



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LULEÅ**

Föredraganden: C. Andersson

DOM
2012-04-16
Meddelad i
Luleå

Mål nr
335-12
D5

SÖKANDE

Condor Shipping AB, 556336-8520

Ombud: Magnus Ericson
Advokatbyrån Kaiding AB
Box 112
971 04 Luleå

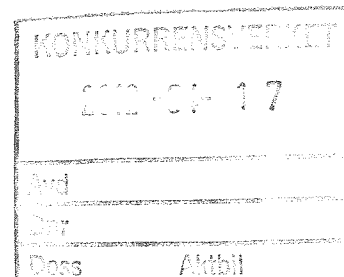
MOTPART

1. L/Line Rederi AB
V. Brunngatan 1
972 53 Luleå

2. Luleå kommun
971 85 Luleå

SAKEN

Offentlig upphandling enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling,
LOU



FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 26820

Postadress
Box 849
971 26 Luleå

Besöksadress
Skeppsbrogatan 41

Telefon
0920-29 54 90

Telefax
0920-29 54 98

E-post: forvaltningsratten@lulea.dom.se
www.dom.se

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00-16:00

YRKANDEN M.M.

Luleå kommun har genomfört en upphandling med förenklat förfarande av turbåtstrafiken i Luleå skärgård. Två leverantörer lämnade anbud – L/Line Rederi AB och Condor Shipping AB – gällande Båt 1. L/Line Rederi AB tilldelades uppdraget.

Condor Shipping AB (Condor) har ansökt om överprövning och yrkat att upphandlingen – vad gäller turbåtstrafik i Luleå skärgård Båt 1 – ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts. Till grund för sin talan anför Condor bland annat följande.

Ett av ska-kraven i upphandlingen har varit att fartygets kapacitet ska vara minimum 100 passagerare inom fartområde D – vilket framgår av kravspecifikationen. Den antagna leverantören med fartyget M/S Eskil är enligt aktuellt passagerarfartygscertifikat – utfärdat av Transportstyrelsen med stöd av fartygssäkerhetslagen – klassad för fartområde E. Fartområde E är en lägre klassificering än angivet ska-krav, dvs. klass D. Den antagna entreprenören uppfyller således inte de uppställda ska-kraven, vilka dessutom ska vara uppfyllda vid utvärderingens kvalificeringsfas.

L/Line Rederi AB (L/Line) har fått möjlighet att yttra sig i målet och anför att upphandlingen är genomförd i enlighet med reglerna i LOU samt att L/Lines anbud uppfyller samtliga i upphandlingen ställda ska-kraven. Till stöd för detta har L/Line bland annat uppgett följande. Sjöfartsavdelningen vid Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar certifikat för fartyg. Certifikat utfärdas bland annat med villkor om att de brister/krav i Transportstyrelsens statusrapport över gällande fartyg åtgärdas senast enligt ett angivet datum. Vanligt är att fartyg omklassas beroende på vilket fartområde fartyget ska trafikera. Av Transportstyrelsens inspektionsrapport daterad den 28 november 2011 framgår att fartyget M/S Eskil är inspekterat för

YRKANDEN M.M.

Luleå kommun har genomfört en upphandling med förenklat förfarande av turbåtstrafiken i Luleå skärgård. Två leverantörer lämnade anbud – L/Line Rederi AB och Condor Shipping AB – gällande Båt 1. L/Line Rederi AB tilldelades uppdraget.

Condor Shipping AB (Condor) har ansökt om överprövning och yrkat att upphandlingen – vad gäller turbåtstrafik i Luleå skärgård Båt 1 – ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts. Till grund för sin talan anför Condor bland annat följande.

Ett av ska-kraven i upphandlingen har varit att fartygets kapacitet ska vara minimum 100 passagerare inom fartområde D – vilket framgår av kravspecifikationen. Den antagna leverantören med fartyget M/S Eskil är enligt aktuellt passagerarfartygscertifikat – utfärdat av Transportstyrelsen med stöd av fartygssäkerhetslagen – klassad för fartområde E. Fartområde E är en lägre klassificering än angivet ska-krav, dvs. klass D. Den antagna entreprenören uppfyller således inte de uppställda ska-kraven, vilka dessutom ska vara uppfyllda vid utvärderingens kvalificeringsfas.

L/Line Rederi AB (L/Line) har fått möjlighet att yttra sig i målet och anför att upphandlingen är genomförd i enlighet med reglerna i LOU samt att L/Lines anbud uppfyller samtliga i upphandlingen ställda ska-kraven. Till stöd för detta har L/Line bland annat uppgett följande. Sjöfartsavdelningen vid Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar certifikat för fartyg. Certifikat utfärdas bland annat med villkor om att de brister/krav i Transportstyrelsens statusrapport över gällande fartyg åtgärdas senast enligt ett angivet datum. Vanligt är att fartyg omklassas beroende på vilket fartområde fartyget ska trafikera. Av Transportstyrelsens inspektionsrapport daterad den 28 november 2011 framgår att fartyget M/S Eskil är inspekterat för

YRKANDEN M.M.

Luleå kommun har genomfört en upphandling med förenklat förfarande av turbåtstrafiken i Luleå skärgård. Två leverantörer lämnade anbud – L/Line Rederi AB och Condor Shipping AB – gällande Båt 1. L/Line Rederi AB tilldelades uppdraget.

Condor Shipping AB (Condor) har ansökt om överprövning och yrkat att upphandlingen – vad gäller turbåtstrafik i Luleå skärgård Båt 1 – ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts. Till grund för sin talan anför Condor bland annat följande.

Ett av ska-kraven i upphandlingen har varit att fartygets kapacitet ska vara minimum 100 passagerare inom fartområde D – vilket framgår av kravspecifikationen. Den antagna leverantören med fartyget M/S Eskil är enligt aktuellt passagerarfartygscertifikat – utfärdat av Transportstyrelsen med stöd av fartygssäkerhetslagen – klassad för fartområde E. Fartområde E är en lägre klassificering än angivet ska-krav, dvs. klass D. Den antagna entreprenören uppfyller således inte de uppställda ska-kraven, vilka dessutom ska vara uppfyllda vid utvärderingens kvalificeringsfas.

L/Line Rederi AB (L/Line) har fått möjlighet att yttra sig i målet och anför att upphandlingen är genomförd i enlighet med reglerna i LOU samt att L/Lines anbud uppfyller samtliga i upphandlingen ställda ska-kraven. Till stöd för detta har L/Line bland annat uppgett följande. Sjöfartsavdelningen vid Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar certifikat för fartyg. Certifikat utfärdas bland annat med villkor om att de brister/krav i Transportstyrelsens statusrapport över gällande fartyg åtgärdas senast enligt ett angivet datum. Vanligt är att fartyg omklassas beroende på vilket fartområde fartyget ska trafikera. Av Transportstyrelsens inspektionsrapport daterad den 28 november 2011 framgår att fartyget M/S Eskil är inspekterat för

att fastställa de uppgraderingar etc. som måste till för att fartyget ska få bedriva trafik i D-området – med en kapacitet om minst 100 personer. Åtgärdandet av samtliga smärre brister är påbörjade under december 2011 och samtliga brister kommer att vara åtgärdade i god tid före trafikstart. Fartyget besiktigades i syfte att klara minst 100 passagerare i D-område och när åtgärderna är utförda i enlighet med inspektionsrapporten från den 28 november 2011 är båten godkänd för minst 100 passagerare. Avsyningsbesiktningen av dessa brister är redan beställd av Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

Vad gäller Condors anbud har Transportstyrelsens sjöfartsavdelning i statusrapport den 21 februari 2012 konstaterat att det finns fler än 25 kvarstående brister på fartygets skrov och maskineri – brister som kan påverka fartygets sjövärdighet.

Luleå kommun har motsatt sig bifall till ansökan och anför i huvudsak följande. Avtalen gällande turbåtstrafik som kommunen har för avsikt att ingå kommer i enlighet med avtalsvillkoren att gälla från och med den 1 maj 2012. Ansökan om överprövning gäller enbart den del av upphandlingen som benämns ”Båt 1” och turerna denna båt ska trafikera kommer enligt ställda krav att börja köras den 25 maj 2012.

Kommunen konstaterar att M/S Eskil vid tidpunkten för anbudsinlämnandet inte var certifierad för trafik i fartområde D. Condors påstående om att upphandlingen strider mot LOU förutsätter dock att de i förfrågningsunderlaget angivna ska-kraven skulle vara uppfyllda vid utvärderingens kvalificeringsfas. Detta har inte varit kommunens avsikt och enligt kommunens uppfattning finns heller inte anledning att uppfatta förfrågningsunderlaget på det sättet.

att fastställa de uppgraderingar etc. som måste till för att fartyget ska få bedriva trafik i D-området – med en kapacitet om minst 100 personer. Åtgärdandet av samtliga smärre brister är påbörjade under december 2011 och samtliga brister kommer att vara åtgärdade i god tid före trafikstart. Fartyget besiktigades i syfte att klara minst 100 passagerare i D-område och när åtgärderna är utförda i enlighet med inspektionsrapporten från den 28 november 2011 är båten godkänd för minst 100 passagerare. Avsyningsbesiktningen av dessa brister är redan beställd av Transportstyrelsens sjöfartsavdelning.

Vad gäller Condors anbud har Transportstyrelsens sjöfartsavdelning i statusrapport den 21 februari 2012 konstaterat att det finns fler än 25 kvarstående brister på fartygets skrov och maskineri – brister som kan påverka fartygets sjövärdighet.

Luleå kommun har motsatt sig bifall till ansökan och anför i huvudsak följande. Avtalen gällande turbåtstrafik som kommunen har för avsikt att ingå kommer i enlighet med avtalsvillkoren att gälla från och med den 1 maj 2012. Ansökan om överprövning gäller enbart den del av upphandlingen som benämns ”Båt 1” och turerna denna båt ska trafikera kommer enligt ställda krav att börja köras den 25 maj 2012.

Kommunen konstaterar att M/S Eskil vid tidpunkten för anbudsinlämnandet inte var certifierad för trafik i fartområde D. Condors påstående om att upphandlingen strider mot LOU förutsätter dock att de i förfrågningsunderlaget angivna ska-kraven skulle vara uppfyllda vid utvärderingens kvalificeringsfas. Detta har inte varit kommunens avsikt och enligt kommunens uppfattning finns heller inte anledning att uppfatta förfrågningsunderlaget på det sättet.

Tillgången på leverantörer som kan utföra uppdraget att köra turbåtstrafik i Luleå skärgård är begränsad och för att kunna ta tillvara den begränsade konkurrensen som finns på marknaden kan inte de krav som ställs i upphandlingen utgöra hinder för leverantörer att komma in med anbud. Att kräva uppfyllelse av de i kravspecifikationen uppställda ska-kraven redan vid tidpunkten för anbudsinlämnande hade inte varit lämpligt och hade enligt kommunens uppfattning dessutom riskerat att hamna i konflikt med den proportionalitetsprincip som gäller vid offentlig upphandling. Kommunen gör gällande att det av kravspecifikationen framgår att det inte är fråga om krav som måste vara uppfyllda vid anbudslämnandet.

Kravspecifikationen består av en lista med bland annat krav på behörig bemanning följt av ett krav på att personal ska finnas tillhands för att hjälpa passagerare vid ombordstigning m.m. Huruvida nämnda krav eller kraven i övrigt var uppfyllda vid anbudsinlämnandet har inte varit relevant och kraven kan enligt kommunens uppfattning inte förstås på annat sätt än att de ska iakttas från och med den 25 maj 2012 och under tiden uppdraget utförs.

Det finns enligt praxis inget krav på att ska-krav ska vara uppfyllda redan när anbud lämnas.

Vid tidpunkten för utvärderingen och tilldelningsbeslutet har kommunen haft att utgå från vad L/Line uppgett i sitt anbud och bolaget har i sitt anbud utan förbehåll förklarat sig acceptera samtliga ska-krav. I anbudet angavs att fartygets kapacitet var 134 personer i fartområde D och gav förvisso intryck av att certifikat förelåg redan när anbudet lämnades – det har dock enligt kommunens mening inte varit relevant för vilket fartygsområde fartyget var klassificerat när anbudet lämnades. Med hänsyn till hur L/Line utformat sitt anbud har kommunen inte haft någon anledning att ifrågasätta eller företa någon särskild undersökning av fartygets klassifice-

ring. Även uppgifter som kommer den upphandlande myndigheten till kännedom först vid överprövningsprocessen måste beaktas. Kommunen är av uppfattningen att L/Lines anbud inte avviker från förutsättningarna i förfrågningsunderlaget och vad som anförts vad gäller klassificeringen vid anbudstillfället förändrar inte kommunens inställning i den delen. Kommunen förutsätter att M/S Eskil kommer att uppfylla samtliga ska-krav vid den tidpunkten detta är relevant – dvs. när turbåtstrafiken startar den 25 maj 2012.

Condor har i yttrande anfört att parterna syns vara överens om att den leverantör som tilldelades upphandlingen saknade korrekt certifiering gällande fartområdet. En sådan certifiering ska skiljas från sedvanliga underhållsbesiktningar och liknande eftersom certifieringen är nödvändig för att fartyget ska få föras i aktuellt vatten. Frågan är om kravet på att fartyget ska uppfylla certifieringen för fartområde D ska gälla vid anbudstillfället eller om den kan kompletteras senare.

Certifieringen är ett säkerhetskrav och är således avgörande för om fartyget överhuvudtaget får trafikera passagerare i aktuella vatten. Det är ett nödvändigt krav som utöver kommunens ska-krav krävs enligt lag och bindande föreskrifter. Kravet ska skiljas från olika ska-krav som kommunen ställer upp av andra skäl – såsom lämplighetssynpunkter, enhetlighet, professionalism m.m.

Kommunen har vidare i anbudsunderlaget angett att ska-kraven hänför sig till kvalificerande krav – vilket innebär att de leverantörer som inte klarar av ska-kraven inte ska gå vidare till utvärderingsfasen. Ingenting i utformningen av ska-kraven talar för att kraven inte ska vara uppfyllda redan vid lämnandet av anbuden. Utgångspunkten ska därför vara att ska-kraven redan vid denna tidpunkt ska vara uppfyllda – om det inte på annat sätt framgår att så inte ska vara fallet. Vid denna bedömning ska skiljas sådana krav

som uppenbart avser förhållanden som endast är hänförliga till praktiska frågor, ordningsfrågor, klädfrågor, klädkoder och liknande som rör själva trafikeringen och sådana krav som avser grundläggande förutsättningar som rör fartygets säkerhet, kapacitet och klassificering.

Condor gör sammantaget gällande att de var ensamma om att uppfylla kvalificeringskraven och att de därför ska tilldelas upphandlingen. Om inte så innehåller upphandlingen sådana fel och oklarheter att upphandlingen bör göras om.

TILLÄMPLIGA BESTÄMMELSER

Enligt 1 kap. 9 § LOU ska en upphandlande myndighet behandla alla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

Av 16 kap. 6 § LOU framgår att om den upphandlande myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § 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. Överprövning av en upphandling får inte ske efter det att avtal har slutits mellan den upphandlande myndigheten och en leverantör.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS BEDÖMNING

Förvaltningsrättens prövning enligt LOU utgör enbart en kontroll av om det på grundval av de klagomål som sökanden framfört i målet finns anledning att vidta åtgärder enligt 16 kap. 6 § LOU. De synpunkter som

L/Line riktat mot Condors anbud kan således inte prövas inom ramen för detta mål.

Förvaltningsrätten konstaterar att en upphandlande myndighet i enlighet med 1 kap. 9 § LOU ska behandla alla leverantörer på likvärdigt sätt. Bland annat får de så kallade ska-kraven enligt huvudregeln inte frångås.

Condor har i sin ansökan gjort gällande att L/Lines anbud inte uppfyller de i upphandlingen ställda ska-kraven vad gäller Båt 1 vid utvärderingens kvalificeringsfas och att upphandlingen därmed strider mot LOU. Ett av ska-kraven var att fartygets kapacitet ska vara minimum 100 passagerare inom fartområde D.

L/Line har i sitt anbud angett att bolaget uppfyller samtliga ska-krav i kravspecifikationen för turbåtstrafiken samt att L/Line är certifierade av Transportstyrelsen. I beskrivningen av fartyget M/S Eskil anges bland annat att samtliga krav i krav i kravspecifikationen uppfylls samt att fartygets kapacitet är minst 134 personer i fartområde D.

Förvaltningsrätten konstaterar att varken kommunen eller L/Line invänt mot att det fartyg (M/S Eskil) som ska användas i trafiken vid tidpunkten för anbudsinlämnandet inte var certifierad för trafik i fartområde D. Förvaltningsrätten har med hänsyn härtill inte någon anledning att ifrågasätta Condors påstående om att L/Lines anbud inte uppfyllde detta ska-krav vid kvalificeringsfasen. Kommunen har emellertid gjort gällande att det inte varit kommunens avsikt att detta ska-krav skulle vara uppfyllt vid utvärderingens kvalificeringsfas. Kommunen har vidare uppgett att den inte haft anledning att ifrågasätta vad L/Line anfört i sitt anbud då den har förutsatt att M/S Eskil kommer att uppfylla samtliga ska-krav den tidpunkten detta är relevant d.v.s. när turbåtstrafiken startar den 25 maj 2012. L/Line hävdar också att de brister och de åtgärder som måste vidtas för att M/S Eskil ska

kunna användas för trafik i D-område kommer att vara åtgärdade i god tid inför trafikstart.

Frågan är således vid vilken tidpunkt som ställda ska-krav i förfrågningsunderlaget ska vara uppfyllda. Ska-krav ska – om inget annat särskilt anges i förfrågningsunderlaget – som huvudregel vara uppfyllda vid tidpunkten för anbudsingivandet. Detta under förutsättning att det inte kan anses oproportionerligt att kräva kravuppfyllelse vid denna tidpunkt.

I förfrågningsunderlaget anges att prövningen av anbuderna ska utvärderas i tre steg – uteslutningsfasen, kvalificeringsfasen och utvärderingsfasen. I kvalificeringsfasen ska leverantören bland annat uppfylla de av kommunen ställda ska-kraven. Vidare anges i kravspecifikationen för turbåtstrafiken *allmänna krav för förfrågad båttrafik* bland annat att ”Fartyget ska vid varje tillfälle ha gällande svenskt nationellt säkerhetscertifikat och vara godkänt för passagerartrafik i begärt fartområde” samt att ”Fartyget ska vara behörighetsklassad, ha kapacitet och fartresurser för att uppfylla kraven i kravspecifikationen”. I kravspecifikationen särskilt för Båt 1 anges bland annat att ”Fartygets kapacitet ska vara minimum 100 passagerare inom fartområde D.” I kravspecifikationen anges dessutom att turbåtstrafiken påbörjas fredag vecka 21 – dvs. den 25 maj 2012.

Förvaltningsrätten finner mot bakgrund av hur kravspecifikationen är utformad att det inte tydligt framgår vid vilken tidpunkt det ställda ska-kravet på att fartyget ska vara certifierat för fartområde D ska vara uppfyllt. Kravuppfyllelsen skulle således kunna inträffa vid en senare tidpunkt än vid själva kvalificeringsfasen.

Kommunen har dessutom framhållit att avsikten inte var att ska-kravet skulle vara uppfyllt vid utvärderingens kvalificeringsfas och som stöd härför bland annat anfört att det inte är rimligt att ställa ett sådant krav i den

aktuella upphandlingen eftersom tillgången på leverantörer som kan utföra aktuellt uppdrag är begränsat. Kommunen har också anfört att det skulle kunna vara omöjligt tillvarata den begränsade konkurrens som finns på marknaden för ett gott upphandlingsresultat om ett sådant krav ställs. Kravet skulle i så fall komma att strida mot den så kallade proportionalitetsprincipen.

Förvaltningsrätten konstaterar att endast två leverantörer visat intresse för att bedriva turbåtstrafiken. Kommunens påstående om att tillgången på leverantörer som kan utföra aktuellt uppdrag är begränsat får därmed anses vara vederlagt. L/Line har också hävdad att det är vanligt att fartyg omklassas beroende på vilket fartområde fartyget ska trafikera. Det får därigenom visat att det är sannolikt att presumtiva leverantörer skulle kunna uteslutas från ett deltagande i den aktuella upphandlingen om ska-kraven var så stränga att leverantören redan vid anbudsingivandet/kvalificeringsfasen måste uppvisa att fartyget som ska trafikera området har "rätt" klassificering. Ett sådant ska-krav skulle därför, såsom kommunen gjort gällande, mycket väl kunna framstå som oproportionerligt och därmed strida mot bestämmelserna i LOU.

Förvaltningsrätten anser mot bakgrund härav att kommunen får anses ha klargjort att de ställda ska-kraven på kapacitet och klassificering i aktuell upphandling inte nödvändigtvis skulle vara uppfyllda redan vid anbudsingivandet eller vid kvalificeringsfasen utan att det är tillfyllest att ska-kraven är uppfyllda senast vid den tidpunkt när turbåtstrafiken ska påbörjas. Förvaltningsrätten anser dessutom att det inte finns skäl att ifrågasätta att L/Line inte skulle uppfylla de ställda ska-kraven vid trafikstart. Condor har inte heller i övrigt redovisat på vilket sätt upphandlingen annars skulle vara behäftad med sådana fel och oklarheter att upphandlingen bör rättas eller göras om. Enligt förvaltningsrättens uppfattning finns således inte förutsättningar för ingripande enligt LOU.

Condor har därmed inte visat att kommunen brutit mot LOU genom att tilldela L/Line anbudet. Ansökan om överprövning ska följaktligen avslås.

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

Förvaltningsrätten erinrar om den så kallade tiodagarsfristen i 16 kap. 10 §
LOU.


Britt Dahlin



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Sundsvall.

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 offentligpart 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, anledningen 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 nås 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.