

TARBIJAVAIIDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number	19-1/20-12594-016
Otsuse kuupäev	17. veebr 2021
Komisjoni koosseis	Esimees Alar Urm, liikmed Rain Meristo, Anastasia Nezgovorova
Tarbija	
Kaupleja	OÜ Boatbox, 12627844
Tarbija nõue	Deponeeritud 500 euro tagastamise nõue.
Asja läbivaatamise aeg	21. jaan 2021

Resolutsioon:

Kauplejal on kohustus tasuda tarbijale 500 eurot.

Käesoleva otsusega mittenõustumisel on pooltel võimalik jätkata vaidlust maakohtus, hagi esitamisest tuleb teavitada Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametit.

Asjaolud:

08.08.20 sõlmiti veesõiduki (jeti Spark Sea Doo K-214) rendileping 60 minutiks. Selle käigus tekkis kahe jetil navigeerimisel ühe jeti plastikosa vigastus, mida üürilevõtja ei pidanud tõsiseks vigastuseks ning kuna üht ja sama sõidukit kasutas mitu erinevat kasutajat, siis ei olnud alguses kohe selge kelle kasutamise ajal vigastus tekkis.

Tarbija on esitanud avalduse tasutud 500 euro tagastamiseks.

Lepingus on poolte kokkuleppena märgitud, et kaupleja tagastab 1480 eurot, kui tarbija parandab Jeti ära. Tarbijale tagastati raha osaliselt.

Vigastuse avastas üürileandja jeti tagastamisel 08.08.20 ning nõudis uue varuosa väärtuse hüvitamist. Kohapeal lepitati üürileandjaga kokku, et hüvitatakse uue varuosa väärtus aga kiui vigastatud keredetail tehakse korda tagastatakse makstud raha (1480€).

Üürilevõtja tasus kohapeal pangakaardiga 1480€. Seejärel teatas üürileandja, et tulge vigastatud detailile 10.08.20 järele aadressile Mäealuse 12, Tallinn.

15.08.20 tagastas tarbija paradantud keredetaili üürileandjale, kes selle vastu võttis ning paranduse kvaliteedi kohta etteheiteid ei tehtud.

Kuna parandustööd käivad mitmes etapis ning vahepeal peavad erinevad kihid ja materjalid kuivama, siis ei olnud võimalik parandustöid kiirendada. Üürileandja tegevusvaldkonnaks on veesõidukite ja nende kere remont, seega on üürileandja teadlik et parandustööd ei ole võimalik teha nt ühe ööpäevaga. Ühtlasi selgus vigastatud detaili vaatlusel, et antud detail oli enne 08.08.20 tekkinud vigastust korduvalt ja korduvalt vigastatud ja parandatud, mis omakorda vähendab nii selle väärtust, kui ka vastupidavust, mis suure tõenäosusega sai

määravaks ka viimati tekkinud vigastuse tekkimisel.

Kuna deposiidiks raha maksnud üürilevõtja oli juba lahkunud alalisse elukohta Saksamaale, lepitati kokku et raha tagastatakse talle Saksamaa panga kontole, millelt ta maksis deposiiti. Seejuures teatas üürileandja esmakordselt, et kaalub, kas tagastab raha täisulatuses või mitte. Mingisugust teavitust ei tulnud ning mõned päevad hiljem laekus kontole summas 980€, ehk siis 500€ võrra väiksem summa, kui oleks pidanud laekuma.

I Veesõiduki vigastuse tekkimise asjaolud.

Avaldaja ei nõustu vastutaja väidetega, et kokkupõrge toimus tahtlikult või raskest hooletusest ning et kokkupõrkele eelnes üksteisest ebamõistlikud möödumised või muud ohtlikud käitumisaktid. Avaldajale teadaolevalt on renditud veesõidukite küljes GPS seadmed, mis fikseerivad üksikasjalikult veesõidukite kiirust ning täpset asukohta. Avaldaja on seisukohal, et menetluse käigus tuleb välja nõuda ning uurida vigastatud veesõiduki GPS seadme andmeid, kuna neid andmeid uurides selguks, et vigastatud veesõiduki vahetusläheduses ei olnud ühtegi teist veesõidukit ajal, millal veesõidukid oleksid liikunud. Kokkupõrge, nagu hiljem selgus osapoolte selgitustest (kokku oli veesõidukeid kasutanud tol ajal 8 inimest), leidis aset selliselt, et kaks veesõidukit seisis kõrvuti, nende kiirused olid 0 km/h ning kokkupõrkele ei eelnenud ühtegi veesõiduki juhi poolt ühtegi tegevust/kiirendamist/muud füüsilist tegevust. Sisuliselt ainuke viis, kuidas õnnetus võis juhtuda oli olukord, kus veesõidukid olid ilma liikumiseta kõrvuti seisnud ning laine tõttu üks veesõiduk läks küljega vastu teise veesõiduki esiosa, kuid sellele ei eelnenud ühtegi tegevust veesõiduki juhtide poolt. Eeltoodust tulenevalt taotleb avaldaja vigastatud veesõiduki ja tema vahetusläheduses olnud veesõidukite GPS seadmete analüüsi ja logide omavahelist kõrvutamist.

II Vigastuse avastamine ja veesõiduki üleandmine

Avaldaja selgitab, et etteheidetav kokkupõrge toimus suure tõenäosusega ajal, millal kasutas veesõidukeid (kokku korraga 4 tk) esimene osa seltskonnast. Sellele järgnes veesõidukite tagastamine ning teisele osale seltskonnast instruktööri tegemine ja veesõidukite peale lubamine kaupleja esindaja poolt. Kuna kaupleja esindaja ei ole ka ise märganud etteheidetavat vigastust, siis on äärmiselt vale ja asjakohatu ette heita kasutajale, kes esmakordselt elus puutus kokku veesõidukitega, et ta oleks pidanud mingisugust vigastust märkama olukorras, kus vastava pädevusega instruktor oli kasutajat lubanud veesõidukit kasutama, mis vastutaja sõnade kohaselt oli uppumisohtlik. Veelgi enam ei ole eluliselt usutav, et samas seltskonnas viibinud inimesed oleksid riskinud sama seltskonna liikme elu ja tervisega, lubades ta teadvalt uppumisohtliku veesõidukiga kuhugi sõitma.

III Rendilepingu lisapunkt, selle tähtajaline ja sisuline täitmine ning tagatise osaline tagastamine

Avaldaja asub kindlale seisukohale, et kaupleja esindaja poolt seatud lisatingimus veesõiduki parandamise osas on täielikult täidetud ning vastutajal puudub alus tagatise vabastamiseks ja raha tagastamiseks vaid 2/3 summa ulatuses. Pärast vigastuse avastamist saabus asjaolude väljaselgitamiseks kohale cirka 4 erinevat kaupleja esindajat, kes küll nimeliselt ennast ei tutvustanud, aga kellest üks cirka 40a vana keskmise kehaehitusega meesterahvas asus kaupleja nimelt esitama pretensioone ning nõudis raha summas 1500€ kohest tasumist. Vigastatud keredetaili lähimal vaatlusel selgus aga, et antud keredetail on varasemalt juba mitmel korral olnud vigastatud ja parandatud, mistõttu lepitati kohapeal rendilevõtja ja

rendileandja vahel, et materiaalne tagatis summas 1480€ makstakse rendiandjale tingimusel, et rendilevõtja parandab esimesel võimalusel vigastatud detaili selliselt, et keredetaili oleks võimalik ka edaspidi ohutult kasutada. Seejuures ei olnud mitte mingil moel ega poleks olnud võimalik kokku leppida, et vigastatud detail oleks parandatud järgmiseks päevaks, nagu vastutaja oma vastuses väidab, kuna:

1) vigastatud detail anti rendilevõtjale üle vaid ülejäämisel päeval. Juhtum leidis aset 08.08.2020, detail anti üle 10.08.2020;

2) avaldaja poolt viidatud remonditöökoda zzzz OÜ töötab vaid argipäeviti ning 10.08.20 soovitud remonditöökojaga suheldes selgus, et tol ajal oli nende sõnul remonditööde järjekord 2-3 nädalat;

Siinkohal märgib avaldaja, et vigastatud detaili mahavõtmine toimus avaldaja esindaja juuresolekul ning selle ajakulu oli alla 30 min alates veesõidukiga esimese toimingute tegemisest kuni keredetaili üleandmiseni avaldaja esindajale. Veesõiduki hooldamisega seonduvad muud toimingud, millele viitab vastutaja, ei ole seotud ega kantud avaldaja tahtest ega keredetaili mahavõtmise eesmärgist, mistõttu nendele toimingutele kuulutatud ajalise ressursi ettehehtmine avaldajale on väär ning siinkohal on tegemist rendileandja enda otsusega veesõidukiga täiendava hoolduse vms osas.

Ühtlasi on avaldaja seisukohal, et kuna vigastatud keredetaili parandamise tingimuste kokkuleppimisel rendileandja- ning -võtja vahel ning võlasuhte aluseks olnud lepingu lisapunkti sõnastamisel oli sündmuskohal mitu kaupleja esindajat, ei ole õige vastutaja väide, et „kaupleja töötajal puudus selleks nii aeg kui ka vastavad juriidilised teadmised“. Ühtlasi märgib avaldaja, et antud juhul kaupleja esindaja, kes oli pädev sõlmima rendilepingut ning vastutaja enda väidete kohaselt ka üksikasjalikult selgitama lepingust tulenevaid punkte enne lepingu sõlmimist, selgitas nii suuliselt, kui ka kinnitas seda käsikirjalise lisapunkti lisamisel rendilepingusse, et vigastuse parandamisel tagatiseks olnud raha tagastatakse täisulatuses. Just sellel tingimusel nõustus avaldaja jätma tagatiseks rendiandjale raha summas 1480€. Täiendavalt selgitab avaldaja, et arvestades vigastatud keredetaili mitmeid varasemaid vigastusi ja parandusele viitavaid jälge (vt 10.09.20 avaldaja esialgsele pöördumisele lisatud fotod) on põhjendatud asuda seisukohale, et korduvalt parandatud keredetaili vastupidavus ning väärtus on vähenenud ning erineb uue keredetaili väärtusest. Koosmõjus veesõidukite GPS seadmete andmetega, mis kinnitavad kokkupõrke puudumist, on põhjendatud eeldada, et veesõiduki keredetaili vigastuse tekkemehhanism ning avaldaja pingutused kahju heastamiseks on piisavad, et vastutaja peaks piirduma vastu võetud ja heaks kiidetud parandustöödega ega jätma endale omavoliliselt ning enda subjektiivse hinnangu järgi määratud rahalist kompensatsiooni, millest ei olnud rendilevõtjaga kuidagi kokku lepitud.

Parandatud keredetail sai 15.08.2020 tagastatud rendileandjale, ehk siis 5 päeva möödudes alates detaili saamisest parandustööde teostamiseks. Siinkohal juhib avaldaja tähelepanu, et keredetaili vastu võtnud kaupleja esindaja võttis keredetaili ilma ühtegi pretensioonita vastu ning lubas raha tagastada vastavalt lepingus sätestatule. Samuti palub avaldaja võtta menetluse raames arvesse, et rendileandja äriine tegevus veesõidukite rentimise valdkonnas on seotud teatud riskidega ning antud juhul nn äriisikost tulenev tõenäosus on ka realiseerunud ning seda juba korduvalt, kui võtta arvesse konkreetse veesõiduki varasemaid vigastusi, nende arvu ja paiknemist keredetailil (vt 10.09.2020 lisatud pilte).

IV Vastutaja tegevus

Avaldaja ei saa jätta mainimata, et oli antud juhtumis parimat lahendust otsiv osapool. Avaldaja on korduvalt pöödnud telefonitsi ja ka e-kirjade näol saada ühendust kaupleja esindajaga, kuid viimane ei ole korduvalt reageerinud, kuigi oli teadlik, mis asjus temaga soovitakse ühendust võtta. Alates 19.08.2020 kuni TTJA poole pöördumiseni on avaldaja saatnud kaupleja ametliku e-posti ja juhatuse liikme isikliku e-posti aadressitele 4 (neli) kirja seoses ettevõttele makstud tagatise mitte tagastamisega, millele ei ole reageeritud. Kahel korral õnnestus avaldajal tabada kaupleja telefonitsi, kuid sisulist vestlust ei toimunud, kuna vastutaja meelsus oli tõrjuv ja agressiivne ning konstruktiivse vestluse asemele tuli taluda ebatsensuurseid sõnu avaldaja suunas ning põhjendamatuid pretensioone.

OSINT meetodiga väljaselgitatu pinnal tekkis avaldajal põhjendatud alus arvata, et antud veesõidukitel võib kehtida teatud kindlustuskaitse, kuna sotsiaalmeedias (Facebook foorumid ja gruppides olnud vestluste sisu ja kommentaarid) oli seisuga august 2020 mitmeid postitusi selle kohta, kuidas kaupleja on saanud seoses kahjujuhtumitega kahjuhüvitisi sama juhtumi eest nii eraisikutelt, kui ka kindlustusseltsidelt. Kuna avaldajal ei ole võimalik tõsikindlalt kontrollida antud väiteid ning mingisugusel põhjusel on seisuga 05.11.2020 ülalmainitud postitused kustutatud/eemaldatud Facebook gruppides tehtud postitustest, siis antud juhul täitis selle teabe mainimine oma eesmärgi – kaupleja esindaja sai hoiatatud, et tema võimalikke tegude kohta on võimalik leida tõendeid avalikest allikatest hangitava teabe hulgast.

V Kokkuvõte

Kõigest eelpool mainitust tulenevalt ning juhindudes võlaõigusseaduse § 186 lg 1 p 1, § 187 lg 1, 2 taotleb avaldaja tagatise tagastamist täisulatuses vastavalt 08.08.2020 rendilepingus sätestatule ning avaldaja on seisukohal, et antud vaidlus tuleb lahendada tarbijavaidluste komisjoni otsusega.

Avaldaja jätab endale õiguse kommunikeerida antud otsus JM VO ning TTJA komisjoni tulevane otsus avalikkusele eesmärgiga hoiatada avalikkust taolistest ebameeldivatest olukordadest.

Kaupleja seisukoht:

Kaupleja kinnitab, et tarbija ja kaupleja vahel sõlmiti 08.08.2020 veesõiduki rendileping. Veesõiduki kasutamise käigus toimus kokkupõrge, mille tagajärjel tekkis ühele sõidukile auk kere korpusesse.

Nõustuda ei saa sellega, et vigastuse tekkimise põhjustas asjaolu, et avalduses viidatud keredetail ehk jeti korpus oli enne parandatud. Jetid liiguvad suurtel kiirustel, detailid on plastikust, mingisugunegi füüsiline kontakt kahe veesõiduki vahel ei kuulu jetisõidu tavapraktika juurde ning kokkupõrge saab toimuda üksnes tahtlikult või raske hooletuse tõttu. Ka antud juhul põhjustas õnnetuse asjaolu, et üksteisest mööduti ebamõistlikult lähedalt, tehti omavahel nõ. „napikaid“. Seega avaldaja väide, nagu oleks veesõiduk kokkupõrke tagajärjel võinud parandamisjälgedeta keredetaili kasutades jääda terveks, on täielikult väär ning asjakohatu. Rendilepingu p. 4 kohaselt on rendileandja kohustatud andma veesõiduki rentnikule üle seisundis, mis võimaldab asja lepingulist kasutamist. Seda kohustust on kaupleja täitnud. Küll aga rikkus tarbija muu hulgas lepingu p. 3.1.2, mis kohustab rentniku kasutama veesõidukit korrapäraselt ja heaperemehelikult.

Samuti ei ole usutav avaldaja väide, et vigastuse avastas üürileandja jeti tagastamisel. Nagu mainitud, ei kuulu kokkupõrked jetisõidu tavapraktikasse ning avarii korral on loogiline, et

kasutaja vigastusi ning sellega kaasnevat veesõiduki uppumisohtu hindab.

Alles pärast kahjustuse avastamist üürileandja esindaja poolt tunnistas avaldaja kokkupõrke toimumist. Ehkki see ei ole käesolevas menetluses oluline, soovib kaupleja selle asjaoluga viidata, et tarbija käitus tema suhtes pahauskvalt, kuna proovis avariid varjata.

Kaupleja nõustub, et leppis tarbijaga kokku, et viimane hüvitab talle keredetaili maksumuse 1 480 eurot. Keredetaili lõhkumisega rikkus rentnik rendilepingu p. 5.2., mille kohaselt peab veesõiduk tagastamisel olema seisundis, mis vastab korrapärasele majandamisele.

Lepingu p. 6.1. ja 7.3 kohaselt vastutab rentnik kahju eest, mille ta on tekitanud asja kahjustamise või hävinemisega ning seda vara taastamisväärtuse ulatuses. Nimetatud klauslid on lepingus muu hulgas ka põhjusel, et rendileandjal ei ole vara taastamiseks sõlmitud kindlustuslepingut. Seda just sel põhjusel, et jetide kiirused on suured ning selliste sõidukite kindlustamine – eriti kui tegemist on rendisõidukitega – ei ole Eesti kindlustusseltsides võimalik või on see ebamõistlikult kallis. Seetõttu informeerib kaupleja esindaja igal korral klienti nimetatud punktide olemasolust ja sellega kaasnevast vastutusest ka suuliselt, et klient oleks oma vastutusest teadlik ka juhul, kui ta lepingut korralikult läbi ei loe või ei saa nimetatud sätetetst piisavalt hästi aru. Seda tegi kaupleja esindaja ka sellel korral.

Avaldaja väidab, et tal on põhjendatud kahtlus, et veesõidukid võivad olla kindlustatud. See väide on paljasõnaline – avaldaja ei ole nimetanud ühtegi põhjendust, millele tema kahtlus tugineb.

Kahjustuse suurust hinnates (kere korpusest oli tükk väljas) on antud avarii puhul taastamisväärtuseks uus keredetail, mille maksumus on 1 480 eurot. Kuna tarbija avaldas soovi veesõiduki korpus parandada, et selle maksumust mitte hüvitada, tuli kaupleja esindaja tarbijale vastu. Ta nõustus andma kliendile detaili ning kui see on parandatud korrektselt, tagastama ka tasutud summa selles ulatuses, mis kaupleja on kokku hoidnud arvestades asjaolu, et teisel juhul oleks tulnud detail asendada uuega. Kokkulepe sõlmiti tarbija teadmisel, et tõenäoliselt on parandamine võimatu. Kliendile vastu tulles nõustus kaupleja esindaja detaili taastamisega.

Kokkulepe vormistati käekirjalise lisalausega lepingu all ning see ei ole piisavalt detailses sõnastuses, kuna kaupleja töötajal puudus selleks nii aeg kui ka vastavad juriidilised teadmised. Viidatud lause ütleb: „Lõhkus jeti ja maksab 1 480.-“. Kui põhja korda teeb, saab raha tagasi“. Kaupleja mõonab, et nimetatud lause on mitmeti tõlgendatav, kuid mitte ühelgi juhul ei saa sellest välja lugeda kaupleja selgesõnalist kohustust tagastada detaili parandamise korral kogu nimetatud summa. See on vastuolus ka viidatud lepingu sättega 7.3., mille kohaselt on rendilevõtja kohustatud hüvitama rendileandjale temale tekitatud kahju.

Lisaks sellele on asjakohatu avaldaja väide, et parandustöid ei olnud võimalik kiirendada ilma, et oleks rikutud paranduse tehnoloogiat, kuna need käivad mitmes etapis ning erinevad kihid ja materjalid peavad kuivama/kõvenema, mistõttu sellist parandustööd ei ole võimalik teha nt ühe ööpäevaga. Plastikkeevituse asemel kinnitati augu taha alumiiniumplaat ja tühi augu koht valati silikooni täis – kaupleja ei aktsepteeri, et nimetatud töö on tehtud nõuetekohaselt, nagu pooled kokku leppisid. Seega on olulisel määral vähenenud sõiduki väärtus ka juhul, kui parandatud korpust on võimalik teatud aja jooksul kasutada. Lisaks sellele kulus katkise korpuse eemaldamiseks ka mitu tundi tööaega – lisaks detailile demonteeriti ka jeti ülemise korpuse küljest kõik muud plastikud, lenkstang, spidomeetri- ja muud detailid, mis sellekorpuse küljes on, et see kenasti kliendi autosse mahuks ning et seda

oleks hea töödelda. Nimetatud töödele ette nähtud soovitatav aeg on kirjas veesõiduki tehase manuaalis ning kauplejal on õigus nõuda nimetatud tööde hüvitamist kliendilt, mida ta aga ei teinud.

Kaupleja esindaja küsis korduvalt avaldaja käest telefoni teel, millal korpus tagastatakse. Avaldaja teatas mitmel korral, et töö valmib järgmiseks päevaks. Nimetatud asjaolu saab tõendada kõnelogidega. Kaupleja ei saanud veesõidukit välja rentida kokku 9 päeva jooksul, mistõttu jäi saamata olulisel määral tulu. See ei ole käesoleva vaidluse objektiks, kuid kaupleja soovib rõhutada, et viivitust ei oleks juhtunud, kui kaupleja ei oleks tulnud tarbijale vastu ja oleks täitnud lepingu nii, nagu leping ette näeb – ostnud ja paigaldanud uue detaili 1480 euro eest.

Veelgi enam. On ilmne, et kahjustuse suurus vähendab sõiduki väärtust isegi juhul, kui asuda seisukohale, et parandustööd on teostatud korrektselt. Tarbija väide, et kõnealusel detailil oli varasemalt teostatud parandustöid, ei ole asjakohane ja tuleb jätta tähelepanuta – ükski varasem kahjustus ei olnud tekkinud sellises ulatuses, et detailist oleks eemaldunud tükk. Erinevalt nüüdsest olid kõik varasemad parandused teostatud nõuetekohasel viisil.

Ülaltoodud põhjustel asub kaupleja seisukohale, et 500-eurone kahjuhüvitis kliendi poolt on seaduslik, põhjendatud ning kliendi suhtes enam kui õiglane. Tarbija on käitunud kaupleja suhtes pahauskelt ning tekitanud temale varalist kahju – detaili nõuetekohase parandamise asemel tagastanud selle viivitusega ning ebakvaliteetsena. Seetõttu ei nõustu kaupleja esitatud avaldusega ning on valmis oma õigusi kaitsma nii tarbijavaidluste komisjonis kui kohtus. Kaupleja soovib lisada, et kohtumenetlusega kaasnevad menetluskulud (sealhulgas kulutused ekspertiisile ja õigusabile) kannab pool, kelle kahjuks kohtuotsus tehakse.

Komisjoni põhjendus:

Pooled sõlmisid lepingu asja kasutamise kohta.

Pooled on esitanud väited ja vastuväited asja kasutamise asjaolude kohta, komisjon jätab need tähelepanuta, kuna need selgitused ei sa olla aluseks pooltevahelise vaidluse lahendamisel. Mis puudutab võimalust, et kahjuhüvitist nõuti samaaegselt ka kindlustusandjalt, siis võiks sellele olla kindlustuskelmuse kui kuriteo tunnused. Avaldaja ei ole selle kohta esitanud ühtegi tõendit. Ei ole heade kommete kohane esitada isiku kohta väidet, et ta võib olla toime pannud kuriteo, kui puuduvad igasugused tõendid selle kohta.

Kasutada antud asja kasutamise ajal sai asi kahjustada.

Poolte vahel sõlmitud esialgses lepingus oli regulatsioon selle kohta, kuidas hüvitatakse kahju juhul, kui asi saab kahjustada. Poolte esialgse lepingu tingimused olid kaupleja poolt eelnevalt välja töötatud, edaspidi on need nimetatud kui tüüptingimused.

Pooled sõlmisid pärast seda, kui asi sai kahjustada, eraldi kokkuleppe selle kohta, kuidas kahju hüvitatakse. Vastavalt sellele tasus tarbija kokkulepitud summa kauplejale deposiiti ning seejärel sai tarbija kahjustatud detaili enda valdusesse ja korraldas selle remondi kaupleja poolt määratud remondikohas. Kui detail oli remonditud ja kauplejale tagastatud pidi kaupleja vastavalt kokkuleppele tagastama kogu deposiiti tasutud raha.

Kaupleja ei tagastanud kogu raha. Kaupleja tugineb sellele, et esiteks nõuab ta lisaks poolte vahel eraldi kokkulepitule täiendavaid kahjuhüvitisi ja teiseks sellele, et taastatud detail ei olnud taastatud nõuetekohaselt.

Kaupleja väide, et tal on õigus saada lisaks kokkulepitud tarbijapoolsele heastamisele kahjuhüvitis 500 eurot, ei põhine seadusel ega lepingul.

Kaupleja põhjendused sellise kahjuhüvitise nõudeõiguse kohta on otsitud ja ei ole asjakohased, sest kaupleja tugineb tüüptingimustele.

Pooled on sõlminud eraldi lepingu kahju hüvitamise kohta ning vastavalt võlaõigusseaduse § 38, kui tüüptingimus on sisult vastuolus lepingupoolte poolt eraldi kokku lepitud tingimusega, kehtib eraldi kokku lepitud tingimus. Seega ei ole kahju hüvitamise ulatuse, korra ja muu kahju hüvitamist puudutava, sealhulgas ka deponeeritud summa tagastamise kohta, kohaldatavad tüüptingimused vaid poolte vahel eraldi kokkulepitu.

Kaupleja teine vastuväide avaldusele sisaldab väiteid parandatud detaili remondi kvaliteedi, remondi aja ja sõiduki kasutuskatkestuse kohta.

Veesõiduki detaili remondi aeg ja sõiduki kasutuskatkestus olid ettenähtavad eraldi kokkuleppe sõlmimise ajal ja kaupleja ei saa tulenevalt sõlmitud kokkuleppe põhjal nõuda nende hüvitamist, sest selles ei ole kokku lepitud.

Remont teostati kaupleja määratud ettevõtja poolt ja kaupleja võttis taastatud detaili vastu esitamata ühtegi pretensiooni. Seda kinnitab ka asjaolu, et kaupleja tagastas osa deponeeritud summast. Arvestades, et kaupleja võttis taastatud detaili vastu nõustus ta selle taastamise viisi ja kvaliteediga.

Poolte lepingu selle kohta, kuidas kahju hüvitatakse on tarbija täitnud, kaupleja rikub enda kohustust tagastada deponeeritud summast 500 eurot.

Vastavalt võlaõigusseaduse § 8 lg 2 on sõlmitud leping täitmiseks kohustuslik.

Kaupleja on lepingut rikkunud. Lepingurikkumise korral on tarbijal tulenevalt võlaõigusseaduse § 100 ja 101 lg 1 p 1 õigus rakendada kaupleja vastu õiguskaitsevahendeid muuhulgas esitada kohustuse täitmise nõue.

Kaupleja rikkumist vabandavad asjaolud puuduvad.

Kauplejal on kohustus tasuda tarbijale 500 eurot.

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

Alar Urm
/allkirjastatud digitaalselt/

Rain Meristo
/allkirjastatud digitaalselt/

Anastasia Nezgovorova
/allkirjastatud digitaalselt/

