



ØSTRE LANDSRET DOM

afsagt den 6. juni 2023

Sag BS-12805/2022-OLR
(2. afdeling)

Andelsboligforeningen
(advokat Anders Birkenfeldt)

mod

Ingeniørfirma
(advokat Klaus Kastrup-Larsen)

Københavns Byret har den 17. marts 2022 afsagt dom i 1. instans (sag BS-50333/2020-KBH).

Landsdommerne Kaspar Linkis, Benedikte Holberg og Rikke Skovby har deltaget i ankesagens afgørelse.

Påstande

Appellanten, Andelsboligforeningen

, har gentaget sin påstand for byretten om, at indstævnte, Ingeniørfirma , skal betale 3.750.000 kr. inkl. moms med procesrente fra den 11. maj 2020, subsidiært fra ad citation af indstævnte i 1. instans.

Andelsboligforeningen har endvidere gentaget frifindelsespåstanden over for de af Ingeniørfirma nedlagte selvstændige påstande.

Ingeniørfirmaet har påstået stadfæstelse.

Supplerende sagsfremstilling

Af arbejds- og byggesagsbeskrivelsen af 20. november 2018, som var en del af udbudsmaterialet, fremgår bl.a.:

"01.5 Stillads inkl. overdækning

...

4.7 Projektering

Entreprenøren skal projektere, dimensionere stilladsklasse og fastgøre evt. forstærkninger.

...

4.9 Arbejdsstillads

Der etableres stillads efter AT-Vejledning B.3.2., seneste udgave, herunder nye skærpede stilladsregler fra 01.01.2014.

For tag og facadearbejder på ejendommen opstilles stilladstype: Tag og facadestillads, klasse 5, overdækning, total inddækning med plast.

Der skal etableres separate opgangsfelt, da længden af stilladset vil være længere end 10 m.

...

4.10 Udførelse

Der leveres, opsættes, vedligeholdelses og nedtages stillads til hele byggesagen...

Arbejdsstilladser skal forsynes med gennemgangsrammer i bunden ud for bygningens indgangsdøre.

Nederste rammer skal være dobbelt brede, så barnevogne kan køre uhindret.

...

Udgifter til "råden over vej" skal være indeholdt i tilbud.

Entreprenør forestår indhentning af tilladelser fra relevante myndigheder."

Ved mail af 1. august 2019 skrev Metroselskabet bl.a. følgende til Frederiksberg Kommune i forbindelse med projektet:

"... Den ejendom, stillads skal opstilles på (matr.nr. Frederiksberg) har desuden også tinglyst Metroens sikkerhedsservitut. Til orientering har jeg vedhæftet begge servitutter i denne mail.

...

På ejendommen matr.nr. Frederiksberg må zone 1 ikke udsættes for belastning, og zonerne 3 og 4 på maksimalt udsættes for en belastning på hhv. 50 kPa og 80 kPa, jf. Servitut om Metro_353 og tegning 13-4-39-134.

...

Ejendommen matr.nr. Frederiksberg må ligeledes maksimalt udsættes for hhv. 50 kPa og 80 kPa for zonerne 2 og 3, jf. Servitut om Metro_13gl og tegning 13-4-39-132.

Opstilling af både stillads og container skal naturligvis overholde disse belastningsbegrænsninger. Hvis disse ikke kan overholdes, skal dispensationsansøgning fremsendes til Metroselskabet på mailadressen ... - benyt gerne vedhæftede ansøgningskema hertil.

..."

Frederiksberg Kommune videresendte denne mail til Person A fra tømrerentreprenøren den 2. august 2019.

Metroselskabet fremsendte på baggrund af Ingeniørfirmaets dispensationsansøgning af 23. september 2019 første gang den 14. oktober 2019 en igangsættelsestilladelse til underskrift. Af tilladelsen fremgår bl.a., at den var udstedt til tømrerentreprenøren og stilladsentreprenøren og forudsatte underskrift fra disse parter, hvilket ikke skete på grund af uenighed om ansvarsbestemmelsen.

Forklaringer

Person B , Person C , Person D , Person E , Person F og Person G har afgivet supplerende forklaring.

Person B (A/B) har forklaret bl.a., at stilladset blev sat op i slutningen af august 2019. Han havde ferie i begyndelsen af september. Medio september fik han at vide, at der var en udfordring i forhold til metroen, og Metroselskabet skrev, at arbejdet skulle standses. Undervejs fandt de i andelsboligforeningen ud af, at både entreprenøren og Ingeniørfirmaet i nogen tid havde vidst, at der var problemer, og at stilladset alligevel var blevet sat op.

Frem til slutningen af oktober arbejdede entreprenøren og Ingeniørfirmaet på, at arbejdet kunne fortsættes. Midt i oktober kom der en dispensation fra Metroselskabet, men den havde nogle meget omfattende vilkår, som entreprenøren nægtede at opfylde, og som det også viste sig at være umuligt at forsikre sig ud af. I slutningen af oktober var han til et møde med Metroselskabet sammen med Person D og nogle fra entreprenørfirmaet. Det var nærmest en parodi, og Metroselskabet ville ikke hjælpe. Efter dette møde ebbede viljen til at få det ordnet ud – navnlig fra Ingeniørfirmaets side.

Der kom lidt fremdrift i sagen igen, efter at han selv ultimo november kontaktede borgmesteren. Der kom da en advokat på hos Metroselskabet, og man var lidt mere positiv. Primo januar 2020 kom der et udkast fra entreprenørens side med hensyn til, hvad de kunne leve med. Det blev bearbejdet af Metroselskabet, der sendte en ny dispensation, og der blev skrevet frem og tilbage. De fik den endelige dispensation medio februar 2020.

De kunne ikke have underskrevet dispensationen inden da, idet entreprenøren og stilladsfirmaet var nævnt i dispensationen, og det var meget magtpåliggende for Metroselskabet, at ansvaret lå hos disse.

Man kunne heller ikke have løst sagen ved blot at flytte benene på stilladset. Det er muligt, at hvis man havde flyttet benene med det samme, havde det givet en mere smidig proces. Som han forklarede i byretten, , bad de fra foreningens side flere gange entreprenøren om at flytte benene til stilladset.

Hans egen mail af 21. oktober 2019 til Ingeniørfirmaet , vedhæftet igangsættelse af 9. oktober 2019 påført farver fra hans side med forslag til "fordeling af ansvar og økonomi", var hans forsøg på at komme videre i processen.

Mailen af 24. oktober 2019 fra ham til Ingeniørfirmaet med forslag til "civil ulydighed" var et forsøg på at være lidt kreativ.

Det er rigtigt, at det af referat af byggemødet den 29. oktober 2019 fremgår, at "bygherre afholder alle udgifter forbundet med konsekvensen af Metros standsning af stilladsopsætningen". De mente hermed, at de som bygherre ville betale de udgifter, som skulle afholdes for at opfylde dispensationen, og som de under alle omstændigheder skulle have betalt, dvs. overdækning, metalplader osv. Det var ikke et tilsagn om at betale standsningsomkostningerne. Deres advokat trådte ind i sagen omkring 1. november 2019, men denne tog ikke stilling til spørgsmålet om standsningsomkostningernes berettigelse.

Standsningsomkostningernes størrelse og berettigelse blev undersøgt af Ingeniørfirmaet , og aftaleseddel 16 blev underskrevet af Ingeniørfirmaet . Der var et møde den 13. januar 2020 hos Ingeniørfirmaet vedrørende standsningsomkostningerne, som han og Person C deltog i. Entreprenøren stillede også krav om avancetab, men foreningen og Ingeniørfirmaet var enige om at holde denne post ude.

De drøftede med deres advokat, om de skulle tage forbehold i forbindelse med betalingen af standsningsomkostninger. De betalte 1 mio. kr. aconto i begyndelsen af februar 2020 for at vise deres gode vilje.

De havde stillads på ejendommen igen i 2022, hvor de på ny måtte søge Metroselskabet om tilladelse. Det tog næsten seks måneder, selvom de rykkede undervejs. Det var et meget mindre stillads.

Person C (A/B) har forklaret bl.a., at de fra andelsboligforeningens side ikke selv kunne underskrive dispensationen, da Metroselskabet ville have, at entre-

preløren stod inde for ansvars klausulen i dispensationen og var forsikringsdækket.

Ingeniørfirmaet rådgav dem i forhold til standsningsomkostningerne, herunder om der skulle betales og hvor meget. Det gjaldt dog ikke det dækningsbidrag, som entreprenøren bad om at få dækket. Det havde de advokat Anders Birkenfeldt til at se på.

Foreholdt brev af 4. oktober 2019 fra advokat Anders Birkenfeldt til entreprenøren vedrørende dennes forbehold for meromkostninger, har vidnet fastholdt, at Ingeniørfirmaet hele tiden var inde over disse drøftelser. Det er muligt, at deres egen advokat også var inddraget på dette tidspunkt, men de bad hele tiden om, at Person E hos Ingeniørfirmaet tog stilling til omkostningerne, herunder den store aftaleseddel. Det, de havde advokat Birkenfeldt til at se på, var entreprenørens krav om avance, ikke resten.

Det er rigtigt, at hun den 1. marts 2020 bad Person E om at attestere faktura 8701, så resten af beløbet på 2,1 mio. kr. kunne blive betalt. Person E skulle underskrive på alle de regninger, de skulle betale. Det var den måde, det blev gjort på.

Person D (ingeniørfirmaet) har forklaret bl.a., at han på daværende tidspunkt var ansat som X i Ingeniørfirmaet, og at han først i X blev X i virksomheden.

Baggrunden for, at han fremsendte dispensationsansøgningen til Metroselskabet ved mailen af 23. september 2019, var, at entreprenøren ikke helt vidste, hvad der skulle gøres. Baggrunden var ikke, at han mente, at det havde været Ingeniørfirmaets opgave at søge om dispensationen. Det var uden tvivl entreprenørens opgave. I udbudsmaterialet havde de specifikt bedt om, at entreprenøren skulle projektere stilladset. Det gør de på alle deres sager, og det er normal kutyme i branchen. Det er også entreprenøren og underentreprenøren, der står for tilladelser til at stille stillads på fortovet osv. Han blev også ved med at gøre entreprenøren opmærksom på, at det var entreprenørens opgave og ansvar. Mailen af 17. oktober 2019 er et eksempel herpå.

På baggrund af hans ansøgning fik de igangsætningstilladelsen af 9. oktober 2019. Det er rigtigt, at der var nogle betingelser i denne. Han bad derefter Person F om et møde, fordi entreprenøren ikke kunne acceptere vilkårene.

Ved mail af 24. oktober 2019 fremsendte Metroselskabet dispensationen og skrev, at der ikke var behov for yderligere undersøgelser. Bagefter "gik der advokat i den". Det var en juridisk kamp om, hvorvidt betingelserne i Metrosel-

skabets dispensation var juridisk korrekte. Det var ikke noget, som de kunne forholde sig til.

Efterfølgende fremsendte han ved mail af 28. oktober 2019 til Person F entreprenørens forsikringsselskabs bemærkninger. Han tog ikke stilling til noget, men refererede kun, hvad han havde fået at vide fra entreprenøren.

Ingeniørfirmaet var ikke inde over, hvad der skulle stå i dispensationerne. Det kan man også se af mailen af 12. januar 2020 fra ham til Person B. Ingeniørfirmaet tog heller ikke stilling til berettigelsen af standsningsomkostningerne. Det er udregningen af omkostningerne, der er godkendt af dem.

Stilladset endte med at blive opstillet i overensstemmelse med snittet af 3. oktober 2019 fra Ekstern ingeniør, men det tog lang tid. Han bad flere gange entreprenøren om at flytte stilladsbenene. Der var ingen grund til at provokere en myndighed ved bare at lade det stå.

Sagen er blevet kørt helt op, og det er efter hans opfattelse hovedrystende tåbeligt at gøre så meget ud af det og begynde at diskutere vilkårene, når man bare kunne flytte de stilladsben. Stilladsbenene stod ved en bagtrappe til en cykelkælder til Metroen, ikke hovednedgangen til Metroen. Han ved ikke i detaljer, hvad entreprenøren og bygherren og deres advokater var så bange for, for det var de ikke inde over. De var nok bange for, at Metroselskabet ville rejse et eller andet millionkrav mod andelsboligforeningen, men det var helt utænkeligt, at det ville ske. Person G fra Metro Service sagde også, at han ikke kunne forestille sig et erstatningskrav på mere end 150.000 kr.

Entreprenøren skulle bare have rettet ind og skrevet under, og så havde man fået en dispensation. Det var ude af hans hænder, at entreprenøren og bygherren valgte ikke at gøre det.

Hvis bygherren havde udleveret servitutten til dem, ville de nok ikke have beskrevet den i udbudsmaterialet. Det var en detalje. Det er dem, der projekterer stilladset, der skal undersøge dette.

Ingeniørfirmaets byggeperiode blev forlænget med 5 måneder. De skulle forholde sig til mange spørgsmål, bl.a. forslag om civil ulydighed osv. Faktura 15108 vedrører timer, han selv har brugt på telefonsamtaler og møder.

Person E (ingeniørfirmaet) har forklaret bl.a., at han fortsat er ansat i Ingeniørfirmaet. Han havde ikke anvist, at stilladset skulle opstilles på den måde, det blev opstillet. Han så først stilladset, da det var stillet op. Det var nok omkring sommerferien.

Det var lige før eller efter, at han fik mailen af 5. august 2019 fra Person A om, at Metroselskabet ville have yderligere oplysninger. Han svarede Person A mundtligt under et byggemøde, men det blev ikke skrevet ned. Person A vedstod på dette møde, at det var ham, der skulle sende ansøgningen. Den 5. september 2019 meddelte Metroselskabet, at der ikke kunne gives tilladelse. Samme dag sendte han Person A en mail, hvor han henviste til byggepladsbeskrivelsen. Han fik ingen reaktion fra Person A på denne mail.

Af byggemødereferat af 17. september 2019 fremgår under pkt. 7.4.04, at Person A skulle håndtere situationen med det standsede stillads. Af referat af byggemøde den 25. september 2019 fremgår af pkt. 8.4.04, at Ingeniørfirmaet skulle sætte et møde op med Metro Service og kontrollere servitutter. Dette var for at få lidt fremdrift i sagen. Mødet blev aldrig holdt. De kontrollerede, om servitutterne passede med de faktiske forhold.

Snittet af 3. oktober 2019, udarbejdet af Ekstern ingeniør , var indhentet af stilladsentreprenøren . Denne løsning blev udført, men først senere.

Bemærkningerne i byggemødereferatet af 29. oktober 2019, pkt. 12.4.04, vedrørende bygherres betaling af "alle udgifter forbundet med konsekvensen af Metros standsning af stilladsopsætningen" kom fra Person B . Det var ikke vidnet, der rådgav Person B om dette – han havde kun optalt antal dage osv., men har ikke udført juridisk rådgivning.

I forhold til aftalen af 4. februar 2020 mellem entreprenøren og bygherren havde han gennemgået aftalesedlen for antal dage og tillæg mv., men han var ikke involveret i, om bygherre skulle acceptere at betale. Mailen af 28. februar 2020 var hans regnetekniske svar til Person B .

Der kan godt ligge byggetekniske begrænsninger i servitutter. Hvis bygherren havde udleveret servitutten til ham, ville han have udleveret servitutten som bilag til udbudsmaterialet, og han ville også have beskrevet den i udbudsmaterialet.

Person F (metroselskabet) har forklaret bl.a., at hun stadig er ansat i Metroselskabet. Det var rettelig Frederiksberg Kommune, ikke Københavns Kommune, som rettede henvendelse til Metroselskabet vedrørende ansøgningen om opstilling af en container.

Ved mailen af 1. august 2019 meddelte hun sagsbehandleren i Frederiksberg Kommune, at der skulle fremsendes en dispensationsansøgning til Metroselskabet, hvis rådighedsbegrænsningerne ikke kunne overholdes. Sådan en ansøgning modtog de ikke. De fik heller ikke dokumentation for, at stilladset var fjernet, således som hun havde bedt om ved mail af 5. september 2019.

Problemet med opstillingen af stilladset var ifølge nogle ingeniørberegninger, at selve det, at der var en belastning på trappevæggen, udgjorde en risiko. Desuden var der ikke overdækning på trappen, hvor der færdedes passagerer. Hun har hverken før eller siden set en lignende opstilling.

I mailen af 19. september 2019 meddelte hun entreprenøren, at Metroselskabet ikke kunne acceptere opstillingen af stilladset, og hun bad om en OMCR, hvilket Metro Service havde bedt om. Det var nødvendigt, fordi man var nødt til at spærre bagtrappen i en periode, så ingen passagerer kunne komme til skade.

Hvis Metroselskabet havde fået en ansøgning på forhånd, hvor benene var flyttet ind på fortovet på den anden side af væggen, ville de ikke have accepteret det som en løsning, men de ville blot have krævet, at der skulle nogle jernplader under for at fordele vægten. Det ville ikke have taget lang tid. Hvis man havde flyttet benene ind på fortovet og sat dem på jernplader, så ville de i Metroselskabet have accepteret det. De ville så skulle have papirarbejdet vedrørende dispensation, ansvar osv. på plads, men de ville ikke nødvendigvis have stoppet arbejdet.

Forevist snit af 3. oktober 2019 fra Ekstern ingeniør har vidnet bekræftet, at dette var den løsning, de endte med at acceptere. Den tekniske løsning var således på plads på det tidspunkt.

Det er rigtigt, at hun den 24. oktober 2019 sendte tilladelse til opstilling af stilladset og skrev, at der ikke krævedes yderligere undersøgelser forud for arbejdet. De bad om accept for vilkårene i tilladelsen, men det ville stilladsfirmaet ikke acceptere, og der var flere andre aktører, der heller ikke ville underskrive, uden at hun kan huske rækkefølgen. Det er ikke en betingelse fra deres side, at det er entreprenøren, der underskriver, eller at denne skal være forsikret på en bestemt måde. Bygherren kunne godt have skrevet under.

Hun var med i processen, indtil Metroselskabets advokat kom på sagen.

Sagsbehandlingstiden i Metroselskabet ved dispensationsansøgninger er af varierende længde, men der plejer ikke at gå mere end ca. 3 uger fra det tidspunkt, hvor de har alle nødvendige oplysninger.

Person G har forklaret bl.a., at han stadig er ansat i Metro Service.

Problemet med opstillingen af stilladset var, at det hvilede på selve trappekonstruktionen. Det var ikke sikkert, at væggen kunne holde til det. Han mindes ikke at have set en sådan opstilling før og heller ikke efterfølgende. De under-

søgte, om der var givet tilladelse, og da det ikke var tilfældet, stoppede de byggeriet.

Opstillingen endte med at blive ændret, således at den kom til at svare til det, der fremgår af Ekstern ingeniørs snit af 3. oktober 2019. Benene blev flyttet om på den anden side af glasafskærmningen ned til trappen, der blev lagt jernplader under for at trykudligne, og der blev udført overdækning hen over trappen.

Metroselskabet kunne således acceptere den løsning, der fremgik af snittet af 3. oktober 2019. Der manglede på det tidspunkt tilladelser, men det havde ikke taget lang tid at udføre.

Det er rigtigt, at han i mail af 6. september 2019 havde meddelt entreprenøren, at stilladset bare skulle væk fra trappen og ind på fortovet.

Vilkårene for dispensationerne havde han ikke noget med at gøre. Det tog Metroselskabet sig af. Som han forstår det, var der tale om en standard. Han kan godt huske, at der var en bekymring for omfanget af erstatningspligten i henhold til standardformuleringen. Han har aldrig tidligere hørt, at en entreprenør ikke ville tiltræde.

Han kan tiltræde forklaringen for byretten om, at sagen var "blæst helt ud af proportioner". Det blev en sag, som både kørte hos borgmesteren og direktøren for Metroselskabet. Der var ingen risiko for, at Forum Station gik i stykker, og han kan vedstå forklaringen om, at der højst kunne blive tale om et erstatningskrav på 150.000 kr. i tilfælde af, at der f.eks. blev tabt en hammer eller ødelagt en flise.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten.

Andelsboligforeningen har vedrørende Ingeniørfirmaets honorarkrav yderligere anført, at der ikke kan forlanges rente ud over, hvad der følger af rentelovens regler herom. Renten skal derfor fastsættes efter rentelovens § 5, stk. 1, der ikke kan fraviges til skade for andelsboligforeningen, der hovedsageligt handlede uden for sit erhverv i forbindelse med projektet.

Landsrettens begrundelse og resultat

Standsningsomkostninger

Det fremgår af sagen, at andelsboligforeningen har betalt i alt 5.291.054 kr. i standsningsomkostninger til entreprenøren i forbindelse med arbejdets forsinkelse. Standsningsomkostningerne vedrører perioden fra den 19. september 2019 til januar 2020. Andelsboligforeningen havde forud for sagsanlægget betalt

4.917.417,50 kr. til entreprenøren i standsningsomkostninger og blev ved byrettens dom pålagt at betale yderligere 373.636,50 kr. i tabt dækningsbidrag til entreprenøren.

Spørgsmålet er, om andelsboligforeningens tekniske rådgiver Ingeniørfirmaet – som følge af ansvarspådragende forhold i forbindelse med udarbejdelsen af udbudsgrundlaget eller sin efterfølgende attestering af arbejdsedlerne fra entreprenøren – skal erstatte andelsboligforeningen standsningsomkostningerne i overensstemmelse med den ansvarsbegrænsning, som fremgår af parternes rådgivningsaftale.

Af udbudsmaterialet fremgår bl.a., at grundlaget for tilbuddet var AB 92 med de tilføjelser og fravigelser, som fremgår af byggesagsbeskrivelsen. Efter § 13 i AB 92 sørger byherren for nødvendig godkendelse af projektet, mens entreprenøren sørger for bl.a. ansøgninger om tilladelser, der vedrører selve arbejdets udførelse. Denne bestemmelse er ikke fraveget for stilladset i byggesagsbeskrivelsen, hvoraf bl.a. fremgår, at entreprenøren forestår indhentning af tilladelser fra relevante myndigheder.

Det er ubestridt, at det ikke i udbudsmaterialet var beskrevet, at der var særlige krav til opstilling af stilladset på grund af metroen. Det fremgår af sagen, at Frederiksberg Kommune ved mail af 2. august 2019 orienterede entreprenøren om, at bl.a. stilladset skulle overholde visse belastningsbegrænsninger i forbindelse med metroen, og at der i modsat fald skulle ansøges om dispensation. Det må derfor lægges til grund, at entreprenøren på dette tidspunkt blev bekendt med de relevante servitutter. Det må desuden lægges til grund, at entreprenøren på trods heraf efterfølgende opstillede den omhandlede del af stilladset, uden at der forelå en dispensation. Efter Person Fs forklaring ville sagsbehandlingen i Metroselskabet, når de fornødne oplysninger forelå, tage omkring tre uger, hvorfor det ikke kan afvises, at en dispensation kunne have foreligget forud for den 19. september 2019, såfremt entreprenøren havde ansøgt herom i umiddelbar forlængelse af mailen af 2. august 2019.

Det fremgår desuden af sagen, at entreprenøren opsatte stilladset på en sådan måde, at en del af stilladset hvilede på muren til en nedgang til metroen, og det må lægges til grund, at dette ikke skete efter instruktion fra Ingeniørfirmaet . Det må videre lægges til grund, at entreprenøren ikke flyttede denne del af stilladset på trods af opfordringer hertil fra Ingeniørfirmaet og et pålæg herom fra Metroselskabet. Efter Person Fs forklaring må det desuden lægges til grund, at Metroselskabet ikke nødvendigvis ville have standset arbejdet, hvis ikke stilladset havde været opstillet på denne måde, og at arbejdet således potentielt kunne have fortsat sideløbende med den efterfølgende proces omkring dispensationsansøgningen.

Endelig fremgår det af sagens oplysninger, at Ingeniørfirmaet efter aftale med andelsboligforeningen fremsendte en dispensationsansøgning til Metroselskabet den 23. september 2019, og at Metroselskabet den 14. oktober 2019 fremsendte en dispensation til underskrift hos entreprenøren og stilladsfirmaets, som imidlertid ikke ønskede at underskrive grundet uenighed om formuleringen af en ansvarsbestemmelse. Bestemmelsen blev efter forhandlinger med Metroselskabet ændret, og der blev den 18. februar 2020 udstedt en dispensation til andelsboligforeningen og stilladsfirmaet.

Uanset om Ingeniørfirmaet burde have beskrevet de omhandlede servitutter i udbudsgrundlaget, finder landsretten, at Ingeniørfirmaet ikke under de foreliggende omstændigheder har pådraget sig et erstatningsansvar i forbindelse med de standsningsomkostninger, som andelsboligforeningen har betalt til entreprenøren. Det forhold, at Ingeniørfirmaet har bistået andelsboligforeningen i forbindelse med henvendelser til Metroselskabet, kan ikke føre til et andet resultat. Det kan heller ikke føre til et andet resultat, at Ingeniørfirmaet som teknisk rådgiver har attesteret de arbejdssedler, som andelsboligforeningen har modtaget fra entreprenøren i forbindelse med standsningsomkostningerne.

Honorarkrav

Af de grunde, der er anført af byretten, og da honorarkravet er i overensstemmelse med parternes aftaler, tiltræder landsretten, at påstanden herom er taget til følge, dog således at der alene tilkendes rente i overensstemmelse med rentelovens § 5, stk. 1, jf. rentelovens § 7, stk. 1.

Landsretten stadfæster derfor byrettens dom med den ændring, at andelsboligforeningen til Ingeniørfirmaet skal betale 342.663,66 kr. med procesrente af 318.026,16 kr. fra den 1. juli 2020 og af 24.637,50 kr. fra den 24. juli 2020.

Efter sagens udfald skal andelsboligforeningen i sagsomkostninger for landsretten betale 125.000 kr. til Ingeniørfirmaet til dækning af udgifter til advokatbistand ekskl. moms. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet til advokat taget hensyn til sagens karakter og omfang.

THI KENDES FOR RET:

Byrettens dom stadfæstes med den ændring, at Andelsboligforeningen til Ingeniørfirmaet skal betale 342.663,66 kr. med procesrente af 318.026,16 kr. fra den 1. juli 2020 og af 24.637,50 kr. fra den 24. juli 2020.

I sagsomkostninger for landsretten skal Andelsboligforeningen inden 14 dage betale 125.000 kr. til Ingeniørfirmaet . Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

