



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060102

DOM
2017-12-08
Stockholm

Mål nr
M 4140-17

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2017-02-06 i mål nr M 2759-16, se bilaga A

PARTER

Klagande

Miljö- och bygglovsnämnden i Sunne kommun
Miljö, plan och bygg
686 80 Sunne

Motpart

Trafikverket
Röda vägen 1
781 89 Borlänge

SAKEN

Tillsynsavgift avseende Fryksdalsbanan i Sunne kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen att den årliga tillsynsavgiften ska beräknas efter tidsfaktorn 36 timmar, vilket från år 2016 motsvarar en avgift om 28 440 kr.

Dok.Id 1371076

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax
08-561 675 59

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–15:00

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Miljö- och bygglovsnämnden i Sunne kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa nämndens beslut att den årliga avgiften för tillsyn av Frykdalsbanan ska baseras på tidsfaktorn 59 timmar.

Trafikverket har motsatt sig ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Nämnden har gett in en översiktlig redovisning av hur tillsynstid fördelas på olika slag av tillsynsaktiviteter och om dessa finansieras via skatt, timbaserade engångsavgifter eller fasta årsavgifter. Nämnden har vidare anfört bl.a. följande:

I nämndens tillsynsplaner nämns inte tillsynsobjekten vid namn. Det innebär inte att tillsyn inte behövs eller bedrivs. Antalet fastigheter som störs av Frykdalsbanan är stort. Utöver riktad tillsyn mot fasta objekt med fast årsavgift, 909 timmar, ska taxan även finansiera tillsyn som är svår att härleda till enskilda tillsynsobjekt. Mätning av luftföroreningar, företrädesvis från transportsektorn omfattar totalt 52,5 timmar. Inventering av förorenad mark, 209 timmar, omfattar även banvallar med tillhörande diken, slipersrester m.m.

Trafikverket har vidhållit vad verket anfört i underinstanserna med bl.a. följande tillägg:

Det saknas underlag avseende vilken tillsyn man faktiskt lagt ner på Frykdalsbanan under de senaste åren. Frykdalsbanan är en enkelspårig bana av låg standard utan s.k. fjärrblockering varför tågen som går där körs med låg hastighet. Sedan april 2010 har det endast inkommit ett bullerklagomål angående Frykdalsbanan.

Trafikverkets avgift bekostar också åtgärder som inte går att hänföra till någon enskild verksamhetsutövare. Detta förfarande saknar stöd i lag och är en felaktig tillämpning av taxeinstrumentet. En tillsynsavgift får endast tas ut för att finansiera kostnader som

är direkt hänförliga till den tillsyn som utförts gentemot den enskilde. Det förfarande som kommunen synes tillämpa medför att taxan får inslag av en skatt vilket inte är tillåtet.

Sunne kommun har innan denna taxa började tillämpas inte fakturerat Trafikverket någonting alls för tillsyn över Frykdalsbanan. Det innebär naturligtvis inte att någon tillsyn inte skett, men att tillsynen varit av blygsam omfattning. Som jämförelse kan nämnas att Göteborgs kommun fakturerar Trafikverket drygt 165 000 kr per år för den där planerade tillsynen. Detta belopp avser då all spår- och vägtrafik i hela Göteborgs kommun som omfattar avsevärt mycket mer än vad som är aktuellt på Frykdalsbanan.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Av 27 kap. 1 § miljöbalken följer att kommunfullmäktige får meddela föreskrifter om avgifter för kommunala myndigheters kostnader för bland annat prövning och tillsyn enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av balken. Sunne kommun har med stöd av denna bestämmelse antagit en taxa för prövning och tillsyn inom miljöbalkens område.

Enligt taxan baserar sig årliga tillsynsavgifter på beräknade tillsynstider som multipliceras med timtaxan 790 kronor per timme. Den beräknade tillsynstiden är schabloniserad och kan utläsas ur en tabell utgående från dels en avgiftsklass, dels en riskkolumn beroende på en riskklassificering av verksamheten. Enligt taxan kan placeringen i riskkolumn justeras efter en erfarenhetsbedömning. Av taxans 23 § framgår att avgiften får sättas ned i ett enskilt fall om det finns särskilda skäl med hänsyn till bl.a. tillsynsbehovet. Taxan är därmed utformad så att den ger möjlighet att anpassa avgiften så att den ska stå i rimlig proportion till de kostnader som den avgiftsbelagde orsakar myndigheten.

Miljö- och bygglovsnämnden har med tillämpning av taxan bestämt den årliga tillsynstiden till 59 timmar, medan mark- och miljödomstolen med hänvisning till nämndens tillsynsplaner för åren 2014 – 2016 funnit att tillsynsbehovet långt ifrån

motsvarar en så lång tid. Domstolen har därför med stöd av taxans 23 § satt ned tillsynsavgiften till att motsvara 10 timmar årligen.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att tillsynsavgiften är en schabloniserad avgift som är avsedd att täcka både direkta och indirekta kostnader för tillsynsverksamheten, vilket även innefattar poster som inte är direkt knutna till tillsynen i det enskilda fallet (jfr prop. 1997/98:45 del 2 s. 288). Det krävs därför att tillsynsbehovet avviker väsentligt från vad som är normalt i branschen för att avgiften ska kunna sättas ned med hänsyn till det individuella tillsynsbehovet (jfr MÖD 2003:40). Dessutom bör avgiften endast sättas ned om uttag av full avgift framstår som klart oskäligt (se MÖD 2003:68).

Det förhållandet att Frykdalsbanan inte nämns specifikt i de inhämtade tillsynsplanerna är inte i sig något skäl för att tillsynsbehovet skulle vara litet. Av utredningen i målet framgår att nämnden inte har någon redovisning över vilken tillsyn den har lagt ned på Frykdalsbanan under tidigare år och att 2016 är första året då nämnden tillämpar taxan på Frykdalsbanan. Av bl.a. tillsynsplanen för 2014 framgår emellertid att U-verksamheterna, dit Frykdalsbanan räknas, som betalar en årlig avgift ska inspekteras varje till vart tredje år. Att någon tillsyn inte skett tidigare är således i sig inte skäl att sätta ned avgiften. Den av Trafikverket åberopade omständigheten att Frykdalsbanan är av låg standard med begränsad spårtrafik kan i sig inte antas medföra att behovet av tillsyn väsentligen understiger vad som är normalt i branschen (se även Mark- och miljööverdomstolens avgörande den 20 mars 2017 i mål nr M 10213-16). Det saknas därmed särskilda skäl att sätta ned tillsynsavgiften med hänsyn till tillsynsbehovet. Inte heller vad Trafikverket i övrigt har anfört, bl.a. om aktuell tillsynsavgift i Göteborgs kommun, innebär att det är klart oskäligt att ta ut full tillsynsavgift. Det har inte heller anförts några andra särskilda skäl att sätta ned avgiften enligt taxan.

Taxan ska därmed som nämnden yrkat tillämpas enligt schablonmetoden. Som nämnden redovisat tillhör verksamheten avgiftsklass 13. Som utgångspunkt – med tillämpning av riskkolumnen 0 - är den årliga tillsynstiden 36 timmar för denna avgiftsklass. Särskilda risker eller tidigare erfarenheter kan ge anledning till inplacering i en annan riskkolumn och därmed en annan tillsynstid. Nämnden har i

detta mål kommit fram till en längre tillsynstid på grund av följande angivna riskfaktorer:

- historisk förorening i mark eller byggnad
- närhet till bostäder, skola, förskola, sjukhus, vårdlokaler eller inom vattenskyddsområde
- påverkar miljö kvalitetsnorm
- särskilt farliga kemikalier, utfasningsämnen eller prioriterade riskminskningsämnen
- använder ej förnybar energi.

Eftersom nämnden varken argumenterat eller redovisat något stöd för sin beräkning i dessa delar kan hänsyn inte tas till någon av de ovan nämnda faktorerna vid inplaceringen i riskkolumn. Mark- och miljööverdomstolen delar länsstyrelsens bedömning att det för närvarande saknas skäl till en ändrad inplacering avseende erfarenhetsbedömningen. Detta innebär att debiterad tillsyn enligt taxans riskkolumn 0 ska baseras på 36 timmar. Avgiften blir då 28 440 kr från år 2016.

Mark- och miljödomstolens dom ska således ändras på det sätt som framgår av domslutet.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Anna Tiberg, tekniska rådet Anna-Lena Rosengården samt hovrättsråden Birgitta Bylund Uddenfeldt, referent, och Ralf Järtelius.

Caroline Appelberg har föredragit målet.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2017-02-06
meddelad i
Vänernsborg

Mål nr M 2759-16

KLAGANDE

Trafikverket
Box 810
781 28 Borlänge

MOTPART

Miljö- och bygglovsnämnden i Sunne kommun
Kvarngatan 4
686 80 Sunne

ÖVERKLAGAT BESLUT

Överklagande av Länsstyrelsens beslut 2016-06-09, dnr 505-1382-2016, se bilaga 1

SAKEN

tillsynsavgift enligt miljöbalken avseende Fryksdalsbanan

DOMSLUT

Med ändring av underinstanserna beslut fastställer mark- och miljödomstolen att tillsynsavgift – om inte särskilda händelser om visst år motiverar ytterligare tid – ska utgå för 10 timmars årlig tillsynstid, vilket för 2016 motsvarar 7 900 kr.

Dok.Id 347246

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se	0521-27 02 30	måndag – fredag 08:00-16:00 -

BAKGRUND

Miljö- och bygglovsnämnden i Sunne kommun fattade den 3 februari 2016 beslut om årlig tillsynsavgift avseende Fryksdalsbanan. Med tillämpning av den i kommunen antagna taxan för prövning och tillsyn inom miljöbalkens område i Sunne kommun placerades verksamheten i avgiftsklass 13 enligt taxebilaga 2 och i riskkolumn 5, vilket innebär en tidsfaktor på 59 timmar och därmed en årlig avgift om 46 610 kr (59 x 790 kr). Nämnden beslutade vidare att beslutet gäller omedelbart och till dess verksamheten ändras, riskerna med verksamheten ändras eller taxekonstruktionen ändras.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen i första hand ska upphäva nämndens beslut och i andra hand nedsätta den av nämnden beslutade tidsfaktorn till en lägre och skälig nivå.

Miljö- och bygglovsnämnden har bestritt ändring.

Trafikverket har åberopat vad det anfört tidigare i ärendet samt tillagt följande. Inledningsvis vill Trafikverket något beröra länsstyrelsens handläggning av överklagandet av nämndens beslut. Handläggningsordningen för ärenden genom vilka en verksamhetsutövare enligt miljöbalken klagat på ett kommunalt tillsynsbeslut vid länsstyrelsen, som är en förvaltningsmyndighet, regleras genom förvaltningslagen (1986:223). Till skillnad från vad som enligt 5 kap 2 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar gäller i domstol vid prövningen av sådana beslut, är det vid länsstyrelsen fråga om ett enpartsförfarande, med den klagande som enda part, vars yrkande konstituerar ramen för processen (se Bohlin och Warnling-Nerep, Förvaltningsrättens grunder, andra upplagan, sid 98 f). Ett grundläggande problem med nämndens nu föreliggande beslut är att det är otillräckligt motiverat, samtidigt som den underliggande taxan i allt väsentligt bygger på ett komplicerat poängsystem som inte erbjuder något som helst stöd för de tolkningar av olika taxepåbud som emellanåt blir nödvändiga.

Att taxan är bristfällig innebär emellertid inte att nämnden, som här, av länsstyrelsen får erbjudas möjlighet att i efterhand fylla ut sina egna beslut eller den av fullmäktige antagna taxan med egna anvisningar till prövningsmyndigheten om hur taxan ska tolkas, i all synnerhet inte när det sker till den avgiftsskyldiges nackdel. Bedömer den myndighet som har att tillämpa en taxa att en viss bestämmelse är så otydlig och ofullständig att dess innebörd inte kan utläsas ska den i stället, i enlighet med hävdvunna förvaltningsrättsliga principer, underkännas.

Trafikverket konstaterar att nämnden, sedan länsstyrelsen givit nämnden tillfälle att yttra sig över verkets fullt utvecklade överklagande, bestritt Trafikverkets yrkanden och redogjort för grunderna för sin egen inställning. I samband därmed har man även - ehuru kortfattat - förklarat för länsstyrelsen hur man anser att taxan rätteligen bör tillämpas; tolkningsanvisningar som länsstyrelsen senare på flera centrala punkter utan vidare problematisering lagt till grund för sin tolkning av de omtvistade taxebestämmelserna.

Trafikverket anser att länsstyrelsen genom sitt tillvägagångssätt överträtt den ram som gällt för prövningen och att länsstyrelsens beslut därför rätteligen bör upphävas och målet återförvisas till länsstyrelsen för förnyad behandling, även om Trafikverket av processekonomiska skäl avstår från att framställa yrkande om saken.

Som Trafikverket tidigare flera gånger under handläggningen påpekat förväntas en myndighet i motiveringen till ett beslut klart och tydligt redogöra för vilka rättsregler som tillämpats i samband med ett rättsligt ställningstagande och för hur myndigheten har resonerat på de punkter där meningarna kan gå isär, se 20 § förvaltningslagen (1986:223) jämte Halters och Malmqvist, Förvaltningslagen med kommentarer, tredje upplagan, sid 237 ff. Trafikverket vidhåller därför sin uppfattning att en motivering av det torftiga slag som nämnden presterat i beslutet inte svarar mot förvaltningslagens krav, eftersom den egentliga motiveringen inskränker sig till följande kortfattade och intetsägande formulering: "Miljö- och bygglovsnämnden bedriver tillsyn över er verksamhet enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. För sådan tillsyn ska betalas en årlig tillsynsavgift som

bygger på en grundklassning enligt ovanstående förordning, en riskbedömning och en erfarenhetsbedömning", vartill kommer en till beslutshandlingen bilagd summarisk och svårtydd poängberäkning i avsaknad av alla former av utvecklade resonemang rörande grunderna för avgiftsuttaget och för hur den underliggande taxan tillämpats, något som i sin tur förutsätter tillgång till själva kommunens grundläggande taxedokument jämte tre omfattande bilagor med svårtillgängligt innehåll.

Trafikverket kan inte godta nämndens beslutsmotivering i det skick den har. Den avgift som debiterats Trafikverket är betydande samtidigt som verket har samma rätt som vilken annan verksamhetsutövare som helst till ett beslut i vilket nämnden fullt ut utvecklar skälen för sitt ställningstagande: också Trafikverket har behov av att bevaka sina rättsliga intressen i ärendet. Det förtjänar dessutom påpekas att inte heller länsstyrelsen kunnat avgöra hur taxan tillämpats med utgångspunkt från nämndens beslutsmotivering utan tvingats ta stöd av ett kompletterande yttrande från kommunens tjänstemän.

Härutöver måste ännu en gång understrykas att de formella kraven på beslutsmotivering och en taxehandlings begriplighet inte kan ställas lägre bara för att taxan utarbetats efter ett normalförslag från en privat intresseorganisation som den ideella föreningen Sveriges kommuner och landsting utgör. Att taxan således vilar på ett standardiserat förslag innebär inte att kraven på motiveringsskyldighet är annorlunda än vid andra fall av myndighetsutövning.

Trafikverket, med verksamhet i samtliga Sveriges 290 kommuner, är en betydande betalare av kommunala avgifter av olika slag, avgifter som vanligen ter sig både måttfulla och skäliga och som därför inte föranleder några som helst invändningar från verkets sida. I förevarande fall är det annorlunda. Den utdebiterade avgiften framstår mot bakgrund av tillsynsobjektets karaktär som närmast orimligt hög samtidigt som alla möjligheter att läsa sig till vilka subjektiva överväganden kommunen gjort vid tillämpningen av lag och taxa saknas.

Trafikverket finner att nämndens beslut är behäftat med sådana brister att det

rätteligen, med ändring av länsstyrelsens avgörande, ska upphävas.

Vad gäller bedömningen i sak vill Trafikverket påpeka att verket aldrig invänt mot själva nämndens beräkning av taxan i och för sig, varför länsstyrelsen saknat anledning att bedöma ärendet ur den aspekten. Däremot menar Trafikverket att den mekaniska tillämpningen av en till ytterlighet abstraherad taxemodell, som saknar varje faktisk koppling till de faktiska tillsynsförutsättningarna, har medfört ett oskäligt taxeutfall. Således är 59 timmars årlig arbetstid, ganska precis en och en halv veckas heltidsarbete, inte ett rimligt mått på det tillsynsbehov som en lantlig belägen, ytterst måttligt trafikerad järnväg motsvarar.

Utöver att själva den grundläggande avgiftsklassningen leder till ett alltför högt taxeutfall, förstärks effekten ytterligare genom de särskilda riskpoäng som nämnden lagt till grund för debiteringen. Därigenom får faktorer som i praktiken innebär måttliga risker ändå kraftigt genomslag i antalet tillsynstimmar, vilket särskilt tydligt illustreras genom faktorn "närhet till bostäder, skola, förskola, sjukhus, vårdlokaler eller inom vattenskyddsområde", som, oaktat vad länsstyrelsen hävdar om motsatsen, ges ett orimligt stort genomslag med tanke på banans begränsade kontakt med tätortsbebyggelse. Det kan omöjligen ha varit taxekonstruktörens avsikt att det tillsynsbehov som drygt fem mil järnväg genom tät stadsmiljö genererar, där det är nära till skolor och vårdinrättningar, utan vidare ska jämföras med motsvarande behov för en bana genom ett rent landsbygdslandskap. Enligt Trafikverket är bris-terna med nämndens sätt att tillämpa den aktuella taxefaktorn så allvarliga att skäl föreligger att helt eller delvis upphäva taxebeslutet.

Vad härefter angår faktorn "särskilt farliga kemikalier, utfasningsämnen eller prioriterade riskminskningsämnen", anser Trafikverket att den aktuella taxekategorin är så otydlig, och därtill interfererar med kategorin "använder ej förnybar energi", att den aktuella riskfaktorn inte kan läggas till grund för något avgiftsuttag överhuvudtaget.

Ännu en brist är att länsstyrelsen, som helt regelvidrigt lagt nämndens ensidiga uttalanden till grund för hur taxan ska tolkas i stället för själva taxetextens avfattning, har fel om betydelsen av förekomsten av kemiska bekämpningsmedel för taxeutfallet. Användning av kemiska bekämpningsmedel, som är anmälningspliktig enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet, omfattas av taxans bestämmelser (15 och 16 §§ jämte taxebilaga 1) om avgifter för handläggningen av sådana anmälningar. Således har nämnden möjlighet att ta ut en timbaserad avgift för handläggningen av själva anmälningsärendet, varvid nämnden redan när en sådan anmälan inkommer har att genomföra en relativt omfattande utredning rörande förutsättningarna för användningen av de aktuella kemikalierna; en utredning som vanligen mynnar ut i ett beslut förenat med olika slag av villkor och restriktioner (se för Sunne kommuns del bland annat miljö- och bygglovsnämndens beslut den 19 april 2016, nr DB 2016-231, i ärendet nr 2016-000184 och den 15 maj 2014 i ärendet nr 2014-000193). Redan härigenom framstår det som minst sagt märkligt att vid bestämmandet av den årliga tillsynsavgiften inte alls beakta det tillsynsarbete som redan nedlagts och debiterats av nämnden inom ramen för anmälningsärendet. Trafikverket är därför av uppfattningen att det inte är skäligt att lägga kemikaliefaktorn till grund för den schabloniserade riskbedömningen, eller i vart fall låta den få fullt genomslag i utdebiteringen.

Därtill kvarstår Trafikverkets uppfattning om behovet av en tydlig distinktion mellan den kemikalieanvändning som uppkommer vid själva infrastrukturförvaltningen och sådan användning som är en följd av själva transportarbetet. Den otydlighet härvidlag, som även länsstyrelsen uppmärksammat, bör utmynna i ett upphävande av taxebeslutet.

Nästa fråga är den om riskfaktorn "använder ej förnybar energi". Också här måste invändningar riktas mot länsstyrelsens märkliga tillvägagångssätt att inhämta ett yttrande från nämnden vars tolkning av den egna taxan sedan ges vitsord framför taxetextens ordalydelse. Trafikverket anser för sin del att det inte alls är möjligt att ur taxan utläsa någon distinkt åtskillnad mellan särskilt farliga kemikalier, utfas-

ningsämnen eller prioriterade riskminskningsämnen respektive petrokemiska bränslen, som tydligen är vad nämnden lägger i begreppet "ej förnybar energi".

Trafikverket vidhåller sin uppfattning att det är det faktiska tillsynsbehovet som måste vara avgörande för vilka tillsynsåtgärder en tillsynsmyndighet får ta betalt för, om än i schabloniserad form, samtidigt som det är svårt att tänka sig omständigheter som skulle motivera tillsynsinsatser som enbart är påkallade på grund av att en energikälla i en verksamhet är icke förnybar. Hade det i taxan uttryckligen angivits att det varit fråga om giftiga bränslen vore det möjligen annorlunda, eftersom sådana ämnen alltid är farliga för omgivningen, medan sådana bränslen som exempelvis stenkol och torv faller in under den nuvarande taxedefinitionen utan att vara vare sig förnybara eller giftiga men utan att rimligen alls utlösa några särskilda behov av tillsynsåtgärder.

En tillsynsavgift konstruerad på det sätt som det här är fråga om måste därför - som tidigare påpekats - konstitutionellt sett vara att jämföra med en skatt, vilket förutsätter uttryckligt stöd i lag; ett stöd som Trafikverket veterligt saknas. Därmed ska nämndens beslut upphävas (jämför miljööverdomstolens avgörande MÖD 2009:16).

Den grundläggande invändningen mot taxebeslutet är alltså att den rigida tillämpningen av taxeparametrarna givit ett orimligt och obilligt taxeutfall som inte står i rimlig proportion till det faktiska tillsynsbehovet. Utöver den jämningsmöjlighet som 23 § taxan erbjuder, är det därför viktigt att framhålla att inte heller en ordagrann tillämpning av taxan alls utesluter debitering på erfarenhetsmässig grund, se avsnittet "Erfarenhetsbedömning" i taxebilaga 3. Med tanke på att järnvägen till Sunne öppnades år 1913, alltså för mer än hundra år sedan, och att kommunen alltså haft det huvudsakliga ansvaret för såväl den miljö- som hälsoskyddsmässiga tillsynen av anläggningen, förefaller det märkligt att nämnden inte skulle ha en sådan erfarenhetsbas att falla tillbaka på - inte minst i form av uppgifter om hur många timmars årligt tillsynsarbete som man historiskt debiterat banhållaren - att det inte skulle vara möjligt att anpassa utfallet efter det faktiska antalet nedlagda timmar på det sätt taxan lämnar utrymme för.

Trafikverket anser därför att det under alla förhållanden, oavsett hur taxans övriga komponenter kan komma bedömas, bör finnas utrymme att för det utdebiterade antalet timmar tillämpa erfarenhetsfaktorn A, eller i vart fall erfarenhetsfaktorn B och under alla förhållanden, med stöd av 23 § taxan, nedjämka timfaktorn till en lägre och skälig nivå.

Miljö- och bygglovsnämnden har på domstolens begäran gett in nämndens tillsynsplaner för åren 2014 – 2016.

DOMSKÄL

Som länsstyrelsen anfört har en kommuns fullmäktige enligt 27 kap. 1 § miljöbalken rätt att meddela föreskrifter om tillsynsavgifter för kommunal verksamhet. Inget tyder på annat än att Sunne kommuns taxa för prövning och tillsyn inom miljöbalkens område tillkommit i laga ordning. Fullmäktiges beslut att anta taxan kan överprövas genom laglighetsprövning vid förvaltningsdomstol. Mark- och miljödomstolen kan inte underkänna taxan som sådan.

Miljö- och bygglovsnämnden har i beslutet om tillsynstaxa och i den kommunicering som föregått beslutet hänvisat till bestämmelserna i taxan. Beslutet måste därför – även om taxan i sig är svårtillgänglig – anses uppfylla gällande krav på beslutsmotivering.

Vad som förevarit under länsstyrelsens hantering av det överklagade ärendet utgör inte skäl häva länsstyrelsens beslut.

Enligt 23 § i Sunne kommuns taxa för prövning och tillsyn inom miljöbalkens område får avgift sättas ned eller efterskänkas om det finns särskilda skäl härför med hänsyn till verksamhetens art eller omfattning, tillsynsbehovet, nedlagd arbetstid och övriga omständigheter.

Mark- och miljödomstolen har inhämtat miljö- och bygglovsnämndens tillsynsplaner för åren 2014 – 2016. Enligt nämnden är behovsutredningar integrerade i tillsynsplanerna sedan viss tid.

Frykdalsbana nämns överhuvudtaget inte i de inhämtade tillsynsplanerna. Den enda nämnda tillsynsverksamhet som skulle kunna ha anknytning till Frykdalsbanan är en avsatt tillsynstid om 5 timmar i 2014 års tillsynsplan under posten ”Spridning av bekämpningsmedel sker längs banvallen som föranleder årligen tillkommande tillsyn”. Någon egeninitierad tillsyn i övrigt har uppenbarligen inte ansetts motiverad. Tillsynen avseende Frykdalsbanan kommer sålunda i stort att präglas av händelser i anslutning till banan såsom klagomål på buller, olyckstillbud m.m.

En tillsynsplan kan självfallet inte ta upp allt tillsynsarbete som en tillsynsmyndighet har att utföra. Innehållet i de inhämtade tillsynsplanerna får anses visa att tillsynsbehovet rörande Frykdalsbanan långt ifrån motsvarar 59 timmar/år. Särskilda skäl sätta ned tillsynsavgiften förligger därför. Sammantaget får anses skäligt bestämma att avgift ska utgå för 10 timmars årlig tillsynstid, vilket för 2016 motsvarar 7 900 kr.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 27 februari 2017

Göran Stenman

Joel Morales

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Göran Stenman och tekniska rådet Joel Morales. Föredragande har varit beredningsjuristen Carolina Bergholtz.