita constructivă.

- solicitări dinamice peste limită - în exploatarea reală apar vârfuri de sarcină datorate frânelor, virajelor strânse, denivelărilor și transferului de greutate. O MMA sub 3.500 kg nu oferă marja de siguranță necesară pentru aceste situații, crescând riscul de avarii structurale.

- durată de viață redusă - funcționarea frecventă peste capacitatea nominală determină uzura prematură a șasiului, punților, suspensiei și frânelor.

(128) Avantajele unei MMA de minimum 3.500 kg sunt reprezentate de:

- acoperirea tuturor scenariilor de lucru - permite operarea utilajului cu sarcina utilă maximă și toate atașamentele, fără restricții și fără depășirea limitelor constructive.

- rezistență structurală sporită - o MMA mai mare înseamnă dimensionarea adecvată a elementelor portante (șasiu, punți, suspensii) pentru a rezista solicitărilor pe termen lung.

- siguranță rutieră și stabilitate - un utilaj proiectat pentru 3.500 kg gestionează mai bine distribuția masei, distanța de frânare și stabilitatea laterală la deplasare.

Justificare tehnică privind cerința de masă remorcabilă minim 3.500 kg.

(129) Cerința ca utilajul să aibă capacitate de remorcare de minimum 3.500 kg este fundamentată pe nevoia de a asigura versatilitatea operațională, siguranța și compatibilitatea cu sarcinile reale de exploatare. Această valoare este rezultatul unei analize tehnice și nu este orientativă.

(130) De ce nu este acceptabilă o masă remorcabilă sub 3.500 kg (ex. 3.400 kg):

- incompatibilitate cu echipamentele și remorciile existente - parcul actual de echipamente și remorci utilizat în activitățile de salubritate și transport este dimensionat pentru sarcini de până la 3.500 kg. O capacitate mai mică ar exclude utilizarea unor remorci deja existente, limitând grav flexibilitatea operațională.

- solicitări dinamice în exploatare - în timpul tractării apar solicitări suplimentare (porniri în rampă, frânări de urgență, teren denivelat) care pot crește sarcina efectivă asupra cârligului de remorcare și a sistemului de frânare cu peste 10-15% față de masa nominală a remorcii. O limită sub 3.500 kg reduce marja de siguranță și crește riscul de defectare.

- limitarea productivității - o capacitate de remorcare redusă obligă la transporturi multiple pentru același volum de material, crescând costurile și timpii de operare.

(131) Avantajele unei mase remorcabile minime de 3.500 kg sunt reprezentate de:

- compatibilitate totală cu infrastructura logistică existentă - permite cuplarea și utilizarea tuturor tipurilor de remorci și echipamente tractate deja în dotare, fără adaptări suplimentare.

- siguranță crescută la tractare - o structură și un sistem de frânare dimensionate pentru 3.500 kg asigură stabilitate direcțională, distanțe de frânare sigure și rezistență în exploatare intensivă.

- flexibilitate operațională - utilajul poate fi folosit atât pentru sarcinile zilnice de salubritate, cât și pentru transporturi ocazionale mai grele, fără riscul de a depăși limitele constructive.

Justificare tehnică privind cerința de rază de întoarcere maximă 2.650 mm

(132) Cerința unei raze de întoarcere maxime de 2.650 mm a fost stabilită în urma analizelor de traseu și a constrângerilor de spațiu în zonele în care utilajul urmează să fie exploatat. Această valoare reprezintă o limită funcțională absolută; depășirea chiar și cu 50 mm (ex.: 2.700 mm) afectează manevrabilitatea și accesul în zonele critice.

(133) De ce o rază de întoarcere de 2.700 mm sau mai mare nu este acceptabilă:

- acces limitat în zone înguste - pe traseele de lucru există intersecții strâmte, curți tehnice, zone pietonale și pasaje unde spațiul disponibil pentru întoarcere este calculat la milimetru. O creștere cu 50 mm poate face imposibilă manevrarea fără manevre suplimentare sau fără riscul de a lovi obstacole fixe.

- eficiență scăzută - o rază mai mare implică manevre suplimentare de re poziționare, ceea ce prelungește timpii de operare și crește consumul de combustibil.

- riscul de deteriorare a infrastructurii - manevrele suplimentare în spații înguste cresc riscul de lovire a bordurilor, stâlpilor, pereților sau altor elemente fixe, ceea ce poate duce la avarii costisitoare.

(134) Avantajele unei raze maxime de 2.650 mm sunt reprezentate de:

- manevrabilitate optimă în spații urbane restrânse - permite întoarcerea dintr-o singură manevră în majoritatea zonelor vizate.

- acces în toate locațiile planificate - inclusiv în pasaje înguste, parări și zone istorice cu infrastructură fixă.

- siguranță crescută - diminuează riscul de coliziuni în timpul manevrelor strânse și crește controlul operatorului.

Justificare tehnică privind cerința de volum minim al cabinei de 1,7 m³.

(135) Cerința ca utilajul să fie echipat cu o cabină având un volum minim de 1,7 m³ este stabilită pentru a asigura un nivel optim de confort, vizibilitate și siguranță pentru operator, în concordanță cu standardele actuale de ergonomie și sănătate în muncă. Această valoare nu este orientativă, ci o limită funcțională obligatorie, determinată de experiența practică și de cerințele minime pentru spațiul de lucru al autorității contractante.

(136) De ce o cabină cu volum de 1,5 m³ sau mai mică nu este acceptabilă:

- spațiu insuficient pentru operator și echipamente - cabinele sub 1,7 m³ limitează libertatea de mișcare a operatorului, reduc spațiul pentru manevrarea comenzilor și pot afecta poziția corectă la lucru, ceea ce crește oboseala și riscul de accidente.

- ventilație și climatizare inefficiente - un volum prea mic reduce circulația aerului și eficiența instalațiilor de climatizare, ceea ce poate afecta concentrarea și confortul în perioade lungi de lucru.

- vizibilitate redusă - dimensiunile reduse ale cabinei pot limita suprafața vitrată, ceea ce scade câmpul vizual al operatorului și crește riscul de coliziune cu obstacole sau persoane.

- incompatibilitate cu dotările ergonomice moderne - cabinele mai mici nu pot integra optim scaune reglabile, panouri de comandă ergonomice, sisteme de afișaj mari sau echipamente suplimentare de siguranță (camere, monitoare, sisteme de avertizare).

(137) Avantajele unei cabine de minimum 1,7 m³ sunt reprezentate de:

- confort și ergonomie - spațiul suplimentar permite o poziție corectă de lucru, reducând oboseala operatorului în ture lungi.

- siguranță și vizibilitate - dimensiunile mai mari permit o suprafață vitrată extinsă și montarea eficientă a oglinzilor și camerelor video.

- adaptabilitate la dotări suplimentare - spațiul disponibil permite integrarea ușoară a panourilor de control suplimentare, monitoare, sisteme de climatizare performante și alte echipamente opționale.

Justificare tehnică privind cerința de cabină testată conform ROPS

(138) Cerința ca utilajul să fie echipat cu o cabină testată și certificată conform standardului ROPS (Roll Over Protective Structure) este fundamentată pe necesitatea protejării vieții operatorului în caz de răsturnare a utilajului. Aceasta este o cerință esențială de siguranță, recunoscută la nivel internațional, și nu poate fi substituită de cabine netestate sau necertificate.

(139) De ce o cabină netestată ROPS nu este acceptabilă:

- lipsa garanției de protecție în caz de răsturnare - fără testare ROPS, nu există dovada că structura cabinei poate rezista forțelor și impactului generate de răsturnarea utilajului.

- neconformitate cu standardele de securitate în muncă - în multe state UE, inclusiv România, echipamentele mobile industriale trebuie să respecte cerințele legislației europene, care impune protecție împotriva răsturnării conform standardelor ROPS.

- risc ridicat de vătămare gravă sau fatală a operatorului - în lipsa unei structuri ROPS testate, cabina poate ceda în caz de accident, comprimând spațiul de supraviețuire al operatorului.

- posibilitatea respingerii echipamentului de către autoritățile de inspecție - ISCIR sau alte organisme pot refuza autorizarea de funcționare a utilajului dacă lipsesc certificările de siguranță.

(140) Avantajele unei cabine certificate ROPS sunt reprezentate de:

- protecție verificată - testarea ROPS implică simularea și verificarea rezistenței structurii cabinei la răsturnare, asigurând spațiul vital pentru operator.

- conformitate legală - respectă standardele internaționale ISO 3471 și reglementările UE aplicabile utilajelor mobile.

- creșterea încrederii în siguranța echipamentului – certificarea garantează beneficiarului că utilajul este pregătit pentru exploatare în medii cu risc.

- reducerea răspunderii legale – în caz de incident, prezența unui sistem certificat demonstrează respectarea măsurilor de protecție impuse de lege.

Justificare tehnică privind cerința de display cu diagonală minimă de 7 inch.

(141) Cerința ca utilajul să fie echipat cu display cu diagonală minimă de 7 inch este fundamentată pe necesitatea asigurării unei vizibilități optime a informațiilor afișate și a imaginilor provenite de la sistemele de camere video, în condiții de exploatare profesională, pe durate mari de timp. Această valoare nu este orientativă, ci o limită funcțională obligatorie determinată de ergonomie, siguranță și eficiență operațională.

(142) De ce un display de 6 inch sau mai mic nu este acceptabil:

- vizibilitate insuficientă a detaliilor – un ecran de 6 inch sau mai mic reduce claritatea și dimensiunea elementelor afișate, ceea ce îngreunează interpretarea rapidă a imaginilor și a datelor în timpul lucrului.

- timp de reacție crescut – operatorul trebuie să își concentreze privirea pentru a distinge detalii, ceea ce crește timpul de reacție în manevre critice, afectând siguranța.

- compatibilitate redusă cu afișaje multiple – sistemele moderne de monitorizare afișează simultan imagini din mai multe camere, date de diagnostic și alerte; pe un ecran mic, aceste informații devin greu de interpretat.

- oboseală vizuală crescută – pe durate lungi de lucru, dimensiunea redusă a ecranului solicită suplimentar ochii, ceea ce scade confortul operatorului și crește riscul de erori.

(143) Avantajele unui display de minimum 7 inch sunt reprezentate de:

- afișare clară și detaliată – permite vizualizarea simultană a informațiilor critice fără a compromite lizibilitatea.

- siguranță crescută – imaginile provenite de la camerele față/spate sau laterale sunt suficient de mari pentru a fi interpretate rapid.

- eficiență operațională – reduce timpul necesar pentru citirea datelor și interpretarea imaginilor, îmbunătățind fluxul de lucru.

- compatibilitate cu tehnologii moderne – permite integrarea funcțiilor tactile și a meniurilor complexe fără a compromite vizibilitatea.

Justificare tehnică privind cerința de motor cu minimum 4 cilindri, conform normei de emisii Stage V

(144) Cerința ca utilajul să fie echipat cu motor cu minimum 4 cilindri, omologat conform standardului de emisii Stage V, este fundamentată pe necesitatea de a asigura puterea, cuplul și fiabilitatea

necesare pentru exploatarea utilajului în regim intensiv, în condiții de mediu stricte.

(145) De ce un motor cu 3 cilindri Stage V nu este acceptabil:

- putere și cuplu insuficiente - motoarele cu 3 cilindri au o capacitate mai mică de a livra cuplul necesar în sarcină maximă, ceea ce duce la scăderea performanțelor în colectarea, transportul și operarea echipamentelor auxiliare (perii, sisteme de aspirație, pompe hidraulice).

- solicitare mecanică mai mare - un motor cu 3 cilindri funcționează la turații mai ridicate pentru a livra aceeași putere, ceea ce crește uzura și reduce durata de viață a componentelor.

- stabilitate termică mai slabă - motoarele cu 4 cilindri au o distribuție mai bună a sarcinii termice și o răcire mai eficientă, importantă în regim de lucru continuu.

- confort redus - motoarele cu 3 cilindri generează mai multe vibrații și zgomot, afectând confortul operatorului și crescând oboseala în ture lungi.

(146) Avantajele unui motor cu minimum 4 cilindri Stage V sunt reprezentate de:

- performanță constantă – asigură putere suficientă pentru toate regimurile de lucru, inclusiv operarea simultană a mai multor sisteme hidraulice.

- durabilitate crescută – funcționează la turații mai scăzute pentru aceeași putere, ceea ce reduce uzura.

- eficiență în consum – în sarcini grele, un motor de 4 cilindri consumă mai eficient decât unul de 3 cilindri suprasolicitat.

- respectarea normelor de mediu – Stage V garantează emisii reduse de particule și NOx, îndeplinind cerințele legale europene.

Justificare tehnică privind cerința de putere minimă 55 kW

(147) Cerința ca utilajul să fie echipat cu un motor având putere minimă de 55 kW este fundamentată pe necesitatea de a asigura performanța și eficiența utilajului în condiții reale de exploatare, cu sarcină maximă și echipamente auxiliare în funcțiune simultan.

(148) De ce o putere de 50 kW sau mai mică nu este acceptabilă:

- capacitate de lucru insuficientă în sarcină maximă - puterea sub 55 kW reduce cuplul disponibil, afectând performanța sistemelor hidraulice, a ventilatorului de aspirație și a echipamentelor de curățare atunci când acestea funcționează simultan.

- scăderea productivității - un motor de 50 kW va lucra constant aproape de limita sa de capacitate, ceea ce reduce viteza de execuție a lucrărilor și crește timpii de operare.

- creșterea consumului de combustibil - motoarele subdimensionate funcționează la turații ridicate pentru a livra puterea necesară, ceea ce duce la un consum mai mare și la uzură prematură.

- risc de supraîncălzire - în regim de lucru continuu, motoarele cu putere insuficientă sunt mai predispuse la supraîncălzire, ceea ce reduce durata de viață a componentelor.

(149) Avantajele unei puteri minime de 55 kW sunt reprezentate de:

- performanță constantă – permite utilizarea simultană a tuturor echipamentelor fără pierderi de eficiență.
- durabilitate crescută – motorul nu este forțat constant la sarcină maximă, ceea ce prelungește durata de exploatare.
- eficiență energetică – funcționarea la turații mai reduse pentru aceeași sarcină scade consumul și uzura mecanică.
- flexibilitate operațională – permite adaptarea la condiții dificile (pante, drumuri denivelate, încărcare completă a buncărului) fără pierdere de performanță.

Justificare tehnică privind cerința de cilindree minimă 1.950 cm³

(150) Cerința ca utilajul să fie echipat cu un motor având cilindree minimă de 1.950 cm³ este fundamentată pe necesitatea asigurării unui cuplu motor suficient și a unei rezerve de putere pentru exploatarea eficientă a utilajului în condiții reale de lucru.

(151) De ce un motor cu cilindree de 1.800 cm³ sau mai mic nu este acceptabil:

- cuplu motor insuficient la turații reduse - o cilindree mai mică limitează cantitatea de amestec aer-combustibil admisă în cilindri, reducând cuplul motor disponibil în sarcină maximă – esențial pentru pornirea în rampă, tractare și operarea simultană a echipamentelor auxiliare.
- solicitare excesivă a motorului - motoarele cu cilindree redusă trebuie să funcționeze la turații mai mari pentru a livra aceeași putere, ceea ce crește consumul de combustibil și uzura prematură a componentelor.
- capacitate redusă de răcire internă - cilindrul mai mic implică piese mai compacte, cu mai puțină masă metalică pentru disiparea căldurii, crescând riscul de supraîncălzire în regim de lucru continuu.
- performanțe scăzute în condiții dificile - în lucrări solicitante (pante abrupte, sarcină maximă, teren accidentat), un motor sub 1.950 cm³ poate pierde semnificativ din putere și viteză de lucru.

(152) Avantajele unei cilindree minime de 1.950 cm³ sunt reprezentate de:

- cuplu ridicat la turații reduse, ideal pentru aplicații de curățare urbană și industrială cu sarcini variabile.
- durată de viață mai mare – motorul funcționează fără a fi constant forțat la turații maxime.
- eficiență energetică – puterea se obține cu turații mai reduse, ceea ce scade consumul și uzura.
- adaptabilitate la condiții grele de lucru – asigură performanțe stabile indiferent de topografia și încărcarea utilajului.

Justificare tehnică privind cerința de direcție articulată

(153) Cerința ca utilajul să fie echipat cu sistem de direcție articulată este fundamentată pe nevoia de a asigura manevrabilitate

maximă, stabilitate crescută și adaptabilitate în condiții de lucru urbane, caracterizate prin spații înguste și trasee complexe.

(154) De ce direcția convențională nu este acceptabilă:

- rază de întoarcere mai mare - direcția convențională, limitată la rotirea roților de pe o singură axă, necesită un spațiu mai mare pentru întoarcere și manevre, ceea ce este incompatibil cu zonele înguste și cu traseele cu obstacole fixe.

- stabilitate laterală redusă în viraje strânse - la direcția convențională, virajele strânse pot produce o deplasare laterală mai accentuată a părții din spate, crescând riscul de coliziune cu obstacole sau deteriorare a infrastructurii.

- reducerea eficienței în spații restrânse - în zonele cu gabarit redus (pasaje, ganguri, parcări subterane, străzi înguste), direcția convențională obligă la manevre multiple, crescând timpul de operare și consumul de combustibil.

(155) Avantajele direcției articulate sunt reprezentate de:

- rază de întoarcere minimă - utilajul poate pivota pe spații reduse, ideal pentru lucrul în centre istorice, trotuare late sau zone pietonale.

- precizie sporită în manevre - articulația centrală permite controlul precis al poziției întregului utilaj în raport cu traseul, bordurile și obstacolele.

- stabilitate și tracțiune superioară - distribuția greutății pe ambele părți ale articulației menține tracțiunea și stabilitatea chiar și la viraje la unghi mare.

- reducerea uzurii anvelopelor - deoarece ambele părți ale utilajului urmează aceeași linie de deplasare, nu apare frecarea laterală excesivă a roților, ceea ce prelungește durata de viață a acestora.

Justificare tehnică privind cerința de diametru minim 180 mm pentru furtunul de aspirație

(156) Cerința $\varnothing$ minim 180 mm este stabilită pentru a garanta debitul de aer, eficiența energetică și fiabilitatea sistemului de aspirație în condiții reale de lucru (frunze umede, nisip, praf fin, resturi voluminoase).

(157) De ce $\varnothing$ 170 mm (sau mai mic) nu este acceptabil:

- secțiune de curgere insuficientă - $\varnothing$ 180 mm oferă o secțiune transversală cu $\sim 12\%$ mai mare decât $\varnothing$ 170 mm ($((180/170)^2 \approx +12,1\%)$). La același debit cerut în exploatare, $\varnothing$ 170 mm forțează creșterea vitezei în furtun, ceea ce duce la pierderi de presiune mai mari și performanță de aspirare instabilă.

- pierderea de presiune și consum energetic mai mari - conform

relației Darcy-Weisbach ($\Delta p \propto L/D \cdot v^2$), trecerea de la $\varnothing$ 180 mm la $\varnothing$

170 mm implică, la același debit, o creștere semnificativă a pierderilor.

Invers, Ø 180 mm reduce pierderea de presiune cu aprox. 25% față de Ø 170 mm (raport $\sim 0,75$), ceea ce scade turația/efortul ventilatorului, consumul și zgomotul.

- risc crescut de colmatare/blocaj - diametrul mai mic favorizează acumulările la coturi și în zonele de schimbare a secțiunii, mai ales cu materiale fibroase sau umede. Ø 180 mm asigură trecerea sigură a particulelor voluminoase și reduce opririle pentru deblocare.

- stabilitatea debitului și calitatea aspirării - viteza de curgere mai mică în Ø 180 mm ($\approx -11\%$ față de Ø 170 mm, la același debit) stabilizează fluxul și scade fluctuațiile presiunii la gurile de aspirare, rezultând colectare mai eficientă din prima trecere.

- durabilitate și mentenanță - cu pierderi mai mici și viteze mai reduse, scad vibrațiile, eroziunea abrazivă și solicitarea pe racorduri, crescând durata de viață a furtunului și a ansamblului de aspirație.

B.2.3. Referitor la echipamentul nr. 3 din lotul 1 - măturătoare stradală multifuncțională cu o capacitate a buncărului de 1,5 mc

Justificare tehnică privind cuplul minim 240 Nm la 1.600 rpm

(158) Această cerință asigură forță disponibilă la turații joase, necesară pentru:

- porniri în rampă cu încărcătură și deplasare în ritm lent;
- acționarea simultană a consumatorilor auxiliari (hidraulică, ventilator de aspirație, perii) fără pierderi de performanță;
- exploatare eficientă și economică (motorul nu este forțat la turații ridicate).

(159) Sub 240 Nm la 1.600 rpm scad performanța la sarcină, cresc vibrațiile, consumul și uzura.

Justificare tehnică privind capacitatea de urcare în rampă 50%

(160) Gradul de 50% ($\approx 26,6^\circ$) este necesar pentru:

- acces în rampe tehnice, pante ale infrastructurii urbane/industriale și zone cu denivelări semnificative.

- păstrarea tracțiunii și a controlului direcției cu buncărul încărcat

(161) Valori sub 50% limitează accesul în zone prevăzute și impun restricții operaționale.

Justificare tehnică privind suspensia independentă pe axe

(162) Suspensia independentă pe axe este necesară întrucât:

- menține contactul optim al roților cu solul, crescând tracțiunea și stabilitatea la viraje/denivelări.

- reduce transferul de vibrații către cabină și ansamblurile de lucru (perii, gură de aspirare), îmbunătățind calitatea curățării.

- scade uzura componentelor și a anvelopelor.

(163) Configurațiile fără suspensie independentă generează balans, pierderi de aderență și calitate inconstantă a lucrului.

Justificare tehnică privind suspensia rezervorul de apă de minim 200 L.

(164) Volumul minim de 200 L este necesar întrucât asigură:

- controlul prafului și protecția sănătății muncii în regim continuu, inclusiv pe suprafețe uscate și calde.

- autonomie operațională adecvată (mai puține întreruperi pentru realimentare, productivitate crescută).

- protecția echipamentelor (reducerea particulelor abrazive ce intră în sistemul de aspirație).

(165) Un rezervor sub 200 L implică opriri frecvente, creșterea prafului și performanță neregulată.

Justificare tehnică privind înălțimea de descărcare de minim 1.600 mm.

(166) Înălțimea de descărcare de minim 1.600 mm garantează:

- descărcarea sigură în containere/benne standard (cu buza la ~1.2–1.5 m) cu marjă de gardă pentru poziționare și vizibilitate;

- operarea fără rampe suplimentare sau manevre riscante în spații aglomerate.

(167) O înălțime sub 1.600 mm limitează tipurile de containere acceptate și impune soluții ad-hoc costisitoare.

B.3. Referitor la pretinsa nelegalitate a cerințelor tehnice aferente lotului nr. 2 – *„Utilaj multifuncțional cu dispozitive accesorii de spălat stropit, lamă, sărăriță și pluguri de zăpadă.”*

(168) Prin caietul de sarcini aferent lotului nr. 2 au fost solicitate ofertarea următoarelor produse:

- utilaj multifuncțional;

- accesorii: cisternă cu dispozitive de spălat și stropit;

- accesorii: plug zăpadă.

(169) Similar celor prezentate și cu privire la echipamentele ce compun lotul 1, din multitudinea de echipamente existente pe piață, contestatoarea a identificat un model de utilaj Mercedes Benz Arocs 1835 K 4 x 2 despre care susține că ar îndeplini specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini aferent lotului 2.

(170) Fără a fi necesară o analiză exhaustivă a tuturor produselor disponibile pe piață, se constată că, printr-o verificare sumară, pot fi identificate cel puțin alte modele de utilaje care îndeplinesc specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini, diferite de cel indicat de contestatoare. Autoritatea contractantă poate pune la dispoziția instanței dovada acestora, rezultate din studiul de piață realizat, respectiv modelele MAN TGM 18.298 BB și DAF CF 370 FAD (conform anexelor nr. 6–7), în conformitate cu art. 156 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

(171) Principiul nediscriminării și al tratamentului egal trebuie interpretat din perspectiva efectelor concrete asupra accesului operatorilor economici. Atât timp cât există posibilitatea reală ca mai mulți operatori economici să participe la procedură, nu se poate reține încălcarea acestui principiu, potrivit art. 2 alin. (2) lit. a) și art. 156 alin. (1) din Legea nr. 98/2016.

(172) Susținerile contestatoarei privind pretinsa intenție a autorității contractante de a limita ofertarea și de a favoriza un anumit

produs nu au fundament real. Prin caietul de sarcini aferent lotului nr. 2 nu au fost impuse specificații restrictive sau discriminatorii, de natură să afecteze concurența, ci cerințe obiective și proporționale cu necesitățile tehnice și funcționale ale contractului, în conformitate cu art. 156 alin. (1) și art. 157 alin. (2) din HG nr. 395/2016.

(173) În continuare se prezintă temeiurile obiective care au determinat stabilirea cerințelor tehnice contestate. Raportat la criticile formulate de contestatoare, se vor arăta punctual motivele care au justificat includerea în caietul de sarcini a fiecărei cerințe tehnice și rațiunea stabilirii acestora, în conformitate cu art. 156 alin. (1) din HG nr. 395/2016.

Justificare tehnică pentru masă maximă autorizată (MMA) – maxim 18.000 kg.

(174) Limitarea MMA la 18.000 kg a fost stabilită pentru a se asigura:

- compatibilitatea utilajului cu infrastructura rutieră locală.
- respectarea limitelor legale de încărcare pe axe.
- evitarea deteriorării prematură a drumurilor și podurilor.
- menținerea unei manevrabilități și stabilități optime.

(175) De ce o MMA de 18.500 kg nu este acceptabilă:

- depășirea limitelor legale pe anumite drumuri – în special pe drumurile secundare, unde limitele tehnice admise sunt mai mici.
- creșterea sarcinii pe axe – o MMA mai mare poate duce la depășirea limitelor de 10 t pe axă, afectând suspensia și frânele.
- uzură mai rapidă a infrastructurii – greutatea suplimentară accelerează degradarea carosabilului, ceea ce implică costuri mai mari de întreținere.

- reducerea manevrabilității – masa totală mai mare crește inerția la frânare și reduce stabilitatea în curbe.

Justificare tehnică pentru stabilirea unei sarcini utile de minim 8.500 kg.

(176) Cerința unei sarcini utile minime de 8.500 kg asigură posibilitatea transportului eficient al încărcăturilor necesare fără a fi nevoie de curse suplimentare.

(177) De ce 8.000 kg nu este acceptabil:

- reducerea productivității – o sarcină utilă mai mică înseamnă mai puțină marfă transportată per cursă, ceea ce implică mai multe deplasări pentru același volum de muncă.

- creșterea costurilor de operare – mai multe curse înseamnă consum suplimentar de combustibil, timp și uzură a utilajului.

- ineficiență în utilizarea MMA – dacă MMA este respectată dar sarcina utilă este mai mică, rezultă un raport greutate proprie/sarcină utilă dezechilibrat, ceea ce indică o eficiență scăzută a designului vehiculului.

- performanță redusă în aplicațiile grele – în special la transportul materialelor voluminoase sau dense, unde sarcina utilă mai mică limitează capacitatea de lucru zilnică.

Justificare tehnică pentru tracțiune minim 4x2.

(178) Cerința de tracțiune minim 4x2 este stabilită pentru a asigura:

- transmiterea eficientă a puterii către puntea motoare în majoritatea scenariilor de lucru (inclusiv încărcare maximă pe carosabil uscat sau umed).

- eficiență economică prin consum redus de combustibil față de configurațiile cu tracțiune integrală (4x4) care nu sunt necesare în acest caz.

- fiabilitate crescută printr-un sistem de transmisie mai simplu și cu întreținere redusă.

(179) Fixarea unei cerințe de tracțiune 4x4 ar reprezenta o condiție restrictivă de natură să înlăture concurența.

Justificare tehnică pentru cabină și benă basculabilă cu acces ușor.

(180) Cerința ca atât cabina, cât și bena să fie basculabile și să ofere acces facil este stabilită pentru:

- facilitarea întreținerii și inspecției componentelor motorului, transmisiei și sistemelor hidraulice, reducând timpii de service și costurile de manoperă.

- siguranță la intervenții – mecanicii pot lucra în poziție ergonomică, reducând riscul de accidentare.

- versatilitate în exploatare – bena basculabilă permite descărcarea rapidă a materialelor și curățarea ușoară a spațiului de încărcare.

(181) De ce nu este acceptabil un vehicul fără cabină sau benă basculabilă:

- întreținere dificilă – acces limitat la grupul motopropulsor și la componentele auxiliare, ceea ce mărește timpii de imobilizare.

- productivitate redusă – descărcarea manuală sau cu utilaje externe este mai lentă și costisitoare.

- risc crescut de uzură – imposibilitatea curățării rapide a benei poate duce la acumularea de materiale și coroziune prematură.

Justificare tehnică – unghi de atac $\geq 20^\circ$ și gardă la sol între punți ≥ 230 mm.

(182) Cerințele privesc mobilitatea și protecția ansamblurilor în exploatare urbană/industrială (rampe, nivelări, borduri, rigole, rampe de descărcare).

(183) De ce un unghi de atac $< 20^\circ$ (ex. 18°) nu este acceptabil:

- contact prematur cu obstacole - la 18° , bara/fața șasiului „ating” la urcarea pe rampe abrupte, borduri teșite ori rampe metalice de încărcare – apar loviri și îndoituri ale structurii frontale, suporturilor, scuturilor, elementelor de răcire.

- limitare operațională - unele rampe de acces/curți tehnice au unghiuri efective de 18–20°. Cu 18° utilajul trebuie „*luat pe diagonală*” sau ocolit, crescând timpii și riscul de incident.

- siguranță și continuitate - atingerea frontală în rampă poate declanșa pierdere de tracțiune (transfer brusc de sarcină), blocaj ori avarii la sistemele frontale (instalații de apă/aspirație montate jos).

(184) Avantajul unui unghi la 20°: marjă minimă de siguranță pentru rampe reale (toleranțe, tasări), acces fără manevre suplimentare și protecția componentelor frontale.

(185) De ce garda între punți < 230 mm (ex. 220 mm) nu este acceptabilă:

- risc de „*așezare pe burtă*” - pe rupturi de pantă/rampe duble sau treceri peste praguri/rigole, 220 mm nu oferă distanța necesară; se freacă/scarifică traverse, țevi, protecții, cu pericol de avarie la evacuare, hidraulică sau cablaje.

- toleranțe din exploatare - încărcarea, uzura anvelopelor (-10...-15 mm), presiunea neideală ori denivelările reale reduc garda efectivă; pornind de la 220 mm, gardă reală poate coborî sub 210 mm.

- costuri și imobilizări - atingerile repetate produc scurgeri, deformări, pierderi de elemente, cu imobilizări și costuri de reparație.

Justificare tehnică – Putere ≥ 260 kW și Cuplu ≥ 1.400 Nm

(186) Cerințele privesc performanța sub sarcină maximă a vehiculului, cu operarea simultană a sistemelor auxiliare (hidraulică, ventilator aspirație, pompe apă, compresoare) și deplasare în rampe/denivelări.

(187) De ce 250 kW (sau mai puțin) este inacceptabil:

- rezervă de putere insuficientă în sarcini combinate – între 250 kW și 260 kW există o diferență aproximativă de 3,8-4% putere disponibilă. În exploatare, această diferență obligă la reducerea vitezei de lucru sau la decuplarea temporară a unor consumatori (bara frontal spalt/stropit, plug și răspânditor sare), afectând calitatea curățării și productivitatea.

- stabilitate termică mai slabă - motorul subdimensionat lucrează mai aproape de limită, ceea ce determină temperaturi mai mari, ciclu de răcire solicitat, uzură accelerată și risc de derating (scădere automată a puterii).

- sarcini tranzitorii - la depășiri, rampe, porniri cu încărcare vârfurile de solicitare depășesc constant 250 kW, ceea ce duce la căderi de turație și pierdere de performanță a auxiliarelor.

(188) Beneficiul pragului 260 kW este reprezentat de o marjă reală pentru menținerea simultană a tracțiunii și a tuturor funcțiilor auxiliare, fără compromisuri de calitate sau viteză de lucru.

(189) De ce 1.300 Nm (sau mai puțin) este inacceptabil:

- tracțiune și pornire sub sarcină – între 1.300 Nm vs 1.400 Nm există o diferență de aproximativ 7,7% cuplu. La turații joase (regimul de lucru uzual), diferența se traduce în porniri greoaie cu încărcătură, patinare pe pante și cicluri mai lente.

- menținerea turației auxiliarelor - cuplul redus produce variații de turație la antrenarea ventilatorului a pompelor de apă ceea ce determină un debit de aer/ apă instabil, calitate mai slabă a prestației.

- efort pe transmisie și consum - pentru a compensa cuplul mic, se rulează în trepte mai joase și la rpm mai mare → consum crescut, zgomot și uzură (ambreiere, cutie).

(190) Beneficiul pragului 1.400 Nm este reprezentat de menținerea vitezei de lucru la rpm joase, cu consum redus, stabilitate a fluxurilor (aer/apă) și durabilitate a transmisiei.

Justificare tehnică – capacitate cilindrică $\geq 7.500 \text{ cm}^3$

(191) Cerința unei capacități cilindrice minime de 7.500 cm^3 este stabilită pentru a asigura rezervă suficientă de cuplu la turații joase și durabilitate în exploatare continuă pentru un utilaj greu, care funcționează zilnic în sarcină maximă și cu sisteme auxiliare de mare putere.

(192) De ce 7.000 cm^3 nu este acceptabil:

- cuplu mai mic și obținut la turații mai mari - motoarele cu cilindree de 7.000 cm^3 furnizează cuplu maxim la turații mai ridicate, ceea ce este ineficient pentru aplicații unde se lucrează preponderent la turații joase (porniri cu încărcătură, urcări în rampă, lucrul cu sisteme hidraulice mari).

- suprasolicitare constantă a motorului - capacitatea cilindrică mai mică obligă motorul să funcționeze mai aproape de sarcina maximă, ceea ce duce la uzură accelerată și risc crescut de avarii premature.

- performanță redusă în sarcini combinate - cu 7.000 cm^3 , scăderea de cilindree se reflectă în pierderi de putere și cuplu disponibile pentru auxiliari (spaltat/stropit, plug și raspinditor sare), afectând calitatea și ritmul lucrărilor.

- consum mai mare de combustibil - pentru a compensa cilindrul mai mică, motorul funcționează mai mult timp la turații ridicate ceea ce determină creșterea consumului specific și a temperaturii de lucru.

(193) Avantajele cilindrului minime de 7.500 cm^3 sunt reprezentate de:

- cuplu mare disponibil de la turații reduse ceea ce determină o pornire lină și sigură sub sarcină maximă.

- durată de viață extinsă datorită funcționării la sarcină optimă.

- rezervă de putere pentru condiții grele sau solicitări neprevăzute.

- eficiență operațională prin consum optim și temperaturi de lucru controlate.

Justificare tehnică – Rezervor combustibil ≥ 280 litri și Rezervor AdBlue ≥ 60 litri.

(194) Cerința unui rezervor de combustibil cu capacitatea de 280 litri este stabilită pentru a asigura autonomia necesară unui schimb complet de lucru (8–10 ore), în regim de exploatare cu sarcină maximă și utilizarea simultană a echipamentelor auxiliare.

(195) De ce un rezervor de 250 litri nu este acceptabil:

- autonomie redusă – cu un consum mediu de 25–30 litri/oră, un rezervor de 250 litri asigură 8–10% mai puțin timp de lucru, necesitând alimentări intermediare.

- productivitate scăzută – alimentările suplimentare întrerup lucrul, cresc timpii morți și reduc eficiența echipei.

- limitări în zone fără puncte de alimentare – autonomia mai mică poate împiedica finalizarea lucrărilor planificate într-o singură deplasare.

(196) Avantajele unui rezervor de minim 280 litri sunt reprezentate de:

- asigură autonomia completă a utilajului pe durata schimbului, inclusiv în condiții de consum ridicat.

- permite flexibilitate în planificarea lucrărilor și reduce timpii pierduți pentru alimentare.

(197) Sistemele moderne SCR (Selective Catalytic Reduction) pentru respectarea normei Stage V consumă, în medie, 4–6% din cantitatea de combustibil sub formă de AdBlue.

(198) De ce 50 litri pentru rezervor AdBlue nu este acceptabil:

- autonomie disproporționată față de combustibil – un rezervor de 50 litri AdBlue poate acoperi doar 80–85% din autonomia oferită de un rezervor de combustibil de 280 litri, ceea ce obligă la alimentări separate doar pentru AdBlue.

- risc de oprire a motorului – lipsa AdBlue duce la intrarea motorului în mod de protecție (putere redusă) sau oprirea funcționării conform legislației privind emisiile.

- creșterea costurilor și timpilor morți – alimentări suplimentare doar pentru AdBlue înseamnă opriri neproductive.

(199) Avantajele unui rezervor AdBlue de minim 60 litri sunt reprezentate de:

- asigură autonomie sincronizată cu rezervorul de combustibil, permițând alimentarea ambelor fluide în același timp.

- elimină riscul de nefuncționare din lipsa AdBlue și respectă în mod continuu cerințele de mediu.

Justificare tehnică – Cutie de viteze minim 8+4 trepte, acționare manual.

(200) Cerința unei cutii de viteze cu minim 8 trepte înainte + 4 trepte pentru regim de forță/marșarier este stabilită pentru a asigura:

- un raport optim între putere, cuplu și consum pe toată plaja de viteze;

- flexibilitate operațională – posibilitatea de a adapta transmisia atât pentru deplasare rapidă pe drum drept, cât și pentru tracțiune maximă la viteze mici în sarcini grele;

- protecția motorului – menținerea turației în zona de eficiență maximă indiferent de încărcare sau teren;

- alegerea treptei de viteză adaptabilă situației din teren astfel încât să nu fie afectat randamentul.

(201) De ce nu este acceptabilă o cutie cu mai puține trepte (ex. 6+2 sau 8 simple):

- salturi prea mari între trepte – motorul lucrează fie supraturat, fie subturat, ceea ce duce la consum mai mare și uzură prematură.

- performanță redusă în sarcină grea – lipsa treptelor de forță (low range) limitează capacitatea de urcare în rampă și de manevrare cu încărcătură maximă.

- flexibilitate scăzută – imposibilitatea de a ajusta precis viteza de lucru în funcție de operațiune (curățare, încărcare, transport).

Justificare tehnică pentru acționare manuală.

(202) Cerința acționării manuale a fost cerută pentru:

- control precis în sarcini dificile – operatorul poate selecta exact treapta optimă fără întârzierea inerentă a unei cutii automate;

- fiabilitate crescută – transmisia manuală are mai puține componente electronice și hidraulice susceptibile la defect în condiții de praf, vibrații și temperaturi extreme;

- costuri mai mici de mentenanță și timp redus de imobilizare la reparații.

(203) De ce o cutie automată nu ar fi acceptabilă:

- încălzire și uzură suplimentară – în sarcini grele, cutiile automate pot supraîncălzi fluidul și pot pierde eficiență.

- selectare neoptimă a treptei – în regim de lucru, automatul poate schimba la momente nepotrivite, afectând puterea disponibilă pentru auxiliare.

- costuri de reparație mult mai mari – o defecțiune la cutia automată implică piese și manoperă costisitoare, plus timp lung de imobilizare.

Justificare tehnică – Benă basculabilă trilateral din oțel Hardox HBW 450.

(204) O benă cu basculare trilaterală permite descărcarea materialelor în trei direcții (spate, stânga, dreapta), ceea ce asigură:

- flexibilitate maximă în lucru – descărcare în spații înguste, fără manevre suplimentare ale vehiculului.

- reducerea timpilor de operare – descărcarea se face rapid în direcția optimă, fără repositionări.

- siguranță sporită – mai puține manevre înseamnă mai puține riscuri de coliziune sau răsturnare.

(205) Hardox HBW 450 este un oțel special anti-uzură, cu duritate 450 Brinell, folosit la echipamente supuse abraziunii intense. Avantajele față de materiale inferioare (oțel carbon obișnuit, aluminiu sau alte plăci neîntărite) sunt reprezentate de:

- rezistență la uzură de 3-4 ori mai mare – Hardox HBW 450 suportă contact repetat cu pietriș, nisip, asfalt frezat, fără deformări și fără reducerea grosimii funcționale în timp scurt.

- durată de viață extinsă – o benă din Hardox poate funcționa ani fără înlocuire, reducând costurile totale de mentenanță.

- rezistență mecanică ridicată – la solicitări de impact (încărcarea cu cupa, bolovani), materialul nu crapă și nu se îndoaie ușor.

- grosime redusă la aceeași rezistență – se obține greutate proprie mai mică a benei, crescând sarcina utilă a vehiculului.

(206) De ce materiale inferioare nu sunt acceptabile:

- oțel carbon obișnuit – se uzează rapid la transport de agregate, necesitând căptușeli sau înlocuire completă în 1–2 ani.

- aluminiu – deși mai ușor, este mult mai puțin rezistent la abraziune și impact, potrivit doar pentru materiale ușoare (ex. cereale).

- plăci neîntărite – nu rezistă la solicitările mecanice intense, ducând la deformare, fisurare sau găurire prematură.

Justificare tehnică – Benă: lungime utilă ≥ 4.400 mm și lățime utilă ≥ 2.400 mm

(207) De ce o lungime utilă a benei de 4.400 mm (vs. 4.300 mm) este mai avantajoasă:

- încărcături standard și marjă de ancorare - paletele/elementele de 4.000 mm (țeavi, rigle, grinzi, panouri) necesită spațiu liber pentru caloți, obloane și chingi. La 4.300 mm, marja este insuficientă când oblonul și peretele frontal au întărituri; la 4.400 mm ai rezervă minimă pentru a fixa corect fără depășiri sau forțări.

- distribuția sarcinii pe axe - lungimea utilă suplimentară permite re poziționarea încărcăturii pentru a respecta limitele pe axe (fără a depăși MMA pe puntea spate). La 4.300 mm se îngustează fereastra de poziționare, crescând riscul de suprasolicitare pe o axă.

- Productivitate - la aceeași lățime de 2.400 mm, trecerea de la 4.300 mm la 4.400 mm înseamnă +2,3% suprafață de încărcare utilă ($4,4 \times 2,4 = 10,56$ m² vs $4,3 \times 2,4 = 10,32$ m²) — adică mai puține curse pentru același volum.

(208) De ce o lățime utilă de 2.400 mm (vs. 2.300 mm) este mai avantajoasă:

- compatibilitate cu încărcătoare frontale - cupe frecvente au $\approx 2,4$ m lățime; la 2.300 mm apar vărsări laterale și cicluri suplimentare la încărcare. La 2.400 mm încărcarea e plină pe toată deschiderea benei.

- paletizare și materiale voluminoase - lățimea de 2.400 mm permite configurări eficiente (ex. două paleți de 1.200 mm alături). La 2.300 mm nu încap perechea, rezultând reconfigurări, pierdere de spațiu și timp.

- siguranță la basculare - lățimea mai mare stabilizează masa la încărcări neuniforme (pământ umed, asfalt frezat), reducând riscul de răsturnare laterală în timpul manevrelor.

- productivitate măsurabilă - cu lungimea păstrată la 4.400 mm, scăderea lățimii de la 2.400 la 2.300 mm taie $\sim 4,35\%$ din suprafața utilă ($10,56$ m² vs $10,12$ m²) — direct proporțional cu mai multe curse și costuri mai mari.

(209) Efectul cumulat al dimensiunilor benei ($4.300 \times 2.300 = 9,89$ m² vs $4.400 \times 2.400 = 10,56$ m²) conduce la o diferență de +0,67 m²

($\approx +6,8\%$ suprafață utilă). Înălțimi laterale egale determină un plus de 6–7% volum util. În cazul materialelor grele înseamnă mai puține transporturi și timpi mai scurți de operare.

Justificare tehnică – Ampatament maxim 3.600 mm.

(210) Cerința unui ampatament ≤ 3.600 mm este stabilită pentru a garanta manevrabilitate, siguranță și productivitate în condiții reale (zone urbane, șantiere, curți tehnice, rampe).

(211) De ce 3.700 mm (sau mai mare) nu este acceptabil:

- rază de viraj mai mare determină un acces limitat. Ampatamentul influențează direct raza de întoarcere. O creștere a ampatamentului de 100 mm crește spațiul necesar pentru manevre în intersecții înguste, ganguri și curți. Rezultatul acestei creșteri este reprezentat de manevre suplimentare, blocaje sau imposibilitatea accesului.

- risc crescut de contact lateral („sweep” spate) - la ampatament mai lung, traiectoria spatelui descrie o „măturare” laterală mai amplă; crește riscul de lovire a stâlpilor, bordurilor, gardurilor și a vehiculelor parcate.

- unghi de trecere între punți mai nefavorabil - ampatamentul mai lung reduce unghiul peste rupturi de pantă (rampe/opritori), crescând riscul ca vehiculul să „se așeze pe burtă” (atingeri la traverse, evacuare, linii hidraulice).

- timp de operare și costuri mai mari - manevrele de re poziționare adaugă timp, consum și uzură (ambreiaj, frâne, anvelope), scăzând productivitatea zilnică.

- stabilitate pe suprafețe denivelate - un ampatament mai lung transferă mai lent sarcina între punți la denivelări succesive, rezultând pierderi momentane de tracțiune și control în spații înguste.

(212) Beneficiile pragului ≤ 3.600 mm sunt reprezentate de:

- întoarcere într-o singură manevră în majoritatea punctelor critice din trasee.

- acces în zone cu gabarit restrâns (platforme, străzi vechi).

- trecere sigură peste rampe și praguri fără atingeri între punți.

- productivitate ridicată: mai puține manevre, consum și uzură reduse.

Justificare tehnică – Faruri LED, lumini de zi LED, proiectoare de ceață LED și siguranțe automate

(213) Iluminatul cu tehnologie LED este solicitat pentru a asigura vizibilitate optimă și siguranță sporită în exploatarea vehiculului, inclusiv în condiții dificile (ceață, ploaie, noapte).

(214) Avantajele față de halogen sau alte tehnologii inferioare sunt reprezentate de:

- intensitate luminoasă superioară – LED-urile oferă flux luminos de 2–3 ori mai mare la același consum, îmbunătățind detectarea obstacolelor și siguranța în trafic sau pe șantier.

- consum redus de energie – sarcină mai mică pe alternator și sistemul electric, ceea ce lasă mai multă putere disponibilă pentru auxiliare.

- durată de viață mult mai mare – 30.000–50.000 ore vs 500–1.000 ore la halogen; elimină înlocuirile frecvente și reduce costurile de mentenanță.

- rezistență la șocuri și vibrații – LED-urile nu au filament, fiind mult mai fiabile în condiții de lucru cu denivelări sau utilaje în mișcare constantă.

- culoare apropiată de lumina naturală – oboseală oculară redusă pentru operator, mai ales la lucrul prelungit pe timp de noapte.

(215) De ce halogenul sau xenonul nu sunt acceptabile:

- flux luminos mai slab și dispersie mai puțin controlată.
- durată de viață scurtă și sensibilitate la vibrații.
- consum mai mare și emisii termice ridicate, care solicită sistemul electric.

Justificare tehnică siguranțe automate.

(216) Sistemele moderne de protecție electrică trebuie să asigure repunerea rapidă în funcțiune a circuitelor după remedierea unei defecțiuni, fără intervenții de service externe.

(217) Avantajele față de siguranțele fuzibile clasice sunt reprezentate de:

- resetare instantanee – după eliminarea scurtcircuitului/suprasarcinii, circuitul poate fi repus în funcțiune direct de către operator, fără înlocuire fizică a siguranței.

- reducerea timpilor de imobilizare – nu este necesară oprirea utilajului pentru schimbarea siguranței.

- siguranță sporită – elimină riscul folosirii de siguranțe improvizate sau nepotrivite (problemă frecventă la fuzibile).

- durată de viață mare – siguranțele automate rezistă la sute de cicluri de declanșare, față de o singură utilizare la cele fuzibile.

(218) De ce siguranțele fuzibile nu sunt acceptabile:

- necesită piese de schimb și timp suplimentar pentru montaj.
- pot fi înlocuite cu valori incorecte, afectând protecția circuitului.
- cresc riscul de oprire neplanificată în teren din lipsa unei siguranțe de rezervă.

Justificare tehnică – Sarcină punte față ≥ 8.000 kg și suspensie față mecanică cu 3 foi de arc.

(219) Sarcină punte față minim 8.000 kg este justificată prin faptul că vehiculul va transporta sarcini grele, cu o parte semnificativă a greutateii concentrate pe puntea față (echipamente montate frontal, încărcături parțial distribuite spre cabină).

(220) De ce o sarcină punte față de 7.500 kg nu este acceptabil:

- marjă insuficientă de siguranță – la încărcături maxime, puntea față poate depăși limita constructivă, provocând uzură prematură sau avarii la ax, rulmenți și anvelope.

- stabilitate redusă – capacitatea mai mică limitează încărcarea optimă, afectând echilibrul vehiculului și siguranța în frânare.

- limitări operaționale – echipamentele auxiliare frontale (ex. sisteme de aspirare, lame de zăpadă, pompe) pot depăși rapid sarcina maximă admisă pe punte, ducând la neconformitate legală și risc de sancțiuni.

(221) Avantajele unei sarcini punte față de 8.000 kg sunt reprezentate de:

- acoperă vârfurile de sarcină fără depășiri periculoase.
- asigură exploatare sigură și legală în toate scenariile.
- crește durata de viață a componentelor trenului de rulare.

(222) Suspensia cu 3 foi de arc este solicitată pentru a oferi capacitate portantă și rezistență la solicitări repetate în condiții de exploatare grea.

(223) Avantajele față de suspensia cu 2 foi sunt reprezentate de:

- capacitate de încărcare mai mare – 3 foi de arc preiau mai bine sarcina crescută pe puntea față, reducând deformarea permanentă a arcurilor.

- durabilitate superioară – distribuția uniformă a eforturilor mecanice pe mai multe foi reduce uzura și riscul de rupere.

- stabilitate sporită – suspensia mai rigidă controlează mai bine tangajul și balansul în timpul frânării sau manevrelor cu sarcină frontală mare.

- rezistență la șocuri și denivelări – cele 3 foi absorb mai eficient solicitările bruște din gropi sau rampe, protejând șasiul și echipamentele frontale.

(224) De ce 2 foi nu sunt acceptabile:

- capacitate portantă mai redusă, risc de tasare excesivă sub sarcină;

- uzură accelerată și frecvență mai mare a înlocuirilor;

- pierdere de stabilitate în manevre și frânări de urgență.

Justificare tehnică – Frână de motor ≥ 300 kW și frână de parcare mecanică cu funcția HOLD

(225) Vehiculul va opera frecvent încărcat la capacitate maximă pe rute care includ rampe descendente și zone cu limitări de viteză. Puterea minimă de 300 kW este necesară pentru:

- menținerea controlului vitezei pe coborâri fără supraîncălzirea frânelor de serviciu;

- reducerea uzurii și a costurilor de întreținere pentru frânele principale;

- siguranță sporită în condiții de carosabil umed sau alunecos.

(226) Avantajele unei puteri minime de 300 kW sunt reprezentate de:

- capacitate de frânare constantă și sigură la coborâri prelungite.

- protejarea sistemului principal de frânare.

- operare conform standardelor de siguranță pentru vehicule grele.

(227) O frână de parcare mecanică dotată cu funcția HOLD este esențială pentru siguranța staționării în pante sau zone cu trafic intens, precum și pentru ușurința operării. Avantajele funcției HOLD sunt reprezentate de:

- menținerea vehiculului nemișcat la opriri temporare (ex. semafor, trafic) fără ca șoferul să mențină apăsat pedala de frână.

- siguranță suplimentară în rampă – elimină riscul de rulare înapoi la pornire.

- reducerea oboselii operatorului – util mai ales în regim urban sau în zone cu opriri repetate.

B.4. Referitor la pretinsa nelegalitate a cerințelor tehnice aferente lotului nr. 3 – „*Autoutilitară cu benă basculabilă*”

(228) Și cu privire la echipamentele care compun lotul 3 contestatoarea încearcă să inducă ideea nefondată că prin întocmirea specificațiilor tehnice cuprinse de caietul de sarcini aș fi urmărit limitarea ofertării și, implicit, achiziționarea unui anumit produs, clar identificabil. În realitate, prin caietul de sarcini aferent lotului 3 nu au fost impuse specificații restrictive, de natură să înlăture concurența.

(229) Prin cele ce urmează se vor expune temeiurile tehnice și legale care au determinat stabilirea în mod obiectiv a cerințelor tehnice aferente documentației de atribuire. În raport cu criticile formulate de contestatoare, autoritatea contractantă va arăta punctual, pentru fiecare cerință, observație sau solicitare de remediere, rațiunea concretă și justificarea tehnică care au fundamentat includerea în caietul de sarcini a specificațiilor contestate de (...)S.R.L., în deplină conformitate cu art. 156 alin. (1) și (2) din H.G. nr. 395/2016, potrivit cărora cerințele tehnice trebuie să fie necesare, proporționale și direct legate de obiectul contractului.

Justificare tehnică – Motor minim 160 CP, minim 6 cilindri, Euro 6

(230) Cerințele privind puterea, arhitectura motorului și norma de emisii nu sunt orientative, ci praguri funcționale obligatorii stabilite pentru a garanta performanța, siguranța, fiabilitatea și conformitatea de mediu în exploatare intensă.

(231) Capacitatea de lucru la sarcină maximă de 160 CP (≈ 118 kW) asigură funcționarea concomitentă a tracțiunii și a consumatorilor auxiliari (hidraulică, PTO, pompe), fără scăderi de ritm și prezintă următoarele avantaje:

- rezervă pentru pante și demaraje grele - menține viteza de lucru în rampe și cu încărcare, fără schimbări frecvente de treaptă sau supraîncălzire.

- eficiență operațională - o putere sub 160 CP obligă la viteze mai mici și la treceri suplimentare ceea ce determină timp mai lung și costuri mai mari.

(232) Cuplu liniar la turații joase de minim 6 cilindri oferă o curbă de cuplu mai plată și disponibilitate de forță de la turații reduse — critic

la porniri cu încărcătură, urcări, manevre fine cu PTO. Motoarele în 4 cilindri tind să livreze vârful de cuplu mai îngust, necesitând turații mai mari. Avantajele acestuia sunt reprezentate de:

- NVH redus (zgomot, vibrații, harshness) - mai multe impulsuri de ardere pe rotație înseamnă funcționare mai liniștită și mai puține vibrații → confort pentru operator, uzură mai mică a ansamblurilor auxiliare.

- stabilitate termică și durabilitate - masa termică și suprafața de răcire mai mari la 6 cilindri asigură temperaturi controlate în regim continuu; la 4 cilindri crește riscul de funcționare în zone sub/supra-turate cu uzură accelerată.

- capacitate PTO și accesorii - 6 cilindri gestionează sarcini auxiliare simultane (pompe, compresoare) fără căderi de turație; la 4 cilindri apar fluctuații și scăderi de performanță.

- tracțiune fină la viteze mici - impulsurile mai dese fac deplasarea la viteză foarte mică mai uniformă, important în lucrări urbane/industriale.

(233) Cerința privind îndeplinirea normelor Euro 6 prezintă următoarele avantaje:

- conformitate legală și acces urban - Euro 6 permite accesul în zone cu restricții de emisii și reduce riscul de limitări/penalități.

- sănătate și mediu - emisii reduse de NOx/PM, protejând calitatea aerului la locul de muncă.

- exploatare fără derating impus de emisii - sistemele moderne Euro 6 (SCR/DPF/EGR) necesită motor cu rezervă de putere și cuplu pentru regenerări și sarcini auxiliare ceea ce conduce la ideea necesității combinației 160 CP și 6 cilindri.

Justificare tehnică cerință cutie de viteze manuală cu minim 6 trepte

(234) O cutie de viteză manuală cu minim 6 trepte este necesară raportat la:

- plajă optimă de rapoarte - 6 trepte asigură echilibru între forța de tracțiune la turații joase și viteză economică pe drum drept.

- flexibilitate operațională - permite selectarea treptei ideale pentru condiții variate (rampă, încărcătură maximă, deplasare economică), reducând consumul și uzura motorului.

- protecția ansamblului motor-transmisie - pasajele mai mici între rapoarte mențin motorul în zona de cuplu optim, prevenind suprasolicitarea.

(235) Avantajele cutiei manuale în exploatarea grea sunt următoarele:

- control direct și instantaneu - operatorul alege exact treapta potrivită situației (ex. abordarea unei rampe încărcat, manevre fine la PTO), fără întârziere de comutare.

- fiabilitate și rezistență - cutia manuală are construcție mai simplă, cu mai puține componente sensibile la praf, vibrații și temperaturi extreme, tipice în construcții și transport greu.

- costuri reduse de întreținere - piese ieftine și ușor de înlocuit, timp scurt de imobilizare.

- performanță constantă la sarcină maximă - transmisiile automate pot suprasolicita convertizorul sau ambreiajele interne în regim greu, reducând eficiența pe termen lung.

(236) O cutie automată este inferioară din punct de vedere practic raportat la nevoile autorității contractante întrucât prezintă:

- reacție întârziată la schimbarea treptei sub sarcină mare ceea ce determină o pierdere de inerție pe rampă.

- sensibilitate la supraîncălzire - în lucrul intens, automatul poate atinge rapid temperaturi critice.

- cost ridicat al reparațiilor - în caz de defect, componentele interne și modulele electronice au costuri de câteva ori mai mari decât la manuală.

- dependență de electronică - defecțiunile electrice sau software pot bloca funcționarea în teren.

Justificare tehnică – Tracțiune 4x2 pentru autoutilitară 3,5 t

(237) Vehiculul necesar autorității contractante va fi exploatat preponderent pe drumuri asfaltate sau pietruite, în mediul urban, pentru transport de materiale, echipamente și personal. Nu sunt prevăzute deplasări frecvente pe teren accidentat, noroios sau acoperit cu zăpadă adâncă. Avantajele tracțiunii 4x2 în acest caz sunt reprezentate de:

- greutate proprie mai redusă - lipsa sistemului suplimentar de antrenare a punții față (cutie de transfer, arbori, diferențial) reduce masa vehiculului cu 100–200 kg, ceea ce se traduce în sarcină utilă mai mare pentru încărcături.

- consum de combustibil mai mic - pierderile mecanice în transmisie sunt mai reduse, rezultând eficiență mai bună și costuri de exploatare mai mici pe termen lung.

- costuri de achiziție și întreținere mai scăzute - transmisia 4x2 are mai puține componente, deci este mai ieftin de cumpărat și întreținut. Acesta nu necesită intervenții periodice suplimentare (ungere cutie transfer, reparații articulații).

- fiabilitate sporită în utilizare standard - fără componente suplimentare expuse la uzură sau defectare, 4x2 oferă disponibilitate tehnică ridicată și timp minim de imobilizare.

- performanță suficientă pentru scenariul de utilizare - pe suprafețe plane și drumuri în stare bună, 4x2 asigură tracțiune adecvată chiar și la sarcină maximă, fără dezavantaje operaționale.

(238) De ce o tracțiune 4x4 este nejustificată în acest caz:

- cost suplimentar nevalorificat – transmisia integrală adaugă 10–20% la prețul de achiziție, fără beneficii concrete în utilizarea preponderent urbană și pe drumuri amenajate.

- consum mai mare – chiar și cu antrenarea 4x4 decuplată, masa suplimentară și rezistența mecanică ridică consumul cu 5–10%.

- complexitate inutilă – piese suplimentare (cardane, diferențiale, butuci) care cresc riscul de defecțiuni.

- sarcină utilă redusă – masa proprie mai mare scade capacitatea de încărcare legală.

Justificare tehnică benă: $3.650 \times 2.150 \times 400$ mm (L × l × h)

(239) O benă de dimensiunile menționate prezintă o capacitate utilă și productivitate ridicate, la un volum de $\approx 3,14$ m³ ($3.650 \times 2.150 \times 0,400$ m). Prin comparație, o benă mai mică (ex. $3.500 \times 2.000 \times 0,350$ m) are $\approx 2,45$ m³ ceea ce determină o micșorare cu 28% a volumului. Volumul suplimentar presupune efectuarea a mai puține curse pentru același material (pământ, nisip, asfalt frezat, deșuri), cu timp și combustibil reduse.

(240) Înălțimea lateralelor de 400 mm oferă bordaj minim pentru retenția materialelor. Lateralele mai mici (300–350 mm) cresc riscul de pierdere a materialului și impun suprapuneri de prelate/accesorii, cu timp și cost suplimentar.

(241) Secțiunea mai mare a benei permite distribuția corectă a masei și re poziționarea încărcăturii pentru respectarea sarcinilor pe axe. O benă mai scurtă/îngustă îngustează fereastra de poziționare și determină riscul de supraîncărcare pe punți.

(242) Bena propusă este mai eficientă operațional și din perspectiva mentenanței. Dimensiunile cerute reduc numărul de manevre (la încărcare/descărcare), și uzura (ambreiaj, frâne) datorită scăderii curselor.

Justificare tehnică corp din oțel Hardox HBW 450 și șasiu din oțel profil C

(243) Oțelul Hardox HBW 450 are o rezistență superioară la abraziune și șoc. Acesta are o durabilitate la uzură de 3–4 ori mai mare față de oțel carbon obișnuit și net superioară față de aluminiu/composite.

(244) Datorită rezistenței, se folosesc grosimi mai mici pentru aceeași viață utilă ceea ce permite păstrarea sarcinii utile fără a se sacrifica durabilitatea (în cazul aluminiului ar trebui rigidizări suplimentare, care anulează câștigul de masă).

(245) Oțelul prezintă o mai mare stabilitate termică. La frecare/temperaturi ridicate (materiale calde, frânări la descărcare) oțelul Hardox își păstrează proprietățile (compozitele se degradează termic iar aluminiul se înmoaie la temperaturi relativ joase).

(246) Șasiul din oțel profil C (lonjeroane/ traverse deschise) prezintă următoarele avantaje:

- o rigoare și ductilitate controlate - profilul C oferă rigiditate la încovoiere cu ductilitate la torsiune. În suprasarcini, șasiul avertizează prin deformări vizibile, nu crapă brusc (cum pot face unele cadre tubulare sudate sub solicitări ciclice) inspectie & întreținere facile:

secțiunea deschisă permite inspecția vizuală integrală, curățare de noroi/sare și vopsire protecție. La șasiul tubular, coroziunea/ fisurile pot progresa în interior, invizibil, apa pătrunde prin pori/capace → risc de cedare neașteptată.

- montaj flexibil al echipamentelor - pe profil C se prind console, PTO, pompe, rezervoare, benă fără perforări suplimentare sau adaptoare complicate; tubularul impune găuriri/șei care localizează tensiuni.

- reparabilitate și cost - profilul C se redresează și se plasează (întăritor local) ușor. Șasiul tubular/aluminiu, reparațiile sunt grele, costisitoare și deseori necesită înlocuiri de ansamble.

- compatibilitate cu sarcini dinamice - basculări laterale/spate, frânări, drum denivelat. Profilul C are comportament previzibil și torsiune controlată; la aluminiu, modulul de elasticitate mic generează flambaj/oboseală la cicluri grele.

- protecție anticorozivă eficientă - suprafețele deschise se tratează/picurează ușor; la tubular, interiorul rămâne adesea netratat.

Justificare tehnică suspensie față cu bară de torsiune

(247) O suspensie cu bară de torsiune utilizează un element metalic elastic (bară de oțel tratată termic) care preia și eliberează energia la comprimare, oferind următoarele avantaje:

- reglaj facil al gârzii la sol – prin simpla modificare a preîncărcării barei; permite adaptarea la sarcină, echipamente frontale sau denivelări fără modificări structurale.

- comportament constant în timp – nu suferă tasare progresivă precum arcurile lamelare; menține geometria punții și unghiurile de direcție.

- spațiu constructiv redus – permite amplasarea joasă a punții și integrării facile a accesoriilor.

(248) În comparație cu alte sisteme precum arcuri lamelare (foi de arc), aceasta prezintă următoarele avantaje:

- greutate mai mică – bara de torsiune reduce masa nesuspendată, îmbunătățind confortul și manevrabilitatea.

- confort superior – reacție mai elastică și liniară; foile de arc sunt mai rigide și transmit mai multe vibrații către cabină și echipamente.

- reglaj rapid – la foile de arc, modificarea gârzii impune înlocuirea sau adăugarea de foi; la bara de torsiune e doar o operație de reglaj.

- durabilitate – foile de arc pot fisura la solicitări ciclice sau în condiții de coroziune. Barele de torsiune sunt protejate și mai rezistente la oboseală.

(249) Similar, în comparație cu alte sisteme precum suspensia pneumatică, suspensia cu bară de torsiune prezintă următoarele avantaje

- robustețe și simplitate – nu are componente sensibile (perne de aer, compresoare, supape), care pot ceda la praf, noroi, temperaturi extreme.

- întreținere minimă – elimină costurile și timpii de imobilizare pentru reparații la sistemul de aer.
- fiabilitate în condiții grele – barele de torsiune funcționează indiferent de temperaturi, fără risc de pierdere presiune sau dezechilibru.
- cost total mai mic – lipsa sistemului pneumatic reduce costul de achiziție și exploatare.

Justificare tehnică Sisteme Emergency Lane Keep Assist și City Brake Assist.

(250) Emergency Lane Keep Assist (ELKA) este un sistem activ care detectează părăsirea neintenționată a benzii de rulare și intervine automat asupra direcției pentru a readuce vehiculul pe traiectorie. Un astfel de sistem oferă:

- siguranță preventivă – reduce riscul de coliziuni frontale/laterale cauzate de distragerea atenției sau oboseala șoferului.
- eficiență în exploatare prelungită – operatorii autoutilitarelor grele/medii pot parcurge distanțe mari zilnic; oboseala cumulată crește riscul de deviere de bandă.
- conformitate cu bune practici UE – sistemele de menținere a benzii sunt deja recomandate sau impuse pe vehicule comerciale noi în legislația europeană privind siguranța rutieră.

(251) City Brake Assist (CBA) este un sistem de frânare automată de urgență la viteze mici, utilizând senzori radar/lidar/cameră pentru a detecta obstacole (vehicule, pietoni, bicicliști) și a aplica frâna dacă șoferul nu reacționează. Implementarea unui astfel de sistem conduce la:

- reducerea coliziunilor urbane – în zone cu trafic dens, opriri frecvente și vizibilitate redusă (intersecții, curbe strânse, vehicule parcate).
- protecția vulnerabililor – pietoni și bicicliști sunt mai greu de observat la viteze mici în zone aglomerate; sistemul intervine chiar dacă șoferul nu reacționează imediat.
- limitarea daunelor materiale – în caz de impact, reduce viteza de coliziune și implicit costul reparațiilor.

(252) Prin combinarea sistemelor ELKA și CNA se acoperă două riscuri critice diferite: deviere neintenționată de bandă (pe drum deschis) și coliziuni la viteze mici (în mediul urban). Prin aceasta se contribuie direct la obiectivele Zero Accidente stabilite de strategia UE privind siguranța rutieră, protejându-se operatorii, ceilalți participanți la trafic și investiția în vehicul. Existența sistemelor menționate prezintă și avantajul de a contribui la reducerea primelor de asigurare prin clasificarea vehiculului în categorie de risc redus.

Justificare tehnică – Sistem de iluminare LED (faruri, proiectoare, stopuri).

(253) Sistemele de iluminare LED prezintă următoarele avantaje:

- vizibilitate și siguranță rutieră - flux luminos superior: LED-urile produc până la 2× mai multă lumină utilă la aceeași putere consumată, asigurând iluminare uniformă și distanță de vizibilitate mai mare. Culoare apropiată de lumina naturală ($\approx 5.500\text{--}6.000\text{ K}$): reduce oboseala oculară a șoferului, îmbunătățește percepția obstacolelor și a marcajelor rutiere. Răspuns instantaneu: LED-urile ating intensitatea maximă în $<0,1$ secunde, față de $0,3\text{--}0,5$ secunde la halogen – diferență care la 80 km/h poate însemna peste 6 metri de frânare câștigați în reacția celorlalți participanți la trafic.

- fiabilitate și costuri de exploatare - durată de viață de $20.000\text{--}30.000\text{ h}$ vs. $500\text{--}1.000\text{ h}$ în cazul halogenelor ceea ce conduce la intervale mult mai mari între înlocuiri, reducând timpii de imobilizare. Rezistență la vibrații și șocuri: LED-urile nu au filament fragil. Acestea sunt ideale pentru drumuri denivelate și exploatare în condiții grele.

- consum energetic redus (până la -70%): scade sarcina asupra alternatorului, contribuind la economie de combustibil și la protejarea sistemului electric.

- siguranță și vizibilitate pentru alți participanți - Luminozitate constantă: LED-urile își păstrează fluxul luminos chiar la temperaturi scăzute sau ridicate, spre deosebire de halogen, care își pierde din intensitate odată cu uzura filamentului. Semnalizare clară și instantanee la stopuri/proiectoare: LED-urile reduc timpul de reacție al șoferilor din spate, scăzând riscul de tamponare.

Raportat la toate cele prezentate mai sus, se desprind următoarele concluzii:

(i) Cerințele tehnice au fost stabilite pentru a asigura eficiența, siguranța și fiabilitatea utilajelor achiziționate. Acestea derivă din necesități obiective ale autorității contractante și nu din dorința de a favoriza un producător anume. În jurisprudența constantă a CJUE s-a arătat că autoritățile pot stabili criterii tehnice specifice dacă acestea sunt justificate obiectiv și proporțional .

(ii) Contestatoarea nu a demonstrat imposibilitatea altor producători de a participa la procedură. Din contră, există pe piață cel puțin un alt producător care se încadrează în cerințele tehnice stabilite. Astfel, susținerile contestatoarei privind favorizarea unui singur producător sunt lipsite de fundament.

(iii) Conform jurisprudenței CJUE și a instanțelor naționale, măsurile dispuse în cazul unor eventuale neconformități ale caietelor de sarcini trebuie să fie proporționale. Anularea procedurii ar constitui o măsură excesivă, în condițiile în care nu există probe că s-a restrâns concurența. În subsidiar, CNSC ar putea dispune, cel mult, ajustări punctuale ale documentației, însă nu anularea procedurii.

Pentru motivele expuse, autoritatea contractantă solicită respingerea contestației formulate ca nefondată și menținerea procedurii de achiziție publică în forma derulată de autoritatea contractantă. Procedura a fost desfășurată cu respectarea dispozițiilor Legii nr.

98/2016, ale Legii nr. 101/2016, precum și a principiilor jurisprudenței naționale și europene aplicabile în materie de achiziții publice, asigurând transparența, tratamentul egal și nediscriminarea operatorilor economici, fără a se produce vreo restrângere nejustificată a concurenței.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, înregistrată la CNSC sub nr. (...), contestatoarea a transmis Consiliului dovada efectuării cheltuielilor de judecată în valoare de (...)lei reprezentând onorariu avocațial.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, datată 25.08.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. (...), contestatorul (...) a transmis **concluzii scrise** față de punctul de vedere al autorității contractante prin care solicită ca, prin decizia ce va fi pronunțată, să fie înlăturate apărările formulate de autoritatea contractantă și să fie admisă contestația astfel cum aceasta a fost formulată.

Prin adresa nr. (...), Consiliul a solicitat autorității contractante (...) *„dovada faptului că specificațiile tehnice criticate pot fi îndeplinite, în mod cumulat, de către mai mulți producători, în contextul în care contestatoarea susține că respectivele specificații tehnice pot fi îndeplinite doar de către un singur producător. Informațiile vor fi prezentate sub formă tabelară, prin indicarea în mod clar a produselor care îndeplinesc specificațiile tehnice criticate în mod cumulat și vor fi însoțite de documente probante în cadrul cărora va fi evidențiat modul de îndeplinire al fiecărei specificații tehnice criticate”*.

Prin adresa nr. (...), înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...) a transmis **răspuns la adresa CNSC nr. (...),** prin care:

(i) arată că specificațiile tehnice cuprinse în caietele de sarcini pot fi îndeplinite de către mai mulți producători, conform celor prezentate sub formă tabelară în cuprinsul documentului;

(ii) învederează Consiliului faptul că, până la data prezentei, în cadrul procedurii inițiate de aceasta în calitate de autoritate contractantă, s-au înscris în SEAP un număr de patru operatori economici;

(iii) solicită soluționarea cu celeritate a contestației.

Prin adresa fără număr de înregistrare la emitent, datată 26.09.2025, înregistrată la Consiliu sub nr. (...), contestatorul (...) a transmis **concluzii scrise** față de punctul de vedere al autorității contractante prin care solicită ca, prin decizia ce va fi pronunțată, să fie înlăturate apărările formulate de autoritatea contractantă și să fie admisă contestația astfel cum aceasta a fost formulată, pentru motivele prezentate în cuprinsul contestației, precum și pentru cele detaliate în continuare.

1. Caracterul netemeinic al apărărilor formulate de autoritatea contractantă prin punctul de vedere.

(1) contestatoarea înțelege să arate că apărările și documentele prezentate ca anexă la ultimul punct de vedere al autorității contractante

confirmă expres faptul că specificațiile tehnice impuse prin caietele de sarcini:

(i) corespund în proporție de 1:1 exclusiv cu specificațiile tehnice ale produselor din oferta (...)S.R.L., produse ale căror broșuri de prezentare au fost puse la dispoziția autorității contractante de către acest ofertant încă din data de 31.01.2025, adică cu șase luni înainte de termenul de depunere a ofertelor;

(ii) nu pot fi îndeplinite, fără suportarea unor costuri adiționale semnificative, decât de echipamentele cuprinse în oferta comercială a (...)S.R.L.

(2) Din analiza punctului de vedere rezultă că autoritatea contractantă a încercat să demonstreze că specificațiile tehnice cuprinse în caietele de sarcini pot fi îndeplinite de mai multe echipamente ale mai multor producători sau furnizori, prezentând în acest sens, în format tabelar, o listă de echipamente aparținând unor producători diferiți, care – în opinia sa – *„ar îndeplini cerințele documentației”*.

(3) În realitate, documentele anexate de autoritatea contractantă confirmă contrariul, întrucât, pe parcursul celor 13 pagini de tabel comparativ, aceasta nu a reușit să identifice niciun alt producător sau furnizor de echipamente, în afara (...)S.R.L., ale cărui produse să corespundă exact specificațiilor tehnice din caietul de sarcini.

Astfel, pentru toate celelalte modele enumerate, autoritatea contractantă a recunoscut existența unor necorelări, apreciind – într-o manieră subiectivă și nefundamentată – că acestea *„ar putea fi adaptate”* pentru a corespunde cerințelor, fără a demonstra fezabilitatea tehnică sau economică a acestor adaptări.

(4) Contestatoarea subliniază că, în contextul achizițiilor publice și al cadrului legislativ european aplicabil omologării și certificării produselor, modificarea sau adaptarea unui echipament care deține certificat de conformitate european constituie o încălcare a normelor tehnice și de siguranță, fiind interzisă în lipsa unei noi proceduri de omologare.

Astfel, ideea susținută de autoritatea contractantă potrivit căreia un producător ar putea *„adapta”* un echipament certificat pentru a se încadra artificial în cerințele caietului de sarcini este contrară normelor de conformitate CE, Regulamentelor (UE) privind omologarea vehiculelor, precum și principiilor transparenței și tratamentului egal consacrate de art. 2 alin. (2) din Legea nr. 98/2016.

(5) Certificatul de conformitate emis în baza normelor europene și naționale atestă că produsul respectă standardele de siguranță, performanță și calitate prevăzute în directivele și regulamentele aplicabile, inclusiv Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind omologarea vehiculelor, precum și alte acte normative relevante din domeniu.

(6) Orice modificare adusă unui astfel de produs — fie că vizează motorul, dimensiunile, componentele esențiale sau sistemul de direcție

— presupune alterarea specificațiilor omologate, ceea ce anulează valabilitatea certificatului de conformitate existent.

(7) În consecință, o asemenea modificare impune inițierea unei proceduri de recertificare, un proces complex, de durată, care poate depăși doi ani, în funcție de natura modificărilor și de cerințele autorităților competente în materie de omologare și control tehnic.

(8) Contestatoarea subliniază că produsele vizate în cadrul acestei proceduri nu sunt realizate artizanal sau unitar, ci produse industriale de serie, fabricate în loturi de sute sau chiar mii de unități, în baza unui proces standardizat de producție, omologat conform normelor europene.

(9) Aceste produse sunt supuse unor teste riguroase pentru obținerea certificatului de omologare european, care garantează conformitatea cu standardele tehnice, de siguranță și de mediu impuse la nivelul Uniunii Europene.

Prin urmare, orice abatere de la specificațiile tehnice omologate, inclusiv modificări neautorizate ale componentelor principale, ar compromite conformitatea legală și siguranța utilizatorilor finali.

Astfel, ideea susținută de autoritatea contractantă privind posibilitatea efectuării unor „adaptări” ale echipamentelor este nefundamentată tehnic, contrară principiilor omologării europene și normelor de siguranță.

(10) Mai mult, în cadrul procedurilor de achiziții publice, autoritățile contractante sunt obligate să respecte specificațiile tehnice prevăzute în documentația de atribuire, care includ cerințe stricte de conformitate cu standardele europene aplicabile produselor.

(11) Procedura de recertificare implică costuri semnificative și reevaluări tehnice extinse, cuprinzând teste suplimentare, verificări de conformitate, adaptarea liniei de producție și aprobarea finală din partea autorităților competente.

Prin urmare, modificarea sau adaptarea unui produs certificat european, fără parcurgerea întregii proceduri de recertificare, reprezintă o încălcare gravă a reglementărilor tehnice și juridice, cu consecințe asupra valabilității certificatelor, siguranței și legalității produsului.

(12) În aceste condiții, singura obligație pe care o avea autoritatea contractantă pentru a demonstra caracterul nefondat al criticilor formulate de contestatoare era identificarea cel puțin a unui echipament — pentru oricare dintre loturi — care să îndeplinească integral specificațiile tehnice impuse prin caietele de sarcini, fără a necesita adaptări costisitoare.

(13) Această demonstrație s-a dovedit imposibilă chiar pentru autoritatea contractantă, ceea ce confirmă afirmațiile contestatoarei din contestația introductivă, potrivit cărora documentația de atribuire, în forma actuală, este orientată către un singur ofertant, respectiv (...)S.R.L., fiind configurată în mod direct sau indirect prin cerințe tehnice restrictive și prin costuri suplimentare impuse potențialilor competitori.

(14) Din tabelele comparative prezentate de autoritatea contractantă pentru echipamentele aferente celor trei loturi, rezultă fără echivoc că nu există niciun alt produs pe piață care să satisfacă integral specificațiile tehnice ale documentației de atribuire, cu excepția echipamentelor (...)S.R.L..

(15) De altfel, cele mai edificatoare probe în susținerea acestei concluzii sunt chiar anexele Punctului de vedere al autorității contractante, care conțin broșurile transmise de (...)S.R.L. încă din data de 31 ianuarie 2025, anterior publicării anunțului de participare.

(16) Din analiza acestor broșuri rezultă cu claritate corespondentul de 1:1 între specificațiile tehnice din documentația de atribuire și echipamentele incluse în oferta comercială a (...)S.R.L., atât în ceea ce privește succesiunea descrierii specificațiilor, cât și valorile parametrilor tehnici, toleranțele și formulările identice ale cerințelor.

(17) Aceste broșuri se regăsesc în anexele Punctului de vedere al autorității contractante, după cum urmează:

Lotul 1 – paginile 18–36/112;

Lotul 2 – paginile 20–32/57;

Lotul 3 – paginile 14–18/18.

(18) Fără a relua în detaliu analiza completă a acestor documente, contestatoarea redă în continuare, cu titlu exemplificativ, corespondența de 1:1 între specificațiile tehnice impuse pentru Lotul 1 și cele ale echipamentelor cuprinse în oferta (...)S.R.L., conform broșurii transmise acesteia la data de 31.01.2025, broșură care apare ca sursa directă a specificațiilor tehnice incluse ulterior în documentația de atribuire.

(19) Similar exemplului redat, același corespondent de tip 1:1 se regăsește și în cazul tuturor celorlalte echipamente aferente celor trei loturi care fac obiectul prezentei proceduri de achiziție, transformând oferta comercială a (...)S.R.L. într-un model integral preluat („copy-paste”) în cuprinsul cerințelor tehnice minime impuse prin caietele de sarcini tuturor potențialilor ofertanți.

(20) În realitate, autoritatea contractantă a transformat procedura de atribuire într-un veritabil simulacru, în cadrul căruia doar un singur operator economic poate depune o ofertă conformă fără a fi necesare modificări substanțiale și costisitoare ale echipamentelor propuse.

(21) Astfel, prin specificațiile tehnice artificiale impuse ofertanților, procedura de atribuire devine una în esență unilaterală, în care unicul ofertant compatibil – (...)S.R.L. – poate oferi produsele la costul real de achiziție, în timp ce ceilalți potențiali ofertanți ar trebui să suporte cheltuieli semnificative de adaptare pentru a respecta cerințele tehnice, costuri care ulterior s-ar reflecta în prețul oferat.

Prin urmare, ofertantul „preferat” ar beneficia de un avantaj competitiv nejustificat, contrar principiului tratamentului egal și nediscriminării consacrat de art. 2 alin. (2) lit. a)–c) din Legea nr. 98/2016.

(22) De asemenea, argumentul autorității contractante potrivit căruia „*până la această dată s-au înscris în SEAP patru potențiali ofertanți*” este nerelevant și nefondat, întrucât simpla înscriere în SEAP nu reprezintă o manifestare concretă de participare la procedură și nu infirmă caracterul restrictiv al documentației.

Înscrierea în SEAP are un caracter strict informativ și administrativ, neconstituind un act de participare efectivă și neavând semnificația unei intenții ferme de ofertare.

(23) Raportat la toate aceste argumente, rezultă cu evidență că autoritatea contractantă a încălcat principiile fundamentale ale achizițiilor publice – egalitatea de tratament, nediscriminarea și transparența – prevăzute de art. 2 alin. (2) lit. a)–c) din Legea nr. 98/2016, precum și principiul proporționalității prevăzut de art. 2 alin. (2) lit. d) din aceeași lege.

(24) În consecință, se impune obligarea autorității contractante fie la anularea procedurii de atribuire și republicarea acesteia într-o formă lipsită de caracter restrictiv, fie, în subsidiar, la adoptarea integrală a măsurilor de remediere propuse de contestatoare prin contestația introductivă, în vederea asigurării unui proces de achiziție echitabil, transparent și conform interesului public al Municipiului (...).

(25) Pentru toate motivele expuse, contestatoarea solicită admiterea contestației, astfel cum aceasta a fost formulată, și dispunerea măsurilor de remediere necesare pentru restabilirea legalității și a tratamentului egal în cadrul procedurii.

Prin adresa nr. (...), înregistrată la Consiliu sub nr. (...), (...) a transmis **concluzii scrise** prin care aceasta solicită înlăturarea apărărilor formulate de (...)S.R.L. și respingerea ca nefondată a contestației, având în vedere următoarele considerente:

(1) Raportat la concluziile scrise depuse de contestatoare la data de 26.09.2025, se impune sublinierea faptului că documentația de atribuire este legal întocmită, în deplină concordanță cu dispozițiile Legii nr. 98/2016 și cu principiile care guvernează materia achizițiilor publice. Caietele de sarcini și specificațiile tehnice au fost elaborate în acord cu necesitățile reale și obiective ale autorității contractante, fără a favoriza vreun producător și fără încălcarea principiilor tratamentului egal, proporționalității și concurenței loiale.

(2) În calitate de autoritate contractantă, a stabilit specificațiile tehnice cuprinse în caietele de sarcini în raport cu nevoile operaționale concrete și obiective, respectând întocmai dispozițiile legale aplicabile și principiile fundamentale prevăzute de art. 2 din Legea nr. 98/2016.

(3) Toate apărărilor formulate de (...)S.R.L. sunt nefondate. În acest sens, se evidențiază inconsecvența poziției procesuale a contestatoarei, care:

- inițial, a susținut că există un singur produs pe piață care ar îndeplini cerințele tehnice din caietul de sarcini întocmit de (...);

- ulterior, deși a recunoscut existența altor produse conforme, a afirmat nejustificat că autoritatea contractantă ar urmări achiziția exclusiv a produselor comercializate de (...)S.R.L.

Această contradicție internă în argumentația contestatoarei demonstrează lipsa de temeinicie a contestației. (...) a arătat, chiar și fără o analiză exhaustivă, că există pe piață mai mulți producători ale căror utilaje respectă cerințele stabilite în documentație.

(4) Este esențial de subliniat că simpla suprapunere a unor caracteristici tehnice din caietul de sarcini cu cele oferite de un anumit producător nu poate fi interpretată ca o restricție a concurenței, atât timp cât autoritatea contractantă nu a impus marca respectivă, ci a justificat obiectiv fiecare cerință tehnică prin raportare la necesitățile reale și operaționale ale activității.

(5) (...) beneficiază de o marjă de apreciere legitimă în definirea necesităților proprii, conform jurisprudenței constante a C.J.U.E. și dispozițiilor art. 156 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016, iar stabilirea unor cerințe tehnice ridicate nu echivalează cu favorizarea unui anumit producător, ci reflectă dreptul autorității contractante de a obține produse conforme cu standardele de calitate, siguranță și performanță impuse de scopul achiziției.

(6) Critica nefondată potrivit căreia cerințele cuprinse în caietele de sarcini ar fi restrictive trebuia probată de către contestatoare prin demonstrarea imposibilității obiective de a furniza produse echivalente. În prezenta cauză, o astfel de probă nu a fost administrată. Simpla, sau pretinsa, dificultate — nedovedită — de adaptare a unor echipamente de către un producător nu constituie o restrângere a concurenței în sensul art. 2 alin. (2) lit. b) și art. 156 alin. (2) din H.G. nr. 395/2016.

(7) Obligația (...), în calitate de autoritate contractantă, nu este aceea de a asigura accesul tuturor producătorilor existenți pe piață, ci aceea de a defini specificațiile tehnice în mod obiectiv, proporțional și justificat, astfel încât să nu fie restricționată nejustificat concurența, potrivit art. 156 alin. (1) din H.G. nr. 395/2016 și art. 2 alin. (2) lit. b) din Legea nr. 98/2016.

(8) La nivel teoretic, nu este suficientă simpla afirmație potrivit căreia cerințele tehnice „se potrivesc” produsului unui anumit producător, ci trebuie dovedită imposibilitatea altor operatori economici de a furniza produse echivalente. În cauză, contestatoarea nu a făcut această dovadă, în timp ce autoritatea contractantă a demonstrat, inclusiv prin exemple concrete, că specificațiile tehnice impuse prin caietele de sarcini pot fi îndeplinite de mai mulți producători de echipamente de salubritate, ceea ce exclude caracterul restrictiv al documentației.

(9) De asemenea, se impune a se observa că (...)S.R.L. confundă în mod intenționat calitatea de furnizor cu cea de producător. Pentru fiecare dintre produsele exemplificate de (...), există pe piață unul sau mai mulți furnizori autorizați care pot depune oferte conforme, chiar și

pentru produse distincte de cele identificate de contestatoare. Aceasta demonstrează că accesul la procedură nu este limitat, ci dimpotrivă, deschis unei concurențe efective.

(10) Totodată, nu sunt fondate susținerile contestatoarei potrivit cărora modificarea unor echipamente de către producător ar determina o alterare a specificațiilor omologate și, implicit, anularea certificatelor de conformitate. În practică, producătorii pot realiza adaptări sau configurări personalizate (în limitele omologării de tip) pentru a corespunde cerințelor de piață sau celor operaționale ale beneficiarului, fără a afecta valabilitatea omologărilor existente.

(11) Se impune a fi reamintit faptul că echipamentele ce fac obiectul procedurii au un grad ridicat de configurare și personalizare, caracteristic utilajelor specializate de salubritate. Configurarea acestora de către producător, în funcție de nevoile și condițiile concrete de utilizare ale beneficiarului final, reprezintă o practică normală și uzuală în industrie, nu o restricție de participare. Producătorii de echipamente similare oferă în mod curent game variate de opțiuni (privind dimensiunea periilor, capacitatea rezervoarelor, puterea motoarelor, dimensiunile șasiului, tipul tracțiunii etc.) tocmai pentru a răspunde nevoilor specifice ale clienților.

(12) Contrar susținerilor contestatoarei, nu există nicio problemă privind omologarea echipamentelor. Argumentele invocate în acest sens constituie o falsă problemă ridicată în mod artificial de către contestatoare. Omologarea autospecialelor de către R.A.R. se poate realiza în mod legal atunci când configurarea finală este efectuată de producătorul echipamentului, conform normelor tehnice aplicabile, și nu de un terț neautorizat, astfel cum prevede legislația în vigoare.

(13) Contestatoarea a invocat, de asemenea, pretinse costuri ridicate de configurare a echipamentelor, fără a administra vreo probă care să confirme susținerile sale și fără a demonstra că o eventuală configurare ar avea efect restrictiv asupra concurenței. În realitate, producătorii prevăd în mod constant costuri de personalizare incluse în procesul de producție, acestea nefiind de natură să afecteze accesul altor operatori economici la procedură.

(14) Întregul raționament al contestatoarei se întemeiază pe premisa eronată că specificațiile tehnice ar fi fost stabilite pentru a favoriza un singur producător. Dimpotrivă, (...) a demonstrat că există mai multe produse disponibile pe piață care îndeplinesc sau pot îndeplini condițiile impuse prin caietul de sarcini, fapt ce confirmă caracterul competitiv și nediscriminatoriu al documentației. Întrucât există (sau pot exista) mai mulți producători și furnizori capabili să ofere echipamente conforme, nu se poate reține restrângerea nejustificată a concurenței.

(15) În considerarea tuturor celor expuse, coroborate cu argumentele tehnice și juridice detaliate în apărările anterioare, (...) solicită respingerea contestației formulate de (...) S.R.L. ca nefundată, constatându-se că documentația de atribuire a fost elaborată legal,

obiectiv și proporțional, cu respectarea dispozițiilor Legii nr. 98/2016, H.G. nr. 395/2016, precum și a principiilor transparenței, tratamentului egal și nediscriminării aplicabile în materia achizițiilor publice.

Din documentele depuse de părți și din susținerile acestora, Consiliul constată următoarele:

(...), în calitate de autoritate contractantă, a inițiat procedura de atribuire prin licitație deschisă a contractului de achiziție publică de furnizare având ca obiect „Furnizare utilaje de curățenie urbană stradală”, cod CPV (...) (Rev.2), divizată pe loturi, prin publicarea în SEAP a anunțului de participare nr. (...) /24.07.2025, stabilind data limită de depunere a ofertelor la 17.09.2025 ora 15:00, criteriul de atribuire fiind „cel mai bun raport calitate-preț” și valoarea estimată de 29.995.000 RON, fără TVA.

Fiind nemulțumită de unele prevederi ale documentației de atribuire aferente următoarelor loturi:

Lotul 1 – „Măturătoare stradală: Măturătoare stradală capacitate buncăr 6 mc - 8 buc., Măturătoare stradală capacitate buncăr 5 mc - 2 buc. și Măturătoare stradală multifuncțională, capacitate buncăr 1,5 mc - 6 buc.”, având o valoare estimată de 17.320.000 lei,

Lotul 2 – „Utilaj multifuncțional cu dispozitive accesorii de spălat și stropit, lamă, sărăriță și pluguri de zăpadă: Utilaj multifuncțional - 10 bucăți; Accesorii: cisternă cu dispozitive de spălat și stropit - 5 buc; Accesorii: sărăriță - 10 buc; Accesorii: plug zăpadă - 10 buc.”, având o valoare estimată de 10.675.000 lei,

Lotul 3 – „Autoutilitare: 8 buc.”, având o valoare estimată de 2.000.000 lei,

societatea (...) a depus contestația care formează obiectul prezentului dosar solicitând următoarele:

„ • suspendarea procedurii de atribuire până la soluționarea fondului cauzei, potrivit art. 22 și urm. din Legea nr. 101/2016;

• în principal, anularea Procedurii de Atribuire potrivit art. 50 alin. (8) lit. c) din Legea nr. 101/2016, coroborat cu art. 212 alin. (1) lit. c) și art. 212 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, raportat la faptul că majoritatea cerințelor tehnice sunt restrictive și permit participarea în mod real a unui singur ofertant, respectiv ofertarea unui singur produs, iar pentru eventuala remediere a specificațiilor tehnice actuale, s-ar impune modificarea în tot a cerințelor tehnice ale documentației;

• în subsidiar, obligarea Autorității Contractate la remedierea documentației de atribuire, conform prevederilor legale incidente și ale considerentelor deciziei CNSC ce urmează a fi pronunțată în prezentata cauză, potrivit motivelor de contestație dezvoltate în cele ce urmează, cu obligarea Autorității Contractante la prelungirea termenului de pregătire a ofertelor, raportat la volumul și complexitatea remediilor necesar a fi aduse, potrivit art. 153 alin. (2) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;

• *Obligarea Autorității Contractante la plata cheltuielilor ocazionate de soluționarea prezentei contestații*”, în sumă de (...)lei reprezentând onorariu avocat (...), conform facturii seria B nr. 0040/07.08.2025, achitată prin OP la data de 12.08.2025.

Prin Încheierea nr. (...)din data de 11.08.2025, Consiliul a respins ca nefondată, cererea de suspendare a procedurii de atribuire aferentă loturilor 1 – 3, formulată de (...).

Verificând în SEAP stadiul procedurii de atribuire, CNSC constată că autoritatea contractantă a modificat termenul limită de depunere a ofertelor la data de 03.11.2025 ora 15:00, astfel încât în cauză ar putea fi dispuse măsuri de remediere în ipoteza în care unele critici ale contestatoarei se vor dovedi a fi întemeiate, motiv pentru care Consiliul va respinge cererea principală a contestatoarei de anulare a procedurii de atribuire.

(...) a prezentat Consiliului dovedă respectării dispozițiilor art. 61¹ alin. (1) lit. b) și alin. (2¹) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv:

- Recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 211551736/1 din data de 06.08.2025, eliberată de CEC BANK – Sucursala Victoria, în sumă de 220.000 lei (lot 1);

- Recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 211551735/1 din data de 06.08.2025, eliberată de CEC BANK – Sucursala Victoria, în sumă de 213.500 lei (lot 2);

- Recipisa de consemnare a cauțiunii nr. 211553641/1 din data de 06.08.2025, eliberată de CEC BANK – Sucursala Victoria, în sumă de 40.000 lei (lot 3).

Recipisele de consemnare se vor restitui în condițiile stipulate de art. 1064 din Codul de procedură civilă, coroborate cu dispozițiile art. 61¹ alin. (5), (6) și (7) din Legea nr. 101/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Pe fondul cauzei, Consiliul constată următoarele:

În cadrul contestației, autoarea acesteia arată, în esență, că specificațiile tehnice aferente loturilor 1 – 3, pot fi îndeplinite de un număr limitat de operatori economici – respectiv unul singur, observându-se intenția de preferențiere a produselor aflate în oferta comercială a unui anume operator economic.

În punctul de vedere înregistrat la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă arată că produsele pe care dorește să le achiziționeze nu sunt niște produse standard/de serie ci niște produse adaptabile/ajustabile conform nevoilor concrete ale sale, acesta fiind motivul pentru care caietele de sarcini întocmite cuprind niște specificații tehnice prezentate în detaliu (fără însă a exista un anumit produs concret urmărit a fi achiziționat). De asemenea, autoritatea contractantă prezintă justificări tehnice ale specificațiilor tehnice contestate și arată că fără a face o analiză exhaustivă a produselor existente pe piață a identificat, pentru fiecare lot, cel puțin un produs diferit de cel indicat de

contestatoare care satisface specificațiile tehnice impuse, pe care însă nu-l indică în cadrul punctului de vedere dar face referire la existența unui studiu de piață pe care l-a realizat anterior inițierii procedurii de atribuire.

Prin concluziile scrise datate 25.08.2025, înregistrate la CNSC sub nr. (...), contestatoarea prezintă contraargumente la justificările tehnice oferite de autoritatea contractantă cu privire la specificațiile tehnice contestate.

La data de 16.09.2025, autoritatea contractantă a prezentat Consiliului pe suport electronic dosarul achiziției publice care include în cadrul folderului denumit „Studiu de piață Caiete de sarcini” ofertele și documentațiile tehnice obținute de la diverși furnizori pe baza cărora au fost întocmite Caietele de sarcini, fără a fi prezentată o situație centralizatoare a acestora.

Față de această situație, prin adresa nr. (...), Consiliul a solicitat autorității contractante, în temeiul art. 20 din Legea nr. 101/2016, să transmită, în termen de cel mult două zile lucrătoare de la primirea corespondenței, dovada faptului că specificațiile tehnice criticate pot fi îndeplinite, în mod cumulat, de către mai mulți producători, în contextul în care contestatoarea susține că respectivele specificații tehnice pot fi îndeplinite doar de către un singur producător. **Consiliul a solicitat ca informațiile să fie prezentate sub formă tabelară, prin indicarea în mod clar a produselor care îndeplinesc specificațiile tehnice criticate, în mod cumulat și să fie însoțite de documente probante în cadrul cărora să fie evidențiat modul de îndeplinire al fiecărei specificații tehnice criticate.** De asemenea, Consiliul a solicitat autorității contractante, ca în cazul în care consideră necesar, să formuleze, în cadrul aceluiași termen, un răspuns la concluziile scrise depuse la dosar de (...), comunicate autorității contractante la data de 26.08.2025 (potrivit dovezii aflată la dosarul cauzei).

Autoritatea contractantă a răspuns prin adresa nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), prezentând informațiile solicitate de Consiliu sub formă tabelară, anexând totodată și documentații tehnice ale unor echipamente în cadrul cărora **nu a evidențiat** modul de îndeplinire a fiecărei specificații criticate, astfel cum Consiliul a solicitat prin adresa nr. (...).

Prin corespondența electronică înregistrată la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă a transmis Consiliului anexele Contractului de delegare a gestiunii care a fost încheiat între MUNICIPIUL(...)(delegatar) și societatea (...) (delegat) și Lista de investiții pe anul 2025 a societății (...)S.R.L., iar prin corespondența electronică înregistrată la CNSC sub nr. 69619/06.10.2025, autoritatea contractantă a depus o completare la lot 1 (măturătoare Boschung S2).

Analizând documentele aflate la dispoziția sa, Consiliul reține că prin Hotărârea nr. 78/04.03.2025, CONSILIUL LOCAL AL (...)a aprobat

atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii pentru activitățile serviciului public de salubritate al (...)constând în:

a) măturatul, spălatul și stropitul căilor publice din localitate, inclusiv colectarea și transportul deșeurilor de pământ și pietre provenite de pe căile publice la depozitele de deșuri, precum și a deșeurilor provenite din coșurile stradale la depozitele de deșuri și/sau la instalațiile de tratare;

b) curățarea și transportul zăpezii de pe căile publice din localitate și menținerea în funcțiune a acestora pe timp de polei sau de îngheț, către Societatea „SALUBRIZARE(...)S.R.L.", cu acționar unic Municipiul(...)prin Consiliul Local al Municipiului (...).

Contractul de delegare a gestiunii a fost încheiat între MUNICIPIUL...(delegatar) și societatea (...) (delegat) pe o durată de 5 ani și conține la art. 9 - Obligațiile delegatului, printre acestea regăsindu-se și următoarele:

- să respecte indicatorii de performanță și să îmbunătățească în mod continuu calitatea activităților prestate;
- să efectueze toate investițiile la care s-a obligat în conformitate cu programul de investiții;
- să utilizeze **echipamente moderne** și mijloace de transport conforme cu cerințele tehnice și de mediu.

Conform articolului 41 din contractul de delegare a gestiunii delegatul are obligația de a întocmi programul de investiții, în care menționează tipul de investiții asumate, valoarea estimată a acestora, sursele de finanțare aferente, termenele de implementare și de a-l transmite spre aprobare consiliului local. Investițiile vor avea ca scop **îmbunătățirea calității prestate, reducerea impactului asupra mediului și creșterea eficienței operaționale prin achiziția de echipamente/utilaje/autospeciale moderne și tehnologii inovatoare**. Același articol prevede că realizarea investițiilor aferente serviciului public de salubritate se efectuează cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea și aprobarea investițiilor publice.

Ca o chestiune prealabilă, dată fiind natura litigiului, actul atacat și solicitările adresate Consiliului cu privire la acesta, se reține necesitatea examinării contestației primite prin raportare la următoarele dispoziții ale legislației privind achizițiile publice:

- art. 20 alin. (10) din HG nr. 395/2016: „*Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice care reprezintă cerințe, prescripții, caracteristici de natură tehnică ce permit fiecărui produs, serviciu sau lucrare să fie descris, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității autorității contractante.*”

- art. 154 din Legea nr. 98/2016: „*Autoritatea contractantă are obligația de a elabora documentația de atribuire care conține toate informațiile necesare pentru a asigura operatorilor economici o informare*

completă, corectă și precisă cu privire la cerințele achiziției, obiectul contractului și modul de desfășurare a procedurii de atribuire.”

- art. 155 din Legea nr. 98/2016: „(1) Specificațiile tehnice sunt stabilite prin documentația de atribuire și definesc caracteristicile solicitate privind lucrarea, serviciul sau produsele care fac obiectul achiziției.”; „(6) Specificațiile tehnice trebuie să permită tuturor operatorilor economici accesul egal la procedura de atribuire și nu trebuie să aibă ca efect introducerea unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.”

- Art. 156 din Legea nr. 98/2016:

„(1) Fără a aduce atingere normelor tehnice obligatorii de la nivel național, în măsura în care sunt compatibile cu actele normative adoptate la nivelul Uniunii Europene, specificațiile tehnice se stabilesc în una dintre următoarele modalități:

a) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, inclusiv caracteristici de mediu, cu condiția ca parametrii să fie suficient de preciși pentru a permite ofertanților să determine obiectul contractului și autoritățile contractante să atribuiască contractul;

b) prin trimitere la specificații tehnice și, ca ordine de prioritate, la standarde naționale care transpun standarde europene, evaluări tehnice europene, specificații tehnice comune, standarde internaționale, alte sisteme de referință tehnice instituite de către organismele de standardizare europene sau, în lipsa oricăror dintre acestea, la standarde naționale, la acorduri tehnice naționale sau specificații tehnice naționale referitoare la proiectarea, calcularea și execuția lucrărilor și la utilizarea produselor; fiecare trimitere este însoțită de mențiunea "sau echivalent";

c) prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale, potrivit lit. a), și prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b) ca modalitate de a prezuma conformitatea cu respectivele cerințe de performanță sau cerințe funcționale;

d) prin trimitere la specificațiile tehnice prevăzute la lit. b) pentru unele caracteristici și prin raportare la cerințe de performanță sau cerințe funcționale prevăzute la lit. a) pentru alte caracteristici.

(2) **Cu excepția cazului în care acest lucru este justificat de obiectul contractului**, specificațiile tehnice nu precizează un anumit producător, o anumită origine sau un **anumit procedeu** care caracterizează produsele sau serviciile furnizate de un anumit operator economic și nici nu se referă la mărci, brevete, tipuri, la o origine sau la o producție specifică, care ar avea ca efect favorizarea sau eliminarea anumitor operatori economici sau produse.

(3) Prin excepție de la prevederile alin. (2), stabilirea specificațiilor tehnice prin precizarea elementelor prevăzute la alin. (2) este permisă în situații excepționale, în cazul în care nu este posibilă o descriere suficient de precisă și de inteligibilă a obiectului contractului în conformitate cu

dispozițiile alin. (1); în aceste situații, precizarea elementelor prevăzute la alin. (2) este însoțită de cuvintele «sau echivalent»”.

Așadar, regula o reprezintă situația în care necesitatea sau oportunitatea achiziționării de produse de o anumită performanță, precum și caracteristicile tehnice impuse pentru acestea, sunt stabilite de fiecare autoritate contractantă în parte, în funcție de necesitățile obiective și prioritățile comunicate de compartimentele din cadrul autorității contractante [art. 2 alin. (3) lit. b) și art. 12 alin. (3) lit. a) din HG nr. 395/2016].

Singura limitare a acestui drept al autorității contractante este determinată de introducerea, de către aceasta, a unor obstacole nejustificate față de asigurarea unei concurențe efective între operatorii economici.

În consecință, pentru a cenzura unele caracteristici tehnice stabilite de autoritatea contractantă în cadrul loturilor 1 – 3, așa cum solicită contestatoarea în prezenta cauză, este necesară stabilirea existenței unor condiții restrictive, nejustificate și nelegale ce împiedică o concurență efectivă între operatorii economici, precum și a existenței unor specificații care nu contribuie la descrierea, în mod obiectiv, a produselor astfel încât să corespundă necesității achiziției.

Prin urmare, contestatorul în susținerea demersului său la Consiliu are obligația de a proba caracterul restrictiv al cerințelor criticate, prin prezentarea unor mijloace de proba pertinente și concludente, fiind pe deplin aplicabile în acest caz prevederile art. 249 din Codul de procedură civilă, potrivit căroră *„cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege”*.

Raționamentul se circumscrie faptului că nu se regăsesc în legislația achizițiilor publice prevederi care să permită operatorilor economici să ceară modificarea documentației de atribuire și, cu atât mai mult, să oblige autoritatea contractantă să modifice documentația de atribuire după cum solicită fiecare operator economic care apreciază că este necorespunzător întocmită, doar pe considerentul neplinerii cerințelor autorității pe caracteristicile existente în portofoliul respectivei entități economice.

Astfel fiind, autoritatea contractantă nu are vreo obligație legală de a modifica documentația de atribuire după voința operatorului economic care a formulat contestație, iar Consiliul nu o poate obliga la o astfel de conduită, decât în măsura în care se face dovada încălcării reale și obiective a dispozițiilor legale.

Obligației contestatorului, de a face proba afirmațiilor sale, îi corespunde obligația autorității contractante de a proba și justifica oportunitatea conținutului caietului de sarcini, respectiv faptul că acesta descrie obiectul achiziției, în mod obiectiv, astfel încât să corespundă necesității sale, orice abatere de la acest scop putând fi cenzurată.

În consecință, în evaluarea temeiniciei cererilor adresate Consiliului, se va avea în vedere că simpla pretindere a necesității

modificării specificațiilor tehnice și simpla afirmație că acestea restricționează concurența nu sunt suficiente pentru a conchide asupra nelegalității actului atacat, Consiliul urmând a verifica susținerile părților și probatoriile administrate de acestea.

După cum s-a reținut în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, reglementarea Uniunii privind specificațiile tehnice recunoaște o marjă largă de apreciere autorității contractante în cadrul formulării specificațiilor tehnice ale unei achiziții publice, o astfel de marjă de apreciere fiind justificată de faptul că autoritățile contractante sunt cele care cunosc cel mai bine produsele de care au nevoie și sunt cele mai în măsură să stabilească cerințele care trebuie îndeplinite pentru a obține rezultatele dorite.

Cu toate acestea, Curtea de Justiție a reținut și că Directiva 2014/24 stabilește anumite limite pe care autoritatea contractantă trebuie să le respecte, cum ar fi aceea ca specificațiile tehnice să permită accesul egal al operatorilor economici la procedura de achiziție și să nu aibă efectul de a crea obstacole nejustificate în calea deschiderii către concurență a achizițiilor publice.

Analizând Caietele de sarcini aferente loturilor 1 – 3, Consiliul constată că în cadrul acestora, autoritatea contractantă a menționat următoarele:

„Caietul de sarcini conține, în mod obligatoriu, specificații tehnice. Acestea definesc, după caz și fără a se limita la cele ce urmează, caracteristici referitoare la nivelul calitativ, tehnic și de performanță, siguranța în exploatare, dimensiuni, precum și sisteme de asigurare a calității, terminologie, simboluri, teste și metode de testare, ambalare, etichetare, marcare, condițiile pentru certificarea conformității cu standarde relevante sau altele asemenea.

Orice cerințe, specificații tehnice sau standarde din prezentul caiet de sarcini care face referire la un anumit producător, o anumită origine sau un anumit procedeu sau standard care caracterizează produsele, la mărci, brevete, tipuri, standarde sau la o producție specifică, vor fi considerate ca având mențiunea «sau echivalent».

Ofertanții trebuie să răspundă integral cerințelor minime incluse în acest Caiet de Sarcini și fără a limita funcționalitățile oferite”, precum și informația conform căreia la recepția calitativă trebuie prezentate, printre mai multe documente, și „certificat de conformitate individual (COC) sau echivalent”.

În continuare, Consiliul procedează la analiza criticilor contestatoarei existente în cadrul actului de sesizare a Consiliului.

LOT 1: - Măturătoare stradală:

- **Măturătoare stradală capacitate buncăr 5 mc - 2 buc.;**
- **Măturătoare stradală multifuncțională, capacitate buncăr 1,5 mc - 6 buc.”.**
- **Măturătoare stradală capacitate buncăr 6 mc - 8 buc..**

În ceea ce privește Echipamentul 1 - Măturătoare stradală capacitate buncăr 5 mc, contestatoarea arată că Bucher CityCat 5006 este unicul echipament care îndeplinește toate specificațiilor tehnice impuse de autoritatea contractantă pentru această măturătoare stradală și prezintă în susținerea criticii documentația tehnică aferentă produsului Bucher CityCat 5006.

Contestatoarea prezintă sub formă tabelară unele cerințe ale caietului de sarcini vs caracteristicile echipamentului indicat de aceasta Bucher CityCat 5006, iar în coloana observații indică faptul că unele cerințe sunt identice (22 poziții), altele au o corespondență aproape perfectă (7 poziții), unele sunt fără impact (2 poziții) iar în ceea ce privește o cerință, se precizează faptul că cerința maximă este arbitrară.

În continuare, contestatoarea formulează critici cu privire la următoarele specificații tehnice:

- a) „Vehiculul cu virare pe ambele axe” (virare integrală pe 4 roți);
- b) „Diametru ventilator de aspirare min. 900 mm cu min. 12 palete”;
- c) „Lungime standard cu 2 perii laterale max. 4990 mm” și „lungimea cu a treia perie frontală max. 6150 mm”;
- d) „Cameră video față/spate diagonală min. 10 inch” și solicită modificarea specificațiilor tehnice cel puțin în legătură cu următoarele repere:

- Sarcină utilă: **min. 4750 kg**” - Se propune acceptare între 4000-4750 kg [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „corespondență aproape perfectă. Diferență nesemnificativă de 50 kg”];

- Viteză deplasare **max. 50 km/h** - Se propune acceptare între 50-80 km/h (avantaj tehnic) [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”];

- **Virare pe ambele axe** - Se propune eliminarea acestei cerințe - funcționalitate echivalentă prin rază mică de întoarcere (3400 mm) [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică, cerință nejustificată”];

- **Volum buncăr - Se propune acceptare între 5,0-5,5 m³** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „corespondență aproape perfectă. Diferență nesemnificativă de 0,1 mc”], în condițiile în care specificația tehnică aferentă caietului de sarcini este următoarea: „*Buncăr pentru colectare reziduuri (...) cu volum brut min. 5,5 mc*”.

În cadrul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă arată că separat de modelul Bucher CityCat 5006, specificațiile tehnice mai sunt îndeplinite și de produsul DULEVO 5000 și depune documente probante.

În ceea ce privește solicitările contestatoarei referitoare la modificarea specificațiilor tehnice:

- „Sarcină utilă: **min. 4750 kg**” - Se propune acceptare **între 4000-4750 kg** și

- „**Buncăr pentru colectare reziduuri (...) cu volum brut min. 5.5 mc**” - Se propune acceptare **între 5,0-5,5 m³**, Consiliul le va respinge deoarece acestea nu au caracter restrictiv, nu conțin măsuri fixe ci sunt raportate la un minim care reflectă nevoia autorității contractante:

„Stabilirea acestor cerințe tehnice are la bază necesitatea asigurării unei exploatare eficiente, sigure și adaptate condițiilor specifice de lucru, respectiv:

- sarcină utilă minim 4.750 kg - această capacitate de încărcare este esențială pentru a permite colectarea unei cantități semnificative de material (deșeuri, praf, frunze, resturi solide) fără descărcări frecvente. Creșterea sarcinii utile asigură: reducerea numărului de curse pentru descărcare, deci timp de operare mai scurt, eficiență sporită în zone cu volum mare de material de colectat și optimizarea consumului de combustibil prin diminuarea deplasărilor inutile.

- volum buncăr brut minim 5,5 m³ - această capacitate asigură: posibilitatea colectării unui volum mare de deșeuri înainte de descărcare, reducerea timpilor morți și creșterea productivității și adaptarea utilajului la lucrări de durată, în zone extinse sau cu grad ridicat de murdărire”.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei referitoare la modificarea specificației tehnice „**Viteză deplasare max. 50 km/h**”, - Se propune acceptare între 50-80 km/h, Consiliul o va respinge reținând ca relevante susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere, și anume: - limitarea vitezei maxime are rolul de a: asigura respectarea normelor de siguranță rutieră în zone urbane și industriale, proteja ansamblurile mecanice și hidraulice ale utilajului și de a reduce uzura prematură a componentelor și riscul de accidente. Această viteză este suficientă pentru deplasarea între punctele de lucru fără a compromite siguranța circulației în interiorul Municipiului Timisoara unde limitarea de viteză este de 50 km/h, autoritatea contractantă făcând dovada că cerința mai este îndeplinită și de alte echipamente existente pe piață, de exp. echipamentul Dulevo 5000.

În ceea ce privește solicitarea contestatoarei referitoare la eliminarea cerinței „**Virare pe ambele axe**”, Consiliul reține ca relevante susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere, și anume: „virare pe ambele axe - direcția asistată pe ambele axe crește manevrabilitatea utilajului, permițând: reducerea razei de bracăj și acces în spații restrânse, obținerea unei stabilități sporite în curbe și pe teren denivelat, obținerea unei eficiențe ridicate în manevrele de apropiere de borduri sau obstacole”. În cadrul tabelului menționat în adresa nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. 68233/30.09.2025, autoritatea contractantă menționează că această cerință este îndeplinită de echipamentul Dulevo însă din broșura echipamentului transmisă Consiliului nu rezultă că acesta are „virare pe ambele axe” deși, Consiliul prin adresa nr. (...) i-a solicitat autorității contractante prezentarea de **documente probante în cadrul cărora să fie evidențiat modul de îndeplinire al fiecărei specificații tehnice criticate**, astfel încât nu se poate reține că echipamentul indicat de autoritatea contractantă îndeplinește specificația tehnică criticată.

Aceeași este situația și în ceea ce privește specificațiile tehnice

- „Diametru ventilator de aspirare min. 900 mm cu min. 12 palete”

- „Lungime standard cu 2 perii laterale max. 4990 mm”

- Cameră video față/spate diagonală min. 10 inch”.

Astfel deși autoritatea contractantă indică în tabelul prezentat că aceste specificații sunt îndeplinite de echipamentul Dulevo, îndeplinirea

lor nu este demonstrată de broșura pusă la dispoziția Consiliului, astfel încât nu se poate reține că echipamentul indicat de autoritatea contractantă îndeplinește specificațiile tehnice criticate.

În ceea ce privește specificația tehnică „lungimea cu a treia perie frontală max. 6150 mm”, Consiliul constată că aceasta nu are caracter restrictiv, nu conține o valoare fixă ci este raportată la un maxim care reflectă nevoia autorității contractante, în plus este îndeplinită de echipamentul indicat de autoritatea contractantă Dulevo.

Astfel, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a putut dovedi că specificațiile tehnice criticate pot fi îndeplinite de mai mulți operatori economici, astfel încât să poată fi asigurată o concurență reală, iar achiziționarea echipamentelor să se facă în condiții de eficiență economică.

Este lipsită de relevanță îndeplinirea de către mai mulți producători a unora dintre specificațiile tehnice, relevantă fiind posibilitatea îndeplinirii **cumulative** a cerințelor impuse de achizițoare.

Modul în care autoritatea contractantă a răspuns solicitării Consiliului demonstrează că aceasta nu a făcut, anterior inițierii procedurii de atribuire, o analiză serioasă a specificațiilor tehnice ale echipamentelor existente pe piață aparținând unor producători diferiți, astfel încât să stabilească specificațiile tehnice într-un mod care să-i acopere necesitățile dar prin care să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici.

Pe de altă parte, contestatoarea a dovedit că achizițoarea a redactat unele cerințe tehnice criticate, prin copierea identică în caietul de sarcini a unor specificații aparținând produsului Bucher CityCat 5006, context în care se constată că autoritatea contractantă a favorizat în mod evident producătorul anterior menționat și furnizorii acestuia.

Or, copierea în caietul de sarcini a caracteristicilor constructive ale echipamentului Bucher CityCat 5006, are ca finalitate dezavantajarea tuturor operatorilor economici care nu dețin în portofoliul echipamentului respectiv.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată că este necesar ca achizițoarea să facă o analiză a specificațiilor tehnice ale echipamentelor diferiților producători și să stabilească specificațiile tehnice, astfel încât, pe de o parte, să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici, iar pe de altă parte, să acopere necesitățile sale.

În ceea ce privește Echipamentul 2 - Măturătoare stradală multifuncțională, capacitate buncăr 1,5 mc contestatoarea arată că Multihog tip CX/MX este unicul echipament care îndeplinește toate specificațiile tehnice impuse de autoritatea contractantă pentru această măturătoare stradală și prezintă în susținerea criticii documentația tehnică aferentă produsului Multihog.

Contestatoarea prezintă sub formă tabelară unele cerințe ale caietului de sarcini vs caracteristicile echipamentului indicat de aceasta Multihog tip CX/MX

iar în coloana observații indică faptul că unele cerințe sunt „identice” (29 poziții), altele au o „corespondență aproape perfectă” (2 poziții), iar în legătură cu 8 poziții se menționează „corespondență perfectă”.

În continuare, contestatoarea formulează critici cu privire la următoarele specificații tehnice:

1. „Lungime **max.** 3800 mm fără perii” și „Lungime **max.** 4600 mm cu perii” [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „corespondență aproape perfectă”];

2. Lățime **max.** 1300 mm; [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”];

3. Înălțime **max.** 2030 mm în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Înălțimea Multihog CX/MX este configurabilă, situându-se în intervalul cerut, corespondență perfectă”]

4. Ampatament **min.** 1700 – **maxim** 1800 mm [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”];

5. Greutate proprie **min.** 2000 – **maxim** 2500 kg [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „corespondență perfectă”];

6. Sarcină pe axă **min.** 2500 kg [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”];

7. Masă maximă admisă **min.** 3500 kg [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Intervalul Multihog CX/MX include valoarea minimă cerută, corespondență perfectă”];

8. Masă remorcabilă **min.** 3500 kg [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”];

9. Raza de întoarcere **max.** 2650 mm [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Corespondență perfectă, cerința documentației fiind extrem de restrictivă”];

10. Cabină cu volum **min.** 1,7 mc [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”]

11. Cabină testată ROPS [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”]

12. Display **min.** 7" [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”]

13. Motor **min.** 4 cilindri, Stage V [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”]

14. Putere **min.** 55 Kw [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”]

15. Cilindree **min.** 1950 cmc [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „corespondență perfectă”]

16. Direcție articulată [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”]

17. Furtun aspirare **min.** Ø180 mm [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „identică”] și solicită modificarea specificațiilor tehnice cel puțin în legătură cu următoarele repere:

- Ampatament: **min.** 1700 - **max.** 1800 mm, se propune acceptare: 1400-1800 mm
- Lungime cu perii **max.** 4600 mm, se propune acceptare: max. 5600 mm
- Greutate proprie: **min.** 2000 - **max.** 2500 kg, se propune acceptare: 1890-2500 kg
- Masă maximă admisă **min.** 3500 kg, se propune acceptare: min. 2550-3500 kg
- Raza de întoarcere **max.** 2650 mm, se propune acceptare: max 3200 mm
- Putere **min.** 55 kW (aprox. 75 CP), se propune acceptare min. 32,6 kW – 55 kW
- Cilindree **min.** 1950 cmc, se propune acceptare: min. 1500 cmc
- Cuplu **min.** 240 Nm la 1600, se propune acceptare: min 117 Nm
- Rezervor combustibil **min.** 60 litri, se propune acceptare: min. 55 litri
- Capacitate urcare rampă **minim** 50%, se propune acceptare: 20%
- Direcție articulată, se propune accept. Direcție pe puntea față
- Suspensie independentă pe axe, se prop. accept. susp. clasică, nu independentă
- 2 perii laterale, diametru **min.** 900, se prop accept.: 2 perii laterale, 750 mm
- Rezervor apă curată **min.** 200 litri, se propune acceptare 195 litri
- Înălțime descărcare **min.** 1600 mm, se prop. accept.: interval 1400-1600 mm

În cadrul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă arată că separat de modelul Multihog tip CX/MX specificațiile tehnice mai sunt îndeplinite și de produsele Boschung S2 și Bucher CityCat VS20 și depune documente probante.

În ceea ce privește criticile contestatoarei referitoare la următoarele specificații tehnice:

- „Lungime **max.** 3800 mm fără perii” și „Lungime **max.** 4600 mm cu perii”;
- Lățime **max.** 1300 mm;
- Înălțime **max.** 2030 mm;
- Sarcină pe axă **min.** 2500 kg;
- Masă maximă admisă **min.** 3500 kg;
- Masă remorcabilă **min.** 3500 kg;
- Raza de întoarcere **max.** 2650 mm
- Cabină cu volum **min.** 1,7 mc
- Display **min.** 7"
- Motor **min.** 4 cilindri, Stage V
- Putere **min.** 55 Kw
- Cilindree **min.** 1950 cmc

- Furtun aspirare **min.** Ø180 mm, precum și solicitările acesteia de modificare a următoarelor specificații tehnice,
- Lungime cu perii **max.** 4600 mm, se propune acceptare: max. 5600 mm
- Masă maximă admisă **min.** 3500 kg, se propune acceptare: min. 2550-3500 kg
- Raza de întoarcere **max.** 2650 mm, se propune acceptare: max 3200 mm
- Putere **min.** 55 kW (aprox. 75 CP), se propune acceptare min. 32,6 kW – 55 kW
- Cilindree **min.** 1950 cmc, se propune acceptare: min. 1500 cmc
- Cuplu **min.** 240 Nm la 1600, se propune acceptare: min 117 Nm
- Rezervor combustibil **min.** 60 litri, se propune acceptare: min. 55 litri

Consiliul le va respinge deoarece acestea nu au caracter restrictiv, nu conțin măsuri fixe ci sunt raportate la un minim sau un maxim, care reflectă nevoia autorității contractante.

În ceea ce privește specificația tehnică „*Cabină testată ROPS*”, Consiliul reține ca fiind relevante susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere, și anume:

Cerința ca utilajul să fie echipat cu o cabină testată și certificată conform standardului ROPS (Roll Over Protective Structure) este fundamentată pe necesitatea protejării vieții operatorului în caz de răsturnare a utilajului. Aceasta este o cerință esențială de siguranță, recunoscută la nivel internațional, și nu poate fi substituită de cabine netestate sau necertificate.

De ce o cabină netestată ROPS nu este acceptabilă:

- lipsa garanției de protecție în caz de răsturnare - fără testare ROPS, nu există dovada că structura cabinei poate rezista forțelor și impactului generate de răsturnarea utilajului.
- neconformitate cu standardele de securitate în muncă - în multe state UE, inclusiv România, echipamentele mobile industriale trebuie să respecte cerințele legislației europene, care impune protecție împotriva răsturnării conform standardelor ROPS.
- risc ridicat de vătămare gravă sau fatală a operatorului - în lipsa unei structuri ROPS testate, cabina poate ceda în caz de accident, comprimând spațiul de supraviețuire al operatorului.
- posibilitatea respingerii echipamentului de către autoritățile de inspecție - ISCIR sau alte organisme pot refuza autorizarea de funcționare a utilajului dacă lipsesc certificările de siguranță.

Avantajele unei cabine certificate ROPS sunt reprezentate de:

- protecție verificată – testarea ROPS implică simularea și verificarea rezistenței structurii cabinei la răsturnare, asigurând spațiul vital pentru operator.
- conformitate legală – respectă standardele internaționale ISO 3471 și reglementările UE aplicabile utilajelor mobile.
- creșterea încrederii în siguranța echipamentului – certificarea garantează beneficiarului că utilajul este pregătit pentru exploatare în medii cu risc.
- reducerea răspunderii legale – în caz de incident, prezența unui sistem certificat demonstrează respectarea măsurilor de protecție impuse de lege,

și luând în considerare faptul că autoritatea contractantă a indicat că specificația este îndeplinită, în afară de echipamentul indicat de contestatoare Multihog și de cel puțin două echipamente existente pe piață, respectiv Boschung S2 și Bucher CityCat VS20, iar contestatoarea

nu a dovedit contrariul, Consiliul va respinge această critică a contestatoarei.

În ceea ce privește specificația „*Direcție articulată*”, în legătură cu care se solicită acceptarea „*Direcție pe puntea față*”, Consiliul reține ca fiind relevante susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere, și anume:

Cerința ca utilajul să fie echipat cu sistem de direcție articulată este fundamentată pe nevoia de a asigura manevrabilitate maximă, stabilitate crescută și adaptabilitate în condiții de lucru urbane, caracterizate prin spații înguste și trasee complexe.

De ce direcția convențională nu este acceptabilă:

- rază de întoarcere mai mare - direcția convențională, limitată la rotirea roților de pe o singură axă, necesită un spațiu mai mare pentru întoarcere și manevre, ceea ce este incompatibil cu zonele înguste și cu traseele cu obstacole fixe.
- stabilitate laterală redusă în viraje strânse - la direcția convențională, virajele strânse pot produce o deplasare laterală mai accentuată a părții din spate, crescând riscul de coliziune cu obstacole sau deteriorare a infrastructurii.
- reducerea eficienței în spații restrânse - în zonele cu gabarit redus (pasaje, ganguri, parcuri subterane, străzi înguste), direcția convențională obligă la manevre multiple, crescând timpul de operare și consumul de combustibil.

Avantajele direcției articulate sunt reprezentate de:

- rază de întoarcere minimă – utilajul poate pivota pe spații reduse, ideal pentru lucrul în centre istorice, trotuare late sau zone pietonale.
- precizie sporită în manevre – articulația centrală permite controlul precis al poziției întregului utilaj în raport cu traseul, bordurile și obstacolele.
- stabilitate și tracțiune superioară – distribuția greutății pe ambele părți ale articulației menține tracțiunea și stabilitatea chiar și la viraje la unghi mare.
- reducerea uzurii anvelopelor – deoarece ambele părți ale utilajului urmează aceeași linie de deplasare, nu apare frecarea laterală excesivă a roților, ceea ce prelungește durata de viață a acestora.

și luând în considerare faptul că autoritatea contractantă a indicat că specificația este îndeplinită, în afară de echipamentul indicat de contestatoare Multihog și de cel puțin două echipamente existente pe piață, respectiv Boschung S2 și Bucher CityCat VS20, iar contestatoarea nu a dovedit contrariul, Consiliul va respinge această critică a contestatoarei.

În ceea ce privește specificația tehnică „*Suspensie independentă pe axe*”, contestatoarea solicitând acceptarea „*susp. clasică, nu independentă*”, Consiliul reține ca fiind relevante susținerile autorității contractante din cadrul punctului de vedere, și anume:

Suspensia independentă pe axe este necesară întrucât:

- menține contactul optim al roților cu solul, crescând tracțiunea și stabilitatea la viraje/denivelări.
- reduce transferul de vibrații către cabină și ansamblurile de lucru (perii, gură de aspirare), îmbunătățind calitatea curățării.
- scade uzura componentelor și a anvelopelor.

Configurațiile fără suspensie independentă generează balans, pierderi de aderență și calitate inconstantă a lucrului.

și luând în considerare faptul că autoritatea contractantă a indicat faptul că specificația este îndeplinită, în afară de echipamentul indicat de

contestatoare Multihog și de cel puțin două echipamente existente pe piață, respectiv Boschung S2 și Bucher CityCat VS20, iar contestatoarea nu a dovedit contrariul, Consiliul va respinge această critică a contestatoarei.

În ceea ce privește specificația criticată „Înălțime descărcare **min. 1600 mm**”, contestatoarea solicitând acceptarea intervalului 1400-1600 mm, Consiliul reține că autoritatea contractantă a prezentat următoarea justificare

Înălțimea de descărcare de minim 1.600 mm garantează:

- descărcarea sigură în containere/benne standard (cu buza la ~1.2–1.5 m) cu marjă de gardă pentru poziționare și vizibilitate;
- operarea fără rampe suplimentare sau manevre riscante în spații aglomerate.

O înălțime sub 1.600 mm limitează tipurile de containere acceptate și impune soluții ad-hoc costisitoare.

Însă nu a dovedit că echipamentele indicate de aceasta, și anume Boschung S2 și Bucher CityCat VS20, îndeplinesc această specificație tehnică, limitându-se la a afirma că:

- Boschung S2: Producătorul poate adapta înălțimea de descărcare de la 1500 mm (standard), la 1600- 1800 mm

- Bucher CityCat VS20: Producătorul poate adapta înălțimea de descărcare de la 1555 mm (standard), la 1600- 1800 mm, fără însă a dovedi afirmațiile sale, deși potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură civilă, „*Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege*”, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

Similar, Consiliul va admite și critica referitoare la specificația tehnică „2 perii laterale, diametru **min. 900**”, contestatoarea propunând să se accepte modificarea „2 perii laterale, 750 mm”, deoarece autoritatea contractantă nu a dovedit că echipamentele indicate de aceasta, și anume Boschung S2 și Bucher CityCat VS20, îndeplinesc această specificație tehnică, limitându-se la a afirma că:

- Boschung S2: Producătorul poate adapta diametrul periei laterale de la 800 mm (standard) la 900-1000 mm

- Bucher CityCat VS20: Producătorul poate adapta diametrul periei laterale de la 800 mm (standard) la 900-1000 mm, fără însă a dovedi afirmațiile sale, deși potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură „*Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege*”, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

Similar, Consiliul va admite și critica referitoare la specificația tehnică „Capacitate urcare rampă **minim 50%**”, contestatoarea propunând să se accepte „20%”, deoarece autoritatea contractantă nu a dovedit că echipamentele indicate de aceasta, și anume Boschung S2 și

Bucher CityCat VS20, îndeplinesc această specificație tehnică, limitându-se la a afirma că:

- Boschung S2: 30% standard. Producătorul poate adapta capacitatea de urcare în rampă, în funcție de necesitatea clientului

- Bucher CityCat VS20: 30% standard. Producătorul poate adapta capacitatea de urcare în rampă, în funcție de necesitatea clientului, fără însă a dovedi afirmațiile sale, deși potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură *„Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”*, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația „Rezervor apă curată **min.** 200 litri”, în legătură cu care contestatoarea propune acceptare 195 litri, Consiliul constată că aceasta nu are caracter restrictiv, nu conține o valoare fixă ci este raportată la un minim, care reflectă nevoia autorității contractante. În plus, analizând probatoriul administrat la dosarul cauzei de către autoritatea contractantă, Consiliul reține că aceasta este îndeplinită de echipamentul Bucher City Cat VS 20. În ceea ce privește echipamentul Boschung S2 autoritatea contractantă nu a dovedit că acesta îndeplinește specificația tehnică în discuție limitându-se la a menționa că Producătorul poate adapta rezervorul de la 1901 (standardizat) până la o capacitate de 250 litri fără însă a dovedi afirmațiile sale, deși potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură *„Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”*, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația „Ampatament **min.** 1700 – **maxim** 1800 mm”, din analiza documentelor transmise de autoritatea contractantă pentru echipamentele Boschung S2 și Bucher CityCat VS20, Consiliul constată următoarele:

Deși autoritatea contractantă susține că echipamentul Boschung S2 are un ampatament de 1740 mm din documentele transmise de autoritatea contractantă nu rezultă această informație. În ceea ce privește echipamentul Bucher CityCat VS20, Consiliul constată că ampatamentul este de 1900 mm, iar afirmația autorității contractante Ampatamentul este reglabil și poate fi stabilit în funcție cerințele clienților, nu este dovedită, deși potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură *„Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”*, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația criticată *„Greutate proprie **min.** 2000 – **maxim** 2500 kg”*, Consiliul constată că analiza autorității

contractante (răspuns la adresa CNSC nr. (...), nu conține și această specificație tehnică, iar din documentele transmise de autoritatea contractantă pentru echipamentele Boschung S2 și Bucher CityCat VS20 nu rezultă greutatea proprie a echipamentului, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

Astfel, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a putut dovedi că specificațiile tehnice criticate pot fi îndeplinite de mai mulți operatori economici, astfel încât să poată fi asigurată o concurență reală, iar achiziționarea echipamentelor să se facă în condiții de eficiență economică.

Este lipsită de relevanță îndeplinirea de către mai mulți producători a unora dintre specificațiile tehnice, relevantă fiind posibilitatea îndeplinirii **cumulative** a cerințelor impuse de achizitoare.

Modul în care autoritatea contractantă a răspuns solicitării Consiliului demonstrează că aceasta nu a făcut, anterior inițierii procedurii de atribuire, o analiză serioasă a specificațiilor tehnice ale echipamentelor existente pe piață aparținând unor producători diferiți, astfel încât să stabilească specificațiile tehnice într-un mod care să-i acopere necesitățile dar prin care să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici.

Pe de altă parte, contestatoarea a dovedit că achizițtoarea a redactat unele cerințe tehnice criticate, prin copierea identică în caietul de sarcini a unor specificații aparținând produsului Multihog tip CX/MX, context în care se constată că autoritatea contractantă a favorizat în mod evident producătorul anterior menționat și furnizorii acestuia.

Or, copierea în caietul de sarcini a caracteristicilor constructive ale echipamentului Multihog tip CX/MX, are ca finalitate dezavantajarea tuturor operatorilor economici care nu dețin în portofoliul echipamentul respectiv.

Față de cele de mai sus, Consiliul constată că este necesar ca achizițtoarea să facă o analiză a specificațiilor tehnice ale echipamentelor diferiților producători și să stabilească specificațiile tehnice, astfel încât, pe de o parte, să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici, iar pe de altă parte, să acopere necesitățile sale.

În ceea ce privește Echipamentul 3 – Măturătoare stradală capacitate buncăr 6 mc, contestatoarea arată că Bucher CityFant 6000 este unicul echipament care îndeplinește toate specificațiilor tehnice impuse de autoritatea contractantă pentru această măturătoare stradală și prezintă în susținerea criticii documentația tehnică aferentă produsului Bucher CityFant 6000.

Contestatoarea prezintă sub formă tabelară unele cerințe ale caietului de sarcini vs caracteristicile echipamentului indicat de aceasta Bucher CityFant 6000 iar în coloana observații indică faptul că unele cerințe sunt în „corespondență” (6 poziții), altele „corespondență

perfectă” (7 poziții), altele „corespondență aproape perfectă” (5 poziții), iar una „depășește cerința (ampatament mai mic) dar limita maximă pare arbitrată”.

În continuare, contestatoarea formulează critici cu privire la toate specificații tehnice evidențiate în tabel:

- Unghi descărcare **min. 54°**;
- Ușă evacuare (unghi de deschidere) **Min. 120°**;
- Diametru maturare **Min. 500 mm**;
- Lățime maturare **Min. 2300 mm**;
- Peria cilindrică centrală **Min. 405 mm**;
- Lățime perie cilindrică **min. 1275 mm**;
- Lățime gura de aspirare **min. 750 mm**;
- Furtun aspirare diametru **min. 250 mm**;
- Debit presiune înaltă **min. 30 l/min.**;
- Putere motor **min. 175 kw**;
- Ampatament **max. 3600 mm**;
- Lățime de maturare **min. 3400 mm**;
- Motor auxiliar **min. 55kw - max. 60 kw**;
- Rezervor de apă **min. 2000 litri**;
- Masă maximă autorizată **min. 15.000 kg**;
- Cuplu motor: **min. 1000 Nm**;
- Capacitate cilindrică **min. 7.500 cmc**;
- Rezervor combustibil **min. 120 litri**;
- Presiunea la duze de suprimare a prafului **min. 3.5 bar** și solicită

modificarea specificațiilor tehnice cel puțin în legătură cu următoarele repere:

- Peria cilindrică centrală min. 405 mm, se propune acceptare min. 400 mm
- Lățime perie cilindrică min. 1275, se propune acceptare a min. 1200 mm
- Motor auxiliar min. 55 kw - max. 60 kw, se propune acceptarea motor JCB 55-70 kw
- Rezervor de apă min. 2000 litri, se propune acceptarea min. 1500 litri
- Capacitate cilindrică min 7.500 cm³, se propune acceptarea 6.600-7.800 cm³

În cadrul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă arată că separat de modelul Bucher CityFant 6000 specificațiile tehnice mai sunt îndeplinite și de produsele Faun Viajet și Erdemli (autoritatea contractantă referindu-se la suprastructura Erdemli).

În ceea ce privește specificația „Peria cilindrică centrală **min. 405 mm**”, contestatoarea propune acceptarea **min. 400 mm**. Analizând punctul de vedere al autorității contractante, Consiliul reține următoarea justificare:

Cerința unui diametru minim de 405 mm pentru peria cilindrică centrală este stabilită pentru a asigura contact optim cu suprafața, capacitate de colectare ridicată și durabilitate crescută în condiții de exploatare intensivă.

Diametrul de 400 mm sau mai mic nu este acceptabil întrucât prezintă următoarele dezavantaje:

- suprafață activă mai mică - operie de 400 mm are o suprafață de lucru cu ~2,5% mai mică decât una de 405 mm, ceea ce reduce cantitatea de material colectată la fiecare rotație și scade eficiența.
- contact redus cu denivelările - la diametre mai mici, peria urmează mai greu profilul denivelat al carosabilului, lăsând zone neumăturate, mai ales pe suprafețe neuniforme.
- durată de viață mai scurtă - periile mai mici se uzează mai repede din cauza presiunii mai mari exercitate pe o suprafață mai redusă, ceea ce duce la înlocuiri mai frecvente și costuri mai mari de mentenanță.
- performanță redusă la resturi voluminoase - o perie cu diametru mai mic are o capacitate mai scăzută de a antrena resturi mari (frunze umede, pietre, deșeuri vegetale) în fluxul de aspirație.

Avantajele unui diametru minim de 405 mm sunt reprezentate de:

- acoperire mai bună – peria atinge și curăță uniform întreaga suprafață de lucru.
- capacitate de colectare crescută – mai multe resturi colectate la fiecare rotație.
- durabilitate îmbunătățită – uzură distribuită pe o suprafață mai mare, reducând frecvența înlocuirii.
- adaptabilitate la condiții dificile – performanță bună pe carosabil denivelat și cu resturi voluminoase.

Analizând susținerile autorității contractante și probatoriul administrat la dosarul cauzei de aceasta, Consiliul constată că autoritatea contractantă nu a dovedit că specificația tehnică în discuție este îndeplinită de Faun Viajet și Erdemli, aceasta limitându-se la a menționa că Diametrul 400 mm (standard). Producătorul poate adapta diametrul de 410 – 420 mm, în funcție de cerința clientului, fără însă a dovedi afirmațiile sale, deși potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură „*Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege*”, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația „Lățime perie cilindrică min. 1275”, contestatoarea propunând acceptarea „min. 1200 mm”, analizând susținerile autorității contractante și probatoriul administrat la dosarul cauzei de aceasta, Consiliul constată că aceasta a dovedit că specificația tehnică în discuție este îndeplinită și de Faun Viajet și Erdemli (în afară de echipamentul indicat de contestatoare Bucher CityFant6000), motiv pentru care Consiliul va respinge această critică a contestatoarei.

În ceea ce privește specificația „Motor auxiliar min. 55 kw - max. 60 kw”, contestatoarea propunând „acceptarea motor JCB 55-70 kw”, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele unui motor auxiliar între 55KW și 60 kw, iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează că cerința este îndeplinită de Faun Viajet (55 kW), iar în ceea ce privește Erdemli precizează următoarele: 100 kw (standard). Larga majoritate a producătorilor de motoare auxiliare dețin motoare ce se pot încadra în această gamă de putere JCB, Deutz, Hatz, Yanmar, Kohler s.a.m.d. Producătorul poate adapta puterea motorului pe suprastructură la solicitarea clientului.

Verificând probatoriul administrat la dosarul cauzei de către autoritatea contractantă, Consiliul constată că Faun Viajet nu are motor auxiliar „*Avantaje client: 1. Eliminarea costurilor cu combustibilul consumat de variantele cu motor auxiliar - până la 10.000 euro/an: 6 - 8 litri/ora x 6 ore/zi x 260 zile x 1,1 euro/litru diesel*

2. *Eliminarea costurilor de intretinere a motorului auxiliar*”, iar în ceea ce privește Erdemli aceasta nu a dovedit afirmațiile sale, deși potrivit dispozițiilor art. 249 din Codul de procedură „*Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege*”, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația „Rezervor de apa min. 2000 litri”, contestatoarea propunând acceptarea „min. 1500 litri”, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele unei capacități minime de 2000 litri, iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează următoarele:

- Faun Viajet - 1900 litri standard (Producatorul poate adapta rezervorul de apă în intervalul 1900 – 2500 litri);

- Erdemli - 2000 l

Verificând probatoriul administrat la dosarul cauzei de către autoritatea contractantă, Consiliul constată că Faun Viajet are un rezervor de 1900 litri, nefiind făcută dovada posibilității de adaptare a rezervorului, astfel cum susține autoritatea contractantă. Erdemli pe șasiu Ford Model: 1833 DC, are cca. 1700 litri, iar Erdemli pe șasiu RENAULT D 16 are 1200 litri/1700 litri, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația „Capacitate cilindrică min 7.500 cm³”, contestatoarea propunând „6.600-7.800 cm³”, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele unei capacități cilindrice de min. 7.500 cm³ iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează că atât Faun Viajet cât și Erdemli îndeplinesc specificația tehnică.

Verificând probatoriul administrat la dosarul cauzei de către autoritatea contractantă, Consiliul constată că din broșura Faun Viajet nu rezultă această informație, însă Erdemli pe șasiu Ford Model: 1833 DC și pe șasiu RENAULT D 16 îndeplinesc specificația tehnică, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația criticată „*Furtun aspirare diametru min. 250 mm*”, în legătură cu care contestatoarea afirmă că are caracter restrictiv dar nu formulează nicio solicitare, Consiliul reține că în cadrul

punctului de vedere autoritatea contractantă **nu** prezintă avantajele acestui diametru iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează următoarele:

- Faun Viajet – 600 mm

- Erdemli – minim 150 mm (standard). Producătorul poate adapta diametrul la 250 – 300 mm, în funcție de cerința clientului.

Verificând probatoriul administrat la dosarul cauzei de către autoritatea contractantă, Consiliul constată că Faun Viajet are un furtun de aspirație de 200 mm (neîndeplinind cerința) iar Erdemli 150 mm, nefiind făcută dovada posibilității de adaptare a diametrului astfel cum susține autoritatea contractantă, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

Având în vedere cele mai sus menționate, Consiliul reține că literatura juridică dar și practica judiciară, a statuat că în cadrul procesului civil sarcina probei este împărțită între reclamant și pârât, în speță între contestator și autoritatea contractantă, la care se adaugă și rolul activ al Consiliului care, potrivit art. 254 alin. (5) c.p.c, poate ordona administrarea probelor considerate necesare chiar dacă părțile se împotrivesc.

Cu toate acestea, existența rolului activ al Consiliului nu poate conduce la concluzia că întreaga sarcina a probei ar cădea asupra Consiliului, ceea ce nu se întâmplă nici măcar în cadrul dosarelor supuse principiului oficialității, sau ca nerespectarea dispozițiilor legale cu privire la propunerea și administrarea probelor nu ar avea pentru părți consecințe procedurale.

Așa cum a fost anterior reținut, contestatoarea, în susținerea demersului său la Consiliu, a probat caracterul restrictiv al cerințelor criticate, prin prezentarea documentației tehnice aferente produsului Bucher CityFant 6000.

și corespondența dintre caracteristicile/specificațiile solicitate și unele specificațiile din broșura prezentată, corespondență din care a rezultat restricționarea accesului operatorilor economici care provine atât din copierea caracteristicilor echipamentului Bucher CityFant 6000 cât și din numărul mare al specificații tehnice stabilite de autoritatea contractantă, acestea fiind, în fapt, numeroase caracteristici ale echipamentului indicat.

În consecință, în evaluarea temeiniciei cererilor adresate Consiliului, în egală măsură, în stabilirea legalității actului atacat al autorității contractante Consiliul determină lipsa probei pe care achizitoarea trebuia să o realizeze conform solicitării CNSC nr. (...), știut fiind că **în situația în care prin proba respectivă se dorește dovedirea unui fapt negativ, sarcina probei se inversează și revine celui care poate face dovada pozitivă.**

Modul în care autoritatea contractantă a răspuns solicitării Consiliului demonstrează că aceasta nu a făcut, anterior inițierii procedurii de atribuire, o analiză serioasă a specificațiilor tehnice ale echipamentelor existente pe piață aparținând unor producători diferiți, astfel încât să stabilească specificațiile tehnice într-un mod care să-i acopere necesitățile dar prin care să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici.

Față de cele de mai sus, Consiliul nu va mai analiza celelalte specificații indicate de contestatoare ca fiind restrictive dar în legătură cu care nu a formulat nicio solicitare și constată că este necesar ca achizitoarea să facă o analiză a specificațiilor tehnice ale echipamentelor diferiților producători și să stabilească ulterior specificațiile tehnice, astfel încât, pe de o parte, să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici, iar pe de altă parte, să acopere necesitățile sale.

LOT 2: Utilaj multifuncțional cu dispozitive accesorii de spălat și stropit, lamă, sărăriță și pluguri de zăpadă: Utilaj multifuncțional - 10 bucăți; Accesorii: cisternă cu dispozitive de spălat și stropit - 5 buc; Accesorii: sărăriță - 10 buc; Accesorii: plug zăpadă - 10 buc.

Pe de o parte contestatoarea arată că această configurație a parametrilor tehnici poate fi îndeplinită în integralitate, doar de un număr redus de echipamente, iar pe de altă parte susține că, în ceea ce privește specificațiile tehnice impuse pentru utilajul multifuncțional principal, acestea sunt în mod specific configurate pentru a permite ofertarea acestora de către un singur ofertant care deține în oferta sa comercială, pe bază de exclusivitate privind distribuția națională, un singur echipament care ar putea să fie considerat conform cu toate cerințele tehnice aferente acestui produs, respectiv **Mercedes Benz Arocs 1835 K 4x2**.

Contestatoarea prezintă sub formă tabelară unele cerințe ale caietului de sarcini în legătură cu care formulează observații privind caracterul restrictiv și

formulează critici cu privire la unele specificații tehnice evidențiate în tabel:

- Masă maximă autorizată: **max.** 18.000 kg; Sarcina utilă: **min.** 8500 kg
- Tracțiune 4x2; Cabina și bena basculabilă de acces ușor;
- Unghi de atac: **minim** 20 grade; Garda la sol între punți: **minim** 230 mm
- Putere motor: **min.** 260 kW; Cuplu motor: **min. 1400 Nm**
- Capacitate cilindrică: **min.** 7.500 cmc
- Rezervor de combustibil: **min.** 280 litri; Rezervor AdBlue: **min.** 60 litri
- Cutie de viteze **minim** 8 + 4 trepte, acționată manual
- Bena basculabilă: trilateral din oțel Hardox HBW 450

- Lungime utilă benă: **min.** 4400 mm; Lățime utilă benă: **min.** 2400 mm
- Ampatament **max.** 3600 mm
- Faruri LED; Lumini diurne LED; Proiectoare de ceață LED; Siguranțe automate
- Sarcina pe punte față: **min.** 8000 kg; Suspensie față mecanică prevăzută cu 3 foi de arc.

Contestatoarea solicită eliminarea următoarelor specificații tehnice restrictive ce afectează utilajul multifuncțional:

- ampatamentul **maxim** de 3.600 mm,
- suspensia față mecanică prevăzută cu 3 foi de arc parabolice,
- puterea frânei de motor auxiliare de **min.** 300 kW,
- rezervorul de combustibil de **min.** 280 litri - încuiabil,
- sistemul de monitorizare și intervenție prin frânare pentru virarea

la dreapta;

- farurile LED, luminile diurne LED, proiectoarele de ceață LED, siguranțele automate,

- cutia de viteze minim de 8+4 trepte cu acționare manuală, „pe lângă cerințele restrictive mai sus indicate în forma tabelară” și arată că în cazul în care criticile de legalitate privind specificațiile tehnice ale utilajului multifuncțional principal sunt acceptate ca temeinice, devine imposibil să se mai utilizeze accesoriile incluse în aceeași documentație de atribuire împreună cu acest utilaj.

De asemenea, contestatoarea propune modificarea specificațiilor tehnice **cel puțin** în legătură cu următoarele repere:

- Puterea motorului în intervalul 200 - 260 kW
- Cuplu motor în intervalul 1000 -1400 Nm
- Putere frână motor auxiliara în intervalul 200 - 300 kW
- Cutie viteze cu minim 8 + 2 trepte
- Rezervor AdBlue în intervalul 40 - 60 litri
- Încărcare punte față în intervalul 7.000 - 8.000 kg
- Frâna de parcare mecanică fără funcția HOLD
- Sistem de monitorizare și intervenție prin frânare fără virarea la

dreapta

În cadrul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă arată că separat de modelul Mercedes Benz Arocs 1835 K 4x2 specificațiile tehnice mai sunt îndeplinite și de produsele Man TGM și DAF MX 11-270.

În ceea ce privește specificația „*Bena basculabilă trilateral din oțel Hardox HBW 450*”, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele unei bene basculabile trilateral din oțel Hardox HBW 450 acestea fiind prezentate prin raportare la specificul echipamentului solicitat, și anume:

O benă cu basculare trilaterală permite descărcarea materialelor în trei direcții (spate, stânga, dreapta), ceea ce asigură:

- flexibilitate maximă în lucru– descărcare în spații înguste, fără manevre suplimentare ale vehiculului.

- reducerea timpilor de operare – descărcarea se face rapid în direcția optimă, fără re poziționări.

- siguranță sporită - mai puține manevre înseamnă mai puține riscuri de coliziune sau răsturnare.

Hardox HBW 450 este un oțel special anti-uzură, cu duritate 450 Brinell, folosit la echipamente supuse abraziunii intense. Avantajele față de materiale inferioare (oțel carbon obișnuit, aluminiu sau alte plăci neîntărite) sunt reprezentate de:

- rezistență la uzură de 3–4 ori mai mare – Hardox HBW 450 suportă contact repetat cu pietriș, nisip, asfalt frezat, fără deformări și fără reducerea grosimii funcționale în timp scurt.

- durată de viață extinsă – o benă din Hardox poate funcționa ani fără înlocuire, reducând costurile totale de mentenanță.

- rezistență mecanică ridicată – la solicitări de impact (încărcarea cu cupa, bolovani), materialul nu crapă și nu se îndoaie ușor.

- grosime redusă la aceeași rezistență – se obține greutate proprie mai mică a benei, crescând sarcina utilă a vehiculului.

De ce materiale inferioare nu sunt acceptabile:

- oțel carbon obișnuit – se uzează rapid la transport de agregate, necesitând căptușeli sau înlocuire completă în 1–2 ani.

- aluminiu – deși mai ușor, este mult mai puțin rezistent la abraziune și impact, potrivit doar pentru materiale ușoare (ex. cereale).

- plăci neîntărite – nu rezistă la solicitările mecanice intense, ducând la deformare, fisurare sau găurire prematură.

În cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă precizează că producătorii MAN TMG și DAF MX-11, pot adapta configurația conform cerinței, însă nu face dovada afirmațiilor sale, acest fapt nerezultând din broșurile celor două echipamente puse la dispoziția Consiliului.

Consiliul reține nevoia autorității contractante de a achiziționa echipamente moderne și performante însă, în raport de legislația în vigoare în materia achizițiilor publice, în cadrul unei proceduri de atribuire, specificațiile tehnice nu trebuie să fie restrictive și să împiedice o concurență reală între operatorii economici, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În acest context, Consiliul apreciază că pentru a se putea achiziționa cele mai performante echipamente, autoritatea contractantă ar putea utiliza un factor de evaluare tehnic, în cadrul căruia să puncteze suplimentar echipamentele care îndeplinesc anumite specificații tehnice.

Art. 187 alin. (4) și (5) din Legea nr. 98/2016 prevede următoarele:

„(4) În sensul alin. (3) lit. a) și b), cel mai bun raport calitate-preț/calitate-cost se determină pe baza unor factori de evaluare care includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale în legătură cu obiectul contractului de achiziție publică/acordului-cadru.

(...)

(5) Factorii de evaluare prevăzuți la alin. (4) pot viza, printre altele:

a) **calitatea**, inclusiv **avantajele tehnice**, caracteristicile estetice și funcționale, accesibilitatea, conceptul de proiectare pentru toți utilizatorii, caracteristicile sociale, de mediu și inovatoare și comercializarea și condițiile acesteia”.

În cazul în care o autoritate contractantă nu stabilește specificații tehnice cu standard unic, poate acorda punctaje în funcție de caracteristicile fiecărui produs oferit, punctajul maxim fiind atribuit caracteristicilor superioare, pentru ca în final să se poată alege produse cu un standard cât mai înalt de calitate.

Considerentele anterior menționate, sunt valabile și în ceea ce privește specificația „Lungime utilă benă: **min.** 4400 mm; Lățime utilă benă: **min.** 2400 mm”. În cadrul punctului de vedere, autoritatea contractantă prezintă avantajele unei bene care are aceste dimensiuni, însă în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează că producătorii MAN TMG și DAF MX-11, pot adapta configurația conform cerinței, însă nu face dovada afirmațiilor sale, acest fapt nerezultând din broșurile celor două echipamente puse la dispoziția Consiliului.

În ceea ce privește specificația „Cutie de viteze **minim 8 + 4 trepte, acționată manual**”, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele unei cutii de viteze cu minim 8 trepte înainte + 4 trepte pentru regim de forță/marșarier, iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează că producătorul MAN TMG are o cutie de viteze cu 9 – 12 trepte iar DAF MX-11 are o cutie manuală sau automată 8 – 12 trepte, însă din broșurile prezentate ca urmare a adresei CNSC nr. (...), nu rezultă aceste informații: broșura MAN TMG prezentată Consiliului privește varianta TipMatic **automatizată** iar broșura DAF MX-11 nu prezintă informații despre cutia de viteze, număr trepte, tip acționare, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

Consiliul reiterează faptul că prin adresa nr. 65988/3039/C7/22.09.2025 a solicitat autorității contractante să transmită dovada faptului că specificațiile tehnice criticate pot fi îndeplinite, în mod cumulat, de către mai mulți producători, în contextul în care contestatoarea susține că respectivele specificații tehnice pot fi îndeplinite doar de către un singur producător. **Consiliul a solicitat ca informațiile să fie prezentate sub formă tabelară, prin indicarea în mod clar a produselor care îndeplinesc specificațiile tehnice criticate, în mod cumulat și să fie însoțite de documente probante în cadrul cărora să fie evidențiat modul de îndeplinire al fiecărei specificații tehnice criticate**, iar autoritatea contractantă nu s-a conformat.

În ceea ce privește specificația *„Rezervor de combustibil: **min.** 280 litri; Rezervor AdBlue: **min.** 60 litri”*, în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele acestor specificații tehnice, iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează că producătorul MAN TMG are 300 litri, 60 litri iar pentru DAF MX-11 există mențiunea „DA”, însă din broșurile prezentate ca urmare a adresei CNSC nr. (...), nu rezultă aceste informații: broșura MAN TMG prezentată Consiliului prevede „220 litri – rezervor combustibil” și 27 litri – AdBlue iar broșura DAF MX-11 nu prezintă informații despre cele două rezervoare, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația *„Suspensie față mecanică prevăzută cu 3 foi de arc”*, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele unei suspensii cu 3 foi de arc, iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează în dreptul echipamentului - MAN TMG „DA” iar pentru DAF MX-11 arată că *„producătorul poate adapta configurația conform cerinței”*, însă din broșurile prezentate ca urmare a adresei CNSC nr. 65988/3039/C7/ 22.09.2025, nu rezultă aceste informații: broșura MAN TMG prezentată Consiliului prevede *„Leaf-spring suspension on front axle, parabolic, 2-leaf, steel”* – *„Suspensie față cu arcuri parabolice, două foi, oțel”* (deci nu îndeplinește cerința), iar broșura DAF MX-11 nu prezintă informații despre suspensia față sau numărul de foi arc, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

În ceea ce privește specificația tehnică *„Ampatament **max.** 3600 mm”*, Consiliul reține că în cadrul punctului de vedere autoritatea contractantă prezintă avantajele unui ampatament mai mic sau egal cu 3600 mm, iar în cuprinsul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), precizează că ambele echipamente MAN TMG și DAF MX-11 au un ampatament de 3600 mm, însă din broșurile prezentate ca urmare a adresei CNSC nr. (...), nu rezultă aceste informații: broșura MAN TMG prezentată Consiliului prevede *„Main wheelbase, 4.500 mm”* – Ampatament 4500 mm, iar broșura DAF MX-11 nu prezintă informații despre ampatament, context în care critica va fi admisă iar autoritatea contractantă obligată să remedieze documentația de atribuire astfel încât la procedură să poată participa mai mulți operatori economici.

Cele mai sus menționate, au format convingerea Consiliului că autoritatea contractantă nu a fost în măsură să dovedească că pe piața de profil există mai multe echipamente care îndeplinesc toate specificațiile tehnice impuse de aceasta.

Având în vedere cele mai sus menționate, Consiliul reiterează că literatura juridică dar și practica judiciară, a statuat că în cadrul procesului civil sarcina probei este împărțită între reclamant și pârât, în

speță între contestator și autoritatea contractantă, la care se adaugă și rolul activ al Consiliului care, potrivit art. 254 alin. (5) c.proc.civ., poate ordona administrarea probelor considerate necesare chiar dacă părțile se împotrivesc.

Cu toate acestea, existența rolului activ al Consiliului nu poate conduce la concluzia că întreaga sarcina a probei ar cădea asupra Consiliului, ceea ce nu se întâmpla nici măcar în cadrul dosarelor supuse principiului oficialității, sau ca nerespectarea dispozițiilor legale cu privire la propunerea și administrarea probelor nu ar avea pentru părți consecințe procedurale.

Așa cum a fost anterior reținut, contestatoarea, în susținerea demersului său la Consiliu, a probat caracterul restrictiv al cerințelor criticate, prin indicarea echipamentului **Mercedes Benz Arocs 1835 K 4x2** și corespondența dintre caracteristicile/specificațiile solicitate și unele specificațiile din broșura prezentată, corespondență din care a rezultat restricționarea accesului operatorilor economici care provine atât din copierea caracteristicilor echipamentului **Mercedes Benz Arocs 1835 K 4x2** cât și din numărul mare al specificații tehnice stabilite de autoritatea contractantă, acestea fiind, în fapt, numeroase caracteristici ale echipamentului indicat.

În consecință, în evaluarea temeiniciei cererilor adresate Consiliului, în egală măsură, în stabilirea legalității actului atacat al autorității contractante Consiliul determină lipsa probei pe care achizitoarea trebuia să o realizeze conform solicitării CNSC nr. (...), știut fiind că în situația în care prin proba respectivă se dorește dovedirea unui fapt negativ, sarcina probei se inversează și revine celui care poate face dovada pozitivă.

Modul în care autoritatea contractantă a răspuns solicitării Consiliului demonstrează că aceasta nu a făcut, anterior inițierii procedurii de atribuire, o analiză serioasă a specificațiilor tehnice ale echipamentelor existente pe piață aparținând unor producări diferiți, astfel încât să stabilească specificațiile tehnice într-un mod care să-i acopere necesitățile dar prin care să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici.

Față de cele de mai sus, Consiliul nu va mai analiza celelalte specificații indicate de contestatoare ca fiind restrictive și constată că este necesar ca achizitoarea să facă o analiză a specificațiilor tehnice ale echipamentelor diferiților producători și să stabilească ulterior specificațiile tehnice, astfel încât, pe de o parte, să nu restricționeze participarea la procedură a operatorilor economici, iar pe de altă parte, să acopere necesitățile sale. Câtă vreme mai mulți producători pot furniza echipamente care acoperă necesitățile contractante, impunerea unor caracteristici tehnice specifice care nu pot fi îndeplinite decât de către un singur producător nu se justifică și, mai mult, conduce la restricționarea participării la procedură a operatorilor economici care au echipamente cu performanță similară.

LOT 3: „Autoutilitare: 8 buc.

Pe de o parte contestatoarea arată că această configurație a parametrilor tehnici poate fi îndeplinită în integralitate, doar de un număr redus de echipamente, iar pe de altă parte că specificațiile tehnice impuse pentru autoutilitara cu benă basculabilă, sunt în mod specific configurate pentru a permite ofertarea acestora de către un singur ofertant care deține în oferta sa comercială, pe bază de exclusivitate privind distribuția națională, un singur echipament care ar putea să fie considerat conform cu toate cerințele tehnice aferente acestui produs.

Contestatoarea mai arată că cerințele stabilite sugerează o configurare extrem de restrictivă, care pare să reproducă parametrii unui anumit model de autoutilitară disponibil pe piață. Nivelul ridicat de specificitate ridică suspiciuni privind posibila aliniere intenționată cu un anumit producător, ceea ce restrânge concurența și compromite obiectivul unei achiziții eficiente și echitabile.

Contestatoarea prezintă sub formă tabelară unele cerințe ale caietului de sarcini în legătură cu care formulează observații privind caracterul restrictiv și formulează critici cu privire la unele specificații tehnice evidențiate în tabel:

- Putere **minimă 160 CP, minimum 6** cilindri, Euro 6 [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude motoarele eficiente cu 4 cilindri și standarde Euro similare, nejustificat pentru uz urban”]

- Cutie de viteze manuală cu **minimum 6 trepte** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude transmisiile automate, utile în trafic urban, limitând numărul de oferte”]

- **Dimensiuni precise** (3650 x 2150 x 400 mm) [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude vehiculele cu dimensiuni ușor diferite, fără o justificare funcțională clară”] și **ampatament de 3,5 m** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude vehiculele cu ampatamente mai scurte, care oferă manevrabilitate superioară”]

- **Formula roților 4x2** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude vehiculele 4x4, care ar putea fi mai versatile pentru diverse utilizări.”]

- **Corp din oțel Hardbox HBW 450** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude materiale alternative echivalente, favorizând producătorii cu acces la acest brand specific”] și **șasiu din oțel profil "C"** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude alte configurații de șasiu (ex. aluminiu), limitând potențialele oferte”]

- **Suspensie față cu bară de torsiune** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este – „Exclude alte tipuri de suspensii (ex. arcuri lamelare, pneumatice), favorizând un design specific.”]

- **Sisteme avansate de siguranță și dotări suplimentare** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este - „*Exclude vehiculele fără aceste dotări, neesențiale pentru toate utilizările, crescând costurile în mod nepragmatic și de o manieră neargumentată*”]

- **Lumini LED (faruri, proiectoare, stopuri)** [în cadrul tabelului prezentat observația contestatoarei este - „*Exclude vehiculele cu lumini halogen, funcționale și mai accesibile.*”], și propune modificarea specificațiilor tehnice cel puțin în legătură cu următoarele repere:

- capacitatea cilindrică a motorului în intervalul 1900 cmc - 2900 cmc

- sarcina axei față în intervalul 1850 kg - 2100 kg

- sarcina axei spate în intervalul 2450 kg - 2600 kg

- viteza maximă limitată în intervalul 146 km/h - 160 km/h,

„pe lângă cerințele restrictive mai sus indicate în forma tabelară”.

În cadrul adresei nr. (...), înregistrată la CNSC sub nr. (...), autoritatea contractantă arată că specificațiile tehnice sunt îndeplinite de *MERCEDES BENZ Sprinter* și *IVECO Daily de 3,5 tone cu benă basculabilă* și centralizează în cadrul unui tabel, modul în care cei doi producători îndeplinesc specificațiile tehnice criticate.

În contestație, autoarea acesteia nu indică unicul model de autoutilitară care îndeplinește toate specificațiile tehnice criticate, context în care având în vedere probatoriul administrat de autoritatea contractantă, **Consiliul va respinge ca nedovedite criticile contestatoarei referitoare la faptul că un singur echipament ar putea să fie considerat conform cu toate cerințele tehnice aferente acestui produs**, în speță având incidență dispozițiile art. 249 din Codul de procedură civilă, „Cel ce face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile prevăzute de lege”.

De asemenea, Consiliul constată că cerința „*Corp din oțel Hardbox HBW 450*”, nu se regăsește în Caietul de sarcini aferent lotului 3, astfel încât va fi înlăturată din analiză.

În ceea ce privește solicitările contestatoarei de modificare a următoarelor specificații tehnice:

- capacitatea cilindrică a motorului în intervalul 1900 cmc - 2900 cmc, în loc de „*capacitate cilindrica **minim** 2900 cmc*”;

- sarcina axei față în intervalul 1850 kg - 2100 kg, în loc de „*Sarcina punte fata: **minim** 2100 kg*”

- sarcina axei spate în intervalul 2450 kg - 2600 kg, în loc de „*Sarcina punte spate **minim**: 2600 kg*”

- viteza maximă limitată în intervalul 146 km/h - **160** km/h, în loc de „***Limitare** viteza 160 km/h*”, Consiliul le va respinge ca nesusținute în condițiile în care autoarea contestației nu critică aceste specificații tehnice, nu precizează motivul pentru care ar trebui modificate și nu s-a probat caracterul restrictiv al acestora.

În ceea ce privește restul criticilor contestatoarei, Consiliul le va respinge pentru următoarele motive:

- în cadrul punctului de vedere, autoritatea contractantă a dovedit că toate specificațiile tehnice au fost stabilite pentru a garanta performanța, siguranța, fiabilitatea și conformitatea de mediu în exploatare intensă;

- pentru fiecare specificație tehnică au fost evidențiate în cadrul punctului de vedere avantajele raportate la specificul echipamentului solicitat, autoritatea contractantă reușind astfel să demonstreze că, acestea au fost stabilite pentru selectarea celui mai bun echipament;

- specificațiile tehnice nu conțin măsuri fixe ci sunt raportate la un minim (de exemplu: putere minimă 160 CP, minimum 6 cilindri, cutie de viteză minim 6 trepte, ampatament minim 3450 mm, Dimensiuni minim 3650 x 2150 x 400 mm), neputând fi reținute susținerile contestatoarei referitoare la faptul că autoritatea contractantă a impus dimensiuni precise, justificările autorității contractante fiind pertinente în ceea ce privește stabilirea valorilor minime;

- În ceea ce privește cutia de viteză manuală, Consiliul constată că justificarea autorității contractante este relevantă, formulată în raport cu nevoile sale și urmează a fi reținută de Consiliu:

„O cutie de viteză manuală cu minim 6 trepte este necesară raportat la:

- plajă optimă de rapoarte - 6 trepte asigură echilibru între forța de tracțiune la turații joase și viteză economică pe drum drept.
- flexibilitate operațională - permite selectarea treptei ideale pentru condiții variate (rampă, încărcătură maximă, deplasare economică), reducând consumul și uzura motorului.
- protecția ansamblului motor-transmisie - pasajele mai mici între rapoarte mențin motorul în zona de cuplu optim, prevenind suprasolicitarea.

Avantajele cutiei manuale în exploatarea grea sunt următoarele:

- control direct și instantaneu - operatorul alege exact treapta potrivită situației (ex. abordarea unei rampe încărcat, manevre fine la PTO), fără întârziere de comutare.
- fiabilitate și rezistență - cutia manuală are construcție mai simplă, cu mai puține componente sensibile la praf, vibrații și temperaturi extreme, tipice în construcții și transport greu.
- costuri reduse de întreținere - piese ieftine și ușor de înlocuit, timp scurt de imobilizare.
- performanță constantă la sarcină maximă - transmisiile automate pot suprasolicita convertizorul sau ambreiajele interne în regim greu, reducând eficiența pe termen lung.

O cutie automată este inferioară din punct de vedere practic raportat la nevoile subscrisei întrucât prezintă:

- reacție întârziată la schimbarea treptei sub sarcină mare ceea ce determină o pierdere de inerție pe rampă.
- sensibilitate la supraîncălzire - în lucrul intens, automatul poate atinge rapid temperaturi critice.
- cost ridicat al reparațiilor - în caz de defect, componentele interne și modulele electronice au costuri de câteva ori mai mari decât la manuală.
- dependență de electronică - defecțiunile electrice sau software pot bloca funcționarea în teren”,

Și în ceea ce privește formula roților 4x2, șasiu din oțel profil C, suspensie față cu bară de torsiune, Sisteme avansate de siguranță și dotări suplimentare, lumini LED, Consiliul constată că avantajele

prezentate de autoritatea contractantă sunt raportate la specificul echipamentului solicitat, urmând a fi reținute în soluționare:

- „Vehiculul necesar subscrisiei va fi exploatat preponderent pe drumuri asfaltate sau pietruite, în mediul urban, pentru transport de materiale, echipamente și personal. Nu sunt prevăzute deplasări frecvente pe teren accidentat, noroiOS sau acoperit cu zăpadă adâncă. Avantajele tracțiunii 4x2 în acest caz sunt reprezentate de:

- greutate proprie mai redusă - lipsa sistemului suplimentar de antrenare a punții față (cutie de transfer, arbori, diferențial) reduce masa vehiculului cu 100–200 kg, ceea ce se traduce în sarcină utilă mai mare pentru încărcături.

- consum de combustibil mai mic - pierderile mecanice în transmisie sunt mai reduse, rezultând eficiență mai bună și costuri de exploatare mai mici pe termen lung.

- costuri de achiziție și întreținere mai scăzute - transmisia 4x2 are mai puține componente, deci este mai ieftin de cumpărat și întreținut. Acesta nu necesită intervenții periodice suplimentare (ungere cutie transfer, reparații articulații).

- fiabilitate sporită în utilizare standard - fără componente suplimentare expuse la uzură sau defectare, 4x2 oferă disponibilitate tehnică ridicată și timp minim de imobilizare.

- performanță suficientă pentru scenariul de utilizare - pe suprafețe plane și drumuri în stare bună, 4x2 asigură tracțiune adecvată chiar și la sarcină maximă, fără dezavantaje operaționale.

De ce o tracțiune 4x4 este nejustificată în acest caz:

- cost suplimentar nevalorificat – transmisia integrală adaugă 10–20% la prețul de achiziție, fără beneficii concrete în utilizarea preponderent urbană și pe drumuri amenajate.

- consum mai mare – chiar și cu antrenarea 4x4 decuplată, masa suplimentară și rezistența mecanică ridică consumul cu 5–10%.

- complexitate inutilă – piese suplimentare (cardane, diferențiale, butuci) care cresc riscul de defecțiuni.

- sarcină utilă redusă – masa proprie mai mare scade capacitatea de încărcare legală”;

- „Șasiul din oțel profil C (lonjeroane/ traverse deschise) prezintă următoarele avantaje:

- o rigoare și ductilitate controlate - profilul C oferă rigiditate la încovoiere cu ductilitate la torsiune. În suprasarcini, șasiul avertizează prin deformări vizibile, nu crapă brusc (cum pot face unele cadre tubulare sudate sub solicitări ciclice). Inspecție & întreținere facile: secțiunea deschisă permite inspecția vizuală integrală, curățare de noroi/sare și vopsire protecție. La șasiul tubular, coroziunea/ fisurile pot progresa în interior, invizibil, apa pătrunde prin pori/capace → risc de cedare neașteptată.

- montaj flexibil al echipamentelor - pe profil C se prind console, PTO, pompe, rezervoare, benă fără perforări suplimentare sau adaptoare complicate; tubularul impune găuriri/șei care localizează tensiuni.

- reparabilitate și cost - profilul C se redresează și se plătează (întăritor local) ușor. Șasiul tubular/aluminiu, reparațiile sunt grele, costisitoare și deseori necesită înlocuiri de ansamble.

- compatibilitate cu sarcini dinamice - basculări laterale/spate, frânări, drum denivelat. Profilul C are comportament previzibil și torsiune controlată; la aluminiu, modulul de elasticitate mic generează flambaj/oboseală la cicluri grele.

- protecție anticorozivă eficientă - suprafețele deschise se tratează/picurează ușor; la tubular, interiorul rămâne adesea netratat”;

- „O suspensie cu bară de torsiune utilizează un element metalic elastic (bară de oțel tratată termic) care preia și eliberează energia la comprimare, oferind următoarele avantaje:

- reglaj facil al gârzii la sol – prin simpla modificare a preîncărcării barei; permite adaptarea la sarcină, echipamente frontale sau denivelări fără modificări structurale.

- comportament constant în timp – nu suferă tasare progresivă precum arcurile lamelare; menține geometria punții și unghiurile de direcție.

- spațiu constructiv redus – permite amplasarea joasă a punții și integrării facile a accesoriilor.

În comparație cu alte sisteme precum arcuri lamelare (foi de arc), aceasta prezintă următoarele avantaje:

- greutate mai mică – bara de torsiune reduce masa nesuspendată, îmbunătățind confortul și manevrabilitatea.
- confort superior – reacție mai elastică și liniară; foile de arc sunt mai rigide și transmit mai multe vibrații către cabină și echipamente.
- reglaj rapid – la foile de arc, modificarea gărzii impune înlocuirea sau adăugarea de foi; la bara de torsiune e doar o operație de reglaj.
- durabilitate – foile de arc pot fisura la solicitări ciclice sau în condiții de coroziune. Barele de torsiune sunt protejate și mai rezistente la oboseală.

Similar, în comparație cu alte sisteme precum suspensia pneumatică, suspensia cu bară de torsiune prezintă următoarele avantaje

- robustețe și simplitate – nu are componente sensibile (perne de aer, compresoare, supape), care pot ceda la praf, noroi, temperaturi extreme.
- întreținere minimă – elimină costurile și timpii de imobilizare pentru reparații la sistemul de aer.
- fiabilitate în condiții grele – barele de torsiune funcționează indiferent de temperaturi, fără risc de pierdere presiune sau dezechilibru.
- cost total mai mic – lipsa sistemului pneumatic reduce costul de achiziție și exploatare”;

- „ Emergency Lane Keep Assist (ELKA) este un sistem activ care detectează părăsirea neintenționată a benzii de rulare și intervine automat asupra direcției pentru a readuce vehiculul pe traiectorie. Un astfel de sistem oferă:

- siguranță preventivă – reduce riscul de coliziuni frontale/laterale cauzate de distragerea atenției sau oboseala șoferului.
- eficiență în exploatare prelungită – operatorii autoutilitarelor grele/medii pot parcurge distanțe mari zilnic; oboseala cumulată crește riscul de deviere de bandă.
- conformitate cu bune practici UE – sistemele de menținere a benzii sunt deja recomandate sau impuse pe vehicule comerciale noi în legislația europeană privind siguranța rutieră.

City Brake Assist (CBA) este un sistem de frânare automată de urgență la viteze mici, utilizând senzori radar/lidar/cameră pentru a detecta obstacole (vehicule, pietoni, bicicliști) și a aplica frâna dacă șoferul nu reacționează. Implementarea unui astfel de sistem conduce la:

- reducerea coliziunilor urbane – în zone cu trafic dens, opriri frecvente și vizibilitate redusă (intersecții, curbe strânse, vehicule parcate).
- protecția vulnerabililor – pietoni și bicicliști sunt mai greu de observat la viteze mici în zone aglomerate; sistemul intervine chiar dacă șoferul nu reacționează imediat.
- limitarea daunelor materiale – în caz de impact, reduce viteza de coliziune și implicit costul reparațiilor.

Prin combinarea sistemelor ELKA și CBA se acoperă două riscuri critice diferite: deviere neintenționată de bandă (pe drum deschis) și coliziuni la viteze mici (în mediul urban). Prin aceasta se contribuie direct la obiectivele Zero Accidente stabilite de strategia UE privind siguranța rutieră, protejându-se operatorii, ceilalți participanți la trafic și investiția în vehicul. Existența sistemelor menționate prezintă și avantajul de a contribui la reducerea primelor de asigurare prin clasificarea vehiculului în categorie de risc redus”.

- „Sistemele de iluminare LED prezintă următoarele avantaje:

- vizibilitate și siguranță rutieră - flux luminos superior: LED-urile produc până la 2x mai multă lumină utilă la aceeași putere consumată, asigurând iluminare uniformă și distanță de vizibilitate mai mare. Culoare apropiată de lumina naturală (≈ 5.500–6.000 K): reduce oboseala oculară a șoferului, îmbunătățește percepția obstacolelor și a marcajelor rutiere. Răspuns instantaneu: LED-urile ating

intensitatea maximă în <0,1 secunde, față de 0,3–0,5 secunde la halogen – diferență care la 80 km/h poate însemna peste 6 metri de frânare câștigați în reacția celorlalți participanți la trafic.

- fiabilitate și costuri de exploatare - durată de viață de 20.000–30.000 h vs. 500–1.000 h în cazul halogenelor ceea ce conduce la intervale mult mai mari între înlocuiri, reducând timpii de imobilizare. Rezistență la vibrații și șocuri: LED-urile nu au filament fragil. Acestea sunt ideale pentru drumuri denivelate și exploatare în condiții grele.

- consum energetic redus (până la –70%): scade sarcina asupra alternatorului, contribuind la economie de combustibil și la protejarea sistemului electric.

- siguranță și vizibilitate pentru alți participanți - Luminozitate constantă: LED-urile își păstrează fluxul luminos chiar la temperaturi scăzute sau ridicate, spre deosebire de halogen, care își pierde din intensitate odată cu uzura filamentului. Semnalizare clară și instantanee la stopuri/proiectoare: LED-urile reduc timpul de reacție al șoferilor din spate, scăzând riscul de tamponare”.

Față de cele mai sus menționate, Consiliul va respinge criticile contestatoarei cu privire la lotul 3.

În cadrul concluziilor scrise date 25.08.2025, înregistrate la Consiliu sub nr. (...), contestatoarea formulează **o critică nouă** referitoare la faptul că „Autoritatea Contractantă se face vinovată de configurarea restrictivă a loturilor procedurii de atribuire. Astfel, prin lotizarea în mod cumulativ a produselor solicitate, în special în cazul Lotului 2 - Utilajul multifuncțional cu dispozitive accesorii de spălat și stropit, lamă, săritură și pluguri de zăpadă, s-a impus totodată o dependență excesivă a participării ofertanților de capacitatea acestora de a oferi toate produsele incluse într-un singur lot. Această abordare, evidențiată în documentația procedurii, care include 10 utilaje multifuncționale și diverse accesorii, care puteau face în mod indiscutabil obiectul unor loturi distincte (5 bucăți de dispozitive de spălat și stropit, 10 bucăți de sărituri și 10 bucăți de pluguri), creează o barieră artificială prin cerința implicită ca un ofertant să poată furniza integral toate produsele, ceea ce favorizează operatorii economici cu capacități logistice și comerciale extinse, excluzând potențialii ofertanți specializați pe segmente specifice. Prin urmare, acest mecanism de lotizare nu facilitează concurența efectivă, ci o restrânge. Încălcând principiul egalității de tratament și al accesului egal, întrucât micii producători sau distribuitori, care ar putea oferi produse de calitate pentru anumite accesorii, sunt dezavantajați prin imposibilitatea participării cu ofertă în cadrul procedurii de atribuire. Mai mult, metoda de configurare a loturilor, prin agregarea mai multor produse și accesorii într- o singură unitate de atribuire, amplifică riscul de a limita concurența prin impunerea unor cerințe cumulative care nu sunt proporționale și nici nu au nimic de-a face cu „nevoile reale” ale Autorității Contractante.

În temeiul dispozițiilor art. 21 alin. (3) din Legea nr. 101/2016 [„Este inadmisibilă prezentarea unor noi motive de contestare și/sau formularea unor noi capete de cerere pe calea concluziilor scrise sau orale ori a precizărilor la contestație ulterior termenului legal de formulare a acesteia”], Consiliul va respinge ca inadmisibilă critica autoarei contestației formulată prin concluziile scrise referitoare la configurarea restrictivă a loturilor procedurii de atribuire, această critică

fiind totodată și tardivă, fiind formulată în afara termenului legal stipulat de art. 8 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 101/2016, care s-a împlinit la data de 04.08.2025 (inclusiv), în condițiile în care documentația de atribuire a fost publicată în SEAP la data de 24.07.2025.

În raport de cele reținute, în temeiul art. 26 alin. (2) și (5) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, contestația formulată de (...) și va obliga autoritatea contractantă (...) ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, să remedieze documentația de atribuire aferentă loturilor 1 și 2 corespunzător criticilor admise, cu respectarea celor evocate în motivare, să aducă completările/modificările astfel efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la această procedură și să stabilească o nouă dată limită pentru primirea ofertelor.

Pentru considerentele expuse în motivare, Consiliul va respinge restul criticile contestatoarei referitoare la lotul 3 precum și capătul de cerere privind anularea procedurii de atribuire, deoarece în cauză pot fi dispuse măsuri de remediere.

În ceea ce privește cererea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata sumei de (...)lei reprezentând cheltuieli de judecată (onorariu avocațial (...)conform facturii seria B nr. 0040/07.08.2025, achitată prin OP la data de 12.08.2025), Consiliul o va admite, în parte, pentru următoarele motive:

Codul de procedură civilă stipulează următoarele:

- Art. 451:

„(1) Cheltuielile de judecată constau în taxele judiciare de timbru și timbrul judiciar, onorariile avocaților, ale experților și ale specialiștilor numiți în condițiile art. 330 alin. (3), sumele cuvenite martorilor pentru deplasare și pierderile cauzate de necesitatea prezenței la proces, cheltuielile de transport și, dacă este cazul, de cazare, precum și orice alte cheltuieli necesare pentru buna desfășurare a procesului.

(2) Instanța poate, chiar și din oficiu, să reducă motivat partea din cheltuielile de judecată reprezentând onorariul avocaților, atunci când acesta este vădit disproporționat în raport cu valoarea sau complexitatea cauzei ori cu activitatea desfășurată de avocat, ținând seama și de circumstanțele cauzei. Măsura luată de instanță nu va avea niciun efect asupra raporturilor dintre avocat și clientul său.

(3) Dispozițiile alin. (2) se aplică în mod corespunzător la plata experților judiciari și a specialiștilor numiți în condițiile art. 330 alin. (3).

(4) Nu vor putea fi însă micșorate cheltuielile de judecată având ca obiect plata taxei judiciare de timbru și a timbrului judiciar, precum și plata sumelor cuvenite martorilor potrivit alin. (1)”;

- Art. 452:

„Partea care pretinde cheltuieli de judecată trebuie să facă, în condițiile legii, dovada existenței și întinderii lor, cel mai târziu la data închiderii dezbaterilor asupra fondului cauzei”;

- Art. 453:

„(1) Partea care pierde procesul va fi obligată, la cererea părții care a câștigat, să îi plătească acesteia cheltuieli de judecată.

(2) Când cererea a fost admisă numai în parte, judecătorii vor stabili măsura în care fiecare dintre părți poate fi obligată la plata cheltuielilor de judecată. Dacă este cazul, judecătorii vor putea dispune compensarea cheltuielilor de judecată”.

Având în vedere dispozițiile anterior menționate, se constată că fundamentul răspunderii pentru plata cheltuielilor de judecată este culpa procesuală a părții.

În speță, Consiliul reține culpa procesuală a autorității contractante în intentarea acțiunii de către contestatoare motiv pentru care Consiliul apreciază că, în speță, se impune obligarea autorității contractante la plata unor cheltuieli de judecată reprezentând onorariu avocat.

Cheltuielile reclamate de contestatoare sunt în sumă de (...)lei și reprezintă onorariu avocațial (...)conform facturii seria B nr. 0040/07.08.2025, achitată prin OP la data de 12.08.2025.

Analizând temeinicia pretențiilor contestatorului, referitor la quantumul cheltuielilor de judecată solicitate, reprezentând onorariu avocat, Consiliul apreciază că se impune reducerea onorariului de avocat la suma de 9.000 lei, din următoarele considerente:

Având în vedere faptul că procedura de soluționare este o procedură scrisă, potrivit art. 21 alin. (1) din Legea nr. 101/2016, facultativă și gratuită potrivit art. 24 alin. (4) din Constituția României și având în vedere faptul că, în speță, nu s-au dispus audieri sau depunerea de concluzii orale, Consiliul apreciază că suma solicitată de contestatoare este excesivă. Cheltuielile de judecată cuprind orice cheltuieli pe care partea care a câștigat procesul va dovedi că le-a făcut, cum sunt onorariile de avocat, costul dactilografierii actelor depuse la dosar etc., dar numai cele strict necesare pentru buna desfășurare a soluționării prezentei contestații.

Potrivit prevederilor art. 68 din Legea nr. 101/2016 coroborat cu art. 451 alin. (2) din Codul de procedură civilă și, ținând seama de serviciile prestate de avocat (...) analizând prin prisma dispozițiilor art. 451 alin. (2) din Codul de procedură, cererea de plată a sumei de (...)lei, reprezentând onorariu avocat suportat de contestator cu ocazia soluționării contestației sale la CNSC, Consiliul apreciază că respectiva sumă trebuie redusă.

Astfel, având în vedere faptul că, așa cum s-a reținut prin considerente, doar unele critici ale contestatoarei s-au dovedit a fi întemeiate, în temeiul art. 451 alin. (2) din Codul de procedură civilă (*„Instanța poate, chiar și din oficiu, să reducă motivat partea din cheltuielile de judecată reprezentând onorariul avocaților, atunci când acesta este vădit disproporționat în raport cu valoarea sau complexitatea cauzei ori cu activitatea desfășurată de avocat, ținând seama și de circumstanțele cauzei. Măsura luată de instanță nu va avea niciun efect*

asupra raporturilor dintre avocat și clientul său”), cererea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata cheltuielilor ocazionate cu soluționarea prezentei contestații, va fi admisă, în parte.

În acest sens, în temeiul prevederilor legale enumerate anterior, va obliga autoritatea contractantă la plata către contestatoare a sumei de 9.000 lei și va respinge cererea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata sumei de 9.429,51 lei reprezentând cheltuieli disproporționate (conform dispozițiilor legale citate anterior).

Consiliul va da eficiență dispozițiilor art. 451 alin. (2) Cod procedură civilă, coroborat cu art. 68 din Legea nr. 101/2016, în sensul că va reduce onorariul de avocat, considerând că prin aceasta nu se intervine în convenția încheiată de contestatoare, în calitate de client, și avocatul ei, pentru că în acest fel ar fi încălcate dispozițiile art. 1270 Cod civil.

De asemenea, se apreciază că nu se aduce atingere nici dispozițiilor Legii nr. 51/1995, potrivit căreia avocații sunt liberi ca prin înțelegere cu clienții lor să stabilească onorarii, întrucât Consiliul nu face altceva decât să stabilească, în cadrul raportului juridic procesual civil, cheltuielile de judecată, astfel că, prin aplicarea dispozițiilor art. 68 din Legea nr. 101/2016 raportat la art. 451 alin. (2) Cod procedură civilă, Consiliul nu cenzurează contractul de asistență juridică, ci doar stabilește în mod corespunzător cuantumul cheltuielilor de judecată, în raport de criticile admise.

Pentru aceste considerente, Consiliul apreciază că reducerea onorariului de la (...) lei, la suma de 9.000 lei, este în concordanță cu munca depusă de avocat și complexitatea cauzei.

În condițiile art. 451 Cod procedură civilă, contestatorul este îndreptățit să solicite cheltuielile de judecată, respectiv onorariu de avocat, care însă poate fi diminuat de către Consiliul, în condițiile legale menționate anterior.

Dispoziția art. 451 Cod procedură civilă este în concordanță și cu jurisprudența CEDO conform căreia un reclamant poate obține rambursarea cheltuielilor sale de judecată în măsura în care li s-au stabilit realitatea, necesitatea și caracterul rezonabil.

În soluționarea acestui aspect, Consiliul reține Decizia ICCJ nr. 3/2020 prin care s-au statuat următoarele: *„în interpretarea și aplicarea unitară a dispozițiilor art. 488 alin. (1) din Codul de procedură civilă, motivul de recurs prin care se critică modalitatea în care instanța de fond s-a pronunțat, în raport cu prevederile art. 451 alin. (2) din Codul de procedură civilă, asupra proporționalității cheltuielilor de judecată reprezentând onorariul avocaților, solicitate de partea care a câștigat procesul, nu se încadrează în motivele de casare prevăzute de art. 488 alin. (1) din Codul de procedură civilă”*.

În consecință, în temeiul art. 26 alin. (9) din Legea nr. 101/2016, Consiliul va admite, în parte, capătul de cerere formulat de contestatoare cu privire la obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor

ocasionate de soluționarea contestației, va obliga autoritatea contractantă la plata către contestatoare a sumei de 9.000 lei cu titlu de cheltuieli occasionate de soluționarea contestației și va respinge cererea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata sumei de 9.429,51 lei reprezentând cheltuieli disproporționate, pentru considerentele expuse în motivarea decizie.

Pentru aceste motive,
în baza legii și a mijloacelor de probă aflate la dosar,

CONSILIUL DECIDE:

Admite, în parte, contestația formulată de (...), în contradictoriu cu autoritatea contractantă (...).

Obligă autoritatea contractantă (...) ca, în termen de 15 zile de la primirea deciziei Consiliului, să remedieze documentația de atribuire aferentă loturilor 1 și 2 corespunzător criticilor admise, cu respectarea celor evocate în motivare, să aducă completările/modificările astfel efectuate la cunoștința operatorilor economici interesați de participarea la această procedură și să stabilească o nouă dată limită pentru primirea ofertelor.

Respinge criticile contestatoarei referitoare la lotul 3 precum și capătul de cerere privind anularea procedurii de atribuire.

Admite, în parte, capătul de cerere formulat de contestatoare cu privire la obligarea autorității contractante la plata cheltuielilor occasionate de soluționarea contestației. Obligă autoritatea contractantă la plata către contestatoare a sumei de 9.000 lei cu titlu de cheltuieli occasionate de soluționarea contestației și respinge cererea contestatoarei de obligare a autorității contractante la plata sumei de 9.429,51 lei reprezentând cheltuieli disproporționate, pentru considerentele expuse în motivarea decizie.

Prezenta decizie este obligatorie pentru părți, în conformitate cu dispozițiile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 101/2016.

Împotriva prezentei decizii se poate formula plângere, în termen de 10 zile de la comunicare pentru părțile cauzei, respectiv de la data luării la cunoștință de către alte persoane vătămate.

PREȘEDINTE,

MEMBRU,

MEMBRU,

Redactat în 4 exemplare originale, conține 97 pagini.