

Protokoll i sak 1030/2018

for

Boligtvistnemnda

17.12.2018

Saken gjelder: Reklamasjon på størrelse på to biloppstillingsplasser.

1. Sakens faktiske sider

Forbrukerne inngir den 15. juni 2014 tilbud på kjøp av en leilighet som er en eierseksjon under oppføring, med forbehold om at de også kan kjøpe to parkeringsplasser ved siden av hverandre med en minimumsbredde på totalt 5 meter, dvs. at hver plass skal være 2,5 meter bred. Når partene den 21. juli 2014 inngår kjøpekontrakten - NS 3427 er det i pkt. 17 «*Særlige bestemmelser*» inntatt:

«Ekstra garasjeplass (og lademulighet). I tillegg at de to garasjeplassene ligger ved siden av hverandre, minimum 5 meter total bredde på det smaleste, og ikke adskilt av vegger, stolper eller lignende».

Forbrukerne påpeker i klagen for nemnda at med et slik forbehold utgjorde kravet i praksis et ultimatum i tilbudet. Hvis kravene ikke ble akseptert av entreprenøren, hadde de ikke lenger hatt et gyldig tilbud og de hadde ikke kjøpt den aktuelle leiligheten.

Vederlaget er i kontraktens pkt. 5.1 avtalt til kr 7 490 000.

Den 31. mars 2015 sender entreprenøren en e-post til forbrukerne vedlagt et utsnitt av plantegningen for garasjekjelleren hvor de to parkeringsplassene (nr. 105 og nr. 106) som er tiltenkt forbrukernes leilighet er vist.

Leiligheten overtas ved overtagelsesforretning den 8. mai 2015. I protokollen som er undertegnet av begge parter, er ikke tvistepunktet omtalt.

Forbrukerne benyttet garasjeplassene til to biler samtidig ca. en drøy ukes tid etter overtagelsen. De oppdaget da at plassene var altfor trange, både når det gjelder manøvreringsplass for å komme seg inn og ut av plassene og sideplass for å kunne åpne dørene, og reklamerer til entreprenøren i en e-post den 21. mai 2015. De fremhever at det er et vesentlig problem i forbindelse med parkeringsplass nr. 106 som de ikke anser som en fullverdig parkeringsplass. Manøvreringsplassen for å komme inn er alt for liten når det står en bil på plass nr. 105 og forbrukeren spør derfor om de kan bytte til andre parkeringsplasser evt. om det kan gjøres noe med sykkelboden som er årsaken til problemet. Entreprenøren hevder på sin side at begge parkeringsplassene tilfredsstiller alle krav og normer og avviser reklamasjonen. Selv ikke etter flere purringer vil entreprenøren fortelle forbrukerne hvilke normer og krav parkeringsplassene tilfredsstiller. De henvender seg derfor til kommunen som den 10. august 2015 ber om en orientering fra entreprenøren. I den redegjørelsen som entreprenøren sender til kommunen den 21. august 2015 skriver han at det på rammesøknadstidspunktet var Byggdetaljblad 312.130 Sending 2-2005, som ble lagt til grunn

ville få på forhånd (105 og 106), men fremhever at kvaliteten på kartutsnittet var så dårlig at det var vanskelig å sette seg inn i detaljer, annet enn nummer angivelsen av plassene. Entreprenøren ville heller ikke gi fra seg tegninger av bedre kvalitet. Det var også kontakt med kundekonsulenten flere ganger på telefon hvor forbrukerne fikk opplyst at entreprenøren ønsket å tildele plasser i nærheten av den trappesjakten leiligheten naturlig hørte til, og alle plassene med lademulighet var lokalisert samlet i et lite område. Forbrukerne mener at de egentlig ikke hadde noen reelle valg av parkeringsplasser og «Tilbudet» framstår mer som en orientering om hva som var tildelt.

Når det gjelder størrelsen på plassene, legger også tegningen opp til forvirring ved at strekene som deler plassene ikke er trukket i full lengde. Det ser derfor tilsynelatende ut som om det er god plass mellom bilrekkene, noe det slett ikke er. Dette gjelder spesielt når man aldri har vært i garasjen og ikke har noen formening om hvordan forholdene faktisk er. I forbindelse med overtagelsen gikk det mye tid i selve leiligheten. Turen i garasjen var hovedsakelig for å påvise strømmåler til garasje plassene. Uansett var denne delen av garasjen tom da forbrukerne var der. De fikk derfor ikke noen følelse av hvor trangt det ville bli med biler på plass. Delestrekene mellom plassene på rekken med plassene 114-119 var (og er fortsatt) bare tegnet opp i 3,9 meter lengde, som på tegningen, i motsetning til 5,0 meter som det skal være. Det bidrar til at kjørebanelen tilsynelatende ser tilsvarende bredere ut enn den i virkeligheten er. Uansett erkjenner entreprenøren at forbrukerne hadde et forbehold i kontrakten om dette forholdet og at de derfor har en avtale som entreprenøren er forpliktet til å oppfylle. Når entreprenøren opplyser på forhånd om hvilke plasser forbrukerne var tiltenkt, skulle han i så fall også opp lyst oss om at disse plassene ikke oppfyller de vilkårene vi hadde satt i kontrakten og eventuelt prøve å finne en minnelig ordning hvis han ikke hadde annet å tilby. I stedet har han tilbudt oss for små plasser uten å gjøre oppmerksom på det og håpet at vi ikke skulle oppdage forholdet. Det må også tale til entreprenørens ugunst at han da vi oppdaget det etter kun kort tid, fortsatt ikke viste noen vilje til å løse problemet. Det er mange plasser fordelt over hele garasjeanlegget som tilfredsstiller våre krav om størrelse, sannsynligvis de fleste. Om lag en tredel av plassene i garasjen var på det opprinnelige reklamasjonstidspunktet ikke tatt i bruk, så det ville vært en veldig enkel sak for entreprenøren å tilby oss plasser i henhold til våre forbehold. Forbrukerne påpeker at de til tross for forbeholdet, faktisk har fått de to dårligste parkeringsplassene i garasjen, og at entreprenøren ikke har vist vilje til å rette opp i ettertid. At entreprenøren gjør et poeng av at forbrukerne ikke oppdaget avviket, verken på et dårlig tegningsutsnitt i forkant eller ved selve overtagelsen, får hele saken til å framstå som en planlagt svindel. Forbrukerne gjentar i tilsvaret at mål og størrelser som entreprenøren oppgir til kommunen faktisk er uriktige ved at målene er større enn det både forbrukerne selv og konsulentfirmaet A måler. Når entreprenøren senere innrømmer feil oppgitte mål, faller argumentasjon overfor både bygningsmyndighetene og Boligtvistnemnda sammen som et korthus. Og vedtak om «*Endret tillatelse*» anføres derfor å være fattet på feilaktig faktagrunnlag og må anses som ugyldig.

Videre anfører forbrukerne at de har argumentert for at det må være tilleggs plass når man har parkeringsplass inntil vegg, noe de registrer at lagmannsretten i dommen som er referert tidligere, tolker på samme måte som de hele tiden har hevdet. Forbrukerne fastholder fortsatt at plassene de har fått egentlig kun er en plass. De viser igjen til lagmannsrettens dom hvor det kan utledes at for å oppfylle minstekravene for å oppfylle TEK måtte de to plassene vær minst 2,55 m + 3,7 m, dvs. minst 6,25 m til sammen.

Forbrukerne opprettholder kravet om erstatning og anser erstatningsbeløpets størrelse som rimelig. De viser de til Oslo tingretts dom av 30.01.2018 (17-092477TVI-OTIR/ 04) der

retten skjønnsmessig har kommet til en verdireduksjon på kr 400 000 for enkeltgarasjer og kr 700 000 for dobbelt garasjer i en sak om for smale garasjer i nye boliger på Korsvoll i Oslo.

I tilsvaret 9. mai 2018 og 3. juli 2018 gjentar forbrukeren sine tidligere fremsatte anførsler og påpeker at saken kunne vært løst sommeren 2015 med et «svært begrenset tap» for entreprenøren ved bytte av parkeringsplasser. Forbrukerne fastholder kravet om erstatning på kr 497 000.

Entreprenøren fremhever at han den 31. mars 2015 sender en e-post til forbrukerne vedlagt et utsnitt av plantegningen for garasjekjelleren hvor de to parkeringsplassene (nr. 105 og nr. 106) som er tiltenkt forbrukernes leilighet er vist. Forbrukerne hadde da ingen kommentarer til de to parkeringsplassene. Når leiligheten overtas den 8. mai 2015 er heller ikke garasjeplassene omtalt.

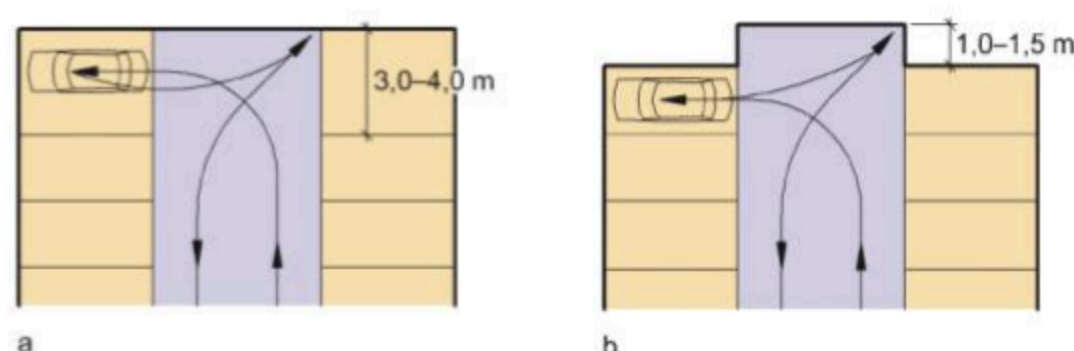
I forbindelse med en uavhengig kontroll som entreprenøren pålegges av kommunen og en etterfølgende endringssøknad, fremhever entreprenøren at konsultantselskap B som utarbeidet en rapport den 5. november 2015, konkluderte med følgende:

«Det er ikke avdekket avvik i kontrollen for trafikksikkerhet, men det er avdekket avvik i kontrollen for el-sikkerhet vedrørende manglende mekanisk beskyttelse i forbindelse med el-fordelingen i umiddelbar nærhet til sporingskurven til P-plass nr. 106».

Den 25. november 2015 godkjenner kommunen endringssøknaden, og påpeker at de ikke vil følge opp uenigheten om parkeringsplassene mellom entreprenøren og forbrukerne videre.

Etter at forbrukeren har orientert entreprenøren om at de vil sende saken til Boligtvistnemnda, skriver entreprenøren i en e-post til forbrukerne den 27. januar 2016 at de er kjent med at det var det behov for å flytte oppmerkingen mellom P-plass 105 og 106, og samtidig også sikre en ladestasjon i garasjen. Dette arbeidet er nå utført. For øvrig henviser entreprenøren til et brev han har sendt til kommunen den 21. august 2015 vedrørende bredder og manøvreringsareal. Her fremkommer det at den totale bredden av plassene 105 og 106 er fortsatt 522,5 cm. Det vises til at forbrukerne i forbindelse sitt bud på leiligheten forutsatte minimum bredde på 5 meter samlet for plassene. Forbrukerne fikk også anledning til å godkjenne de tildelte plassenes beliggenhet. Når det gjelder eierskap til plassene, viser entreprenøren til at garasjen er organisert på en måte som gir kjøper av garasjeplasser ideelle eierandeler i garasjen, med en tilhørende rett til bruk av parkeringsplasser. Parkeringsplassenes beliggenhet styres av en garasjeplan. Til tross for at plassene er kontraktsmessig levert, vil entreprenøren likevel tilby forbrukerne å bytte enten plass 105 eller plass 106 med plass nr. 222, som fortsatt disponeres av entreprenøren. Den av plassene forbrukerne eventuelt velger å bytte bort, vil entreprenøren overta for salg. Alternativt tilbyr entreprenøren å ta tilbake en av plassene, og forbrukerne vil da få refundert kjøpesummen med kr 295 000. Det forutsettes da at andelen og plassen kan disponeres fritt av entreprenøren, og at forbrukerne medvirker til overskjøting av andelen til tredjepart utpekt av entreprenøren. Entreprenøren bekoster overskjøting. Ytterligere alternativt kan entreprenøren tilby forbrukerne å beholde plassene som i dag, men gi en engangs utbetaling på kr. 10 000 med sikte på å avslutte saken uten ytterligere bruk av tid. Forutsetningen for ovenstående tilbud er at saken avsluttes i og med forbrukernes aksept av en av løsningene. Det understrekes at tilbudene er et forsøk på å løse saken i minnelighet, og det innebærer ingen erkjennelse av ansvar fra entreprenørens side.

Da forbrukerne ikke aksepterte noen av entreprenørens tilbud, men fremsatte et mottilbud om at de skal beholde plass 105 og 106 og i tillegg motta plass 222, avslo entreprenøren dette den 23. februar 2016. Etter entreprenørens oppfatning er plassene 105 og 106 vurdert til å ligge innenfor de krav og anbefalinger som foreligger. Han viser til sporingskurve for plass 105 og 106 fra konsulent B. Vedrørende rapporten fra konsulent A, så henvises det her til krav om manøverfelt som konsulenten mener at mangler 655 mm. Entreprenøren påpeker at kravet til manøverfelt imidlertid ikke er konstant, men det avhenger av bredden på P-plassen. Her er bredden på P-plassen minst 2,5 m, noe som i dette tilfellet medfører en anbefalt manøverfelt på 5,6 m. Videre har konsulent A lagt til grunn at plassene ligger mot en slett endevegg. Plassene er imidlertid ikke P-plasser mot endevegg iht. Bygghetningsbestemmelser 312.130:2005, punkt 54, figur a), da det for disse plassene er ytterligere manøverfelt/kjørebane. Det er derfor ikke krav om øket bredde til 3,0 m som figur a viser. I stedet må vurderingen gjøres opp mot figur b med forlenget kjørebane, og slik at det da ikke er behov for å øke parkeringsbredden. (Punkt 54 med figur a og b er limt inn rett nedenfor.) Vedrørende lengde/bredde på forlenget kjørebane, viser sporingskurver fra konsulent B at denne er tilstrekkelig. Når det gjelder flytting av markering mellom plassene, anser entreprenøren dette som en utbedring i henhold til de funn som ble gjort ved kontroll av plassene. Entreprenøren avviser reklamasjonen og fastholder at plass nr. 105 og nr. 106 ikke er mangelfulle.



I tilsvaret den 22. februar 2018 gjentar entreprenøren at forbrukerne fikk opplyst hvilke plasser de ville bli tildelt, og - med unntak av at de mente plassene lå langt fra oppgangen – hadde de ikke innsigelser til plassene. Videre fremhever entreprenøren at han i forbindelse med denne tvisten har kontrollmålt de angjeldende parkeringsplassene og så at streken mellom plassene 105 og 106 burde flyttes på grunn av manøvrering inn og ut av plass 106. Streken er nå flyttet og plassene er henholdsvis 2,44 m og 2,80 m brede; totalt 5,24 m. Det er innenfor plassene fullt mulig å parkere slik at man oppnår den «buffer» som forbrukerne anfører at de har en forventning om å få. Det at plass 106 ligger mot en endevegg, er kompensert ved en forlenget kjørebane, en løsning som er beskrevet i NBI-blad 312.13, fig 54 b. Plass 105 er 2,44 m bred, og anbefalt bredde på kjørebane (manøvreringsareal) er da 5,90 m. Bredden er kontrollmålt til 5,95 m. Entreprenøren gjentar også at den uavhengige kontrollen konkluderer med at det ikke foreligger avvik utover at det manglet mekanisk beskyttelse av et el-skap i umiddelbar nærhet til sporingskurven til p-plass 106. Dette avviket er nå lukket ved etablering av beskyttelse av el-skap.

Når det gjelder forbrukernes henvisning til dommen i Frostating lagmannsretts av 10.05.2017 (16-136500ASD-FROS), påpeker entreprenøren i tillegg at resultatet i dommen er basert på en konkret vurdering av parkeringsanlegget, og kan ikke uten videre legges til grunn som et krav i andre tilfeller. Det kan også vises til at det i garasjen som omhandles i dommen var parkeringsplasser ned mot 2,21 m bredde. Lagmannsretten fant at avvikene fra de bredder retten la til grunn som kontraktmessig ytelse var opp til 34 cm, og de fleste i underkant av 30 cm. Entreprenøren opprettholder tidligere anførsler om at parkeringsplassene ikke er i strid med verken funksjonskrav eller anbefalinger i f.eks. NBI-blad 312.130.

Når det gjelder kravet om erstatning/prisavslag anfører entreprenøren subsidiært, for det tilfelle at Boligtvistnemnda skulle komme til at det foreligger en mangel ved parkeringsplassene, at forbrukerne ikke har krav på verken prisavslag eller erstatning i den størrelsesorden som er framsatt i klagen. I buofl § 35 er det et vilkår for erstatning at det først er krevet prisavslag, jf. første pkt. med følgende ordlyd: «*Økonomisk tap som kjem av ein mangel, og som ikkje er dekt ved prisavslag etter § 33, kan forbrukaren krevje bøtt utan at det ligg føre skyld på entreprenørens side*». Dette innebærer at forbrukerne først er henvist til å kreve prisavslag før erstatning kan være aktuelt. Prisavslag reguleres i buofl § 33. Utgangspunktet er at prisavslaget skal settes til kostnadene ved å få mangelen rettet. Dersom Boligtvistnemnda kommer til at det foreligger en mangel, er det imidlertid ikke mulig å rette forholdet. Dermed blir § 33 2. ledd 2. pkt. veiledende for utmålingen. Bestemmelsen lyder som følger: «*Blir kostnadene urimeleg høge i høve til det mangelen har å seie for forbrukaren, skal prisavslaget vere lik den verdireduksjon som mangelen medfører*», jf. § 33 2. ledd. I en nylig avsagt høyesterettsdom, HR-2017-2102-A, var et tema nettopp denne utmålingsregelen i § 33 2. ledd 2. pkt. og begrepet «*verdireduksjon*». I dommen fremholdes det at «*[r]egelen tar sikte på å kompensere for det verdiminuset mangelen representerer for kjøperen. Prisavslaget skal ... ikke fastsettes som en reduksjon av kjøpesummen i samme forhold som verdien av ytelsen blir redusert*». Førstvoterende uttrykker deretter at utmålingen «*ikke gir uttrykk for prisavslag i klassisk forstand, men er nærmest en form for en erstatningsregel. Fastleggelsen av den sannsynlige markedsreaksjonen vil ofte måtte bli 'sterkt skjønnspreget' og prisavslagets størrelse avpasses etter hva domstolene finner er en 'rimelig kompensasjon' for den aktuelle mangelen*» avsn. 46-47. En fastsettelse av prisavslaget blir dermed skjønnsmessig. Videre er det slik at det er den som pretenderer å ha et krav som har bevisbyrden for kravet. Det avvises at plassene i realiteten kun utgjør en plass, jf. redegjørelsen ovenfor. Eventuelle avvik som Boligtvistnemnda måtte finne for plassene 105 og 106, vil i så fall være av svært begrenset omfang, og dermed også kun gi grunnlag for et høyst beskjedent prisavslagskrav. Ved utmålingen av prisavslaget skal det tas utgangspunkt i det verdiminuset en eventuell mangel måtte medføre for klager, og denne vurderingen er som vist til svært skjønnsmessig. De anførte erstatningskrav knyttet til fremtidig husleie og etablering av ladestasjon avvises. Dette forutsetter at arealet kun utgjør en plass, noe som er avvist og tilbakevist. Krav på dekning av kostnader til konsulent A avvises også, all den tid leveransen ikke er mangelfull. Kravet avvises, subsidiært anføres det at et eventuelt prisavslagskrav vil være svært beskjedent. Det er uansett ikke grunnlag for erstatning.

2.3 Nemndas synspunkter

(1) Forbrukerne reklamerer på to biloppstillingsplasser som de anfører både er for smale og har for liten manøveringsplass. De krever erstatning på kr 479 000; kr 350 000 til kjøp av to nye parkeringsplasser, kr 120 000 til å dekke fremtidig «*husleie*» for plass 106 som ikke er en fullverdig plass, kr 15 000 for etablering av ladestasjon på en ny P-plass og kr 12 000 for å dekke kostnadene til konsulent A.

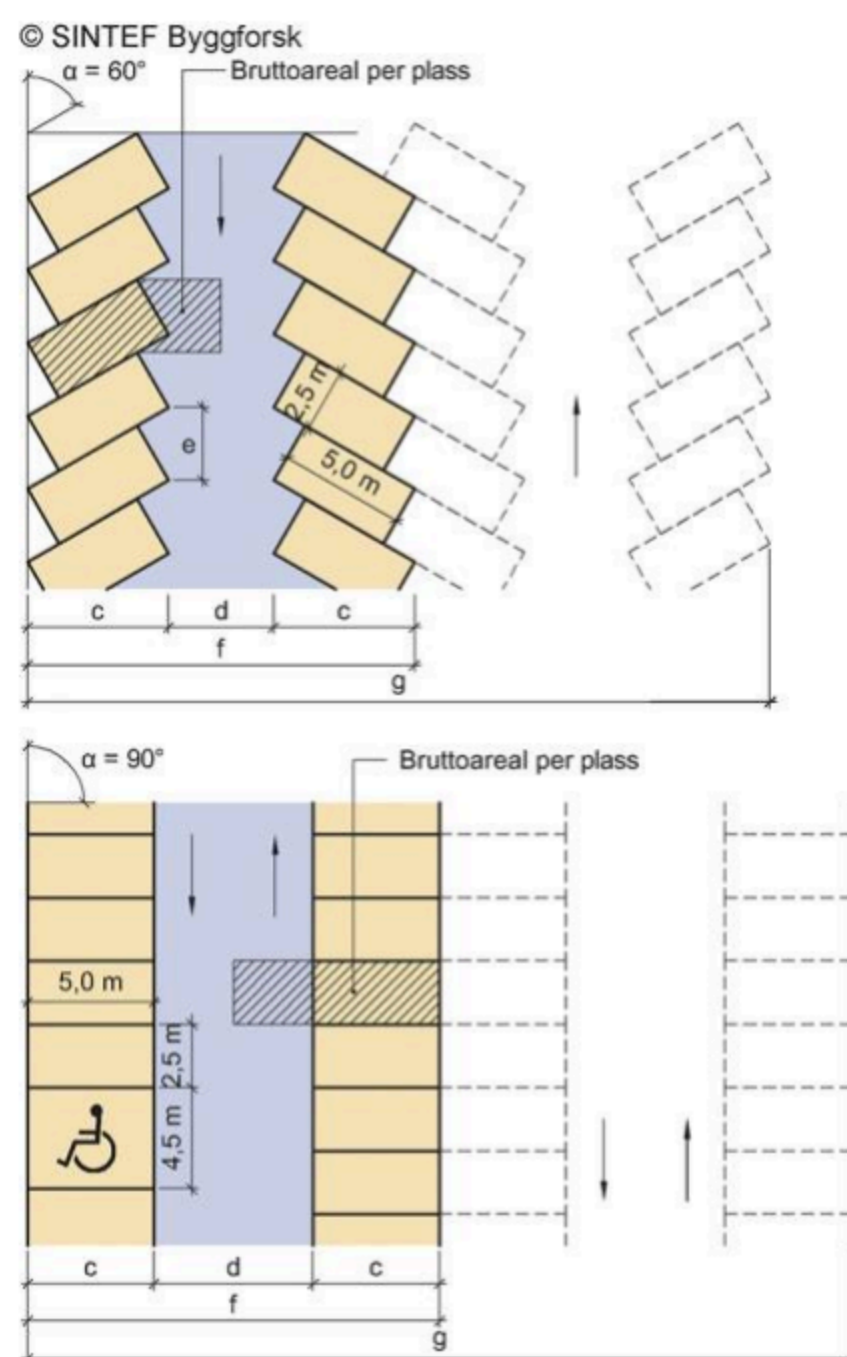
(2) Nemnda vil først se på om parkeringsplassene tilfredsstiller kravene i TEK97 og viser til § 3-11. Forskriften gir imidlertid ingen målgitte krav til parkeringsplasser og heller ingen ytterligere opplysninger om hva som ligger i begrepet og det er heller ikke inntatt noen bestemmelser i Veilederen til TEK97 som kan hjelpe oss.

Når slikt materiale ikke foreligger i hverken TEK og veileder, er det naturlig å søke veiledning i alminnelige normer som er utviklet i samfunnet. De mest naturlige er da å ta utgangspunkt i parkeringsnormen for Oslo med tilhørende veileder som videre viser til

Statens Vegvesen Håndbok N017 - «Vegnormalen» (2008 utgaven var gjeldende) for fysisk utforming av parkeringsplassene. Mer eller mindre samme utforming er også beskrevet i Bygghdetaljblad 312.130 «Parkeringsplasser og garasjeanlegg» Sending 2 i 2005 som var gjeldende på prosjekteringstidspunktet. Disse utgjør en beskrivelse som myndighetene i praksis vil akseptere.

I Bygghdetaljblad 312.130 pkt. 53 defineres parkeringsarealet som:

«Med bruttoareal per parkert bil forstås nettoareal for bil pluss andel av manøvreringsfelt (inn-/utkjøring til plassen), men ikke interne veier eller ut- og innkjøringsområder. Figur 531 og tabell 531 viser hvordan størrelsen på manøvreringsfeltet og dermed bruttoarealet per bil varierer med parkeringsvinkelen.»



Tabell 531
Plassbehov og arealutnyttelse for forskjellige parkeringsbredder og parkeringsvinkler ved tosidig parkering av personbiler [922]. Se også tabell 524. For skråoppstilling er kjørebane enveiskjørt. Der målene på anlegg for faste brukere avviker fra anlegg for tilfeldige brukere, er målene angitt i parentes.

Bredde, b	α (°)	d (m)	c (m)	f (m)	e (m)	Bruttoareal per plass ¹⁾ (m ²)
b = 2,3 m det vil si faste brukere	45	4,25	5,15	14,55	3,25	21,00
	60	4,25	5,50	15,25	2,66	18,72
	70	4,50 (4,35)	5,50	15,50 (15,35)	2,45	18,00 (17,82)
	80	5,70 (5,3)	5,35	16,40 (16,00)	2,34	18,66 (18,21)
	90	7,05 (6,55)	5,00	17,05 (16,55)	2,30	19,61 (19,03)
b = 2,4 m det vil si besøksparkering	45	4,20	5,20	14,60	3,40	21,90
	60	4,20	5,55	15,30	2,77	19,54
	70	4,35	5,50	15,35	2,55	18,55
	80	5,35 (4,90)	5,35	16,05 (15,60)	2,44	19,05 (18,50)
	90	6,70 (6,10)	5,00	16,70 (16,10)	2,40	20,04 (19,32)
b = 2,5 m det vil si kjøpesenter-/kundesenterparkering	45	4,10	5,30	14,70	3,54	22,86
	60	4,15	5,60	15,35	2,89	20,35
	70	4,25	5,55	15,40 (15,35)	2,66	19,35 (19,27)
	80	5,00 (4,50)	5,35	15,70 (15,20)	2,54	19,37 (18,74)
	90	6,30 (5,60)	5,00	16,30 (15,60)	2,50	20,37 (19,50)

¹⁾ Se skravert areal på fig. 531. Ved skråparkering kommer arealet mellom parkeringsplassene og parkeringsanleggets yttergrenser i tillegg til bruttoarealet.

Figur 531

I Bygghdetaljblad 312.130 pkt. 54 «Manøvreringsareal for de innerste plassene» står det at:

«Der rekken av parkeringsplasser går helt til enden av garasjen eller parkeringsområdet, må man beregne ekstra plass for manøvrering og for å unngå skader. Figur 54 a–c viser anbefalte løsninger.»

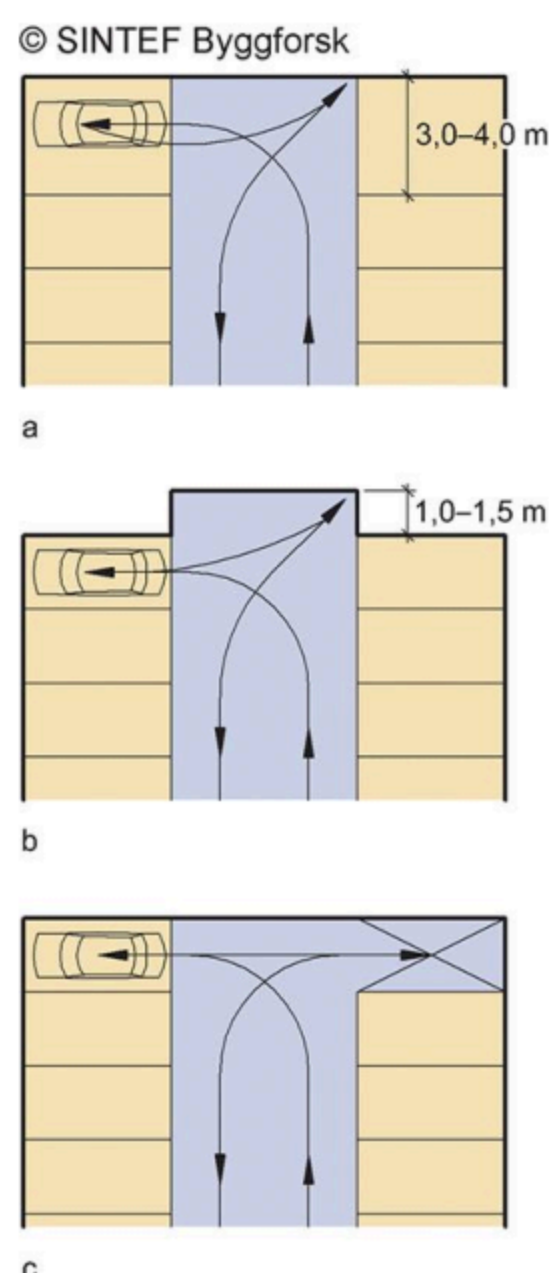


Fig. 54 a–c

Ulike løsninger for å gi tilstrekkelig manøvreringsareal

a. Parkeringsplassene i hjørnene er ekstra brede.

b. Forlenget kjørebane

c. Motstående parkeringsplass reservert for manøvrering. Løsningen kan fungere bra for faste brukere, men mindre bra på offentlige plasser hvor «sistemann» ofte vil benytte manøvreringsplassen til parkering. Manøvreringsplassen bør uansett markeres.

Nemnda viser også til Bygghdetaljblad 312.130 pkt. 42 «Rekkegarasjer» hvor det står at «Parkeringsplassene inntil endevegg bør være 0,3 – 0,5 m bredere enn de øvrige plassene». Selv om denne bestemmelsen ikke er like tydelig presisert i Bygghdetaljbladets pkt. 5 «Større anlegg for parkering av personbiler», legger nemnda til grunn at parkeringsplassene inntil vegg også her bør være bredere enn de øvrige plassene. I 2015 utgaven av Bygghdetaljblad 312.130 er dette tydelig

beskrevet i pkt. 312, ved at bredden bør være 2,8 meter dersom parkeringsplassen har vegg på den ene siden.

Nemnda har ikke tatt stilling til sporingskurvene som er fremlagt da disse avhenger av flere forhold, bla. bilens hjulavstand og svingradius. Det er heller ikke spesifikke krav til sporingskurver i teknisk forskriftskrav.

Nemnda har ikke blitt forelagt kommunens Parkeringsnorm, men har selv fått tilgang til denne. Når det gjelder utforming av parkeringsplasser, framgår det at Håndbok 017, «Veg- og gateutforming» fra Statens Vegvesen, Veidirektoratet, skal legges til grunn.

I håndbokens kap. B.5.7 Parkering, tabell B.4 fremkommer det at anbefalt bredde på biloppstillingsplass ved 90 grader parkering (ved siden av hverandre) er 2,5 meter (se figur under) og at plasser med liten utskifting av kjøretøyer (bolig) kan være smalere, men ikke under 2,3 meter.

Håndbok 017 – Veg- og gateutforming

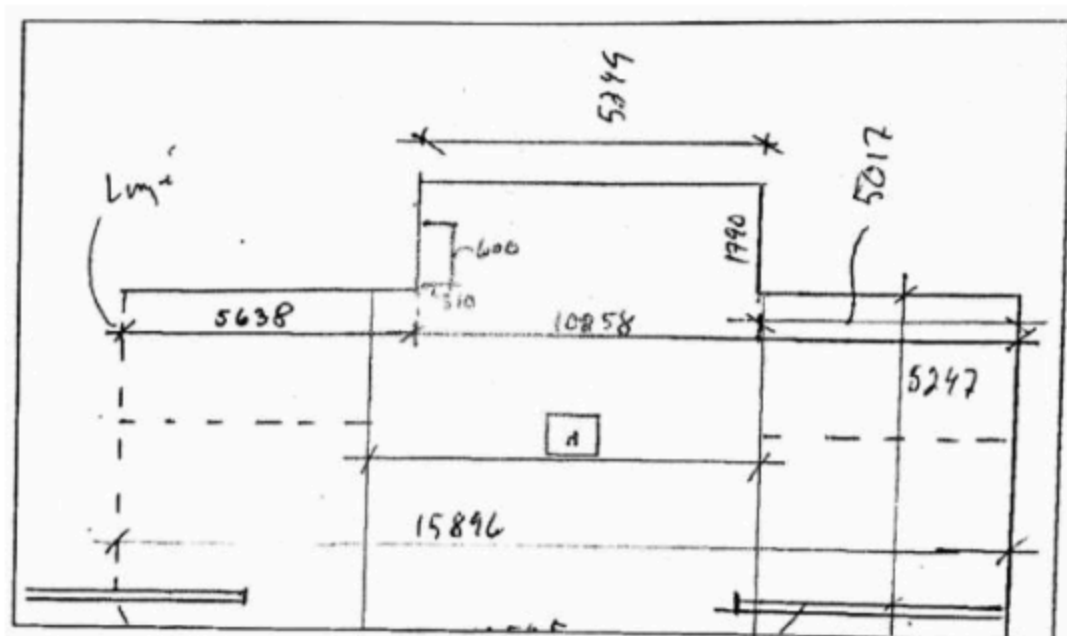


Figur B.43: Parkeringsanlegg for personbil

Tabell B.4: Dimensjoner for personbilkparker i vinkel

α°	b	c	d	e	f	g	Areal pr. bil: m ² brutto for 10 pl.	Areal pr. plass når 100 plasser anlegges
45	2,30	5,2	2,8	3,2	13,2	5,2	27,9	21,9
60	2,30	5,5	4,0	2,7	15,0	3,2	24,7	20,4
90	2,30	5,0	7,0	2,3	17,0	2,3	19,5	19,5
45	2,40	5,2	2,8	3,4	13,2	5,2	29,4	23,2
60	2,40	5,5	3,8	2,8	14,0	3,2	25,3	21,1
90	2,40	5,0	6,5	2,4	16,5	2,4	19,8	19,8
45	2,50	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3	30,6	24,3
60	2,50	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2	25,8	21,6
90	2,50	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5	20,0	20,0

Forbrukerne og entreprenøren har kontrollmålt parkeringsplassene, og målingene viser kun mindre forskjeller – se figurene nedenfor. Nemnda legger derfor til grunn at dette er parkeringsplassenes faktiske og fysiske mål. Begge parkeringsplassene har vegg på den ene siden og bør derfor være 0,3 meter bredere enn øvrige plasser. Nemnda kommer til at parkeringsplass 105 er 0,16 m smalere enn anbefalt $[(2,3 + 0,3) - 2,44]$ og derfor beheftet med en mangel, mens plass 106 som er 2,8 m bred, er bred nok. Plass 106 har dog mindre bredde i kjørebaneløst enn anbefalt. Plass 106 skal ikke defineres som innerste plass fordi den har nødvendig forlenget kjørebane i nisjen med dybde 1,8 m, som er mer enn 1,5 m (fig. 54 b). Dybden på begge plassene (c) er 5,0 m og tilfredsstiller anbefalingen angitt i tabell 531 ovenfor ved bredde 2,5 m og 2,3 meter. Manøverfeltets bredde (d) er 5,9 m for plass 105 og 5,0 m (5,3 m – 0,3 m) i inn mot nisjen for plass 106. Anbefalt bredde (d) for faste brukere i tabell 531 når $b = 2,5$ m (som i avtalen pkt. 17), er 5,6 m og 6,10 m når $b = 2,4$ m (faktisk mål). Nemnda finner at avviket på $[(5,6 - (5,3 - 0,3))] = 0,6$ m når $b = 2,5$ m, alternativt $[(6,1 - (5,3 - 0,3))] = 1,1$ m utgjør en mangel ved plass 106.



Forbrukerens mål (s. 35)



Entreprenørens mål (s. 63)

Etter dette foreligger det en mangel ved parkeringsarealene da disse ikke er i samsvar med det som må anses å følge av de offentligrettslige krav, jf buofl § 25 andre ledd.

(3) Det er imidlertid nødvendig å vurdere betydningen av det forbeholdet som forbruker har tatt inn i kontraktens punkt 17 «Særlige bestemmelser», som har følgende ordlyd:

«Ekstra garasjeplass (og lademulighet). I tillegg at de to garasjeplassene ligger ved siden av hverandre, minimum 5 meter total bredde på det smaleste, og ikke adskilt av vegger, stolper eller lignende».

Basert på den dokumentasjonen som er fremlagt, finner nemnda at disse kravene er oppfylt. Spørsmålet er da om de spesifikke kravene i avtalen mellom partene går foran de allmenne normene for parkeringsareal.

Det følger av forarbeidene til bustadoppføringslova at det ikke foreligger en mangel selv om offentligrettslige krav ikke er oppfylt, dersom forbrukeren bevisst har valgt å sette disse til side, jf Ot prp nr 21 (1996–97) side 62 venstre spalte. Nemnda finner imidlertid ikke at dette er tilfelle i foreliggende sak. Forbruker har med sitt forbehold høyst sannsynlig bare ønsket å sikre seg at visse minimumskrav var oppfylt, ikke å fravike eventuelle strengere krav som måtte følge av det offentligrettslige regelverket.

På denne bakgrunnen finner nemnda at forbrukerens forbehold i punkt 17 ikke får noen selvstendig betydning for spørsmålet om det foreligger en mangel ved parkeringsarealet.

(4) Entreprenøren har i utgangspunktet en plikt til å utbedre mangler, jf. buofl § 32 første ledd, men manglene kan vanskelig rettes opp da betongveggene hindrer dette, jf. buofl § 33.

Forbrukerne kan i stedet kreve prisavslag, jf. buofl § 33 andre ledd andre punktum. Bestemmelsen lyder som følger:

«Blir kostnadene urimeleg høge i høve til det mangelen har å seie for forbrukaren, skal prisavslaget vere lik den verdireduksjon som mangelen medfører.»

Nemnda kommer til at begge parkeringsplassene har redusert brukbarhet i forhold til forbrukernes berettigede forventning, men at de allikevel må ansees som to parkeringsplasser. Forbrukerne får derfor ikke medhold i kravet om prisavslag på kr 350 000. De får heller ikke medhold i kravet om fremtidig «husleie» for plass 106 på kr 120 000 og i kravet om kr 15 000 for etablering av ladestasjon på en ny P-plass.

Prisavslaget må derfor baseres på at det er levert to parkeringsplasser med redusert brukelighet. Når det gjelder utmåling av prisavslag, viser nemnda til en nylig avsagt høyesterettsdom, HR-2017-2102-A, hvor tema nettopp var denne utmålingsregelen i § 33 2.

ledd 2. pkt. og begrepet «verdireduksjon». I dommen fremholdes det at «regelen tar sikte på å kompensere for det verdiminuset mangelen representerer for kjøperen. Prisavslaget skal ... ikke fastsettes som en reduksjon av kjøpesummen i samme forhold som verdien av ytelsen blir redusert». Førstvoterende uttrykker deretter at utmålingen «ikke gir uttrykk for prisavslag i klassisk forstand, men er nærmest en form for en erstatningsregel. Fastleggelsen av den sannsynlige markedsreaksjonen vil ofte måtte bli «sterkt skjønnspreget» og prisavslagets størrelse avpasses etter hva domstolene finner er en «rimelig kompensasjon» for den aktuelle mangelen.» (avsn. 46-47). En fastsettelse av prisavslaget blir dermed skjønnsmessig og nemnda kommer til at kr 50 000 er et passende beløp

(5) Forbrukeren krever å få dekket kostnader til takstmann med kr. 12 000. Entreprenøren har avvist kravet.

Det følger av buofl § 32 fjerde ledd andre setning, at entreprenøren skal bære utgifter til «konstatering av mangelen», og forbrukeren får dermed medhold i sitt krav.

3. Konklusjon

- Forbrukerne gis delvis medhold når det gjelder parkeringsplassene og entreprenøren skal betale kr 50 000.
- Forbrukeren får medhold i kravet om dekning av kostnader til takstmann med kr 12 000.

for prosjekteringen, hensyntatt mål for «*faste brukere*». I tillegg til Statens Veivesen/Gjensidige, utforming og drift av parkeringsanlegg, desember 2002, med eksempel på dimensjonerende personbil med ryggspor. Målinger entreprenøren har gjort viser at plass nr.105 er 2400 mm bred, 5000 mm lang og har en manøverlengde på 6190mm. Alle mål er i henhold til tabellen 531 i Byggdetaljblad 312.130. Plass nr.106 er 2825 mm bred, 5000 mm lang og har en manøverlengde på 6190 mm, samt en forlenget kjørebane som er 1778 mm bred og 5300 mm lang. I nisjen mot sykkelparkeringen står det en ladestasjon for el-biler, (600x300x2010) mm. Plass nr.106 har en bredde som er 300 mm bredere enn det bredeste eksempelet i tabell 531, men manøverfeltet inne i den forlengede kjørebanen er også tilsvarende 300 mm kortere. Viste kjørespor viser imidlertid at størrelsen på forlenget kjørebane er tilstrekkelig, ref. utsnitt fra Statens veivesen/Gjensidige, utforming og drift av parkeringsanlegg, desember 2002, med eksempel på dimensjonerende personbil med ryggspor. Entreprenøren påpeker at han har avdekket at plass nr. 105 og nr. 106 som begge ligger i U2, er merket opp med samme bredde. Han vil derfor revidere garasjeplanen for U2 og sende inn søknad om endring av tillatelsen. Både feil merking av p-plassene og manglende innmelding av revidert plan vil bli registrert som avvik. Utsnitt av rammegodkjent- og as-built garasjeplan for U-2 er vedlagt entreprenørens redegjørelse til kommunen.

Etter at entreprenøren har sendt inn sin endringssøknad krever kommunen i sitt svarbrev den 19. oktober 2015 at det er nødvendig å utføre uavhengig kontroll av både prosjektering og utførelse av parkeringsplass nr. 105 og nr. 106 før evt. endringstillatelse kan gis.

Entreprenøren engasjerer derfor konsulentselskap B som utarbeider en rapport den 5. november 2015. Rapporten konkluderer med følgende:

«Det er ikke avdekket avvik i kontrollen for trafikk sikkerhet, men det er avdekket avvik i kontrollen for el-sikkerhet vedrørende manglende mekanisk beskyttelse i forbindelse med el-fordelingen i umiddelbar nærhet til sporingskurven til P-plass nr. 106».

Entreprenøren svarer kommunen den 19. november 2015 at han vil etablere beskyttelse av el-skapet og vedlegger rapporten fra konsulentselskap B.

Den 25. november 2015 godkjenner kommunen endringssøknaden, og påpeker at de ikke vil følge opp uenigheten mellom entreprenøren og forbrukerne videre.

I forbindelse med at entreprenøren skal endre oppmerking av forbrukerens parkeringsplasser (i tråd med endringssøknaden) mottar han en e-post fra forbrukerne den 3. desember 2015 hvor de bestrider at entreprenøren kan ta seg til rette og redusere størrelsen på P-plassene på denne måten. Den 21. januar 2016 informerer forbrukerne om at de vil sende saken til Boligtvistnemnda i løpet av kort tid.

Entreprenøren svarer forbrukerne i en e-post den 27. januar 2016 at forbrukerne er kjent med at det var det behov for å flytte oppmerkingen mellom P-plass 105 og 106, og samtidig også sikre en ladestasjon i garasjen. Dette arbeidet er nå utført. For øvrig henvises til notat fra entreprenøren til kommunen datert den 21. august 2015 vedrørende bredder og manøvreringsareal. Den totale bredden av plassene 105 og 106 er fortsatt 522,5 cm. Det vises til at forbrukerne i forbindelse ditt bud på leiligheten forutsatte minimum bredde på 5 meter samlet for plassene. Forbrukerne fikk også anledning til å godkjenne de tildelte plassenes beliggenhet. Når det gjelder eierskap til plassene, viser entreprenøren til at garasjen er organisert på en måte som gir kjøper av garasjeplasser ideelle eierandeler i garasjen, med en tilhørende rett til bruk av parkeringsplasser. Parkeringsplassenes beliggenhet styres av en

garasje plan. Til tross for at plassene er kontraktsmessig levert, vil entreprenøren likevel tilby forbrukerne å bytte enten plass 105 eller plass 106 med plass nr. 222, som fortsatt disponeres av entreprenøren. Den av plassene dere eventuelt velger å bytte bort, vil overtas av entreprenøren for salg. Alternativt tilbys å ta tilbake en av plassene, mot at entreprenøren refunderer forbrukerne kjøpesummen for denne med kr 295 000. Det forutsettes da at andelen og plassen kan disponeres fritt av entreprenøren, og at dere medvirker til overskjøting av andelen til tredjepart utpekt av entreprenøren. Entreprenøren bekoster slik overskjøting. Ytterligere alternativt kan entreprenøren tilby forbrukerne å beholde plassene som i dag, men gi en engangs utbetaling på kr. 10 000 med sikte på å avslutte saken uten ytterligere bruk av tid. Forutsetningen for ovenstående tilbud er at saken avsluttes i og med din aksept av en av løsningene. Ovenstående tilbud står ved lag til onsdag 10. februar 2016. Det understrekes at tilbudene er et forsøk på å løse saken i minnelighet, og det innebærer ingen erkjennelse av ansvar fra entreprenørens side.

Den 9. februar 2016 svarer forbrukerne at de kan akseptere å ta imot plass 222, men kun hvis dagens plasser 105 og 106 anses som en plass i framtiden. I henhold til rapporten fra konsulent A er disse plassmessig å anse som bare en plass. Selv med en slik løsning mener forbrukerne å komme dårligere ut enn de i utgangspunktet skulle. De får ikke to plasser ved siden av hverandre, som de skulle. De får bare ladekontakt på en plass i stedet for begge. I tillegg vil den ene plassen bli så langt unna som det vil være mulig å komme i garasjeanlegget for oss. Vi kan ikke akseptere en løsning der en av disse plassene selges videre, da det vil gjøre situasjonen enda verre med en nabo å konkurrere om plassen med. Når det gjelder entreprenørens kommentar om bredder, er det slik at mellom to biler (1,8 bredde) på 2,5 meters plasser vil det være 70 cm til manøvrering og å komme seg inn og ut. Det som kompliserer det i vårt tilfelle er veggene. $5,22 \text{ meter til to plasser gir } (5,22 - 3,60) = 1,62 \text{ meter plass igjen}$. Dette skal fordeles på tre «rom», ett mellom de to bilene og ett mellom hver bil og vegg. $1,6 \frac{2}{3} = 54 \text{ cm}$. Det tilsvarer bredden på 2,3 meters parkeringsplasser, som er langt mindre enn vi har som forbehold. I tillegg er manøvreringsplass foran bilene også alt for liten, gitt så smaler plasser. Når det gjelder eierskap i garasjen, kan forbrukerne ikke se at entreprenørens informasjon gir ham noen andre rettigheter. Hvis det er som beskrevet, er det vel garasjesameiets styre som sitter på forvaltningen av garasjeplanen etter overtakelsen. Forbrukerne har sjekket med styret, og de var ikke en gang informert om denne endringen i oppmerking, enda mindre har de godkjent en sådan.

Når det gjelder entreprenørens redegjørelse til kommunen innehold er denne faktafeil. Den bygger på tegninger som ikke stemmer. Målene de tar utgangspunkt i er større enn garasjen i virkeligheten er. Dette er dokumentert i rapporten jeg innhentet fra konsulent A. I ettertid har entreprenøren brukt konsulent B til å gjøre en såkalt uavhengig kontroll. Denne rapporten kommenterer ingen av de dokumenterte funnene i konsulent A's rapport. I stedet gjentar den de feilaktige fakta i den opprinnelige redegjørelsen fra entreprenøren. Rapport B sier også at de kun har vurdert trafiksikkerhetsmessige forhold. Men den kommenterer overhode ikke at entreprenørens egen løsning innebærer at vi må rygge fra garasjedøra og til plass 106. En strekning på 70 meter, med en 90 graders sving og der man passerer 33 parkerte biler på veien. Det er jo en seriøs sikkerhetsutfordring i seg selv.

Entreprenøren avviser i en e-post til forbrukerne den 23. februar 2016 deres forslag om at de skal beholde plass 105 og 106 og i tillegg motta plass 222. Plassene 105 og 106 er vurdert til at de ligger innenfor de krav og anbefalinger som foreligger. Entreprenøren vedlegger sporingskurve for plass 105 og 106 fra konsulent B. Vedrørende rapporten fra konsulent A, så henvises det her til krav om manøverfelt som konsulenten mener at mangler 655 mm. Kravet

til manøverfelt er imidlertid ikke konstant, men det avhenger av bredden på P-plassen. Her er bredden på P-plassen minst 2,5 m, noe som i dette tilfellet medfører en anbefalt manøverfelt på 5,6 m. Videre har konsulent A lagt til grunn at plassene ligger mot en slett endevegg. Plassene er imidlertid ikke P-plasser mot endevegg iht. Byggdetaljblad 312.130:2005, punkt 54, figur a), da det for disse plassene er ytterligere manøverfelt/kjørebane. Det er derfor ikke krav om øket bredde til 3,0 m som figur a viser. I stedet må vurderingen gjøres opp mot figur b med forlenget kjørebane, og slik at det da ikke er behov for å øke parkeringsbredden. Figur 54 a og b er limt inn rett nedenfor. Vedrørende lengde/bredde på forlenget kjørebane, viser sporingskurver fra konsulent B at denne er tilstrekkelig. Når det gjelder flytting av markering mellom plassene, anser entreprenøren dette som en utbedring i henhold til de funn som ble gjort ved kontroll av plassene. Entreprenøren avviser reklamasjonen og fastholder at plass nr. 105 og nr. 106 ikke er mangelfulle.

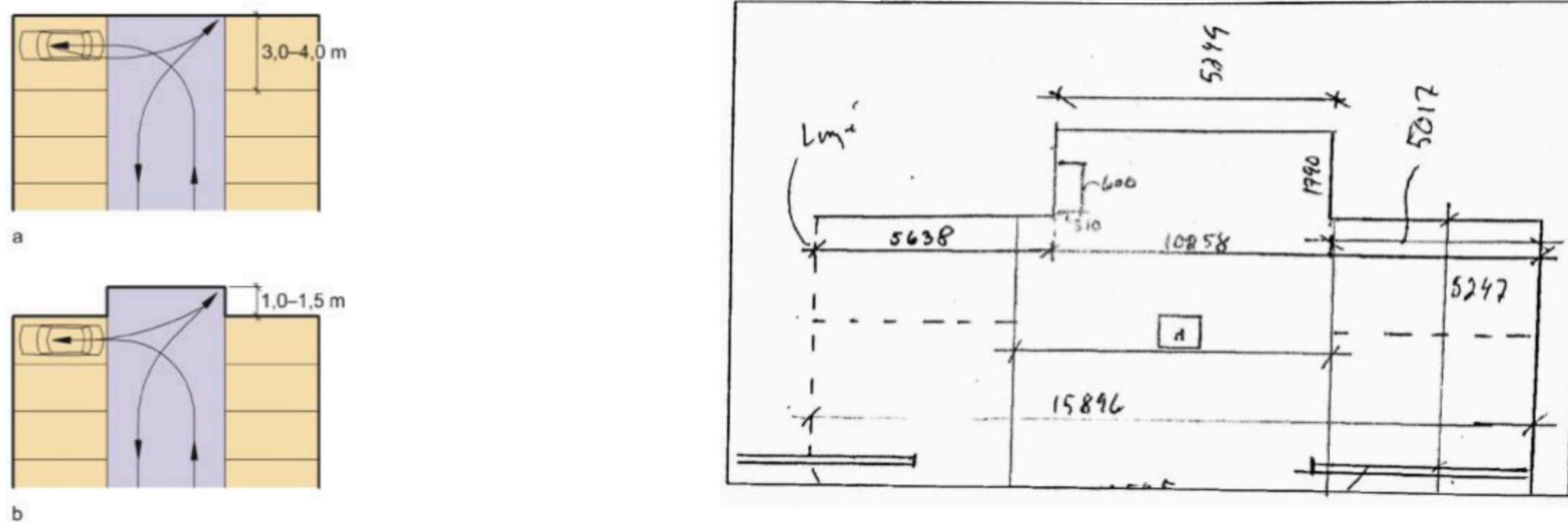


Fig. 54

Målsatt skisse av P-plass 105 og 106 fra forbrukerens konsulent A

Forbrukerne anfører i klagen for nemnda at kommunen tatt inn en klausul i reguleringsplanen for området om at parkering skal følge den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm. Parkeringsnormen for Oslo med tilhørende veileder viser videre til Statens Vegvesen Håndbok N017 - «Vegnormalen» (2008 utgaven var gjeldende) for fysisk utforming av parkeringsplassene. Mer eller mindre samme utforming er også beskrevet i Byggdetaljblad 312.130 Sending 2 -2005 som var gjeldende på prosjekteringstidspunktet. Sammen med bl.a. veiledning til TEK97 utgjør disse en beskrivelse av «preaksepterte løsninger». Dvs. eksempel på løsninger myndighetene aksepterer som at de tilfredsstiller gjeldende minstekrav uten ytterligere dokumentasjon. Ved kjøp av en ny leilighet hadde forbrukerne forventninger om at alle minstekrav til kvalitet og utforming skulle følges. Spesielt i et prosjekt der det i prospektet som er vedlegg J til kontrakten, bla. fremheves «Kvalitet, velprøvde løsninger [.....] sikrer våre kunder kvalitetsboliger med høy boverdi». Verken disse konkrete utsagnene, eller annen informasjon i prospekt eller annen salgsinformasjon skulle indikere at vi skulle få, forvente eller måtte akseptere løsninger, ytelser eller funksjoner som er på eller under absolutt minstekrav. Uansett har forbrukerne i tillegg kontraktsfestet at de skulle ha en gitt parkeringsbredde som tilsvarte anbefalingene i «Vegnormalen» og Sintef Byggforsk, ikke minstekravene. Dette bl.a. for å sikre at vi skulle kunne åpne bildørene på en skikkelig måte, også med tanke på å få barn inn og ut av en parkert bil.

Forbrukerne har ovenfor både entreprenøren og kommunen argumentert for at:

1. Det må beregnes et tillegg i bredden på plasser som ligger inntil vegg (ved vegg kan man ikke «snylte på» naboens plass ved inn- og utkjøring eller inn- og utstigning). Selv om plassene vi har fått er totalt 5,2 meter brede mellom to vegger, gir det bare 50 cm mellom biler og vegg. Dette tilsvarer det man får ved 2,3 meter brede plasser uten hindringer. Ved 2,5 meter plasser vil det være 70 cm mellom bil og vegg. Da vil det f.eks. være mulig å få barn inn og ut av parkert bil, i motsetning til det som er praktisk mulig med 50 cm. Plassene vi har fått er dermed å regne som 2,3 meter brede plasser og ikke 2,5 meter som vi eksplisitt hadde som forbehold i kjøpetilbud og avtalt i kontrakt. 2,5 meters plasser vil måtte ha en total bredde på 5,7 meter mellom to vegger. Altså 50 cm bredere enn vi har fått.
2. Manøverarealet foran plassene, altså mellom to rader med parkerte biler, er for kort. For 2,3 meters plasser sier Byggforsk at det skal være minimum 6,55 meter. Hos oss er dette bare 5,9 meter, altså langt under kravet. Konsekvensen er da at man ikke kan svinge inn/ut av plassen i en bevegelse, men må rygge fram og tilbake flere ganger for å komme inn eller ut. Hvis minstekravet til Byggforsk er oppfylt, vil man ha nok klaring (ca. 30 cm) til alle hindringer når man tar manøveren i en bevegelse med «normbilen» (4,8 m lang, 1,8 m bred uten speil og 12 m svingradius. Dette tilsvarer typisk en VW Passat). Differansen gjør at det ikke bare blir litt trangere, det må også legges inn flere ryggeoperasjoner. Dermed oppstår en fundamental forverring i funksjon for å komme seg inn og ut.
3. Plassene innerst i garasjen må være ekstra brede. Både Sintef Byggforsk og Vegnormalen sier det trengs 3,0 meter til 4,0 meter bredde på innerste plass. Vi antar at dette breddeintervallet er ment å være avhengig av bredden på manøverplassen slik at der manøverbredden er størst (minst 6,55 meter for 2,3 meter plasser), kan de innerste plassene være 3 meter brede, mens der manøverbredden er minst (ned mot 5,60 meter for 2,5 meters plasser) må parkeringsplassene være 4 meter brede.

Forbrukerne har de to innerste plassene - plass 105 og 106 - to plasser som begge ligger inntil hver sin veggskive og total bredde er 5,2 meter. I vårt tilfelle er manøverbredden 5,90 meter, og en lineær interpolasjon mellom breddene gitt i forrige avsnitt indikerer at innerste plass (106) hos oss alene skulle være 3,7 meter. Da er det kun 1,5 meter bredde igjen til den andre plassen (105), og siden bilbredden er oppgitt til 1,8 meter (eksklusive speil) må det være åpenbart at det ikke kan regnes som en parkeringsplass. Selv om man regner bare minstebredden på 3,0 meter for innerste plass, vil det kun være igjen 2,2 meter for plass 105, effektivt sett enda mindre fordi den ligger inntil veggskiven.

I september 2015 engasjerte forbrukerne et konsulentselskap A for å gjøre en vurdering av plassene. De konkluderer i sin rapport med at de to plassene forbrukerne har fått er å anse som kun en plass fordi de er alt for smale siden de ligger innerst i garasjen og at det er for lite manøveringsplass. Konsulentselskapet dokumenterer også ved oppmåling i garasjen at mål og størrelser som entreprenøren oppgir i sine tegninger og dokumenter er større enn virkeligheten i garasjen. I rapporten fremkommer det at:

«Kjørebanebredden (d) måles til 5896 mm når man trekker fra den normerte lengde på P-plasser (5000 mm). Dette er 655mm for smalt til å oppfylle normen. Tatt i betraktning av at normerte mål er minimumsmål, forsterker dette problemet. Den forlengede kjørebane beskrevet i figur b på bilde 2 er heller ikke oppfylt som det vises på tegning. Tegning viser at både (d), kjørebanebredde er 654 mm for smal og at forlenget kjørebanebredde er 1301mm for smal. I tillegg er det plassert et sikringsskap i «forlenget» kjørebanebredde som gjør bredden ytterligere 310 mm for smal. Begge tildelte P-plasser er mot vegger. Dette krever

bredere P-plasser enn de foreskrevne minimumsmål på 2,3 m. Byggforsk Planløsning 312.130 anbefaler økt bredde på mellom 0,3 til 0,5 meter.

$(2,3+0,3) \text{ m} \times 2 = 5,2 \text{ m}$ som er minimumsmål. Bredden på de to P-plasser er målt til 5247 mm. Minimumskrav til dette er oppfylt, men er kun et av mange krav som skal oppfylles. Krav til kjørebanebredde er ikke oppfylt».

Alle disse argumentene har blitt avvist av entreprenøren som gjentar gamle dokumenterbart uriktige påstander om størrelser både til oss og bygningsmyndighetene og sier alt er i henhold til lov og forskrift.

I forbindelse med ettårsbefaringen har forbrukerne den 18. april 2016 meldt til entreprenøren at garasjen er for liten og må måles opp.

Den 25. april 2016 svarer entreprenøren på denne henvendelsen. Han viser til svaret fra kommunen som forbrukerne har fått kopi av, og anser saken som avsluttet. Forholdet vil derfor ikke bli vurdert på ettårsbefaringen.

Forbrukerne blir høsten 2017 oppmerksom på at det i mai 2017 ble avsagt en dom i Frostating Lagmannsrett, saksnummer 16-136500ASD-FROS i en lignende sak om størrelser på parkeringsplasser i et boligsameie i Trondheim. Dommen var anket til Høyesterett men ble ikke tillatt fremmet der. Denne lagmannsrettsdommen er dermed rettskraftig.

Argumentene til klagerne/saksøkerne i denne saken er påfallende like de punktene forbrukerne har reklamert på. Hovedankepunktet i saken er riktignok at mange plasser der er smalere enn minste tillatte i henhold til normen(e). Hos oss er plassene smalere enn avtalt og manøverbredde er for liten i forhold til den bredden vi faktisk har fått. Dommen diskuterer og konkluderer også om manøverbredde og plasser innerst i garasje. Denne dommen tar utgangspunkt i at minste tillatte bredde er 2,3 meter siden ingen i den saken har satt noe større som krav. I vårt tilfelle må det også tas utgangspunkt i at vi har avtalt 2,5 meter minste bredde. Forbrukerne registrerer at Lagmannsretten, i deres øyne, i denne dommen i praksis argumenter helt likt med det de har gjort i sin sak i diskusjonen med entreprenøren (og kommunen) på alle disse punktene. I denne dommen har de fleste klagerne med breddeavvik på knapt 30 cm fått prisavslag på 60% av kjøpesummen. Hos oss er breddeavviket 25 cm pr. plass regnet ut fra de 2,5 meters breddene vi har kontraktsfestet. Tar man hensyn til at innerste plass i garasjen også skulle vært vesentlig bredere blir avviket enda større. At manøverbredde også er 65 cm for liten forsterker problemet ytterligere.

På bakgrunn av klausulen i tilbud/forbeholdet i kontrakt og de offentlige kravene tatt inn i reguleringsplanen, mener forbrukerne at forholdet er en åpenbar mangel etter Bustadoppføringslova og ber om at Boligtvistnemnda anerkjenner at forbrukerne i praksis kun har fått en parkeringsplass, basert på at de har innerste plass og smal manøverbredde, slik også konsulent A konkluderer med i sin rapport og slik Frostating Lagmannsrett nå har drøftet seg fram til angående bredde på innerste plasser i sin nå rettskraftige dom.

Opprinnelig krevde forbrukerne å få nye plasser som tilfredsstiller kravene. Nå er det ikke flere plasser å bytte til i garasjen, derfor krever de nå en økonomisk erstatning for å heller kunne kjøpe en ny plass. Under følger en oppstilling av erstatningskravet:

Krav	Begrunnelse
350.000	Vibetalte kr. 295.000 pr. plass. Nå ser vi at de plassene som har vært annonsert i forbindelse med salg av leiligheter i de tre tilhørende sameiene stort sett har vært markedsført med en pris på kr. 350.000 jf. bl.a. annonser på finn.no med Finnkoder: 94207589, 97642183 og 95423805. Den sist observerte annonsen med Finnkode 111565295 har en pris på kr. 400.000. Hos våre nabosameier har også prosjektsalgspisen for garasjeplasser ligget på kr. 350.000 for Lillo Gård, kr. 375.000 for Nygaardskvartalet og kr. 450.000 for Storotorget. Det er i dette markedet vi må kjøpe ny erstatningsplass, og dermed krever vi en høyere erstatning enn det vi opprinnelig betalte for plassen(e). Det bør vektlegges at dette er et forhold utbygger lett kunne ha løst uten kostnader ved å la oss byte plasser, da vi krevde det, allerede et par uker etter innflytting i mai 2015.
120.000	Itillegg krever vi dekket framtidig «husleie» på plassen som ikke er en plass. Selv om våre to plasser omdefineres til en plass, vil vi uansett ha en framtidig utgift i form av husleie for begge plassene. Hvis vi ikke fortsetter å betale husleien, vil det bli et tilsvarende tap for garasjesameiet, som da må fordele det tapet på alle garasjeplassene. Kravet for husleie er basert på en nåverdi beregning av en framtidig husleie på 250 kr/måned (3.000 kr/år), gitt en diskonteringsrente på 2,5%.
15.000	I vårt forbehold i kjøpetilbud er det også krav om lademulighet på plassene. Ved å kjøpe ny plass, er det stor sannsynlighet for at denne plassen ikke har lademulighet, da bare rundt 20% av plassene har det. Dermed må vi måtte påregne å bekoste dette selv. Nå er det også krav i garasjesameiet om at alle nye ladepunkter må utstyres med ladeboks med mulighet for laststyring på grunn av kapasitetsutfordringer. Pris for dette er ikke innhentet, men vi antar ca. kr. 15 000 for boks og montering, som kreves dekket.
12 000	Kostnader til utarbeidelse av konsulentrapport A kreves også dekket
497 000	Samlet erstatningskrav

Partene kommer ikke til enighet og den 2. februar 2018 sender forbrukeren klage til Boligtvistnemnda med krav om erstatning på kr 497 000.

Entreprenøren inngir tilsvarende 22. februar 2018. Innholdet i tilsvaret er gjengitt under «Sakens rettslige sider».

Forbrukerne inngir tilsvarende 16. mars 2018. Innholdet i tilsvaret er gjengitt under «Sakens rettslige sider».

Entreprenøren inngir tilsvarende 17. april 2018. Innholdet i tilsvaret er gjengitt under «Sakens rettslige sider».

Forbrukerne inngir tilsvarende 9. mai 2018 og 3. juli 2018. Innholdet i tilsvaret er gjengitt under «Sakens rettslige sider».

2. Sakens rettslige sider

2.1 Innledning

Det forutsettes at bustadoppføringslova gjelder når partene den 21. juli 2014 inngår kjøpekontrakten - NS 3427 som omfatter kjøp av en eierseksjon i en boligblokk under oppføring og to parkeringsplasser i parkeringskjeller U2. I kontraktens pkt. 17 «Særlige bestemmelser» er det inntatt:

«Ekstra garasjeplass (og lademulighet). I tillegg at de to garasjeplassene ligger ved siden av hverandre, minimum 5 meter total bredde på det smaleste, og ikke adskilt av vegger, stolper eller lignende».

Forbrukerne påpeker at med et slik forbehold som var inntatt i et forutgående kjøpetilbud, utgjør kravet i praksis et ultimatum. Hvis kravene (som nå er inntatt i kontraktens pkt. 17)

ikke ble akseptert av entreprenøren, hadde de ikke lenger hatt et gyldig tilbud og de hadde ikke kjøpt den aktuelle leiligheten.

Den 31. mars 2015 sender entreprenøren en e-post til forbrukerne vedlagt et utsnitt av plantegningen for garasjekjelleren hvor de to parkeringsplassene (nr. 105 og nr. 106) som er tiltenkt forbrukernes leilighet er vist. Forbrukerne kommenterer ikke dette. Leiligheten overtas den 8. mai 2015 uten at tvistepunktet er omtalt i protokollen. Etter ca. en drøy ukes tid benyttet forbrukerne garasjeplassene til to biler samtidig. De oppdaget da at begge plassene var altfor trange, både når det gjelder manøveringsplass for å komme seg inn og ut av plassene og sideplass for å kunne åpne dørene, og reklamerer til entreprenøren den 21. mai 2015. De fremhever at det er et vesentlig problem i forbindelse med parkeringsplass nr. 106 som de ikke anser som en fullverdig parkeringsplass. Forbrukeren spør derfor om de kan bytte til andre parkeringsplasser evt. om det kan gjøres noe med sykkelboden innerst i garasjen som er årsaken til problemet. Entreprenøren hevder på sin side at begge parkeringsplassene tilfredsstiller alle krav og normer og avviser reklamasjonen.

I september 2015 engasjerte forbrukerne et konsulentselskap A for å gjøre en vurdering av parkeringsplassene. Konsulentselskapet konkluderer i sin rapport med at de to plassene forbrukerne har fått er å anse som kun en plass fordi plassene er alt for smale siden de ligger innerst i garasjen og at det er for lite manøveringsplass. Konsulentselskapet dokumenterer også ved oppmåling i garasjen at mål og størrelser som entreprenøren oppgir på sine tegninger og dokumenter er større enn virkeligheten i garasjen. Senere blir partene enige om parkeringsplassenes faktiske mål.

Forbrukerne høres ikke av entreprenøren og henvender seg til kommunen som i oktober 2015 pålegger entreprenøren uavhengig kontroll av de to parkeringsplassene. I denne forbindelse engasjerer entreprenøren konsulentselskap B som i sin rapport bla. konkluderer med at det ikke er avdekket avvik i kontrollen for trafikksikkerhet. I forbindelse med den uavhengige kontrollen har entreprenøren også fått godkjent en endringssøknad hvor bla. garasjeplanen for U2 revideres. Dette innebærer bla. at feil merking av de angjeldende p-plassene skal rettes opp. Forbrukerne bestrider at entreprenøren kan ta seg til rette og redusere størrelsen på P-plassene på denne måten mens entreprenøren fremhever at bredden på P-plassene etter at oppmerkingen er rettet, fortsatt er 522,5 cm.

Til tross for at entreprenøren mener at plassene er kontraktsmessig levert, tilbyr han forbrukerne å bytte enten plass 105 eller plass 106 med plass nr. 222. Alternativt tilbyr han å ta tilbake en av plassene, mot å refundere forbrukerne kjøpesummen med kr 295 000.

Ytterligere alternativt kan entreprenøren tilby forbrukerne å beholde plassene som i dag, men gi en engangs utbetaling på kr. 10 000 med sikte på å avslutte saken uten ytterligere bruk av tid. Forbrukerne aksepterer deretter å ta imot plass 222, men kun hvis dagens plasser 105 og 106 anses som en plass. Entreprenøren aksepterer ikke dette motbudet og fastholder at plass nr. 105 og nr. 106 ikke er mangelfulle.

I forbindelse med ettårsbefaringen meldte forbrukerne den 18. april 2016 til entreprenøren at garasjen er for liten og må måles opp. Den 25. april 2016 avviser entreprenøren reklamasjonen og viser til svaret fra kommunen som forbrukerne har fått kopi av. Han anser saken som avslutte og forholdet vil ikke bli vurdert på ettårsbefaringen.

Forbrukerne blir høsten 2017 oppmerksom på at det i mai 2017 ble avsagt en dom i Frostating Lagmannsrett i en lignende sak om størrelser på parkeringsplasser i et boligsameie. De mener deres sak har flere likhetstrekk ved denne dommen og siden de ikke kommer til enighet med

entreprenøren, fremmer den 2. februar 2018 klage for Boligtvistnemnda med krav om erstatning på kr 497 000.

2.2 Partenes anførsler

Forbrukerne tok allerede i kjøpetilbudet forbehold om at de skulle ha «*Ekstra garasje plass (og lademulighet). I tillegg at de to garasjeplasser i garasjekjelleren ligger ved siden av hverandre, minimum 5 meter total bredde på det smaleste, og ikke adskilt av vegger, stolper eller lignende*». Dette forbeholdet ble akseptert av entreprenøren og inntatt i kjøpekontraktens pkt. 17 under «*Særlige bestemmelser*». Forbrukerne påpeker at med et slik forbehold utgjorde kravet i praksis et ultimatum i kjøpetilbudet. Hvis kravene ikke ble akseptert av entreprenøren, hadde de ikke lenger hatt et gyldig tilbud og de hadde ikke kjøpt den aktuelle leiligheten.

Forbrukerne benyttet garasjeplassene til to biler samtidig ca. en drøy ukes tid etter overtagelsen den 8. mai 2015. De oppdaget da at plassene var altfor trange, både når det gjelder manøvreringsplass for å komme seg inn og ut av plassene og sideplass for å kunne åpne dørene, og reklamerer til entreprenøren i en e-post den 21. mai 2015. De fremhever at det er et vesentlig problem i forbindelse med parkeringsplass nr. 106 som de ikke anser som en fullverdig parkeringsplass. Manøvreringsplassen for å komme inn er alt for liten når det står en bil på plass nr. 105 og forbrukerne spør derfor om de kan bytte til andre parkeringsplasser evt. om det kan gjøres noe med sykkelboden innerst i garasjen, som er årsaken til problemet.

Da entreprenøren ikke svarer, engasjerte forbrukerne i september 2015 et konsulentselskap A for å gjøre en vurdering av plassene. De konkluderer i sin rapport med at de to plassene forbrukerne har fått er å anse som kun en plass fordi de er alt for smale siden de ligger innerst i garasjen og at det er for lite manøvreringsplass. Konsulentselskapet dokumenterer også ved oppmåling i garasjen at mål og størrelser som entreprenøren oppgir i sine tegninger og dokumenter, er større enn virkeligheten i garasjen.

Etter at kommunene har pålagt entreprenøren uavhengig kontroll, gis det den 25. november 2015 endret tillatelse som bla. omhandler angjeldende to parkeringsplasser. Etterfulgt av dette avviser entreprenøren den 27. januar 2016 reklamasjonen, men foreslår uten å erkjenne ansvar, å bytte den ene parkeringsplassen (106) mot en annen plass (222) i samme etasje som ligger 70 meter unna. Entreprenøren foreslår også å innløse den ene plassen eventuelt at forbrukerne beholder plassene 105 og 106 slik de er i dag mot en engangs utbetaling på kr 10 000. Forbrukeren avslår tilbudet som de finner betydelig dårligere enn det som de hevder er kontraktsfestet. Forbrukerne påpeker at de også i forbindelse med ettårsbefaringen i april 2016 meldte til entreprenøren at garasjen er for liten og må måles opp den.

Høsten 2017 blir forbrukerne oppmerksom på at det i mai 2017 ble avsagt en dom i Frostating Lagmannsrett, saksnummer 16-136500ASD-FROS i en lignende sak om størrelser på parkeringsplasser i et boligsameie i Trondheim. Argumentene til klagerne/saksøkerne i denne saken er påfallende like de punktene forbrukerne har reklamert på. Siden de ikke kommer til enighet med entreprenøren fremmer de derfor klage for Boligtvistnemnda med krav om erstatning på kr 497 000 som angitt på side 7 under sakens faktiske sider.

I tilsvaret 16. mars 2018 påpeker forbrukerne at entreprenøren har bekreftet forbeholdet de la inn i kjøpetilbudet, men at han prøver seg på en bortforklaring om at vi fikk opplyst hvilke plasser vi ville bli tildelt og at vi ikke hadde anmerkninger til dette i forbindelse med overtagelsen. Forbrukerne påpeker videre at det er riktig at de fikk opplyst hvilke plasser de