

TARBIJAVAILDUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number	19-1/20-08731-021
Otsuse kuupäev	29. okt 2020
Komisjoni koosseis	Esimees Margus Kingisepp, liikmed Arno Sillat, Mari-Liis Aas
Tarbija	
Kaupleja	Elke Mustamäe AS, 10000805
Tarbija nõue	Kahju hüvitamise nõue
Asja läbivaatamise aeg	22. okt 2020

Resolutsioon:

1. jätta tarbija nõue rahuldamata.

Asjaolud:

Tarbija on pöördunud 11.06.2020 Tarbijavaidluste Komisjoni (edaspidi komisjon) poole avaldusega.

Komisjon alustas asjas menetlust 01.07.2020.

Avalduse kohaselt ostis tarbija kauplajalt 28.11.2017.a sõiduki Toyota GT86 2.0 2013.a. hinnaga 15 750 eurot. Auto omandamiseks sõlmis tarbija ka 28.11.2017.a AS-ga Swedbank Liising liisingulepingu..

Tarbija avalduse kohaselt oli auto läbisõiduks ostuhetkel 84000 km ja hooldusajaloo kohaselt kõik korralised hooldused teostatud kaupleja juures..

2019. aasta detsembrikuus kutsuti tarbija valmistajatehase poolt algatatud võimalikku mootoririket ennetava kampaania raames sõiduki mootori klapivedrude vahetamisele, mis ka 09.12.2019 teostati läbisõidul 105 423 km ning lisaks korraline hooldus, mille käigus asendati mootoriõli ning õlifilter.

Sõiduk tagastati tarbijale 13.12.2019. Lisaks juhiti tarbija tähelepanu asjaolule, et sõiduki nukkvõllid on kulunud ja sellest tulenevalt võib esineda ebakõlasid mootori töös. Pakuti ka parandust hinnaga 4700 eurot, kuid tarbija loobus sellest kõrge hinna tõttu.

13.12.2019.a sõiduki üleandmisel lepitati kokku, et tarbijale edastatakse fotod kulunud nukkvõllidest, kuid 28.12.2019.a anti tarbijale teada, et fotod on kadunud.

13.01.2020.a tekkisid sõiduki mootoris läbisõidul 105 987 kilomeetrit mootoririkkele viitavad võõrhelid ja tühikäigule viidud mootor seiskus. Tarbija transportis sõiduki samal päeval puksiirsõiduki abil kaupleja töökotta. Töökojas tuvastati, et mootoriõli tase on normikohane ning proovikäivitusel esineb mootori töös avariiline metalne võõrheli. Peale mootori sõidukilt demonteerimist ning karteripõhja eemaldamist tuvastati mootori ühe kepsulaagri ja nukkvõllide laagrikaelte avariiline kulumine. Tarbijale pakuti uue mootori ostu hinnaga 17000 eurot. Enne seda situatsiooni ei olnud tarbija mingeid võõrheliseid mootori töö ajal kuulnud ja ta seostab riket 09.12.2019.a teostatud klapivedrude vahetusega. Järgnevalt pöördus tarbija kaupleja poole nii telefoni teel, kui ka käis reaalselt müügiesinduses, esimene kirjalik pöördumine on 30.01.2020.a, peale mida järgnes pooltevaheline pikem kirjavahetus koos ekspertide kaasamisega.

Kaupleja tehasekampania raames teostatud töö ja hiljem sõidukil ilmnenud rikke vahel seost ei näinud.

Tarbija kaasas eksperdi Raul Põdersalu.

Ekspert leidis, et arvestades liugelaagrite tööpinna kahjustusi on rike tekkinud õlivaegusest.

13.03.2020.a. teostati mootori otsakaanes oleva õlipumba ja õlifiltri osandamine autoremonditöökojas Hiteh Autoteenindus OÜ eksperdi, Lettore OÜ ekspertide ja kaupleva esindaja juuresolekul. Selle käigus selgus, et õlipump on tugevalt kahjustatud pumba tööpindadele sattunud mootori kuluproduktide tõttu, mistõttu polnud õlipumba tootlikus piisav mootori tööks piisava õlirõhu tagamiseks. Mootori otsakaane tihendpinna vahelt leidis ekspert mitme erinevat värvi tihendsilikooni ladestisi. sh. mootori viimase koostamise käigus oli paigaldatud tihendpindadele tumehalli värvi silokoonikoht, mille alt oli kohati märgata musta värvi silikoontihendi ladestisi. Seega polnud mootori tihendpinnad koostamise käigus eelnevalt korrektselt puhastatud. Õlipumba korpusesse integreeritud reduktsooniklapp osandati ülevaatus käigus. Selle vahelt leidis ekspert mootori koostamiseks kasutatava tihendsilikooni osakesi ja metallilaste, mis suure tõenäosusega pärinevad liugelaagri tööpinnalt. Reduktsooniklapi avamisel ei liikunud klapp pesas vabalt. Reduktsooniklapi juhtpinnal oli märgata tugeva kulumise jälgi, reduktsooniklapi pinnal leidis mootori liugelaagrite kuluprodukte. Õlifiltris olid ladestised, mille hulgas oli märgata mootori kuluprodukte ja mootori koostamiseks kasutatava tihendsilikooni osakesi.

Kaupleja poolt viidatud tugevaid kulumisejälgi ketilülidel ja nukkvõlli nukkidel ekspert ülevaatusel ei tuvastanud. Eksperti hinnangul on võimalik, et sõiduki rike on tekkinud mootori koostamisel kasutatud hermeetiku tõttu, mille osakesi oli märgata õlipumba ees olevas sõelas. Õlikanalisse sattununa võisid need õlikanali ummistada ja vaegõlituse tekitada. Ekspert leidis, et kuna sõiduki mootor on suures osas lahti võetud, siis on ummistunud õlikanalit ja sinna sattunud hermeetiku osakesi raske tuvastada. Eksperti poolt võeti kaasa sõiduki mootori otsakaane, mille kompleksuses olid õlifilter ja õlipump. Õlifiltri saab vajadusel lahti lõigata ja sealt mootori koostamiseks kasutatud hermeetiku ladestusi leida.

Tarbija on seisukohal, et kaupleva poolt teostatud sõiduki klapivedrude vahetus ei vasta lepingutingimustele ning on teostatud ebakvaliteetselt, mistõttu nõuab tarbija sõiduki mootori hooldustööde ja remonttööde tõttu tekitatud mootoririkke parandamist või asendamist uue mootoriga.

Tarbija ei nõustu, et sõiduki mootoririke on tingitud selle ebatavapärasest kasutamisest ja kulumisest ning samuti Lettore ekspertiisaktis toodud selgitustega. Lettore ekspertiisaktis on korduvalt selgitatud ja tähelepanu juhitud asjaolule, et sõiduki mootori koostamisel on kasutatud silikoonhermeetikut ning seda on tihendatavatele pindadele doseeritud ebatäpselt ning ülehulgas. Silikoonhermeetiku ladestisi esineb mootoriõliga kontaktis olevatel sisepindadel, sh kriitilise tähtsusega nukkvõllide liigelaagrite piirkonnas. Samuti on ekspertiisaktis selgitatud, et nukkvõllide laagrikaante liitepindadel esinevad ebaühtlaselt pealekantud silikoonhermeetiku ladestised, mis on kandunud ka osaliselt nukkvõllide laagriakaelte tsooni. Tarbija hinnangul on need ühesed viited sellele, et kaupleva poolne sõiduki mootori koostamine on olnud lepingutingimustele mittevastav ning on vägagi tõenäoline, et silikooni fragmente on pudenenud karterisse sõiduki mootori otsakaane ning nukkvõlli kaante lahtivõtmisel ja klapivedrude vahetamise käigus. Kaupleja töötajad ei ole piisavalt korralikult puhastanud mootori- ja õlisüsteemi, mistõttu on sinna jäänud silikoonhermeetiku ladestised. Eelnev on tõenäoliselt tekitanud aga sõiduki mootoris õlivaeguse, mistõttu on tarbija sõidukil tekkinud oluline mootoririke. Vaatamata sellele jõuavad Lettore eksperdid seisukohale, et mootori liugelaagrite hulgivigastused ei ole seostatavad gaasivahetussüsteemi vedrude vahetuse tehnoloogiliste häiretega, sh silikoonhermeetiku ebatäpse doseerimise tagajärgedega.

Lettore ekspertiisaktisi on ka veel selgitatud, et mootori õlipumba rootoril ja korpusel esinesid intensiivsed kulumise tunnused ning et reduktsiooniklapi kolb oli liikuv ning funktsionaalsust häirivad ladestised või mootori kuluproduktid puudusid. Tarbija sellega ei nõustu, sest õlipumba osandamise juures viibis ka tarbijapoolne ekspert, kes kinnitab, et ülevaatusel leiti reduktsiooniklapi vahelt mootori kuluprodukte, millele ekspert ka tähelepanu juhtis. Tarbija teavitas kauplejat sellest faktilisest veast 22.04.2020.a, kuid hoolimata sellest on Lettore lõplikku ekspertiisakti jäetud väide, mis ei vasta tegelikkusele.

Lisaks ei vasta tõele ka Lettore lõplikus ekspertiisaktis esitatud väide, mille kohaselt kasutati sõiduki mootori klapi vedrude järgselt vahetatud mootoriõli 10W-20. Sõiduki hooldusajaloost nähtub selgelt ning üheselt, et sõiduki mootoris kasutati tegelikkuses 0W-20 mootoriõli. Tarbijapoolne ekspert on asunud oma 22.04.2020.a kirjas seisukohale, et Lettore esmases raportis on jäänud kajastamata olulised asjaolud. Ekspertiisi hinnangul on antud vaidluse puhul kriitilise tähtsusega õlifiltris oleva ladestise ja liugelaagri pinnal nähtunud materjali laboratoorne analüüs ehk kas see sisaldab mootori koostamiseks kasutatud tihendsilikooni. Juhul, kui õlifiltrist leitakse laboratoorse uuringu käigus silikooni jääke, pole välistatud ka mootori silikooni tükide sattumine õlipumba reduktsiooniklapi vahele. Eelnev võis põhjustada reduktsiooniklapi sulgemise takistuse, mistõttu õlipumba tootlikus langes ja õlirõhk vähenes mootoris alla kriitilise piiri.

Seega on ekspertiisaktis jäetud käsitlemata mõju, mille võisid tekitada reduktsiooniklapi vahele jäänud hermeetiku osakesed või mootori kuluproduktid.

04.05.2020.a peale lõpliku Lettore ekspertiisakti edastamist selgitas ekspert, et selles ei ole analüüsitud õlifiltris tumeda aine ladestusi. Tarbija hinnangul omab praegusel juhul erilist tähtsust just õlifiltri sisu analüüs, kuivõrd visuaalsel vaatlusel võis täheldada selles hermeetika jääke.

Samuti selgitas ekspert, et läbi ei ole viidud uuringut, milles oli kauplejaga ning Lettore ekspertidega kokku lepitud ning endiselt on Lettore ekspertiisaktis ignoreeritud õlifiltri reduktsiooniklapi pindade vahelt leitud ladestiste olemasolu ja selle koostist. Samuti tekitas küsimuse teise silindri liugelaagril olev ladestis – ka see võib olla mootori koostamiseks kasutatud silikoon. Silikooni fragmente võib olla pudenenud karterisse mootori otsakaane või nukkvõlli kaante lahtivõtmisel, klapi vedrude vahetamise käigus. Antud juhul eeltoodud asjas tähtsust omav spektraalanalüüs on küll teostatud, mille tulemusel tuvastati, et hermeetiku osakesed liugelaagril puudusid, kuid Lettore eksperdid ei ole siiski selgitanud, mis ladestised sellel olid ja kuidas need liugelaagritele sattusid.

Lettore ekspertiisakti kohaselt esinevad uuringu käigus avatud mootoriõli filtri korpusel ja paberelemendil metalsete kuluproduktide ladestised. Tarbija selgitab, et lisaks metalsetele kuluproduktidele oli õlifiltris siiski ka hermeetikuladestisi ning õlifiltri elemendist välja pestud sade võeti Lettore ekspertide poolt uuringuteks kaasa. Hoolimata korduvatest palvetest osundati ka mootor, mis tähendab, et tagantjärele on raske kindlaks teha, mis seisukorras sõiduki mootori olulised detailid tegelikult olid. Tarbija viitab ka analoogsetele juhtumitele üle maailma, kus peale mootoririket ennetava kampaania raames sõiduki mootori klapi vedrude vahetamise järel, on tekkinud samasugused rikked.

Mootoririkked ei ole tekkinud sõiduki omanike tegevusest, vaid hoopis ebakvaliteetsest ning oskamatus tegevusest sõiduki ametlike edasimüüjate ja esinduste poolt mootorite komplekteerimisel, sest õlivaegus ja mootoririke tekkisid just peale tööde teostamist.

Tarbija hinnangul ei ole kaupleja aga praegusel juhul tõendanud oma vastutuse puudumist tarbija sõidukile tekitatud mootoririkke osas, kuivõrd Lettore eksperdid on jätanud tuvastamata ja analüüsimata mitmeid olulisi asjaolusid, s.o ennekoike õlifiltri ning sõiduki mootoriõli laboratoorsed analüüsid.

Tarbija on enda sõnul kasutanud sõidukit heaperemehelikult ja tavaliselt, mistõttu ei

nõustu tarbija väitega, mille kohaselt esineb sõiduki mootoril kulumine, mis ei ole tavapärane sõiduki tavapärasel kasutamisel. Tarbija hinnangul ei saa olla tavapärane, et sõiduki mootor lakkab töötamast juba 105 987 kilomeetri läbimisel.

Kokkuvõtvalt leiab ekspert, et ehkki gaasijaotusmehhansimi ja väntmehhanismi suunduvate õlikanalite ees paiknes õlifilter, võisid hermeetiku osakesed sattuda enne õlifiltrit paikneva reduktsiooniklapi vahele, mis rõhuklapi liikumist takistasid ja õlirõhu languse alla kriitlise taseme viia võisid.

Ekspert märgib ekspertiisi kokkuvõttes osas, et lähtudes sõiduki Toyota GT 86 mootori ehitusest, Lettore OÜ poolt esitatud ja eksperdi poolt kogutud materjalidele pole tuvastatav sõiduki Toyota GT86 mootoririkke tegelik tekkepõhjus.

01.07.2020 edastas komisjoni sekretariaadi (edaspidi Sekretariaat) ülesandeid täitev Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet tarbija avalduse materjalid kauplejale seisukoha võtmiseks. Kaupleja vastas tarbija avaldusele 16.07.2020 saadetud kirjaga, milles palub tarbija nõude jätta rahuldamata

Vaidluse läbivaatamise ettevalmistamise käigus pooled lahenduseni ei jõudnud.

Tarbija nõue:

Mootoririkke parandamine või asendamine uue mootoriga. Alternatiivselt on tarbija nõus kauplejapoolse kahjuhüvitisega, mis kulub sõiduki mootori remontimiseks või sõidukile uue mootori ostmiseks. Sealjuures kahjuhüvitise suurus peab vastama Toyota ametliku maaletooja ja edasimüüja (nt Amserv Grupi AS) või Subaru ametliku maaletooja ja edasimüüja (nt Mariine Auto AS) poolt tehtud hinnapakkumisele Tarbija sõiduki mootori remontimiseks või uue mootori ostmiseks.

Kaupleja seisukoht:

Klapivedrude vahetuse kampaania töö käigus 09.12.2019 märkas kaupleja, et sõiduki mootori nukkvõllid on oluliselt kulunud, millest tarbijat ka teavitati ning hoiatati, et selline kulumine võib põhjustada ebakõlasid mootori töös ja soovitati viga kõrvaldada. Tarbija keeldus pakutud teenusest kõrge hinna tõttu. Märge nukkvõllide kulumisest tehti ka tarbijale väljastatud arvele.

Sõiduki mootoris tekkisid 13. jaanuaril 2020.a mootoririkkele viitavad võõrheliid ja tühikäigule viidud mootor seiskus. Peale kaupleja juurde sõiduki transportimist tuvastati, et mootoriõli tase on normikohane, kuid proovikäivitusel esineb mootori töös avariiline metalne võõrheli. Vea tuvastamiseks demonteeriti mootor sõidukilt ja eemaldati karteri põhi. Mootori diagnostika käigus tuvastati mootori ühe kepsulaagri ja nukkvõllide laagrikaelte avariiline kulumine.

Kuna tekkis vaidlus rikke põhjuste üle, siis kaasas kaupleja Lettore OÜ, kes teostas ekspertiisi ning seal osales ka tarbija poolt kaasatud ekspert.

Ekspertiisi tulemusel tuvastati, et avariilised mootori liugelaagrite hulgivigastused ei ole seostatavad gaasivahetussüsteemi vedrude vahetuse tehnoloogiliste häiretega, sh silikoonhermeetiku ebatäpse doseerimise tagajärgedega. Ekspert märkis ära, et märkused sõiduki mootori nukkvõllide kulumistunnustele esinevad juba tarbijale väljastatud arvel, mis viitab, et nukkvõllide laagripindade visuaalselt eristuvad kulumistunnused ja neid põhjustavad häired õlitussüsteemi töös esinesid ka juba enne klapivedrude vahetust.

Kaupleja ei nõustu tarbija väitega, et sõiduki klapivedrude vahetus oli ebakvaliteetne ja sõidukil ilmnunud mootoririke oleks põhjuslikus seoses kaupleja poolt teostatud tööga. Kaupleja ei nõustu ka sellega, et töö teostamisel kasutati liiga suures koguses silikoonhermeetikut Remondijuhendi kohaselt on lubatud silikoonhermeetiku kiht

läbimõõduga 3,5-4,5 mm ning selle pealekandmine remonttööde käigus ei saa olla visuaalselt samaväärne tehase teostusega. Isegi kui kaupleja on doseerinud silikoonhermeetikut ülehulgas, siis on kaupleja sõnul tegemist pisipuudusega.

Kaupleja möönab, et ekspertiisiaktis on faktiviga mootoriõli kohta ja õige peaks olema 0W-20, kuid see ei muuda ekspertiisi järeldusi

Kaupleja vastuse kohaselt ei ole tarbija esitanud ekspertiisiakti, mis kinnitaks tarbija väiteid ja/või lükkaks ümber Lettore OÜ ekspertiisi aktis esitatud tulemused. Tarbija on esitanud ainult omapoolse eksperdi e-kirja teel esitatud üldsõnalise arvamuse. Raul Põdersalu on esitatud arvamuses leidnud, et üheks võimalikuks põhjuseks võiks olla silikoonhermeetiku osakeste sattumine õlikanalisse. Eksperdi arvamus tuleb jätta tähelepanuta, kuivõrd esitatud eksperdiarvamus tugineb üksnes mootori õlipumba ees oleva sõela välisele vaatlusele, mitte tegelikule õlikanali uuringule. Lettore OÜ teostatud põhjaliku ekspertiisi käigus leidis kinnitust, et silikoonhermeetiku ladestumise ilminguid mootori õlituskanalites uuringu käigus ei tuvastatud.

Kaupleja sõnul on tarbijapoolne ekspert jättnud hindamata asjaolu, et tarbijale kuuluva sõiduki mootoril tuvastati juba 9. detsembril 2019 kulumistunnused, s.o nukkvõllide kulumine, kuid tarbijapoolne ekspert ei ole seda käsitletud, kui ühte võimalikku mootoririkke põhjust. Raul Põdersalu arvamus on esitatud oluliselt puuduliku informatsiooni tingimustes ning ekspert ei ole teostanud igakülgset analüüsi. Tarbijapoolse eksperdi foto õlipumba eesolevast sõelast on olulise suurendusega, kuid seal olev sete on minimaalne. Õlipumba sõelale järgneb õlifilter, mille ülesandeks on sellise sette puhastamine ja võõrosakeste õlituskanalitesse sattumise vältimine. Eksperdi fotolt nähtub, et õlikanalisis oleval sõelal puuduvad välised setted (nt silikoonijäänused), mistõttu on välistatud õlikanali ummistus ning puudulik õlitus.

Silikoonhermeetiku üledoseerimine ei ole põhjuslikus seoses sõidukil ilmnenud mootoririkkega. Kaupleja ekspert tuvastas, et õlirõhu reduktsiooniklapil puudusid liikumist häirivad ladestised või mootori kuluproduktid, kuid tarbijapoolne ekspert avaldas arvamust, et silikooni jääkide sattumine õlipumba vahele võiks põhjustada reduktsiooniklapi sulgemise takistuse, mistõttu õlipumba tootlikkus langeks ja õlirõhk väheneks mootoris alla kriitilise piiri. Tegemist on kaupleja sõnul oletusega, mis ei põhine tegelikel asjaoludel.

Lettore OÜ ei leidnud õlipumba reduktsiooniklapi vahel metalse materjali tükki, kuna reduktsiooniklapi vahel ei olnud metalse materjali tükke, vaid tükike tehasepoolsest silikoonhermeetikust (punast värvi), mis oli klapi sisse sattunud selle avamisel ekspertiisi käigus. Sama materjal tuvastati reduktsiooniklapi korpuse otsakorgil, mida kinnitab tarbijapoolse eksperdi tehtud foto.

Lettore OÜ ekspert selgitas täiendavalt, et enne mootori osandamist oli õlipumba reduktsiooniklapp funktsioneeriv ning selle liikumine oluliste takistusteta. Reduktsiooniklapi korgi eemaldamisel vabastati vedrud ja lasti kolvil langeda kerge koputusega lauale. Asjaolu, et kolb liikus tõrgeteta korpusest välja kinnitas, et reduktsiooniklapp oli takistuseta liikuv. Kolvi väljatulekul sattusid selle pinnale korgi keermel kasutatud punase tooniga hermeetiku ladestised, mis vabanesisid korgi lahtikeeramisel. Need ei ole metalsed, vaid kõva hapra hermeetiku fragmendid - sellest annab tunnistust ka nende kuju ja paksus, mingit seost laagriliua materjaliga ei ole.

Kaupleja rõhutab, et isegi kui õlisüsteemis (sh õlifiltris) oleks metalseid tükke, siis metalsed kuluproduktid satuvad filtrisse peale mootori saale- ja vāntvōlli kaela riknemist. Tegemist oleks mootoririkke tagajārgjega, see ei saa olla mootoririkke põhjus.

Õlitussüsteemi magistraalidest, vāntvōlli kanalitest, raamlaagritest ei leitud vaatluse käigus silikoonile viitavaid ja ummistusi tekitavaid ladestisi. Vaid ūhel kepsulaagri liua pinnal esines tume ladestis, mille koostise määramiseks korraldati laboriuuring, mis ei tuvastanud ladestise koostise seost silikoonhermeetikutega. Eraldi mootoriōli analūysi ei ole tehtud, sest

analüüsiks ei ole võimalik võtta proovi mootorist. Mootoriuuringu tavapraktika eeldab, et mootoriõli proovi kogub ekspert isiklikult mootorist. Antud juhul edastati Lettore OÜ-le juba välja lastud ja välisnõusse kogutud õli ning selline õliproov ei ole enam vaidluse korral usaldusväärne. Seetõttu ka Lettore OÜ mootoriõli analüüsi ei teostanud. Mootoriõli analüüs ei oma ka käesolevas vaidluses tähtsust, sest Lettore OÜ on ekspertiisi käigus uurinud nii õlisüsteemi tööd, sinna sattunud osakesi, kui ka võimalikku ummistust. Ühtegi tunnust, mis viitaks silikoonhermeetikust tingitud probleemidele õlisüsteemi töös, uurimistoimingute käigus ei tuvastatud.

Kaupleja kinnitab ka, et ei ole tarbija sõiduki mootorit osandanud ning peale tarbijapoolset pöördumist 16.01.2020.a võeti mootor lahti vaid ulatuse, mis võimaldab mootorivea esmast diagnoosi.

Kaupleja ei nõustu ka väitega, et tarbijale müüdi varjatud puudustega (kulunud mootoridetailidega) sõiduk ja ostuhetkel vastas sõiduk tavapärastele kasutatud sõiduki nõuetele. Mootori nukkvõllide kulumine tuvastati kaupleja poolt esmakordselt 9. detsembri 2019, millest informeeriti kohe ka tarbijat. Visuaalselt eristuvad kulumistunnused ja neid põhjustavad häired õlisüsteemi töös esinesid juba enne vaidlusaluse tehase kampaania korras teostatud klapivedrude vahetust ning seda toetab ekspertiis. Tarbijat hoiatati, et sõiduki mootori nukkvõllid on kulunud ja see võib kaasa tuua probleeme mootori töös, kuid tarbija ignoreeris kaupleja hoiatust.

Kaupleja vastuse kohaselt ei olnud tal kohustust vahetada mootori nukkvõlle kapitaalremondi käigus ja 9. juulil 2014.a teostatud mootori kapitaalremondi käigus ei tuvastatud, et mootori nukkvõllid oleksid kulunud. Kulumine on tekkinud hiljem kasutamise käigus. Tehase kampaania tööde käigus kulunud nukkvõllidest ülesvõtteid ei tehtud ja seetõttu neid ka tarbijale ei saadetud.

Nukkvõllide kulumise on põhjustanud sõiduki kasutamine, millest tulenevalt esinesid sõiduki mootori kepsulaagritel ja nukkvõlli raamlaagritel avariilised materjali kaasahaaramise ja ulatusliku kulumise tunnused, mille võis kaasa tuua nii madala õlitasemega ekspluatatsioon kui ka sõidukile kestvalt mõjuvate intensiivsete piki- ja/või põikkiirenduste ning samaaegselt kõrgete väntvõlli pöörlemissageduste ja mootori koormuse olukord.

Tarbija ekspert toob ainsa kahtlusena välja, et analüüsimata on jäänud õlipumba reduktsiooniklapi vahel olnud metalne tükki, kuid kaupleja kinnitusel ei olnud tegemist metalise materjali tükiga, vaid see oli tükike tehasepoolsest silikoonhermeetikust (punast värvi), mis sattus klapi selle avamisel ekspertiisi käigus. Tarbija ei ole esitanud ka vastupidiseid tõendeid. Tarbija ekspert arvas, et liugelaagril olev ladestis võib olla silikoonhermeetik, kuid Lettore OÜ ekspertiisi kohaselt ei ole liugelaagril olev ladestis seotud klapivedrude vahetusel kasutatud ainetega. Ekspertiisi käigus tehtud uurimistoimingute tulemina oli Lettore OÜ ekspertidel võimalik 100% kindlusega väita, et mootoririke ei ole seotud silikoonhermeetiku doseerimisega ning selle järelduse märkisid eksperdid ka ekspertiisiakti. Tarbija ei ole esitanud ühtegi tõendit, millest oleks võimalik järeldada vastupidist või seada kahtluse alla Lettore OÜ ekspertiisi järeldusi.

R. Põdersalu leidis, et mootori õlikanalitest võõrkehasid ülevaatuse käigus ei tuvastatud, seal esines vaid tavapäraseid mootori kuluprodukte. Nukkvõlli õlikanalites olevad sõelad olid puhtad ning ilma ladestusteta. Õlipump oli tugevalt kahjustatud pumba tööpindadele sattunud mootori kuluproduktide, mitte silikoonhermeetiku vms jääkide, tõttu. Kokkuvõttes on ka R. Põdersalu leidnud ekspertiisi lõppjäreldusena, et mootoririket ei ole võimalik seostada kaupleja tööga, rikke tegelik tekkepõhjus pole tuvastatav.

Raul Põdersalu eksperdiarvamuses on selgitatud, et ühel kepsusaalil esines teadmata päritoluga, tumeda aine ladestus. Kuivõrd tarbija on tööde lepingule mittevastavusena

käsitlenud klapivedrude vahetuse käigus mootorisse jäänud silikoonhermeetiku ladestusi, siis on äärmiselt oluline veenduda, kas kepsusaalelt tuvastatud tumeda aine ladestus oli silikoonhermeetik. Antud juhul on eksperdiarvamuse I põhjal tõendatud, et tegemist ei olnud silikoonhermeetikuga. Eksperdiarvamusel I nähtub selgelt, et TalTech'i Materjaluuriringute Teaduskeskuse poolt teostatud materjaliproovide ja laagri liualt tuvastatud ladestuse spektraalanalüüsi (EDS) tulemused ei viita ladestuse seosele silikoonhermeetiku või selle jääkidega. Järelikult on tõendatud, et kepsusaalelt leitud tumeda aine ladestus ei ole silikoonhermeetik ega selle jääk. Ekspert R. Põdersalu on viidanud, et õlipump on tugevalt kahjustatud pumba tööpindadele sattunud mootori kuluproduktide tõttu, kuid kaupleja selgitab, et kuluproduktid on tekkinud eelneva eksploatatsiooni käigus nukkvõllide kulumise tõttu, millest kaupleja tarbijat juba 2019 detsembris teavitask. Silikoonhermeetik ei ole kuluprodukt, mistõttu võib õlipumba kahjustuse põhjuse selgitusk Raul Põdersalu ekspertarvamusel jätta eksitava mulje. Lisaks on selgitatud, et reduktsiooniklapi avamisel ei liikunud klapp pesas vabalt. Kaupleja sellega ei nõustu. Ekspert J. Luppink on selgitanud, et pärast korgi eemaldamist ja vedrude vabastamist lasti kolvil langeda kerge koputusega lauale. Kolb liikus tõrgeteta korpusest välja, andes seeläbi märku takistusteta liikumisest. Eelnevast tulenevalt esineb Raul Põdersalu eksperdiarvamusel eksitavaid väiteid, kuid samas on selge, et kaupleja tegevusk klapivedrude vahetamisel ei põhjutanud mootoriket ning et kaupleja ei rikkunud töövõtulepingut.

Komisjoni põhjendus:

Komisjon, hinnanud kõiki asjaolusid ja tõendeid kogumisk, leidis, et tarbija nõue tuleb jätta rahuldamatask selle tõendamatusel tõttu.

Esmalt tuvastask komisjon, millisel lepingu tunnustel pooltevaheline suhe kvalifitseerub.

Komisjon tuvastask esitatud materjalidel alusel, et vaidluse osapooled oli sõlminud 09.02.2019 töövõtulepingu tunnustel vastava lepingu võlaõigusseadusel (VÕS) § 635 lg 1 järgi.

Leping vastab tarbijatöövõtulepingu tunnustel VÕS § 635 lg 4 tähenduses.

Komisjon leidis, et tarbija nõue kaupleja vastu on oma olemuselt töövõtulepingu rikkumisest tuleneva kahju (kulutuste) hüvitamisel nõue võlaõigusseadusel (VÕS) § 115 tähenduses.

VÕS § 115 lg 1 kohaselt juhul, kui võlgnik rikub kohustust, võib võlausaldajask koos kohustusel täitmisel või selle asemel nõuda võlgnikult kohustusel rikkumisel tekkitud kahju hüvitamist, välja arvatud juhul, kui võlgnik kohustusel rikkumisel eest ei vastutask või kui kahju ei kuulu seadusest tulenevalt muul põhjusel hüvitamisel.

Tarbijakaitseadusel (TKS) § 9 lg 1 kohaselt peab teenusk vastamask kehtestatud nõuetel, olemask sihipärasel kasutamisel ohutusk tarbija elusel, tervisel ja varal ning sellisel omadustel, mida tarbija tavaliselt õigustatult eeldab. Tarbijal osutatav teenusk peab vastamask lepingutingimustel võlaõigusseaduses sätestatusk kohaselt.

Võlaõigusseadusel (VÕS) § 76 lg 1 kohaselt tuleb kohustus täitask vastavalt lepingule või seadusel.

Tarbisk etteheidel kauplejale seisneb kokkuvõtlikult selles, et kaupleja poolt teostatud sõiduki klapivedrude vahetus ei vastanud lepingutingimustel, sest õlivaegusk ja mootoririke tekkisid just peale tööde teostamist.

Komisjon leidis, et vaidluse lahendamisel tuleb kontrollida, kas kaupleja tegevusel vahel (klapivedrude vahetamisel teenusk) ja avaldunud kahju vahel (avariiline mootor) esineb põhjuslik seos.

VÕS § 127 lg 4 kohaselt isik peab kahju hüvitamask üksnes juhul, kui asjaolu, millel temask

vastutus põhineb, on kahju tekkimisega sellises seoses, et tekkinud kahju on selle asjaolu tagajärg (põhjuslik seos).

Riigikohtu tsiviilkolleegium on korduvalt oma praktikas märkinud, et põhjusliku seose tuvastamisel tuleb kohaldada nn *conditio sine qua non* põhimõtet. Selle põhimõtte kohaselt loetakse ajaliselt eelnev sündmus hilisema sündmuse põhjuseks, kui ilma esimese sündmuseta poleks ajaliselt hilisemat sündmust toimunud. Kui kahjulik tagajärg oleks ikkagi saabunud, pole isiku käitumine kahju põhjuseks (Riigikohtu 8. jaanuari 2013. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-173-12, p 18; Riigikohtu 8. juuni 2016. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-42-16, p 19).

Kujunenud kohtupraktikast lähtudes kontrollis komisjon, kas asjas esitatud tõendite alusel on võimalik tuvastada, et just klapivedrude vahetamisel kasutatud silikoonhermeetiku jäägid põhjustasid vaegõlituse ja selle tagajärjel mootoririkke.

Tarbija poolne ekspert avaldas arvamust, et silikooni jääkide sattumine õlipumba vahele võis põhjustada reduktsiooniklapi sulgemise takistuse, mistõttu õlipumba tootlikkus langes ja õlirõhk vähenes mootoris alla kriitilise piiri.

Uurinud kõiki asjas esitatud tõendeid kohumis, sealhulgas tarbija ja kaupleja esitatud eksperdi hinnanguid, jõudis komisjon järeldusele, et olemasolevatest tõenditest ei nähtu selgelt mootoririkke (mootori ühe kepsulaagri ja nukkvõllide laagrikaelte avariiline kulumine) tekkimine just silikoonhermeetiku õlikanalisse sattumise tulemusena.

Mootori nukkvõllide kulumine tuvastati esmakordselt 09.12.2019, s.t. juba enne tehase kampaania korras teostatud klapivedrude vahetust ning sellest teavitati tarbijat.

Tarbija ei ole nimetatud asjaolu vaidlustanud. Tarbija oli teadlik, et kulunud nukkvõllidega mootori edasisel kasutamisel võivad kaasned probleemid mootori töös. Kulunud nukkvõllidega autot edasi kasutades kandis tarbija riski, et mootorile võib tekkida täiendavaid kahjustusi.

Kaupleja on oma eksperthinnangus viidanud sellele, et nukkvõllide laagripindade visuaalselt eristuvad kulumistunnused ja neid põhjustavad häired õlitussüsteemi töös esinesid juba enne klapivedrude vahetust. Tarbija poolt esitatud eksperdi hinnangus nimetud väidet ümber lükatud ei ole, selles eon jäetud käsitlemata võimalike mootoririkke põhjuste seas nukkvõllide kulumine. Eksperdi hinnangust ei nähtu, kas kahjulik tagajärg oleks saabunud või ära jäänud siis, kui klapivedrude vahetust poleks toimunud. Eksperdi hinnangus on läbivalt silikoonile kui mootoririkke põhjusele viidatud ühe võimalusena, mitte aga ainsa ja vältimatu põhjusena.

Kaupleja poolt esitatud TalTech'i Materjaluuringu Teaduskeskuse poolt teostatud materjaliproovide ja laagri liualt tuvastatud ladestuse spektraalanalüüsi (EDS) tulemused ei viita ladestuse seosele silikoonhermeetiku või selle jääkidega. Tarbija poolses eksperdi hinnangus ei ole seda asjaolu ümber lükatud.

06.08.2020 koostatud eksperdi hinnangu kokkuvõttes osas on tarbija poolne ekspert leidnud, et lähtudes sõiduki Toyota GT 86 mootori ehitusest, Lettore OÜ poolt esitatud ja eksperdi poolt kogutud materjalidest pole tuvastatav sõiduki Toyota GT86 mootoririkke tegelik tekkepõhjus.

Kuna ekspert ei tuvastanud mootoririkke tegelikku tekkepõhjust, ei ole tõendamist leidnud, et just silikoonhermeetiku sattumine õlikanalisse põhjustas avaldunud mootoririkke. Kaupleja poolne ekspertiis seda ei tuvastanud.

Põhjusliku seose tõendamatus tõttu tuleb tarbija nõue jätta rahuldamata. Otsuse tegemisel lähtus tarbijavaidluste komisjon tarbijakaitseseaduse §-dest 40 lg 1-3; 57; 58.

TKS § 60 lg 2 järgi kui pooled komisjoni otsusega ei nõustu ja seda ei järgi võivad nad pöörduda sama vaidluse läbivaatamiseks maakohtusse.

/allkirjastatud digitaalselt/

Mari-Liis Aas

/allkirjastatud digitaalselt/

Arno Sillat

/allkirjastatud digitaalselt/