



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I KARLSTAD**

DOM
2010-03-25
Meddelad i
Karlstad

Mål nr
1152-10 E
Domarenhet 1

SÖKANDE

1. Johansens Taxi, 1956-1106-9377
Dahléns väg 21
671 52 Arvika

2. Jösse Taxi och Bilvård AB, 556388-5606
Dahléns väg 20
671 50 Arvika

3. Kek Transport AB, 556644-2603
Rudsvägen 7 A
654 63 Karlstad

4. Nordlanz AB, 556475-6830
Herrgårdsgatan 1
652 24 Karlstad

Ombud 1-4:
Advokat Sofia Mårtensson
Advokat Eva-Maj Mühlenbock
Advokatfirman Lindahl KB
Box 1065
101 39 Stockholm

MOTPART

Värmlandstrafik AB, 556206-4641
Tallbacksvägen 2
684 30 Munkfors

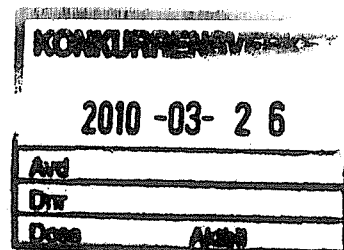
Ombud:
Advokat Roger Hagman
Advokatfirman Roger Hagman AB
Box 3460
103 69 Stockholm

SAKEN

Överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling – LOU

DOMSLUT

Förvaltningsrätten avslår ansökan. Länsrättens interimistiska beslut av den 11 januari 2010 upphör i och med denna dom att gälla.



Dok.Id 2033

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 568 651 12 Karlstad	Rådhuset, Stora torget	054-14 85 00 E-post: forvaltningsrattenikarlstad@dom.se www.forvaltningsrattenikarlstad.domstol.se	054-14 85 30	måndag – fredag 08:00-16:00

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Värmlandstrafik AB (Värmlandstrafik) har den 28 november 2009 inlett en trafikupphandling avseende vissa i förfrågningsunderlaget angivna samhällsbetalda transporter. Upphandlingen genomförs som en öppen upphandling. Enligt de administrativa föreskrifterna var sista datum för anbud den 28 januari 2010. Värmlandstrafik har därefter med anledning av förtydligande i yttrande den 19 januari 2010 förlängt fristen att lämna anbud i tre veckor till den 18 februari 2010.

I skrivelse som kom in till länsrätten den 7 januari 2010 ansöker Johansens Taxi, Jösse Taxi och Bilvård AB, Kek Transport AB och Nordlanz AB (Bolagen) om överprövning av upphandlingen och yrkar att rätten vid sin slutliga prövning ska besluta att upphandlingen ska avbrytas och göras om. Bolagen yrkar även att rätten omedelbart fattar ett interimistiskt beslut varigenom förklaras att upphandlingen inte får avslutas, dvs. att kontrakt inte får tecknas, innan något annat har beslutats av rätten eller överprövande instans.

Värmlandstrafik medger Bolagens interimistiska yrkande men bestrider yrkandet i övrigt.

Länsrätten beslutade den 11 januari 2010 att Värmlandstrafik inte får avsluta upphandlingen intill dess att målet slutligt har avgjorts, om det inte dessförinnan ändras eller upphävs av länsrätten eller överinstans.

Bolagen anför till stöd för sin talan i huvudsak följande.

Upphandlingen genomförs i strid med LOU och de gemenskapsrättsliga principerna om likabehandling och proportionalitet

Värmlandstrafik har i det till upphandlingen hörande förfrågningsunderlaget ställt upp ett antal förutsättningar och krav som gäller för anbudsgivare vid såväl lämnande av anbud som genomförande av avropade transporter. I det följande beskrivs det sätt på vilket dessa

förutsättningar får till följd att Bolagen utesluts från möjligheten att med framgång lämna anbud och genomföra de aktuella transporterna, samt varför upphandlingen således står i strid med LOU och de gemenskapsrättsliga principerna om likabehandling och proportionalitet.

Uppdelning av körområden

För Värmlandstrafiks nuvarande, gällande, avtal avseende samhällsbetalda transporter är Värmland indelat i 25 körområden och avtal har tecknats med flera leverantörer per körområde. Genom här aktuell upphandling avser Värmlandstrafik att drastiskt minska antalet körområden, till 9 stycken, och vidare ställs som krav på att leverantörerna måste tillhandahålla ett stort antal fordon för att komma ifråga för kontrakt.

Av upphandlingens dokument 3, "Fordonsförsörjning" framgår, för transporter inom körområde 1, 2 och 6, att ett totalt antal om 16 respektive 17 fordon ska stå till Värmlandstrafiks förfogande och vara Värmlandstrafik tillgängliga hela dygnet. För transporter inom körområde 3, 4, 7 och 8 ska ett totalt antal om 8 respektive 9 fordon stå till Värmlandstrafiks förfogande, och avseende körområde 9 ska 4 fordon stå till Värmlandstrafiks förfogande.

Det sätt på vilket kraven i upphandlingen är utformade innebär att endast ett mycket begränsat antal leverantörer har möjlighet att lämna anbud. Det saknas skäl att begränsa konkurrensen på detta sätt, och förfarandet leder till skada för såväl de leverantörer som inte har möjlighet att lämna anbud, som för Värmlandstrafik som riskerar en fördyring av upphandlingen. Vid en proportionalitetsprövning är det vidare den upphandlande myndigheten som har bevisbördan för att visa att något mindre ingripande alternativ inte finns. Detta framgår bland annat av Kammarrätten i Stockholms dom av den 27 oktober 2009 i mål nr 4846-09.

Begränsning av underentreprenörers medverkan

Som angivits ovan framgår av upphandlingens Dokument 3, "Fordonsförsörjning" det antal fordon som Värmlandstrafik kräver ska stå till beställarens förfogande och var för sig samtidigt kunna utföra transporter.

Av upphandlingens "Administrativa föreskrifter", punkten A3.3.1, framgår vidare att avtalat antal fordon ska vara tillgängliga för beställaren hela dygnet. Av upphandlingens "Administrativa föreskrifter", punkten A3.12, framgår därutöver att underentreprenörer får användas som mest till 33 procent av antalet fordon inom respektive körområde.

Av 11 kap. 12 § LOU framgår att en leverantör vid behov får åberopa andra företags ekonomiska, tekniska och yrkesmässiga kapacitet.

Någon begränsning av denna rätt för leverantören att återropa annans kapacitet medges inte. Med det av Värmlandstrafik uppställda kravet om att leverantörer endast till 33 procent får använda sig av underentreprenörer, utesluts mindre företag från att med framgång lämna anbud i upphandlingen. Kravet strider därför mot såväl 11 kap. 12 § LOU som 1 kap. 9 § LOU och den däri uttryckta gemenskapsrättsliga principen om likabehandling.

Krav på trafiktillstånd

Av upphandlingens ”Administrativa föreskrifter”, punkten A3.17, framgår att leverantören är skyldig att inneha giltigt trafiktillstånd.

På den aktuella marknaden återfinns emellertid ett antal företag som inte själva utför transporter, utan vars verksamhet består av bl.a. beställningsmottagning och trafikledning av de fordon som ska utföra transporterna (”beställningscentral”). Sådana beställningscentraler innehar följaktligen inget trafiktillstånd, eftersom de transporter som fordrar tillståndet utförs - på uppdrag av beställningscentraler - av annan. Kravet på att leverantören ska inneha trafiktillstånd utesluter således beställningscentraler och därmed jämförliga företag från att utföra de i upphandlingen aktuella transporterna. Kravet innebär att Bolagen inte har möjlighet att om de så önskar gå samman och bilda en beställningscentral och genom den lämna anbud i upphandlingen.

Krav på färgsättning

Av upphandlingens ”Administrativa föreskrifter”, punkten A4.3, framgår att fordon som tillhör fordonsklass 4.1 ska vara lackerad enligt Värmlandstrafiks designprogram. Av designprogrammet framgår ett antal om sex färger som ska användas vid all invändig och utvändigt färgsättning av fordon för Värmlandstrafik.

Kravet innebär en konkurrensfördel för sådan leverantör som för tillfället utför uppdrag åt Värmlandstrafik i detta avseende. Sådan leverantör innehar redan den efterfrågade färgsättningen och behöver inte, i motsats till övriga anbudsgivare, stå kostnaden för omlackering av fordonen.

Därutöver innebär kravet, för antagna leverantörer, att tillhandahållna fordon inte kan användas för parallella uppdrag för t.ex. de fallen då avrop inte överhuvudtaget sker eller vid tillfällena på dygnet då behov enligt förfrågningsunderlaget inte föreligger av samtliga tillhandahållna fordon.

Kravet om viss färgsättning står således i strid med såväl likabehandlingsprincipen som proportionalitetsprincipen. Skäl att inte, såsom är fallet avseende flertalet fordon idag, nöja sig med att bilarna utmärks med stora och tydliga dekaler, saknas. Bolagen får hänvisa till Kamrarrätten i Göteborgs dom i mål 3969-2002.

Avsaknad av garanterad avropsvolym

Av Upphandlingens "Administrativa föreskrifter", punkten A1.5, framgår att ingen volymgaranti av transporter ges. Av punkten A3.3.1 i samma dokument framgår vidare att avtalat antal fordon ska vara tillgängliga för beställaren hela dygnet. Därutöver framgår av dokumentets punkt A3.6 att ersättning utgår för varje avropat uppdrag.

Värmlandstrafik anför till stöd för sin talan i huvudsak följande.

Uppdelning av antalet körområden

Vad först gäller indelningen i 9 körområden grundas den på att det förelegat skäl för att ändra den ordning som gällt sedan lång tid tillbaka. De främsta skälen är

- mindre tomkörning för entreprenör,
- kortare väntetid för resenär,
- enklare och effektivare trafikledning för Värmlandstrafik, och
- kostnadsbesparingar.

En upphandlande myndighet har stor frihet att utforma sitt förfrågningsunderlag under förutsättning att dessa krav inte på ett otillbörligt sätt strider mot grunderna för LOU.

Förändringen från 25 körområden till 9 körområden har skett efter en grundlig utredning och noggranna överväganden från Värmlandstrafik och dess ägare. Förändringen grundar sig på sakliga och ekonomiska skäl. Förändringarna begränsar inte konkurrensen eftersom ett tillräckligt antal leverantörer kan lämna anbud, antingen själva, i en grupp eller med hänvisning till annans kapacitet. Däremot är inte syftet med LOU att varje leverantör i varje situation ska kunna lämna anbud.

I fråga om antalet fordon har Värmlandstrafik baserat på erfarenhet bedömt hur många fordon som erfordras inom respektive körområde. Genom redovisningen i punkten A3.3.1 i de administrativa föreskrifterna kan dock anbudsgivaren och leverantören uppskatta hur behovet fördelar sig över dygnet. Dessutom kan anbudsgivare räkna med att schemaläggning kan komma att ske utifrån det uppskattade behovet över dygnet. Som redovisats ovan under bakgrundsbeskrivningen innehåller förfrågningsunderlaget inte något förbud för antagen leverantör att utföra andra transporter med fordonen.

Kravet på antalet tillgängliga fordon bygger på det antal som krävs vid högrafik kl. 7 - 16. Kravet är alltså nödvändigt. För övrig tid anges i de administrativa föreskrifterna att bedömt behov av fordon beräknas vara väsentligt mindre. Möjlighet till schemaläggning finns.

Underentreprenörer

Det krav som Värmlandstrafik uppställt syftar på genomförandefasen av uppdraget och står inte i strid med 11 kap. 12 § LOU. 11 kap. 12 § LOU syftar på kvalificering av anbudsgivare och anbudsgivarens möjlighet att hänvisa till annans kapacitet för själva kvalificeringen. Däremot föreligger inget hinder för en upphandlande myndighet att uppställa kontraktsvillkor som innebär hinder eller begränsning av möjligheten att anlita underleverantörer för utförandet av grundläggande delar av ett kontrakt när den upphandlande myndigheten inte har kunnat kontrollera underleverantörernas tekniska och ekonomiska kapacitet vid undersökningen av anbuden och valet av anbudsgivaren med det bästa anbudet.

Till undvikande av missförstånd kommer Värmlandstrafik att förtydliga anbudsförfrågan på det viset att punkten A3.12 inte omfattar sådana underentreprenörer som anbudsgivaren åberopat i anbudet enligt 11 kap. 12 § LOU för att uppfylla ställda krav på kapacitet och som anbudsgivaren visar att han kommer att förfoga över under hela avtalsperioden. Med anledning av förtydligandet kommer fristen att lämna anbud att förlängas i tre veckor till den 18 februari.

Krav på trafiktillstånd

Som framgår av punkten A2.3 i de administrativa föreskrifterna ska anbudsgivare i sitt anbud bl.a. redovisa trafiktillstånd alternativt ansökan om trafiktillstånd. Enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen får yrkesmässig trafik drivas endast av den som har trafiktillstånd.

Om en beställningscentral som inte driver egen trafik lämnar anbud ankommer det på beställningscentralen att till sitt anbud foga trafiktillstånd eller ansökan om trafiktillstånd för de till beställningscentralen anslutna åkarna som ska utföra trafiken. Värmlandstrafik kan inte se att ett sådant krav - som dessutom har författningsstöd - står i strid med LOU.

Krav på färgsättning

Värmlandstrafik bestrider att kravet på färg och design såvitt avser fordon inom klass 4.1 står i strid med LOU.

Värmlandstrafik ställer inte krav på att personbilar och bårfordon ska vara lackerade enligt Värmlandstrafiks designprogram. Däremot ska större fordon som handikappfordon med plats för två rullstolar, varav en permobil och ytterligare minst fyra sittande personer och bussar vara lackerade enligt Värmlandstrafiks designprogram. Dessa fordon kommer dessutom att utföra en stor del av sina transporter för Värmlandstrafik. Det är därför viktigt att resenärerna mycket tydligt ska kunna se att det är ett fordon som utför trafik i Värmlandstrafiks regi som kommer för att hämta resenären ifråga. Det avgörande från Kammarrätten i Göteborg som Bolagen hänvisat till avsåg renhåll-

ningsfordon. Det går inte att jämföra renhållningsfordon och kollektivtrafikfordon när det gäller rimligheten av krav på utformning. Enligt Värmlandstrafik är det rimligt att upphandlade transportörer tillämpar Värmlandstrafiks färg- och designprogram vid utförandet av trafiken. Kostnaden för detta, omkring 15 000 kr, är försumbar vid ett kontrakt på fem år. För övrigt räcker det att se sig om i landet för att konstatera att större fordon med uppdrag för trafikhuvudmän är lackerade i respektive trafikhuvudmans färger.

Något förbud för leverantören att utföra andra uppdrag med avtalade fordon föreligger dessutom inte. Lackeringen utgör därvid inte något hinder.

I fråga om påståendet att nuvarande leverantörer får en konkurrensfördel i och med att deras fordon redan är lackerade enligt Värmlandstrafiks program får Värmlandstrafik anföra följande. Det ligger i sakens natur att den leverantör som redan innehar ett uppdrag kan ha en viss konkurrensfördel. Det utgör helt enkelt en del av systemet med offentlig upphandling och får accepteras. Vad som kan tilläggas är att om nuvarande leverantör erhåller uppdraget kan denne med stor sannolikhet räkna med att få lackera om fordonet under avtalstiden till följd av normalt slitage. Som redovisats ovan är kostnaden dessutom liten i förhållande till uppdragens omfattning och avtalstid.

Garanterad volym

Till skillnad från tidigare upphandlingar kommer Värmlandstrafik att anta endast en leverantör per körområde. Det innebär i sin tur att så länge som färdtjänstresor, sjukresor m.m. efterfrågas inom körområdet kommer antagen leverantör att få utföra uppdrag. I anbudsförfrågan har vidare i dokument 1 "Trafikomfattning-Volym" körområde för körområde utifrån statistik redovisats antal bedömda turer, antal utförda transporter ungefärlig kostnadsersättning. Det är alltså fullt möjligt för anbudsgivare att utifrån förfrågningsunderlaget göra en uppskattning av offererade priser, risker, nödvändig organisation och kontraktsvärde.

I fråga om antalet tillgängliga fordon har Värmlandstrafik tidigare i detta yttrande redo visat att det i de administrativa föreskrifterna redovisas hur efterfrågan erfarenhetsmässigt varierar över dygnet. Eftersom Värmlandstrafik inte har något förbud mot att fordonen används även för andra uppdrag och då schemaläggning erbjuds kan Värmlandstrafik på dessa och övriga anförda skäl inte se att kravet på ett visst minsta antal fordon står i strid med LOU.

Däremot ligger det i sakens natur att omfattningen av åtagandet kan komma att variera på grund av politiska beslut, efterfrågan m.m. Någon minimikvantitet kan således inte garanteras. Hur den i bilaga 1 redovisade omfattningen kan komma att variera är en affärsrisk som anbudsgivaren har att ta och beakta vid prissättningen, precis som af-

färsrisker i andra verksamheter där volymerna varierar. Risken begränsas dock av att en skälig justering av avtalsvillkoren kan göras enligt punkten A3.19.1 i de administrativa föreskrifterna om förutsättningarna väsentligt ändras på ett icke förutsägbart sätt.

DOMSKÄL

Om den upphandlande myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i denna lag, och detta har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten enligt 16 kap. 2 § besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts.

Enligt ovan nämnda bestämmelse i 1 kap. 9 § ska upphandlande myndigheter behandla 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.

I 11 kap. 12 § LOU föreskrivs att en leverantör får vid behov och när det gäller ett visst kontrakt åberopa andra företags ekonomiska, tekniska och yrkesmässiga kapacitet. Leverantören ska genom att tillhandahålla ett åtagande från företagen i fråga eller på annat sätt visa att leverantören kommer att förfoga över nödvändiga resurser när kontraktet ska fullgöras.

Förvaltningsrätten gör följande bedömning.

Uppdelning av antalet körområden och krav på tillgängliga fordon

Av handlingarna i målet framgår att den nuvarande ordningen är att transporterna är indelade i 25 körområden samt att flera leverantörer anlitas i respektive körområde. Enligt förvaltningsrättens mening får utgångspunkten vid en upphandling av nu aktuellt slag vara att den upphandlande myndigheten har möjlighet att utifrån sina erfarenheter och sin samlade kun-

skap bedöma hur länets samhällsbetalda transporter ska organiseras och uppdelas, så länge detta inte strider mot 1 kap. 9 § LOU eller andra bestämmelser i denna lag. Värmlandstrafik har anfört att förändringen av antal körområden grundar sig på sakliga och ekonomiska skäl. Förvaltningsrätten anser inte att det framkommit skäl att ifrågasätta Värmlandstrafiks bedömning, särskilt mot bakgrund av att nuvarande ordning kan antas medföra ökad administration och lägre effektivitet vad gäller resursutnyttjande. Bolagen har inte heller visat att en indelning i fler körområden vore ett bättre alternativ för Värmlandstrafik. Vid en jämförelse med exempelvis RÅ 1999 not 1, i vilket Landstinget i Kronobergs län krävt in ett samlat anbud beträffande all barn- och ungdomstandvård inom tio geografiskt begränsade områden, menar förvaltningsrätten att det är en avsevärd skillnad då Värmlandstrafik delat in upphandlingsområdet i 9 körområden.

Beträffande krav på antalet tillgängliga fordon framgår av ”Administrativa föreskrifterna”, punkt A3.3.1 jämförd med dokument 3, ”Fordonsförsörjning”, vilket antal fordon som åtgår för respektive körområde och fördelningen mellan olika klockslag. I punkt A3.3.1 anges vidare att beställaren och leverantören kan komma överens om schemaläggning för aktuella fordon. Såsom Värmlandstrafik framhållit i sitt yttrande är det endast mellan kl. 07 – 16 som det fulla antalet fordon behöver stå till förfogande. Fördelningen mellan olika klockslag bygger enligt Värmlandstrafik på erfarenhet av hur många fordon som åtgår inom respektive körområde och fördelningen under olika tider på dygnet. Förvaltningsrätten finner inte skäl att ifrågasätta behovet av antal fordon.

Med hänvisning till vad som anförts, och då det såsom framgår senare, är möjligt för mindre leverantörer att gå samman eller genom beställningscentral lämna anbud på ett eller flera körområden, finner förvaltningsrätten inte att det framkommit att indelningen i 9 körområden och uppställda krav på tillgängliga fordon strider mot LOU eller grunderna för denna lag.

Underentreprenörer

Bolagen har i sin ansökan gjort gällande att begränsningen i punkt A3.12 att underentreprenörer får användas som mest till 33 procent av antalet fordon, utesluter mindre företag från att med framgång kunna lämna anbud och att detta strider mot 11 kap. 12 § LOU. Värmlandstrafik har emellertid förtydligat att kravet inte innebär någon begränsning av de möjligheter som nämnda paragraf ger och även förlängt anbudstiden med tre veckor till följd av detta. Det föreligger således inte några hinder för flera mindre företag att gå samman och lämna gemensamt anbud eller att anbud inges genom beställningscentral med iakttagande av 11 kap. 12 § LOU. Förvaltningsrätten finner därmed att föreskriften om underentreprenörer inte strider mot LOU eller grunderna för denna lag. Det har inte heller framkommit annat än att förlängningen av anbudstiden med tre veckor är tillräcklig för att tillgodose principen om likabehandling.

Krav på trafiktillstånd

Värmlandstrafik har redogjort för det lagstadgade kravet på trafiktillstånd, som dock inte gäller för beställningscentraler, utan för de som ska utföra transporterna. Förvaltningsrätten finner inte att kravet strider mot LOU eller grunderna för denna lag.

Krav på färgsättning

Enligt vad Värmlandstrafik anfört utgör kravet på färgsättning för vissa fordon en närmast försumbar del av det totala uppdraget och Värmlandstrafik har även redogjort för bakgrunden till kravet, bl.a. att det är viktigt att resenärerna mycket tydligt ska kunna se att det är ett fordon som utför trafik i Värmlandstrafiks regi som kommer för att hämta resenären ifråga. Enligt förvaltningsrättens mening har det inte framkommit annat än att kravet

är relevant och proportionerligt samt inte i någon betydande omfattning medför fördelar för nuvarande leverantörer eller andra anbudsgivare. Kravet strider således inte mot LOU eller grunderna för den lagen.

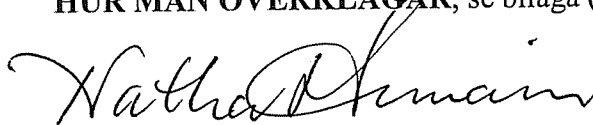
Garanterad volym

Enligt förvaltningsrättens mening torde det vara närmast omöjligt och knappast affärsmässigt att garantera någon viss volym i en upphandling av nu aktuellt slag. Värmlandstrafik har även i dokument 1, "Trafikomfattning-Volym", redovisat senaste årets volym och vilka transporter som kan komma ifråga körområde för körområde. Förvaltningsrätten finner därför inte att uppställande av kontraktsvillkoret på viss tillgänglighet utan garanterad volym strider mot LOU eller någon av grunderna för denna lag.

Sammanfattning

Med hänvisning till vad som anförts ovan finner förvaltningsrätten att Bolagens ansökan om överprövning ska avslås. Därmed ska även länsrättens interimistiska beslut den 11 januari 2010 upphöra att gälla.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (Dv 3109/1 B).



Nathalie Lemaire

Föredragande har varit beredningsjuristen Göran Wirdéus.

UPPLYSNING

Den 15 februari 2010 lades landets 23 länsrätter samman till 12 förvaltningsrätter. Verksamheterna vid Länsrätterna i Värmlands och Örebro län har överförts till Förvaltningsrätten i Karlstad. Detta mål som kommit in till Länsrätten i Värmlands län (mål nr 23-10), har därför avgjorts av Förvaltningsrätten i Karlstad.



HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

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

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, 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 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.