

K E N D E L S E

Oshkosh Airport Products,
United States of America
(selv)

mod

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse
(advokat Tomas Ilsøe Andersen, København)

Ved udbudsbekendtgørelse nr. 2023/S 093-286809 af 10. maj 2023, offentliggjort den 15. maj 2023, udbød Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse som offentligt udbud anskaffelse af crashtendere, en crashtendersimulator og tilhørende drifts- og vedligeholdelsesaftale med reservedele til brug i danske militære lufthavne.

Ved tilbudsfristens udløb den 15. juni 2023 var der modtaget ét tilbud. Oshkosh Airport Products har ikke afgivet tilbud.

Den 14. juni 2023 indgav Oshkosh Airport Products klage til Klagenævnet for Udbud over Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse. Klagen har været behandlet skriftligt.

Klagenævnet har forstået klageskriftet således, at Oshkosh Airport Products har nedlagt følgende påstande:

Påstand 1

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 samt med §§ 40 og 42 ved at stille krav om, at den lille model crashtender skal have en bredde på maksimalt 2550 mm ekskl. sidespejle.

Påstand 2

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 samt med §§ 40 og 42 ved at stille krav om, at crashtenderen skal have en højde på maksimalt 3700 mm inkl. tagkanon og øvrigt udstyr.

Påstand 3

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 ved at stille krav om, at hovedmotoren skal være minimum Euro 6c standard.

Påstand 4

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 ved at stille krav om, at crashtenderen skal være forsynet med arbejdslys integreret i karrosseriet.

Påstand 5:

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 ved at stille krav om, at crashtenderen skal være crashtestet.

Påstand 6:

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 ved at stille krav om, at akslen skal være styret elektronisk.

Påstand 7:

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 ved at stille krav om, at crashtenderen skal være udstyret med Emergency

Breaking System (EBS), Anti Lock-bremsesystem (ABS), ABS offroad mode og Automatic load depending brake force distribution.

Påstand 8:

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 ved at stille krav om, at pumpen skal kunne recirkulere vandet i pumpehuset tilbage til tanken.

Påstand 9:

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om ligebehandling i udbudslovens § 2 samt med § 42 ved at stille krav om, at simulatoren skal være en trailermodel, som skal kunne trækkes efter et køretøj.

Påstand 10:

Klagenævnet skal konstatere, at den fastsatte frist for afgivelse af tilbud var for kort.

Påstand 11:

Klagenævnet skal konstatere, at udbudsspecifikationerne er fastsat i strid med principperne om ligebehandling i udbudslovens § 2.

Påstand 12:

Klagenævnet skal konstatere, at Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med princippet om gennemsigtighed i udbudslovens § 2 ved at stille krav om, at motoren skal være en dieselmotor.

Oshkosh Airport Products har i øvrigt anført, at udbudsproceduren bør annulleres.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har nedlagt påstand om, at klagen ikke tages til følge.

Sagens nærmere omstændigheder

Udbudsbekendtgørelse nr. 2023/S 093-286809 af 10. maj 2023 indeholder følgende beskrivelse af udbuddet:

”Udbuddet vedrører anskaffelse til det Danske Luft Forsvar af Crash Tender, en Crash Tender simulator og tilhørende drifts- og vedligeholdelses-aftale med reservedele. Crash Tenderne skal operere i de danske militære lufthavne i Danmark, og evt. Færøerne og Grønland. FMI forventer anskaffelse af ca. 14 køretøjer med en option på anskaffelse af ca. 10 yderligere køretøjer. Det angivne antal af køretøjer er fastsat uden forpligtigelse for FMI.”

I udbudsmaterialet er anført følgende i Anneks A, Kravspecifikation for Leverancen, om de krav, som er relevante for sagen:

”

ID-nr.:	Krav	Klassificering	Dokumentation	Kommentar/beskrivelse af tilbuddet
7	Bredde, smal model Crashtenderen skal have en bredde på maximum 2550 mm ekskl. sidespejle.	M		I tilbuddet skal der som minimum vedlægges referencer på levering af crashtendere til 3 kunder af den tilbudte model crashtender (smal model).
8	Højde Crashtenderen skal have en højde på maximum 3700 mm inkl. Tagkanon og øvrigt udstyr.	M		For at sikre frihøjde ift. Kørsel generelt, samt indkørsel i garage.
9	Motor Hovedmotoren skal være en standard diesel motor.	M		
10	Motor Hovedmotoren skal være minimum Euro 6c standard	M		
29	Lyskilde Crashtenderen skal være forsynet med indbygget arbejdslys - integreret i karrosseriet – og udvendigt arbejdslys af LED type, der sikrer en god arbejdsbelysning	M		

	minimum 3 meter ud fra køretøjets karosseri og rundt om hele køretøjet.			
45	Certificeret førerkabine Crashtenderen skal være crashtestet og have certificeret førerkabine jf. ECE R29-3	M	D	Tilbuddet skal indeholde dokumentation for at førerkabinen er crash-testet og certificeret.
98	Aksel Foruden forreste aksel, skal en af de andre aksler af hensyn til venderadius og slidtage være medstyrende.	M		Akslen skal være styret elektronisk og styringsvinklen skal være afhængig af hastigheden.
102	Bremser Crashtenderne skal være udstyret med Emergency Braking System (EBS).	M		Jævnfør ECE-R13
103	Bremser Crashtenderne skal være udstyret med Anti-lock-bremssystem (ABS).	M		
104	Bremser Crashtenderne skal være udstyret med ABS offroad mode (changed reaction times of ABS for optimized brake performance offroad).	M		
105	Bremser Crashtenderne skal være udstyret med "Automatic load depending brake force distribution".	M		
164	Pumpe Pumpen skal kunne recirkulere vandet i pumpehuset, tilbage til tanken, så overophedning undgås.	M		
231	Trailer simulator Simulatoren skal være en trailer-model som skal kunne trækkes efter et køretøj.	M		

Klassificeringen ”M” angiver, at der er tale om et mindstekrav.

Af udbudsbetingelserne fremgår bl.a. følgende:

”5. TILBUDSGIVERS TILBUD

5.1 Frist for afgivelse af tilbud

Tilbuddet skal sendes elektronisk via ETHICS-webportalen senest:

Torsdag, den 15.06.2023 kl. 13:00 lokal tid

Tilbud, som modtages efter denne frist, vil ikke blive taget i betragtning.

Permalinket til ETHICS-webportalen til brug for tilbudsafgivelse er angivet i udbudsbekendtgørelsens punkt I.3). Tilbuddet kan ikke indgives på andre måder end via ETHICS-webportalen som beskrevet i dette afsnit.”

Tildelingskriteriet er ”bedste forhold mellem pris og kvalitet”, hvor prisen vægter 30 pct., og kvalitet vægter 70 pct.

Under udbudsprocessen modtog Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse 28 spørgsmål. De for sagen relevante spørgsmål og svar er følgende:

”

Nr.	Spørgsmål	Svar
1	Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse Punkt 7: Bredde, smal model - Særligt for smal model crashtender må maximum bredden være 2550 mm ekskl. sidespejle. Spørgsmål: En smal model kan ikke tilbydes, den ønskede smalle model kan højst sandsynligt kun leveres af én (1) leverandør, hvilket udelukker konkurrence, som ikke kan være formålet med dette udbud. Vi anmoder om en ændring af denne specifikationspunkt.	Kravet fastholdes, idet der er flere leverandører, som tilbyder en model med en bredde på maximum 2550 mm.
2	Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse Punkt 8: Højde Crashtenderen skal have en højde på maximum 3700 mm inkl. tagkanon og øvrigt udstyr. Spørgsmål: 6x6	Nej, det er ikke acceptabelt. Forsvaret har bl.a. garageforhold der gør at højden maximum må være 3700 mm.

	køretøjet har en samlet højde på ca. 3988 mm, er dette acceptabelt?	
3	<p>Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse</p> <p>Punkt 10: Motor - Hovedmotoren skal være minimum Euro 6c standard. Spørgsmål: Køretøjet har en Stage 5-certificeret motor, som overholder EURO6. Da køretøjet er et terrængående køretøj, skal det overholde trin 5-certificeringen. EURO6-certificering er en onroad-klassificering, som ingen kendte brugerdefinerede chassis-luftfartøjer overholder. Kan dette punkt ændres til minimum Euro 6c-kompatibel standard?</p>	Nej, hovedmotoren skal minimum være Euro 6c standard.
4	<p>Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse</p> <p>Punkt 29: Lyskilde - Crashtenderen skal være forsynet med indbygget arbejdslys - integreret i karrosseriet – og udvendigt arbejdslys af LED type, der sikrer en god arbejdsbelysning minimum 3 meter ud fra køretøjets karosseri og rundt om hele køretøjet. Spørgsmål: er arbejdslygter på karrosseriet accepteret kontra integreret i karrosseriet?</p>	Nej, arbejdslys skal være integreret i karrosseriet.
5	<p>Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse</p> <p>Punkt 45: Certificeret førerkabine - Crashtenderen skal være crashtestet og have certificeret førerkabine jf. ECE R29-3 Spørgsmål: Er en simulation R29-3 FTA test acceptabel, eller er en fysisk test påkrævet?</p>	En fysisk crashtest er påkrævet (og dokumentation skal vedlægges).
6	<p>Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse</p> <p>Punkt 98: Aksel - Foruden forreste aksel, skal en af de andre aksler af hensyn til venderadius og slidtage være medstyrende. Akslen skal være styret elektronisk og styrvinklen skal være afhængig af hastigheden. Spørgsmål: Den bagerste styreaksel styres mekanisk med hydraulisk hjælp og kan fungere ved alle hastigheder, er dette acceptabelt?</p>	Nej, det er ikke acceptabelt. Akslen ønskes styret elektronisk.

8	<p>Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse</p> <p>Punkt 102: Bremses - Crashtenderne skal være udstyret med Emergency Braking System (EBS). Spørgsmål: Køretøjet leveres som standard med pneumatiske trædeventilbremses og elektronisk bremsesystem tilbydes ikke, er dette acceptabelt?</p>	<p>Nej det er ikke acceptabelt. Crashtenderen skal udstyres med elektronisk bremsesystem.</p>
9	<p>Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse</p> <p>Punkt 105: Bremses - Crashtenderne skal være udstyret med "Automatic load depending brake force distribution". Spørgsmål: Køretøjet kan udstyres med ESC (Electronic Stability Control), men køretøjets last registreres ikke. Er dette acceptabelt, og kan du forklare, hvorfor ELB ville være påkrævet?</p>	<p>Nej, det er ikke acceptabelt. Der ønskes den nyeste teknologi indenfor bremsesystem, herunder at crashtenderen kan bremse optimalt under alle last konfigurationer.</p>
12	<p>Anneks B - Leverandørens tekniske løsningsbeskrivelse</p> <p>Punkt 164: Pumpe - Pumpen skal kunne recirkulere vandet i pumpehuset, tilbage til tanken, så overophedning undgås. Spørgsmål: Er en termisk afgangsventil acceptabel til at fjerne varmt vand fra VVS-systemet og indføre koldt vand fra tanken for at forhindre overophedning</p>	<p>Nej, det er ikke acceptabel.</p>
20	<p>Anneks A - Kravspecifikation for Leverancen - Crashtender og simulator Bredde, Smal Model, jf. ID # 7: Angiv venligst behov og funktion for efterspurgte smal model, dvs. max. bredde af 2.550 mm ekskl. sidespejle. Så vidt tilbudsgiver er bekendt, kan kun én leverandør opfylde dette krav, hvorved udbudsløvens princip om ligebehandling ikke overholdes nu da krav angivet som et minimumskrav, jf. § 2, 40 og 42, Udbudsloven.</p>	<p>I forbindelse med opgaver udenfor flyvestationernes områder er der store udfordringer med tilladelser til kørsel i en crashtender som måler mere end 2550 mm i bredden. Se i øvrigt svar i ID 1.</p>
21	<p>Anneks A - Kravspecifikation for Leverancen - Crashtender og simulator Højde, jf. ID # 8: Da leverance af crashtenderne vedrører flyvestationer i og udenfor Danmark, hvor forskellige fysiske forhold gør sig gældende, bør et relativt subjektiv og tidsbegrænset krav til max. højde ikke udelukke konkurrence. FMI bør derfor</p>	<p>Kraven fastholdes. Der henvises til svar i ID 2.</p>

	overveje at revidere kravet til maks. højde for dermed at udvide konkurrencen.	
22	Anneks A - Kravspecifikation for Leverancen - Crashtender og simulator Motor, jf. ID # 10 inkl. Udbudsbekendtgørelsen, Afsnit II.2.4: Iflg. udbudsbekendtgørelsen skal crashtenderne operere på militære lufthavne i og udenfor Danmark, såsom Grønland. Kan FMI uddybe, hvordan angivne mindstekrav til en EURO 6c motor kan understøtte tilfælde/lokationer hvor der evt. kun er adgang til jetfuel, som brændstof.	Forsvaret ønsker den nyeste teknologi som markedet kan levere i forhold til hovedmotorens emission. Der er ikke planer om at crashtenderne skal operere på lokationer, hvor der udelukkende er jetfuel tilgængeligt.
27	Anneks A - Kravspecifikation for Leverancen - Crashtender og simulator Trailer Simulator, jf. ID # 231: Iht. udbudslovens princip om ligebehandling, jf. § 42, må ordregiver ikke angive en specifik fremstillingsproces, såsom en trailer-baseret simulator, som kun én bestemt leverandør kan levere. FMI bør derfor kun forholde sig til og beskrive funktionskrav om adgang til en simulator mhp. træning af brugere for crashtenderne.	Crashtender simulatoren er tiltænkt skiftevis anvendelse på flyvestationerne. Den skal derfor let kunne transporteres mellem lokationerne.

”

Parternes anbringender

Ad påstand 1

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at breddekravet kun kan overholdes af én leverandør og dermed er i strid med ligebehandlingsprincippet.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at et køretøj, der anvendes i national og international trafik, ikke må have en bredde, der overstiger 2,55 meter, jf. bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016. Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har behov for, at crashtenderne kan køre på offentlig vej. Kravet er derfor sagligt.

Ad påstand 2

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at kun én leverandør kan overholde højdekravet, og kravet er derfor udtryk for favorisering af denne.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at kravet er sagligt, idet crashtenderne skal kunne tilgå garager, der tillader en maksimal højde på 3700 mm.

Ad påstand 3

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at kravet er i strid med ligebehandlingsprincippet, og at ordregivers behov må anses for tilstrækkeligt varetaget ved at angive, at hovedmotoren bør være Euro6-kompatibel frem for mindst Euro6c standard.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at det er sagligt at stille krav om overholdelse af Euronorm-standarden. Det er desuden usikkert, om indregistrering af et givent køretøj kan opnås, hvis hovedmotoren ikke overholder den aktuelle Euronorm. Det er desuden sædvanligt at stille dette krav.

Ad påstand 4

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at kravet tilgodeser én leverandør. Udbudsspecifikationen skal diktere lygternes funktion og ikke deres integration i køretøjet.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at kravet er afledt af et grundlæggende behov for tilstrækkelig belysning. Kravet om en integreret løsning er begrundet i en vurdering af, at påmonteret belysning vil være i risiko for at blive beskadiget ved kørsel med begrænset plads, ligesom det er vigtigt at skabe det bedst mulige arbejdsrum for personalet.

Ad påstand 5

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at kravet er i strid med ligebehandlingsprincippet, og at ordregivers behov må anses for tilstrækkeligt varetaget ved, at det kan dokumenteres, at kabinen overholder ECE-R29.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at der ikke er fastsat krav om, at det skal oplyses, hvordan kabinen er crashtestet, og at det er nok, at én variant er testet. Det følger af forskrifterne til ECE 29-3, at et køretøj som en crashtender skal prøves med prøve A, B og C som

beskrevet i regulativet for at kunne typegodkendes. Kravet er begrundet i sikkerhedshensyn.

Ad påstand 6

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at kravet tilgodeser én leverandør, og at det afgørende må være, at systemet har medstyring af hensyn til venstreradius og slitage, ikke om akslen styres elektronisk.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at kravet om elektronisk styret aksel er fastsat af hensyn til behovet for, at crash-tenderen har en hurtig reaktionstid, ligesom det gør køretøjet mere sikkert og håndterbart for chaufføren. Kravet er således fastsat med henblik på at optimere funktionaliteten.

Ad påstand 7

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at kravet er i strid med ligebehandlingsprincippet, og at ordregivers behov må anses for tilstrækkeligt varetaget ved at stille fysiske krav til bremserne, men ikke krav om bestemte teknologier, idet dette tilgodeser én leverandør.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at det ikke er tilstrækkeligt at stille krav til bremsernes formåen. De fastsatte krav er sædvanlige for alle køretøjer, og kravene er fastsat af hensyn til sikkerheden ved opbremsninger.

Ad påstand 8

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at kravet om brug af den specifikke teknologi tilgodeser én leverandør. Ordregivers behov må anses for tilstrækkeligt varetaget ved et krav om, at overophedning forhindres.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at en løsning, hvor pumpen kan recirkulere vandet i pumpehuset tilbage i tanken til brug for nedkøling, sikrer, at vandet bibeholdes på crashtenderen og dermed kan anvendes til slukningsarbejde, hvilket effektiviserer aktionen, da crashtenderen dermed kan anvendes i længere tid, før den skal genopfyldes.

Ad påstand 9

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at det er i strid med ligebehandlingsprincippet i udbudsloven at angive en bestemt fremstillingsproces, som kun én leverandør kan levere. Ordregivers behov må anses for tilstrækkeligt varetaget ved, at der kun stilles funktionskrav til simulatorbrugen.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at simulatoren skal anvendes på forskellige flyvestationer, og at der derfor er behov for, at den nemt kan transporteres.

Ad påstand 10

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at tilbudsfristen var for kort, herunder henset til, at der skulle ske oversættelse af udbudsmaterialet.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at tilbudsfristen var seks dage længere end den lovbestemte minimumsfrist. Der er ikke tale om et komplekst udbud eller omfattende udbudsmateriale, som forpligtede ordregiver til at fastsætte en længere frist. Det forhold, at Oshkosh Airport Products efter eget udsagn skulle bruge fire uger til oversættelse, skal ikke tillægges betydning.

Ad påstand 11

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at udbudsspecifikationerne dikterer en bestemt teknologi eller anvendelse af teknologi, der ikke giver mulighed for at tilbyde alternative løsninger. Dette viser en præference for én leverandør.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at ordregiver er tillagt et særdeles vidt skøn ved afgørelsen af, hvordan den udbudte anskaffelse bedst fastsættes i udbudsmaterialet. Kravene er fastsat efter nøje overvejelse med fokus på hensyn til bl.a. sikkerhed, miljø og økonomi og ud fra ordregivers behov. Det er desuden sædvanligt i branchen, at der foretages fabrikstilpasninger, og at en tilbudsgiver således i et vist omfang vil kunne underlægge sine standardløsninger en sådan tilpasning.

Ad påstand 12

Oshkosh Airport Products har gjort gældende, at mere miljøvenlige køretøjer bør kunne tages i betragtning, idet flere leverandører tilbyder hybridteknologier.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har gjort gældende, at kravet om, at crashtenderne skal være forsynet med en dieselmotor skyldes, at crashtendere med hybride motorer er ca. 40 pct. dyrere end crashtendere med dieselmotorer. Hertil kommer, at en nyere hybridteknologi ikke nødvendigvis er afprøvet til netop Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelses formål.

Klagenævnet udtaler

Ad påstand 1-9 og 11-12

Efter udbudslovens § 40, stk. 4, skal de tekniske specifikationer give økonomiske aktører lige adgang til udbuddet og må ikke bevirke, at der skabes ubegrundede hindringer for, at et udbud åbnes for konkurrence. Bestemmelsen er udtryk for ligebehandlingsprincippet i udbudslovens § 2.

Dette indebærer, at ordregiveren kun kan fastsætte tekniske specifikationer, hvorved kun visse aktører vil kunne afgive tilbud, hvis disse krav er saglige og begrundede i ordregiverens behov.

Det følger af forarbejderne til udbudsloven og fast klagenævnspraksis, at ordregiveren er tillagt et vidt skøn ved fastsættelse af de udbudte ydelser og kravene hertil.

Klagenævnet finder, at Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse for hvert af de tekniske specifikationer, som klagen angår, har angivet saglige og relevante grunde til de respektive krav, som afspejler ordregiverens behov.

For så vidt angår kravene til crashtendernes bredde, højde, lyskilde, aksel, pumpe og trailer-simulator er disse således alle begrundet i hensyn til den praktiske anvendelse af crashtenderne. Klagenævnet finder ikke grundlag for at tilsidesætte Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelses skøn ved fastsættelsen af disse krav.

Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse har endvidere anført, at kravet om, at motoren skal være en dieselmotor, er fastsat ud fra økonomiske hensyn og en vurdering af, at nyere teknologier ikke er tilstrækkeligt afprøvet. Klagenævnet finder heller ikke grundlag for at tilsidesætte dette skøn.

For så vidt angår kravet om, at motoren skal opfylde Euro6c-kravet, lægger klagenævnet til grund, at dette er et sædvanligt krav, og at dette ikke kan erstattes af et krav om European Stage V-certificering, idet sidstnævnte angår ikke-vejgående maskiner. Klagenævnet finder derfor ikke grundlag for at tilsidesætte Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelses skøn på dette punkt.

For så vidt angår de fastsatte krav til certificeret førerkabine og bremses finder klagenævnet, at disse krav er sagligt begrundet i sikkerhedsmæssige hensyn.

Herefter, og da det, som Oshkosh Airport Products i øvrigt har anført, ikke kan føre til en anden vurdering, finder klagenævnet ikke grundlag for at konstatere, at Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse har handlet i strid med udbudslovens §§ 40 og 42 eller principperne om ligebehandling og gennemsigtighed i § 2.

Påstandene tages derfor ikke til følge.

Ad påstand 10

Efter udbudslovens § 93 skal en ordregiver fastsætte passende tidsfrister for indsendelse af ansøgninger og tilbud. Det fremgår af § 57, stk. 2, at tilbudsfristen ved et offentligt udbud som minimum skal være 35 dage efter udbudsbekendtgørelsens afsendelse, som dog kan afkortes med 5 dage, hvis ordregiveren accepterer, at tilbud kan indgives via elektroniske midler, jf. § 57, stk. 4.

Udbudsbekendtgørelsen blev afsendt den 10. maj 2023. Det fremgår af udbudsbetingelserne, at tilbud skulle sendes elektronisk, og at tilbudsfristen udløb den 15. juni 2023 kl. 13.00.

Da den fastsatte tilbudsfrist således overholdt den lovbestemte minimumsfrist, og da klagenævnet ikke finder grundlag for at tilsidesætte det skøn, som Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse har udøvet ved fastsættelse af fristen,

tages påstanden ikke til følge. Det kan ikke føre til en anden vurdering, at Oshkosh Airport Products har oplyst, at virksomheden skulle bruge fire uger på at oversætte udbudsmaterialet.

Herefter bestemmes

Klagen tages ikke til følge.

Oshkosh Airport Products skal i sagsomkostninger til Forsvarets Materiel- og Indkøbsstyrelse betale 15.000 kr. Beløbet skal betales inden 14 dage efter modtagelsen af denne kendelse.

Klagegebyret tilbagebetales ikke.

Ane Røddik Christensen

Genpartens rigtighed bekræftes.

Anja Vibe Visby Bunch
Kontorelev