



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I LINKÖPING**

**DOM**  
2011-10-03  
Meddelad i  
Linköping

Mål nr  
4138-11  
Enhet 2

**SÖKANDE**

1. [REDACTED]
2. Fångö Taxibåtar Aktiebolag, 556370-6471  
Fångö  
610 42 Gryt
3. [REDACTED]  
Sankt Anna Skärgårdsresor  
[REDACTED]

Ombud: Per-Olof Fahlander  
Teknikringen 10  
583 30 Linköping

**MOTPART**

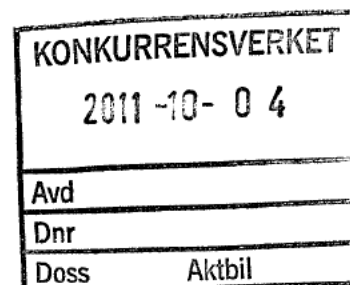
1. AB Östgötatrafiken, 556038-8950  
Box 1550  
581 15 Linköping
2. Norrköpings kommun  
Rådhuset  
601 81 Norrköping
3. Söderköpings kommun  
614 80 Söderköping
4. Valdemarsviks kommun  
615 80 Valdemarsvik

**SAKEN**

Överprövning av upphandling enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF)

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.



Dok.Id 57353

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 406 581 04 Linköping	Brigadgatan 3	013-25 10 00 E-post: forvaltningsratten@linkoping.dom.se	013-25 11 40	måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-15:00

## BAKGRUND

AB Östgötatrafiken (myndigheten) har på uppdrag av Norrköpings, Söderköpings och Valdemarsviks kommun, som upphandlande enhet, genomfört upphandling av skärgårdstrafiken i Östergötlands län. Upphandlingen har genomförts som en förhandlad upphandling enligt 4 kap. LUF. Kommunerna är avtalsslutande parter.

Myndigheten publicerade den 23 mars 2011 inbjudan för leverantörer att inkomma med anbudsansökan för att få delta i upphandlingen. Samtliga leverantörer som inkommit med anbudsansökan inbjöds att delta i upphandlingen. I samband med den senare inbjudan distribuerades förfrågningsunderlaget. Fyra leverantörer inkom med anbud på den upphandlade trafiken vilken var uppdelad i tre anbudspaket (Arkö/Aspöja, Sankt Anna och Gryt), samt fyra olika kombinationer av anbudspaket. Samtliga anbudsgivare ansågs uppfylla de i förfrågningsunderlaget angivna skalkraven. Efter utvärdering enligt kriteriet lägsta pris tilldelades den 22 juni 2011 Kättilö Båttransporter, [REDACTED] och Högstad Produktion AB kontrakt.

Förvaltningsrätten avslag genom interimistiskt beslut den 13 juli 2011 myndighetens yrkande om att förlängd avtalsspärr inte ska gälla.

## ANSÖKAN M.M.

[REDACTED] Fångö Taxibåtar Aktiebolag och Sankt Anna Skärgårdsresor, tillsammans Skärgårdstrafiken i Östergötland AB under bildning (bolaget), ansöker nu om överprövning av upphandlingen. I första hand yrkar **bolaget** att upphandlingen ska göras om. I andra hand yrkas att enskilda vinnande anbud ska förkastas. Till grund härför anges dels brister i förfrågningsunderlaget, dels brister i de vinnande anbuden.

Brister i förfrågningsunderlaget*– Förändring fartområde E till D*

Myndigheten meddelade vid förhandlingsmöte den 13 juni 2011 att fartområde D skulle gälla för ordinarie farkost i Gryt Norra samt Arkö/Aspöja. Förutsättningarna i ursprungligt förfrågningsunderlag till Intresseanmälan och därefter Anbudsinbjudan stipulerade att fartområde E skulle gälla för hela upphandlingen. Skillnaden mellan fartområde E och D är specifik våghöjd, dvs. mer öppen sjö och utomskärs. En D-båt (jämfört med en E-båt) har helt andra krav på materialtjockhet, spanttäthet, tröskelhöjder, vattentäta skott, utrymning, stabilitet och säkerhetsutrustning. De fick därför inhämta offerter på andra båttyper, diskutera kravbilderna med myndigheter och slutligen sammanställa och inlämna ett nytt anbud. Båtleverantörerna kunde inte lämna en offert förrän efter ett möte med Transportstyrelsen. Ett sådant möte var omöjligt att åstadkomma under den stipulerade ledtiden om tre dagar. Samtliga besked blev därav extremt osäkra, vilket påverkade det kompletterande slutbudet. Förändringen av fartområde är av sådan betydelse att hela förutsättningen för anbudsingivandet omkullkastades och därmed konkurrensneutraliteten. Två av tre anbudspaket berörs och farkosternas utformning och konstruktion är en av de mest grundläggande förutsättningarna för utformningen av anbuderna. Att över två veckor efter slutinlämningsdatum ange helt nya upphandlingsförutsättningar, och utan medgivande om förlängd anbudstid, är inte förenligt med transparensprincipen, likabehandlingsprincipen eller LUF. Redan här skulle myndigheten ha beslutat att göra om upphandlingen.

*– Olika ledtider för justering av anbud*

Myndigheten gav anbudsgivarna olika lång ledtid mellan tidpunkt för respektive förhandlingsmöte och tidpunkt när ett slutbesked senast skulle vara inlämnat. Av förhandlingsprotokoll framgår att myndigheten gav två av de andra anbudsgivarna 3,5 dagar och en tredje anbudsgivare 5,5 dagar. Bolaget fick 3 dagar och medgavs på begäran inte anstånd med några dagar. Den kortare ledtiden missgynnade dem avsevärt i en ansträngd situa-

tion med nya förutsättningar. Konkurrensneutraliteten har därmed inte upprätthållits.

– *Kommunicering av information till anbudsgivare från förhandlingsmöten*  
Av protokoll från förhandlingsmötena med två av de vinnande leverantörerna framgår att frågor/svar av generell art avhandlades. Myndigheten har, genom att inte delge samtliga anbudsgivare dessa uppgifter, inte upprätthållit likabehandlingsprincipen och konkurrensneutraliteten.

#### Brister i anbudet

I avsnitt ”1.3 Avtalstid i Modellavtal Skärgårdstrafik” framgår att avtalet träder i kraft sedan det har undertecknats av beställaren och entreprenören med trafikstart den 17 juni 2012. Avtalets och avtalets samtliga krav måste gälla fr.o.m. parternas undertecknande. Anbud som inte uppfyller skallkraven måste därför diskvalificeras.

#### – *Intyg behörig personal*

En förutsättning för att antas efter Intresseanmälan var uppvisande av intyg på att ombordpersonal uppfyller erforderliga behörighetskrav. Kontraktet för anbudspaket Arkö/Aspöja med en båtkapacitet om 18 passagerare (svävarfarkost) kräver behörigheter för maskinbefäl klass VIII samt fartygsbefäl klass VIII. Vinnande leverantör har uppvisat ett intyg avseende kustskepparexamen, vilket endast medger behörighet för fritidsbåtstrafik. Utbildningskraven uppfylls inte heller av vinnande leverantör för anbudspaket Gryt.

#### – *Erforderlig D-klassning av farkoster*

Farkoster som ska trafikera D-område måste uppvisa erforderlig klassning. Sådan klassning saknas, eller är inte omnämnd att behövas, enligt kompletterande handling från Högstad Produktion AB. Förhandlingsprotokollet stipulerar tydligt fartområde D och därmed krav på erforderliga D-båtar. Bolaget har i egen kompletterande handling till myndigheten tagit höjd för en fördyring avseende inköp av D-klassade båtar.

*– Farkosters uppfyllande av skall-krav*

Det kan konstateras att Kättilö båttransporters och Högstad Produktion AB:s anbud inte uppfyller skall-kraven. Kättilö Båttransporter kommer att använda en befintlig båt som är över 15 år gammal och som inte uppfyller kvalitets- och miljökrav då båten inte klarar kravet enligt 3.2.1 Rullstolar i Modellavtalet. Högstad Produktion AB har i förhandlingsprotokollet uppgett att de har tillgång till en reservfarkost. Den saknas helt i anbudet. Myndigheten borde ha förfrågat sig om detta.

*– Stationeringsorter*

Enligt förfrågningsunderlaget är stationeringsplatserna Arkösund, Tyrisflöt, Fyrudden och Breviksnäs. Enligt förhandlingsprotokollet har Kättilö Båttransporter uppgett att stationeringsorterna kommer att vara Gryt alternativt Breviksnäs. Myndigheten har på förfrågan uppgett att det på grund av konkurrensneutralitet inte är möjligt att ha annan stationeringsort än de i förfrågningsunderlaget angivna. Konkurrensneutraliteten har därför inte upprätthållits.

**Myndigheten** yrkar i första hand att ansökan om överprövning ska avslås. För det fall förvaltningsrätten finner att upphandlingen i någon del, beträffande enskilt anbudspaket, brister på så sätt att upphandlingen måste göras om, yrkas i andra hand att bolagets ansökan avslås beträffande de enskilda anbudspaket för vilka ingen brist föreligger. Bolaget har varken påvisat att det föreligger brister i förfrågningsunderlaget jämte bilagda handlingar eller i vinnande anbud. Det har heller inte visats att upphandlingen genomförts i strid med de principer om icke-diskriminering, likabehandling, transparens, ömsesidigt erkännande samt proportionalitet som kommer till uttryck i 1 kap. 24 § LUF. Till stöd härför anför myndigheten bl.a. följande.

Angående påstådda brister i förfrågningsunderlaget

Efter anbudstiden gått ut fick myndigheten uppgift att trafiken i Gryt samt Arkö/Aspöja kan komma att behöva bedrivas i vatten som ligger inom

fartområde D. Förutsättningen har endast betydelse för hur farkosten är beskaffad, men är inte i sig en väsentlig förutsättning för upphandlingen. En upphandlande enhet har rätt att ställa vilka krav som helst beträffande upphandlad vara eller tjänst under förutsättning att kraven uppfyller upphandlingslagstiftningens krav på proportionalitet och fri konkurrens. Då behov av att ändra området uppkom efter det att anbudsfriheten löpt ut, har inga lagliga möjligheter att förlänga anbudsfriheten stått till myndighetens förfogande. Samtliga anbudsgivare fick, vid respektive förhandlingstillfälle, samma uppgifter om utökningen till fartområde D. Därefter har samtliga anbudsgivare givits en frist om tre vardagar, med reservation för mellankommande helg, för att vid behov justera anbudet. Ingen av anbudsgivarna har haft något att invända mot fristen. Bolagets begäran om anstånd avslogs då det skulle ha inneburit positiv särbehandling. Det genomförda förfarandet har skett på ett sätt som tillgodosett upphandlingslagstiftningens krav på likabehandling och konkurrensneutralitet.

Förhandlingarna efter det att anbudstiden löpt ut syftade till att förtydliga och klargöra anbudsgivarens anbud i förhållande till förfrågningsunderlaget och modellavtalet. När information av betydelse för upprätthållande av konkurrensneutraliteten lämnats, har samtliga berörda anbudsgivare delgetts informationen. Att i övrigt informera om vad som diskuterats vid enskilda förhandlingar torde strida mot den absoluta sekretess som kommer till uttryck i 19 kap. 3 § Offentlighets- och sekretesslagen (2009:4000) som gäller fram till dess tilldelningsbeslut meddelas. Bolaget har inte missgynnats då de givits samma information och förutsättningar som övriga anbudsgivare.

#### Angående påstådda brister i anbudet

##### *– Intyg behörig personal*

Något krav på att i anbudet uppvisa behörighetshandlingar uppställs inte i förfrågningsunderlaget. Däremot har det ställs krav på att inlämna behörighetshandlingar, alternativt förklaring till varför behörighetshandlingar inte har uppvisats, vid inlämnande av anbudsansökan. Vid tiden för anbudsansökan

sökan var det inte känt för någon av anbudsgivarna vilka farkoster som var föremål för upphandling varför ingen av anbudsgivarna kunde ha kännedom om vilka behörighetskrav som var aktuella. I modellavtalet, avsnitt 6.2 framgår vilka behörigheter samt kompletterande utbildningar som personal ska inneha vid avtalsstart i juni 2012. Det innebär inte att anbudsgivaren nödvändigtvis måste uppfylla kraven vid intresseanmälan eller vid anbudets inlämnande, men väl vid trafikstarten i juni 2012. Då samtliga anbudsgivare accepterat villkoren i modellavtalet får det anses inbegripet att anbudsgivaren är skyldig att, till datum för trafikstart, tillse att personal som används får den kompletterande utbildning som motsvarar såväl avtalets krav som eventuella lagkrav.

*– Erforderlig D-klassning av farkoster*

Myndigheten har inte uppställt krav på anbudsgivare att inkomma med uppgift om huruvida offererad farkost är klassad för trafikering i fartområde D. Kravet på D-klassning är absolut såtillvida att de farkoster som omfattas av D-klassning ska uppfylla vissa av Transportstyrelsen fastställda krav. Anbudsgivare som avser att bedriva trafik med annat än godkänt fartyg kommer att göra sig skyldig till kontraktsbrott.

*– Farkosters uppfyllande av skall-krav*

I modellavtalet 3.2.1 framgår att det i farkost ska finnas plats för en uppställning och säkring av minst en rullstol. Någon lagstiftning beträffande utformning av tillgänglighetsanpassning finns inte varför det är tillräckligt att anbudsgivare senast vid trafikstart i juni 2012 uppfyller kraven. Att ställa krav på att uppfylla samtliga tillkommande krav på farkosten senast vid datum för tecknande får anses vara oskäligt och konkurrensbegränsande. Det finns heller inget krav att redovisa vilka reservfarkoster en anbudsgivare kan komma att använda sig av.

*– Stationeringsorter*

Uppgiften om stationeringsorter var ett direkt svar på frågan om hemmahamn kan utgöra stationeringsort istället för de som anges i anbudspaketet och modellavtalet. Nedteckningen i protokollet innebär endast att anbuds-

givare själva kan välja hemmahamn annan än stationeringsort, även om ersättningen kommer att beräknas från de i modellavtalet fastställda stationeringsorterna.

## SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

### Tillämpliga lagbestämmelser

Av 1 kap. 24 § LUF framgår att upphandlande myndigheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och ickediskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

I 16 kap. 5 § LUF framgår att Om den upphandlande enheten har brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 24 § eller någon annan bestämmelse i denna lag och detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts.

Av 12 kap. 1 § LUF framgår bl.a. att en upphandlande enhet skall anta anbudet 1. det anbud som är det mest ekonomiskt för den upphandlande enheten, eller 2. det anbud som innehåller det lägsta priset. En upphandlande enhet skall i annonsen om upphandling eller i förfrågningsunderlaget ange vilken grund för tilldelning av kontraktet som kommer att tillämpas.

### Förvaltningsrättens bedömning

De frågor som i målet är föremål för bedömning är om upphandlingen ska göras om på grund av brister i förfrågningsunderlaget, eller om enskilda vinnande anbud ska diskvalificeras.

### *Bedömning angående eventuella brister i förfrågningsunderlaget.*

Av utredningen i målet framkommer i denna del bl.a. följande.

I ”frågor/ svar och kompletteringar - Upphandling av skärgårdstrafik Östergötland” angav myndigheten, vid svar på frågan inom vilka fartområden båtar i Gryt skulle klassas, att ”vår bedömning är att den upphandlande trafiken i sin helhet kommer att bedrivas inom fartområde E”.



Vare sig intresseanmälan, förfrågningsunderlaget eller det till förfrågningsunderlaget bilagda modellavtalet anger inom vilket eller vilka fartområden den förevarande båttrafiken ska bedrivas.

Efter det att anbuderna lämnats in har myndigheten, på anbudsgivarnas respektive förhandlingsmöte, informerat anbudsgivarna om att båttrafiken nu även till viss del ska bedrivas inom fartområde D. Anbudsgivarna fick där- efter en tid om cirka tre vardagar att vid behov justera anbudspriserna utifrån de nytillkomna förutsättningarna.

Enligt 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) definieras fartområde D respektive E enligt följande.

**Fartområde D:**

Ett fartområde där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Området får varken sträcka sig längre än 6 nautiska mil från en skyddad plats eller längre än 3 nautiska mil (vid medelvattenstånd) från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land.

**Fartområde E:**

Ett fartområde som omfattar hamnar, floder, kanaler, insjöar och de områden i skärgård som erbjuder sjölä från påverkan av vågor från öppna havet samt skärgårdar i Väner och Vättern. Området omfattar även skyddade fjärdar där den signifikanta våghöjden inte överstiger 0,5 meter under mer än 10 procent av en ettårsperiod. Under perioden den 1 juni till och med den 31 augusti ingår öppna passager i ett i övrigt skyddat skärgårdsområde. Passagens oskyddade sträcka får inte vara större än en distansminut och den signifikanta våghöjden får inte överstiga 0,5 meter under mer än 10 procent av den perioden.

Förvaltningsrätten gör i denna del följande bedömning.

Upphandlingslagstiftningen innebär att annonserna och/eller förfrågningsunderlaget måste innehålla alla krav, kriterier och andra bestämmelser som upphandlingen innehåller. Det är således inte möjligt att på ett väsentligt

sätt ändra förutsättningarna för en upphandling, vare sig genom att lägga till krav eller kriterier som inte fanns från början eller att bortse från tidigare ställda krav. Förfrågningsunderlaget ska vara klart när upphandlingen påbörjas och får därefter inte ändras. De skiftande förhållanden som förekommer i det ekonomiska livet gör dock att även förfrågningsunderlag som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp lagen om offentlig upphandling och gemenskapsrätten inte träds för när (jfr RÅ 2002 ref. 50).

Det kan i den förevarande upphandlingen konstateras att intresseanmälan och förfrågningsunderlaget med bilagda handlingar inte tydligt angett var båttrafiken skulle bedrivas. Det kan vidare konstateras att anbudsgivarna i efterhand fick för anbudet viktig information som ostridigt påverkade kraven på anbudsgivarnas båtar. Upphandlingens brister måste dock anses läkta i och med att samtliga anbudsgivare fick möjlighet att komplettera sina anbud. Då det inte visats annat än att bolaget getts samma information och förutsättningar att komplettera sitt anbud som övriga anbudsgivare, kan bolaget inte anses ha missgynnats i förhållande till övriga anbudsgivare. Det kan således inte anses ha förelegat sådana brister i förfrågningsunderlaget att upphandlingen ska göras om.

#### *Bedömning angående eventuella brister i anbud*

Av utredningen i målet framkommer i denna del bl.a. följande.

I ”Inbjudan att lämna intresse för deltagande i upphandling av skärgårds- trafik i Östergötlands län” daterad den 23 mars 2011 framgår att för få delta i upphandlingen så måste anbudsgivare lämna in bl.a. följande. ”Intyg på uppfyllda behörighetskrav för personal som ska användas i passagerartrafik. Om intyg på behörighetskrav saknas eller ej är uppfyllda ska förklaring lämnas.”

I det till förfrågningsunderlaget bilagda modellavtalet framgår under avsnitt 6.2 Utbildningskrav bl.a. följande. ”Befälhavare och övrig ombords-

personal skall ha erforderlig behörighet för transport av betalande passagerare enligt Transportstyrelsens föreskrift, TSFS 2010:20. För farkost med en största längd om minst 6 meter med en bruttodräktighet under 20 gäller för befälhavare att denne skall ha fartygsbefälsexamen klass 8 eller skepparexamen”.

Under avsnitt 1.3 Avtalstid i det ovannämnda modellavtalet framgår att avtalet träder i kraft sedan det har undertecknats av beställaren och entreprenören med trafikstart den 17 juni 2012.

Förvaltningsrätten gör i denna del följande bedömning.

Anbudsansökan stipulerar således att anbudsgivarna antingen ska uppvisa intyg på erforderliga behörighetskrav för personal i passagerartrafik alternativt lämna förklaring till varför behörighetskraven saknas eller inte är uppfyllda. Av modellavtalet till förfrågningsunderlaget framgår därefter vilka specifika behörigheter som krävs. Behörighetskraven kan dock inte uppfattas på annat sätt än att vinnande leverantör vid tiden för avtalsstart är skyldig att tillse att de har behörig personal. Det faktum att två av de vinnande leverantörernas nuvarande personal inte uppfyllde utbildningskraven vid tiden för anbudets inlämnande utgör inte en omständighet som innebär att anbudet ska diskvalificeras.

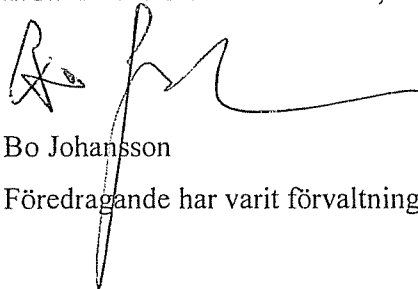
Vad gäller frågan om uppvisande av erforderlig D-klassning av fartyg och fartygs uppfyllande av skall-krav kan följande konstateras. Det framkommer inte några krav på att anbudsgivarna ska inkomma med uppgift om huruvida en båt är D-klassad. Det faktum att två av de vinnande leverantörerna inte inkommit med uppgifterna innebär således inte att anbudet bör diskvalificeras utan endast, såsom myndigheten påpekat, att en leverantör som avser att bedriva trafik med annat än godkänt fartyg kan komma att göra sig skyldig till kontraktsbrott. Att bolaget valt att ta höjd för en fördröjning avseende inköp av D-klassade båtar föranleder ingen annan bedömning. I modellavtalets avsnitt 3.2.1 Rullstolar framgår att det i en far-

kost skall finnas plats för uppställning och säkring av minst en (1) rullstol. Även detta krav måste, med hänsyn till ovan anförda resonemang, tolkas som att det är tillräckligt att kravet är uppfyllt vid avtalsstart. Det ställs vidare inget krav på att reservfarkoster ska redovisas.

Vad slutligen gäller frågan om stationeringsorter måste myndigheten anses ha lämnat en fullgod förklaring i och med skillnaden mellan stationeringsort och hemmahamn. Det faktum att en vinnande leverantör kan komma att ha sin båt förtöjd på annan ort än stationeringsorten kan därmed inte föranleda diskvalificering av anbudet.

Sammantaget visar det ovan anförda att det med varken med hänsyn till brister i förfrågningsunderlaget eller i enskilda anbud, finns skäl till ingripande med stöd av 16 kap. 5 § LUF. Ansökan ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 1 (DV 3109/1D)



Bo Johansson

Föredragande har varit förvaltningsrättsnotarien Charlotte Lindsäter



## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Jönköping. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.**

Överklagandet ska ha kommit in till förvaltningsrätten **inom tre veckor** från den dag då klaganden fick del av beslutet. Tiden för överklagandet för offentlig part räknas emellertid från den dag beslutet meddelades.

Om sista dagen för överklagandet infaller på lördag, söndag eller helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag.

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att prövningstillstånd meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas, anledning förekommer till ändring i det slut vartill förvaltningsrätten kommit eller det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. den klagandes namn, personnummer, yrke, postadress och telefonnummer. Dessutom ska adress och telefonnummer till arbetsplatsen och eventuell annan plats där klaganden kan nå för delgivning lämnas om dessa uppgifter inte tidigare uppgetts i målet. Om någon person- eller adressuppgift ändras är det viktigt att anmälan snarast görs till kammarrätten,
2. det beslut som överklagas med uppgift om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens beslut som klaganden vill få till stånd,
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans ombud. Adressen till förvaltningsrätten framgår av beslutet. Om klaganden anlitar ombud ska denne sända in fullmakt i original samt uppge sitt namn, adress och telefonnummer.