



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060105

DOM
2023-05-31
Stockholm

Mål nr
P 1565-22

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2022-01-21 i mål nr P 1760-21, se bilaga A

PARTER

Klagande

Åviken Fly Camp High Coast AB

Ombud: P. B.

Motpart

Samhällsbyggnadsnämnden i Örnsköldsviks kommun
891 88 Örnsköldsvik

SAKEN

Byggsanktionsavgift för hangar på fastigheten X i Örnsköldsviks kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen avvisar Åviken Fly Camp High Coast AB:s yrkande om skadestånd.
 2. Med ändring av mark- och miljödomstolens dom sätter Mark- och miljööverdomstolen ned den byggsanktionsavgift som Åviken Fly Camp High Coast AB ska betala till 76 027 kr.
-

Dok.Id 1923537

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

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Åviken Fly Camp High Coast AB (bolaget) har i första hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska undanröja mark- och miljödomstolens dom och upphäva beslutet om utfärdande av byggsanktionsavgift. I andra hand har bolaget yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska sätta ned byggsanktionsavgiften till lägsta möjliga belopp. Bolaget har vidare yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, för det fall beslutet ändras, ska förpliktiga Örnsköldsviks kommun att till bolaget betala ett kapitalbelopp om 387 854 kr.

Samhällsbyggnadsnämnden i Örnsköldsviks kommun (nämnden) har motsatt sig bolagets yrkanden.

Bolaget har som bevisning lämnat in beslut om bygglov från 2016 och 2017, överklagande av länsstyrelsens beslut, karta, beslut från Transportstyrelsen, e-post från samhällsbyggnadsförvaltningen, sammanställning av följdkostnader, tid- och materialrapport samt e-post angående flygfält.

Parterna har i Mark- och miljööverdomstolen utvecklat sin talan i huvudsaklig överensstämmelse med vad som framgår av mark- och miljödomstolens dom.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Genom beslut den 25 april 2016 meddelades bolaget bygglov och startbesked för nybyggnad av en hangar på fastigheten del av Y (numera X) i Örnsköldsviks kommun. Till grund för beslutet låg bl.a. en situationsplan med angivande av var hangaren skulle placeras i området. Mark- och miljööverdomstolen noterar att situationsplanens grundläggande kartinformation är bristfällig bl.a. vad gäller redovisning av fastighetsgränser. Den 9 maj 2016 påbörjade bolaget vissa schaktarbeten i området. Bolaget blev emellertid på ett tidigt stadium klar över att placeringen av hangaren, såsom den redovisats i situationsplanen, skulle bli omöjlig att utföra. Bolaget försökte därför få till stånd ett tekniskt samråd genom kontakter med

bygglovshandläggaren men något tekniskt samråd kom inte till stånd. I januari 2017 ansökte bolaget om ändrad användning av hangaren. Enligt ansökan skulle hangaren komma att användas som flyghangar på vintern och som restaurang och visningshall på sommaren. Till grund för ansökan låg bl.a. en ny situationsplan som angav en justerad placering av Hangaren/restaurangen. Den 12 maj 2017 beviljades bygglov och startbesked för ändrad användning från hangar till hangar och restaurang.

I samband med att en ny bygglovsansökan inkom den 15 december 2017, angående byggande av ytterligare en hangar på fastigheten, uppmärksammade nämnden att den hangar som hanterats genom beslutet den 25 april 2016 numera var byggd. Enligt nämnden var byggnaden dock inte placerad i enlighet med beviljat bygglov och det gick inte att bevilja bygglov i efterhand då det skulle bli för stor avvikelse mot gällande detaljplan.

I det nu överklagade beslutet om byggsanktionsavgift bedömde nämnden att den uppförda hangaren placerats på ett sätt som väsentligen avvikit från det bygglov som meddelats den 25 april 2016, eftersom byggnadens placering skiljer sig cirka 24 meter från vad som beviljats. I bedömningen togs också med att byggnaden delvis hamnat utanför detaljplanen samt att den till viss del låg på prickad mark. Det fanns därför förutsättningar att utfärda byggsanktionsavgift.

Bolaget har i sitt överklagande till Mark- och miljööverdomstolen pekat på att det är den situationsplan som bifogats ansökan om ändrad användning, och som utmynnade i beslutet den 12 maj 2017, som ska vara styrande för bedömningen av om byggsanktionsavgift ska utgå. Denna situationsplan har, enligt bolaget, utan reservationer godkänts av nämnden och den uppförda hangaren/restaurangen har placerats i huvudsaklig överensstämmelse med situationsplanen.

Nämnden har i Mark- och miljööverdomstolen vidhållit sin inställning att bedömningen ska göras utifrån den situationsplan som legat till grund för det bygglov som meddelades den 25 april 2016 och att placeringen väsentligen avvikit från detta lov.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Bolaget har yrkat att kommunen ska förpliktas utge skadestånd avseende bl.a. kostnader för framtagande av en detaljplan som bolaget drabbats av. Mark- och miljööverdomstolens prövning i detta fall avser endast den sak som prövats genom det överklagade beslutet, dvs. byggsanktionsavgiften. Det föreligger därför hinder mot att pröva bolagets yrkande om skadestånd i detta mål. Yrkandet härom ska därför avvisas.

Vad gäller frågan om byggsanktionsavgift konstaterar Mark- och miljööverdomstolen inledningsvis att de situationsplaner som nämnden lagt till grund för beslut om bygglov och beslut om ändrad användning brister vad gäller information i grundkartan, framför allt vad gäller befintliga förhållanden. Utredningen i målet ger dock visst stöd för att den byggnad som uppförts på platsen avviker från det bygglov som meddelades den 25 april 2016. Det bygglov som meddelades den 12 maj 2017, avseende ändrad användning, kan inte tas till intäkt för att nämnden medgett en annan placering av hangaren än den som framgår av den situationsplan som legat till grund för bygglovets av den 25 april 2016. De formella förutsättningarna för att ta ut en byggsanktionsavgift har därför funnits.

Frågan i målet är därmed om det finns förutsättningar att jämka avgiften. Av 11 kap. 53 a § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, framgår att en byggsanktionsavgift i ett enskilt fall får sättas ned om avgiften inte står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts. Avgiften får sättas ned till hälften eller en fjärdedel. Vid prövningen ska det särskilt beaktas om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet eller om överträdelsen av andra skäl kan anses vara mindre allvarlig.

Av förarbetena (prop. 2012/13:104 s. 9 och 10) framgår följande. Att en överträdelse inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet kan innebära att den i ett enskilt fall bedöms vara mindre allvarlig. Ett exempel på en sådan situation kan vara när överträdelsen har sin grund i en felbedömning huruvida en åtgärd kräver lov eller anmälan. Enligt 6 kap. 5 § första stycket 3 plan- och byggförordningen (2011:338) krävs det t.ex. en anmälan vid väsentlig ändring av en eldstad. Eftersom det är en bedömningsfråga vad ”väsentlig ändring” innebär, kan det i vissa situationer vara svårt

för den enskilde att avgöra om den aktuella åtgärden är anmälningspliktig eller inte. En person som är osäker på om en viss åtgärd kräver lov eller anmälan, bör dock kontakta byggnadsnämnden för råd och stöd. Det kan emellertid tänkas finnas situationer där personen på goda grunder gör en bedömning på egen hand men som till slut visar sig vara felaktig. Om den enskilde i en sådan situation inte har anmält åtgärden och byggnadsnämnden bedömer att det rör sig om en väsentlig ändring, kan det bli aktuellt med en sanktionsavgift. Om byggnadsnämnden bedömer att ändringen av eldstaden trots allt utförts på ett korrekt sätt och därför inte medför någon fara för liv eller hälsa, skulle den omständigheten att överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet kunna medföra att byggsanktionsavgiften anses oproportionellt hög. Det skulle i ett sådant fall finnas skäl för att sätta ned avgiften.

Bolaget har gjort gällande att det, med undantag för vissa förberedande åtgärder såsom schaktning, inte påbörjade byggandet av hangaren förrän efter beslutet om ändrad användning den 12 maj 2017. De schaktarbeten som utförts har berört angränsande banområde. Bolaget har i Mark- och miljööverdomstolen inkommit med utredning som ger visst stöd för att det förhållit sig så. Nämnden har inte invänt mot dessa uppgifter. Vid den fortsatta bedömningen utgår därför domstolen från att hangaren inte började uppföras förrän efter beslutet den 12 maj 2017.

Placeringen av hangaren i den situationsplan som legat till grund för bygglovsbeslutet den 12 maj 2017 överensstämmer i huvudsak med den placering som byggnaden fick vid uppförandet. Bolaget har uppfattat att det är denna placering som ska gälla mot bakgrund av att nämnden synes ha accepterat situationsplanen genom beslutet om ändrad användning den 12 maj 2017. Att bolaget dragit denna i och för sig felaktiga slutsats förefaller förståeligt. Särskilt mot bakgrund av att nämnden inte reagerat på den justerade placeringen av hangaren. Bolagets slutsats får närmast bedömas som en situation där bolaget på goda grunder gjort en bedömning som till slut visats sig vara felaktig. De bristfälliga situationsplanerna, som nämnden har godtagit som underlag

för respektive beslut, kan ha bidragit till dessa felbedömningar. Att nämnden låtit bristfälligt underlag ligga till grund för besluten ska dock inte vara till nackdel för bolaget. Det åligger nämnden att efterfråga det underlag som krävs för beslutet.

Mot bakgrund av att bolaget bedöms ha haft visst fog för uppfattningen att det beviljade bygglov 2017 innefattade ett godkännande av en ny placering av hangaren finner Mark- och miljööverdomstolen att byggsanktionsavgiftens storlek inte står i rimlig proportion till överträdelsen och att den kan sättas ned till en fjärdedel enligt 11 kap. 53 a § PBL. Beslutet om byggsanktionsavgift ska alltså ändras så att avgiften sätts ned till ett belopp om 76 027 kr.

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

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Claes-Göran Sundberg, hovrättsrådet Gösta Ihrfelt, referent, och tekniska rådet Inger Holmqvist samt tf. hovrättsassessorn Alexandra Tavaststjerna.

Föredragande har varit Fanny Larsson.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2022-01-21
meddelad i
Umeå

Mål nr P 1760-21

PARTER

Klagande

Åviken Fly Camp High Coast AB

Motpart

Samhällsbyggnadsnämnden, Örnsköldsviks kommun
891 88 Örnsköldsvik

ÖVERKLAGAT BESLUT

Beslut av Länsstyrelsen i Västernorrlands län den 9 juni 2021 i ärende nr
403-9765-2020, se bilaga 1

SAKEN

Byggsanktionsavgift för hangar på fastigheten X i Örnsköldsviks kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.

Dok.Id 405220

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se , Info om vår personuppgiftsbehandling: www.umeatingsratt.domstol.se eller kontakta oss		måndag – fredag 08:00–16:00

BAKGRUND

Samhällsbyggnadsnämnden i Örnsköldsviks kommun (nämnden) påförde i beslut den 24 september 2020 Åviken Fly Camp High Coast AB (bolaget), fastighetsägare till X, en byggsanktionsavgift om 304 109 kr för att ha uppfört en hangar som avseende placeringen avvek från beviljat bygglov.

Bolaget överklagade nämndens beslut till Länsstyrelsen i Västernorrlands län (länsstyrelsen) som i beslut den 9 juni 2021 avslog överklagandet, se bilaga 1.

Bolaget har överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

Bolaget har yrkat, som det får förstås, enligt följande. I första hand ska mark- och miljödomstolen upphäva länsstyrelsens och nämndens beslut avseende byggsanktionsavgift. I andra hand ska mark- och miljödomstolen sätta ned byggsanktionsavgiften till lägsta möjliga belopp. Bolaget har, som det får förstås, även yrkat att bolaget, i det fall beslutet om byggsanktionsavgift ändras, bör ersättas för sina följdkostnader om sammanlagt 387 854 kr, avseende bl.a. ny detaljplan.

VAD SOM ANFÖRTS I DOMSTOLEN

Bolaget har som stöd för sitt överklagande anfört i huvudsak följande.

Länsstyrelsen har inte tillmätt kommunens bristfälliga hantering av bygglovsärendet nog betydelse i sitt beslut. Länsstyrelsen har också begränsat sitt beslut till att endast omfatta korrektheten i beräkningen av byggsanktionsavgiften. Länsstyrelsen har vidare hänvisat till rättsfall som rör frågan om en avvikelse är så väsentlig att den ska likställas med situationen att någon har uppfört en byggnad utan att ha fått bygglov och startbesked. I förevarande fall har beslut om bygglov och startbesked meddelats den 25 april 2016. Av beslutet framgår även att tekniskt samråd inte krävdes i samband med byggstart. Länsstyrelsen har således felaktigt hänvisat till att åtgärden ska ha påbörjats utan startbesked.

Bolaget har gjort sitt bästa för att beskriva den kommunala bygglovshandlingens samt detaljplaneringens skuld till avvikelserna från bygglovet, men nämnden och länsstyrelsen har enbart relaterat till detta som ”svårigheter att få tag i personal”, trots att det utgör själva kärnan i målet. Bolaget har gjort sitt bästa för att följa bygglovet, men har i flera moment vägrats kontakt och diskussion med både handläggare och chefer, trots att bolaget befunnit sig i en sådan situation som inte har kunnat förutses vid bygglagstiftningens tillkomst. Bolaget har inte hittat något exempel, vad gäller tillämpningen av plan- och bygglagen, som beskriver ett infrastrukturprojekt av nu aktuell omfattning. De flesta fall rör detaljer i projekt vid bostadsbyggande. Formuleringar som ”mindre avvikelse” borde i ett sådant här projekt ha ersatts med ”väsentlig avvikelse”, vilket skulle möjliggöra en mer korrekt bedömning.

Bolaget har kontrakterat en entreprenör som den 9 maj 2016 påbörjade schaktarbeten gällande både flygfältet, som inte krävde bygglov, och hangaren där den sistnämnda höjdmässigt var beroende av fältets massbalansering. När det visade sig att det preliminärt redovisade läget för hangaren blev omöjligt svårt att genomföra, eftersom det skulle kräva tusentals kubikmeter uppfyllnad, skulle ett tekniskt samråd ha behövts trots att det inte krävdes i bygglovet. Normalt sker ett sådant samråd med bygglovshandläggaren som sammankallande, men när bolaget sökte hjälp hos bygglovshandläggaren, via kommunens växel, fick de veta att ärendet inte längre hade någon handläggare. Personen i fråga hade slutat den 22 maj 2016 och även efterträdaren hade slutat. Bolaget hänvisades till stadsarkitekten, som gjort detaljplanen, men trots många försök och löften att denne skulle ringa upp tog det flera veckor att få kontakt. Stadsarkitekten svarade då att han inte ville besöka byggplatsen, vilket hade varit nödvändigt. Bolaget lämnades ensamt att göra sina egna bedömningar, vilket innebär att bolaget inte bör anses ha avvikit från bygglovet medvetet.

Kommunens handläggare uppmärksammade den s.k. otillåtna åtgärden den 15 december 2017. Det framstår som märkligt att ingen handläggare tidigare uppmärksammat att det söktes och erhållits bygglov för ”ändrad användning från

hangar till hangar och restaurang” den 12 maj 2017, vilket innebär att även den inlämnade situationsplanen, upprättad den 3 mars 2017, godkändes. I situationsplanen redovisas i allt väsentligt korrekt det byggda läget för hangar, släntfot för uppfyllnad och avstånd till tomtgräns, dvs. det som senare betraktats som avvikelser. Bolaget kunde inte uppfatta det erhållna bygglovets på annat sätt än att dess bedömningar godkändes.

När nämnden bedömde storleken på avvikelserna från detaljplan hade den erhållit en skrivelse från Transportstyrelsen, som accepterat avvikelserna från standardkurvan. Den prickade marken i detaljplanen var uteslutande betingad av standardkurvan och byggande på prickad mark borde därför ha tillmätts mindre betydelse när Transportstyrelsen accepterat avvikelserna. Trots detta tillmätte nämnden avvikelserna, i form av byggande på prickad mark, stor betydelse. Nämnden tog inte heller hänsyn till att handläggaren markerat att den angivna placeringen på situationsplanen var preliminär, dvs. att inga mått angivits som brukligt är. Bolaget kunde anta att placeringen kunde bestämmas slutligt senare i tekniskt samråd. Något sådant kom dock inte till stånd p.g.a. kontaktsvårigheter.

Att mäta storleken i en avvikelse utan att relatera den till projektets storlek, i detta fall ett 600-650 meter långt flygfält med tillhörande ytor för parkering av flygplan samt hangarbyggnad, bör ifrågasättas. En avvikelse om 20 meter kan verka mycket, men är i själva verket försumbar, särskilt då avvikelserna inte påverkat någon berörd negativt. I en tidigare version av detaljplanen hade en förening av närboende yttrat sig, dock endast om eventuella störningsaspekter, och den reviderade planen utgjorde ingen skillnad i detta avseende.

Nämnden erbjöd alternativet ”frivillig rättelse”, dvs. att riva den byggda hangaren vilket vore liktydigt med att lägga ned hela projektet, eller gå med på sanktionsavgift, dvs. avstå från att hävda sin rätt. Det förstnämnda alternativet tyder på att regleringen kring byggsanktionsavgifter troligen inte siktat på projekt i denna storleksordning. Bolaget valde det senare alternativet med förhoppning om bifall i mark- och miljödomstolen.

I ett rättssystem som vårt bör även kommunala och statliga myndigheter bära hela eller del av skulden vid en avvikelse som denna. Utföraren, som har gjort så gott den kunnat, bör inte belastas ensam.

Utöver den beslutade byggsanktionsavgiften har bolaget haft följdkostnader om sammanlagt 387 854 kr, avseende ny detaljplan, geotekniska undersökningar, dagvattenutredning, inmätning av hela projektområdet m.m. Dessa kostnader bör ersättas om beslutet avseende byggsanktionsavgift ändras.

INGIVET MATERIAL

Bolaget har till stöd för sitt överklagande gett in bl.a. bolagets överklagande till länsstyrelsen, kronologisk beskrivning av projektet och dess hantering, Transportstyrelsens beslut om undantag avseende hinder i övergångsytan vid Åviken flygplats daterat den 5 juli 2018, beslut om bygglov och startbesked daterat den 25 april 2016 respektive den 12 maj 2017, situationsplan 2017 samt bekräftelse från kommunen daterad den 18 februari 2016.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har i detta mål att pröva om nämnden hade skäl att enligt 11 kap. 51 § plan- och bygglagen (2010:900) (PBL) påföra bolaget en byggsanktionsavgift och, om så är fallet, om bolaget ska befrias från skyldighet att utge avgiften eller om avgiften ska sättas ned till ett lägre belopp än vad länsstyrelsen har beslutat om.

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Ska byggnaden anses vara uppförd utan bygglov och startbesked?

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att bygglov och startbesked för uppförande av en hangar meddelades den 25 april 2016.

Det framgår av utredningen i målet att den byggnad som har uppförts på platsen avviker från beviljat bygglov. Byggnaden har placerats på en annan plats än vad som angavs i situationsplanen. Domstolen konstaterar att det, trots vissa otydligheter i kartmaterialet, står klart att byggnadens placering avviker med, liksom länsstyrelsen funnit, minst 20 meter från den i situationsplanen angivna platsen.

Domstolen anser att en avvikelse av denna storlek inte är sådan att den ryms inom tolkningsutrymmet för beviljat bygglov eller inom en godtagbar felmarginal. Den aktuella byggnadens storlek förändrar inte den bedömningen. I likhet med länsstyrelsen gör domstolen bedömningen att avvikelsen från beviljat bygglov är så väsentlig att situationen ska likställas med att byggnaden är uppförd utan lov (se t.ex. Mark- och miljööverdomstolens dom den 28 februari 2013 i mål nr P 8564-12).

Det finns därmed förutsättningar att ta ut en byggsanktionsavgift.

Ska bolaget befrias från avgift enligt 11 kap. 53 § PBL?

I förarbetena uttalas att de omständigheter som kan utgöra grund för avgiftsbefrielse bl.a. är sådana som normalt brukar hänföras till ”laga förfall” (se prop. 2005/06:182 s. 155 f, se även prop. 2009/10:170 s. 346 f). Laga förfall är då någon genom avbrott i allmänna samfärdseln, sjukdom eller annan omständighet, som han eller hon inte bort förutse eller rätten annars finner utgöra giltig ursäkt, hindras att fullgöra vad som ålegat honom eller henne (se 32 kap. 8 § rättegångsbalken). I förarbetena anges vidare att det inte är oskäligt att ta ut avgift när överträdelsen exempelvis berott på att den avgiftsskyldige begått ett misstag eller annars inte gjort vad som kunnat förväntas eller vad som utlovats, att en verksamhet är nystartad, att man glömt eller inte haft tid, har dålig ekonomi eller inte känner till de regler som gäller etc. (se prop. 2005/06:182, s. 52).

Mark- och miljödomstolen bedömer i likhet med länsstyrelsen att det inte framkommit skäl för avgiftsbefrielse enligt 11 kap. 53 § PBL. Vad bolaget anfört

om bl.a. att bolaget uppfattat att dess bedömningar godkänts och svårigheter att få tag i personal vid kommunen förändrar inte den bedömningen. Domstolen finner alltså att det inte är oskäligt att ta ut en byggsanktionsavgift.

Bör avgiften sättas ned enligt 11 kap. 53 a § PBL?

Det är möjligt att sätta ned en byggsanktionsavgift i ett enskilt fall om avgiften inte står i rimlig proportion till den överträdelse som har begåtts. Vid prövningen ska det särskilt beaktas om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet eller om överträdelsen av andra skäl kan anses vara av mindre allvarlig art.

Mark- och miljödomstolen bedömer att avgiften står i rimlig proportion till överträdelsen samt att överträdelsen inte är av mindre allvarlig art. Domstolen bedömer inte heller att överträdelsen skett utan uppsåt eller av oaktsamhet, så att avgiftsbefrielse av den anledningen kan aktualiseras. Mark- och miljödomstolen bedömer därmed, i likhet med nämnden och länsstyrelsen, att det inte framkommit grund för nedsättning enligt 11 kap. 53 a § PBL. Vad bolaget anfört om bl.a. att bolaget uppfattat att dess bedömningar godkänts, svårigheter att få tag i personal vid kommunen, att avvikelser proportionellt sett är begränsade och att den inte heller påverkar någon berörd negativt ändrar inte den bedömningen.

Byggsanktionsavgiftens storlek

Vid kontroll finner mark- och miljödomstolen, liksom länsstyrelsen, att nämndens uträkning av byggsanktionsavgiften om 304 109 kr är korrekt.

Slutsats

Mark- och miljödomstolen finner, i likhet med länsstyrelsen, att nämnden hade laglig grund för att ta ut byggsanktionsavgift. Det har vidare inte framkommit några skäl för att befria bolaget från avgiftsskyldighet eller sätta ned byggsanktionsavgiftens storlek. Enligt domstolen har även uträkningarna varit korrekta. Nämndens beslut att ålägga bolaget en byggsanktionsavgift för att ha uppfört en hangar som avseende placeringen avvek från beviljat bygglov ska därför stå fast.

Vad bolaget har anfört ändrar inte domstolens bedömning. Bolagets överklagande ska följaktligen avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 11 februari 2022.

Emma Lévy

Britt-Inger Rönnbäck

I domstolens avgörande har tingsfiskalen Emma Lévy och tekniska rådet Britt-Inger Rönnbäck deltagit. Föredragande har varit beredningsjuristen Sofie Öberg.