

## TARBIJAVAIIDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number	19-1/22-13602-009
Otsuse kuupäev	17. veebr 2023
Komisjoni koosseis	Esimees Alar Urm, liikmed Marianne Metssoon, Jüri Aava
Tarbija	
Kaupleja	AAS BTA Baltic Insurance Company Eesti filiaal, 11223507
Tarbija nõue	Nõue kahju hüvitamiseks kindlustuslepingu alusel.
Asja läbivaatamise aeg	30. jaan 2023

### **Resolutsioon:**

1. Avaldus rahuldada.
2. Kauplejal tuleb hüvitada 28.03.2022 toimunud kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud sõiduki Suzuki Vitara, reg-nr 898TNG mootori remondikulud.
3. Kui pooled komisjoni otsusega ei nõustu ja seda ei järgi, võivad nad pöörduda sama vaidluse läbivaatamiseks maakohtusse.

### **Asjaolud:**

Poolte vahel on sõlmitud kaskokindlustuse leping.

Tarbija teavitas kauplejat kindlustusjuhtumist, kus sõiduk põrkus 28.03.2022 maanteel metsloomaga ja kahjustada sai sõiduki esiosa. Kaupleja hüvitas sõiduki esiosa taastamiskulud, kuid keeldus hüvitamast mootori taastamise maksumust.

Tarbija nõuab kahjustunud mootori asendamise või remontimise kulu hüvitamist.

Tarbija on seisukohal, et sõiduk, sh mootor kahjustus liiklusõnnetuse tagajärjel, mille tõttu sai kahjustada sõiduki radiaator, mis hakkas lekkima ja põhjustas sõiduki mootori kahjustamise. Seega, kui poleks liiklusõnnetust toimunud, siis ei oleks radiaatorist jahutusvedelik saanud välja joosta ning mootor kahjustuda. Ei ole tuvastatud, et sõiduki mootorile oleks kahju tekkinud ka ilma liiklusõnnetuse toimumiseta, st pelgalt sõidukisse pandud vähese jahutusvedeliku või õli koguse tõttu. Järelikult on mootori kahjustumise ja liiklusõnnetuse vahel otsene ja lahutamatu põhjuslik seos ning tegemist on ühe kindlustusjuhtumiga, milleks on liiklusõnnetus. Mootori kahjustumist ei saa pidada eraldiseisvaks kindlustusjuhtumiks, kuivõrd liiklusõnnetuse ja tekkinud kahju vahel on lahutamatu põhjuslik seos.

Tarbija väitel on ta vaidluses tõendanud, et kindlustatud sõidukil puuduvad õli- ning jahutustaseme andurid, see tähendab seda, et nimetatud sõidukil puuduvad märguandetuled, mis võiks juhile anda märku vedelike vähesusest. Sellega lükkab tarbija ümber kaupleja väite, justkui ei oleks juht enne sõidukiga sõitu alustades veendunud selle korrasolekus. Muid viise peale tabloo kontrollimise enne sõidu alustamist ei saa kuidagi pidada mõistlikuks või ettenägelikuks moeks kontrollida sõiduki tehnilist seisundit. Tarbijale jääb arusaamatuks millise hoolsuskohustuse rikkumist talle ette heidetakse- kas seda et enne igakordset sõidu alustamist peab ta avama kapoti ja vaatama selle visuaalselt üle omamata mistahes eriteadmisi mootori korrasolekust, tegema mingeid teste kohapeal seisva mootoriga, tegema katsesõite

vms- tarbijale jääb see arusaamatuks, millised nõudmisi ning millisel õiguslikul alusel talle esitakse hoolsuskohustuse tikkumisega.

Tarbija on naisterahvas, kellel puuduvad insenertehnilised teadmised mootori toimimisest või sõiduki kapoti all toimuvast – tavaline mõistlik inimene ei saa teada neid asjaolusid, mida kindlustusandja hetkel subjektiivselt eeldab, et igal inimesel justkui peaks need teadmised ja oskused olemas olema. Tarbija ei ole auto asjatundja ning veelgi vähem oskab ta teada ning tähelepanu osundada võimalikule õli lekkele kuhugi põhjakatte alla, kust seda polegi võimalik ka parima tahtmise juures visuaalselt ilmselt näha.

Tarbija viitab, et Riigikohtu praktika kohaselt tuleb väite esitajal tõendada enda seisukoha aluseks olevaid asjaolusid. Kaupleja esitas väite, et tarbija on olnud raskelt hooletu, mis on põhjustanud sõiduki mootori kahjustumise, kuid seejuures ei ole kaupleja esitanud mitte ühtegi tõendit selle väite tõendamiseks. See tähendab, raske hooletus on kaupleja poolt tõendamata ning tegemist on paljasõnalise väitega.

Tarbija hinnangul on kaupleja poolt põhjendamata, mida on kaupleja pidanud silmas väitega „juht peab veenduma sõiduki korrasolekus enne sõidu alustamist“. Arusaamatuks jääb, milles pidanuks juht enne sõidu alustamist veel veenduma ja mida kontrollima? Tarbija oli enne sõidu alustamist veendunud, et sõidukil ei põlenud ühtegi häiretuldmootori vigastusest või jahutusvedeliku puudusest, sõiduk käivitus. Samuti oli tarbija veendunud, et sõiduki all polnud väljavoolanud vedelikke. Seega väidab tarbija, et tegi kõik endast oleneva, et tuvastada sõiduki sõidukõlbulikkus. Samu asjaolusid edastas tarbija kauplejale ja autoremonditöökojale, kes saanud info põhjal suunasid tarbijat sõidukiga sõitma autoremonditöökotta ülevaatusse. Tarbija tegutses kaupleja ja autoremonditöökoja spetsialisti juhiste järgi.

Tarbija rõhutab, et suhtles kauplejaga pärast kindlustusjuhtumit järgmisel hommikul kohe ning selgitas toimunud õnnetust ja vastas küsimusele auto seisukorra suhtes, mis talle visuaalselt oli näha. Tarbija suhtles vahetult peale kauplejaga vestlust autoremonditöökojaga, selgitades taas kord sõiduki visuaalset seisukorda. Nii kaupleja kui ka autoremonditöökoja esindaja suunasid tarbijat sõitma autoga remonditöökotta, kuivõrd sõiduki mootor käivitus ning autoga oli võimalik sõita. Visuaalsel vaatlusel ei olnud võimalik tuvastada, et vedelikud oleksid välja voolanud. Oluline on siinkohal rõhutada, et tarbija ei asunud järgmisel päeval sõidukiga sõitma enda vajadusel (nt poodi või lapsi kooli viima), vaid suundus sõidukit viima remonditöökotta, nii nagu kaupleja ja töökoja esindaja olid talle öelnud.

Tarbija väidab, et kaupleja esitatud väited 07.11.2022.a vastuskirjas põhinevad suuresti tema eeldustel ja subjektiivsetel arvamustel, mitte aga tõendatud ja faktilistel asjaoludel. Raske hooletus on kaupleja poolt tõendamata. Mootori kahjustus/jahutusvedeliku väljavoolamine ei oleks saanud tekkida ilma kokkupõrketeta metsloomaga. Kaupleja ei ole tõendanud, et sõidukil puudus või oli ebapiisavas koguses õli, piduri-, siduri või jahutusvedelikku.

### **Kaupleja seisukoht:**

29.03.2022 kell 09:48 helistas tarbija kauplejale ning deklareeris, et eile sõitis ta otsa kraavist teele jooksnud metskitsele, millest teavitas ka Keskkonnaametit. Tarbija lisas, et oli teinud portaalis kahjuavalduse ja tundis huvi, kas kahjustatud sõidukist tehakse remonditöökojas ka fotosid. 29.03.2022 kell 12:15 helistas tarbija uuesti ning teavitas, et teel remonditöökotta sõiduk seiskus ning soovis teada kuidas oleks võimalik saada sõiduki transporti remonditöökotta.

Kahjukäsitluse käigus selgitati välja, et 28.03.2022 ajavahemikus 18.15-18.30 Tartu -Otepää-Sangaste teel, Ilmjärve kalmistu lähedal, sõitis tarbija otsa metsloomale, pärast otsasõitu, sõidukist väljumata, jätkas tarbija sõitu koju, mis asus u 7 kilomeetri kaugusel. Avariilise sõidukiga alustati sõitu ka järgmisel päeval kui sooviti sõita Tartusse remonditöökotta. Kodust 15 kilomeetri kaugusel aga sõiduki mootor seiskus, sest otsasõidul metskitsele oli saanud kahjustada ka sõiduki radiaator ning jahutusvedelik voolas sõiduki kasutamise ajal radiaatorist välja. Tartu Topauto defekteeris sõiduki liiklusõnnetusjärgsed kahjustused, sh mootori kahjustused (jahutusvedeliku radika alumine parempoolne nurk katki, jahutusvedelik välja jooksnud, mootor ülekuumenenud ja kahjustatud - 1. silinder õli täis ning mootor ei käivitu).

Loomaga kokkupõrke tagajärjel sõiduki esiosale tekkinud kahjustuste remondiks (v. a sõiduki mootor, mis loomaga kokkupõrke tagajärjel kahjustada ei saanud) on kaupleja garanteerinud kahju hüvitamise summas 5 963,77€, vastavalt Tartu Topauto kalkulatsioonile (lisatud). Kalkulatsioon sidaldab kõiki vajalikke töid, mis on seotud kindlustusjuhtumi toimumi tagajärjel tekkinud kahjudega, sh radiaatori vahetust, st töödega, mis olid põhjuslikus seoses toimunud kindlustusjuhtumiga).

Kauplejal puudub kohustus sõiduki mootori kahju hüvitamiseks, sest sõiduki mootor otsasõidu tagajärjel kahjustada ei saanud. Samuti ei olnud mootori kahjustuste näol tegemist ootamatu ja ettenägematu sündmusega, vaid tõenäolise tagajärjega, kui jätkata sõidukiga sõitmist pärast radiaatori purunemist.

Ei saa nõustuda tarbija väitega, et kahju tekkimise ja liiklusõnnetuse vahel on põhjuslik seos ning kauplejal tuleks hüvitada tarbijale kogu kahju. Sõiduki esiosa kahjustused, mis olid põhjuslikus seoses loomale otsasõiduga, on garanteeritud summas 5 963,77€. Mootori kuumenemine ja sellest tulenevad kahjustused mootorile ei olnud põhjuslikus seoses metskitsele otsasõiduga, vaid tarbija käitumisega/otsusega jätkata sõitu kahjujuhtumijärgselt nii samal päeval vahetult pärast otsasõitu kui ka järgmisel päeval. Kaupleja vaidleb resoluutselt vastu põhjusliku seose esinemisele kokkupõrke ja mootori kahju vahel ning jääb enda juurde, et mootorile ei põhjustanud kahju mitte metsloomale otsasõit, vaid hoopis tarbija tegevusetus (ei kontrollinud sõiduki korrasolekut) kui ka tegevus (jätkas sõitu).

VÕS § 127 lg-st 4 tulenevalt peab isik kahju hüvitama üksnes juhul, kui asjaolu, millel tema vastutus põhineb, on kahju tekkimisega sellises seoses, et tekkinud kahju on selle asjaolu tagajärg (põhjuslik seos). Riigikohus on lahendi 2-16-4655 punktis 12.1. asunud seiskohale, et põhjusliku seose tuvastamisel tuleb kohaldada nn conditio sine qua nonpõhimõtet. Selle põhimõtte kohaselt loetakse ajaliselt eelnev sündmus hilisema sündmuse põhjuseks, kui ilma esimese sündmuseta poleks ajaliselt hilisemat sündmust toimunud. Selleks saab kasutada elimineerimise meetodit, mille abil jäetakse kostja väidetav tegu mõtteliselt kõrvale ja uuritakse, kas kahjulik tagajärg oleks ilma selleta saabunud. Põhjuslik seos on olemas juhul, kui ilma kostjale etteheidetava teota ei oleks kahju tekkinud. Seega tuleb põhjusliku seose kindlakstegemiseks vastata küsimusele, kas kahju oleks tekkinud ka siis, kui tarbija oleks käitunud õigusaktis ja kindlustustingimustes nimetatud viisil (oleks veendunud pärast otsasõitu ja järgmisel päeval enne sõidu alustamist ja ka sõidu ajal sõiduki korrasolekus). Antud juhul on vastus eitav. Eitava vastuse korral peab kahju tekitaja vastutusest vabanemiseks tõendama, et kahju oleks tekkinud ka ilma temapoolse kohustuse rikkumiseta.

Kindlustusvõtja püüab õigustada enda vastutustundetut käitumist asjaoluga, et Suzuki Vitaral puuduvad õli- ja jahutusandurid ning seetõttu ei ole sõidukil ka märgutulesid armatuuris, mis oleks talle andnud infot sõidukil olemasolevatest kahjustustest (mootori kuumenemisest). Esitatud väide konkreetsete märgutulede puudumisest on osaliselt küll õige, sest sõidukil ei

ole tõesti õli- ja jahutusanduerid, kuid kõigil sõidukitel on olemas temperatuurimõõdik, millelt on koheselt näha kui mootori temperatuur tõuseb üle lubatu. Pärast otsasõitu sõidu jätkumisel 7 kilomeetri jooksul võib olla tõesti temperatuurimõõdik temperatuuri tõusu ei näidanud, kuid küll pidi temperatuurinäidik hoiatama mootori kuumenemisest järgmisel päeval sõitu alustades, sest öö jooksul oli kindlasti jahutusvedelik jõudnud välja joosta.

Vastavalt sõiduki omaniku käsiraamatus antud informatsioonile, millega sõidukijuht peab olema kindlasti tutvunud, tuleb mootori kuumenemise korral sõidu ajal konditsioneer välja lülitada (kui on), sõita lähima ohutu peatuskohani teeserval ja peatada auto. Seejärel tuleb mootor normaalsel tühikäigukiirusel mõneks minutiks tööle jätta ja oodata, kuni mõõdiku osuti on liikunud tagasi lubatavasse temperatuurivahemikku H- ja C-tähe vahel. Kui avastatakse leke, mis võis põhjustada mootori ülekuumenemise, on keelatud mootori käivitamine enne probleemi kõrvaldamist!

Seega tarbija väited, et puudus võimalus eelnevalt teada saada mootori ülekuumenemisest ei vasta tõele ning on ümber lükatud. Kõigil sõidukitel on temperatuurimõõdik, selle jälgimine on juhile kohustuslik ning juhul kui näidik ei näita tegelikku temperatuuritõusu, ei vasta sõiduk teeliikluses osalemiseks esitatud tingimustele, mille eest samuti vastutab juht. Sõiduki temperatuurimõõdiku mittejälgimine või tähelepanuta jätmine on juhi ohutusnõuete ja Liiklusseaduses (edaspidi LS) sätestatud nõuete oluline rikkumine ning raske hooletus.

LS § 33 sätestab juhi üldkohustused, sh lg 2 p 2 kohaselt juht on kohustatud enne sõidu alustamist veenduma sõiduki korrasolekus ja jälgima seda teel olles. Tegemist on imperatiivse kohustusega, mitte soovituselise ning mille rikkumine põhjustas antud juhul ka mootori kahjustumise. Asjakohatu on tarbija väide, et tarbija ei saanud mingil moel teada seda, et sõidukil võis olla peale metsloomaga kokkupõrget välja voolanud jahutusvedelik. Eelnimetatud LS säte paneb juhile kohustuse tagada sõiduki korrasolek enne sõidu alustamist kui ka teel olles ning ei näe välistavaid asjaolusid ka tarbijale. Seega kindlustusvõtja võttis teadlikult riski kui jätkas sõitu pärast kokkupõrget ja ei kontrollinud sõiduki korrasolekut ka järgmisel päeval kuni mootor kinni jooksis.

Siinjuures on tarbija rikkunud ka Tingimuste punkti 10.1.3. sätteid, mille kohaselt kindlustusvõtja on kindlustusjuhtumieelselt kohustatud sõidukit kasutades järgima õigusaktide, sh liiklusseaduse sätteid. Samuti Üldtingimuste punkti 12.2, mille kohaselt tarbija on kohustatud pärast kindlustuslepingu sõlmimist täitma kõiki kindlustuslepingu tingimusi ning kindlustatud eseme suhtes ettenähtud ohutusnõudeid, ettekirjutusi, juhendeid, eeskirju ja õigusakte jms, mis sisaldavad käitumisjuhiseid kindlustatud eseme ohutuse tagamiseks, kahju ennetamiseks ja võimaliku kahju suuruse vähendamiseks.

Antud juhul tarbija eiras tahtlikult või raskelt hooletult LS sätteid, sest ei järginud temperatuurimõõdiku näitu või ei pidanud selle infot lihtsalt mingil põhjusel oluliseks või ei olnud koguni teadlik selle näidiku eesmärgist. Nii ühel kui teisel juhul on tegemist vähemalt tarbija raske hooletusega. Võlaõigusseaduse (edaspidi VÕS) § 104 lg 4 järgi on raske hooletus käibes vajaliku hoole olulisel määral järgimata jätmine. Raske hooletuse mõiste sisustamisel tuleb lähtuda konkreetse kaasuse asjaoludest ning elulise usutavuse kriteeriumist. Juht peab liikluses käitumina selliselt, et ei ohustaks iseennast ega teisi, samuti enda ega teiste vara. Ohutu sõidukäitumine eeldab, et juht mõistab ohte, oskab neid vältida ning teab, et tal tuleb seadusekuulekalt käituda, sealjuures vältima kahju tekkimist. Antud juhul Kindlustusvõtja käitus selliselt nagu ükski seaduskuulekas ja LE nõudeid teadev isik ei oleks käitunud- pärast otsasõitu metsloomale jätkas sõidukiga sõitmist ning ei suvatsenud sõidukit isegi peatada, sh veendumata sõiduki korrasolekus! Siinjuures ei ole kergendavaks asjaoluks see, et sõita oli

jäänud veel 7 kilomeetrit. Lisaks sellele ei veendunud sõiduki korrasolekus ka järgmisel päeval, vaid otsustati sõita seni kuni mootor üle kuumenes ja kokku jooksis. Sõidukijuht peab teadma, mida teha kui sõiduki pardakompuuter annab hoiatavaid signaale/andmeid ning ei tohi neid kindlasti ignoreerida. Vastasel korral tuleks juhil üldse loobuda sõiduki juhtimisest, sest see võib osutada tõeliseks ohuks nii talle endale kui ka teistele isikutele ja nende varale. Kui sõidukijuht ei tea, kuidas käituda temperatuurimõõdiku ohtlikku kõrgusesse tõusmise korral ning ei oska teha vajalikke otsuseid kahju tekkimise vältimiseks, ning sellest hoolimata asub juhi kohale, on juht kindlasti vajaliku hoole olulisel määral järgimata jätnud. Eriti taunitav on see, et sõidukiga otsustati sõitu jätkata ka järgmisel päeval, temperatuuriandurile tähelepanu pööramata, seni kuni mootor üle kuumenes.

Tingimuste punkt 5.1.1 kohaselt kaupleja vabaneb osaliselt või täielikult kindlustuslepingu täitmise kohustusest, kui kindlustusvõtja rikkus tahtlikult või raske hooletuse tõttu vähemalt ühte kindlustuslepingus sätestatud kohustust ja kohustuse rikkumine omas mõju kahju tekkimisele, kahju suurusele või kaupleja täitmise kohustuse ulatuse kindlakstegemisele.

Poolte vahel sõlmitud kindlustuslepingu näol on tegemist vabatahtliku kindlustusega, kus kindlustuslepingu sõlmimisel lepivad kindlustusandja ja kindlustusvõtja kokku omavahelistes kohustustes ning missuguse sündmuse (kindlustusjuhtumi) korral peab kindlustusandja oma täitmise kohustuse täitma. Sama põhimõtte on sätestatud ka VÕS § 423 lg 1, mille kohaselt on kindlustusjuhtum eelnevalt kokkulepitud sündmus, mille toimumise korral peab kindlustusandja täitma oma lepingust tuleneva täitmise kohustuse, mistõttu ei kuulu kindlustusvõtjale hüvitamisele igasugune kahju, vaid üksnes see kahju, mis on tõendatud ja milles pooled on eelnevalt kokku leppinud.

Kindlustuslepingu lahutamatuks osaks olevate Tingimuste punkti 4.5.11. kohaselt kindlustusjuhtumiks ei ole ja hüvitamisele ei kuulu kahju, mis on tekkinud puudulikust õli, piduri-, siduri või jahutusvedeliku kogusest või sõidukile sobimatust õli või vedeliku kasutamisest või sobimatust kütuse tankimisest ning kahju, mis on tekkinud tsirkulatsioonist sõiduki mootoris, seadmetes, käigukastis, ülekande- või jahutussüsteemis; samuti kahju, mis on tekkinud ebakvaliteetse kütuse kasutamisest ja kahju, mis on tekkinud sõidukist välja voolanud või kaduma läinud kütuse või muu vedeliku (s.h. õli) tõttu. Kusjuures vastav välistus on Eesti kindlustusturul valdav (nt ERGO Insurance SE Kaskokindlustuse tingimuste punkt 11.1.6, IF-i Sõidukikindlustuse tingimuste punkt 174, Salva Sõidukikindlustuse tingimuste punkt 5.1.2, Seesam-i Kaskokindlustuse tingimuste punkt 91.6.)

Seega Kindlustusvõtjale tekkinud mootori kahju ei oleks hüvitatav olnud ühegi kindlustusandja poolt, sest kahju mootorile põhjustas puudulik jahutusvedeliku kogus, mis nii kokkulepitud tingimuste kui ka teiste kindlustusandjate tingimuste kohaselt ei ole kindlustusjuhtum ning hüvitamisele ei kuulu. Kauplejal puudub kohustus sellise kahju hüvitamiseks vastavalt Tingimuste punktile 4.5.11.

Tarbija käitumist (tegevusetust) analüüsid tuleb asuda seisukohale, et tarbija oma käitumisega on suurendanud ka kindlustusriski. VÕS § 444 kohaselt kindlustusvõtja ei või pärast lepingu sõlmimist ilma kindlustusandja nõusolekuta suurendada kindlustusriski võimalikkust ega lubada selle suurendamist isikute poolt, kelle eest ta vastutab. VÕS § 445 lg 2 kohaselt kui kindlustusvõtja rikub käesoleva seaduse §- s 444 sätestatud kohustust, vabaneb kindlustusandja kindlustuslepingu täitmise kohustusest kindlustusvõtjast tuleneva asjaolu tõttu kindlustusriski võimalikkuse suurenemise ulatuses, kui kindlustusjuhtum toimub pärast kindlustusriski suurenemist. Arvestades antud juhul seda, et kahju on tekkinud üksnes kahju suurenemise tagajärjel, on mootori kahju hüvitisest keeldumise aluseks ka VÕS § 445.

Tuginedes eeltoodule ilmneb, et tarbija ei ole järginud elementaarseid ohutusnõudeid, kindlustustingimusi ja õigusakti sätteid, millega ta on rikkunud kohustust, mis mõjutas otseselt kahju tekkimist ja kahju suurust. Lisaks on tarbija käitunud raskelt hooletult ning suurendanud kindlustusriski saabumise tõenäosust. Kõik see on tinginud sõidukile mootori kahju tekkimise. Tuginedes Riigikohtu lahendile 3-2-1-59-05, piisab VÕS § 452 lg 2 punktide 2, 3, ja 4 kohaldamiseks, kui kindlustusvõtjapoolne kokkulepitud kohustuste rikkumine mõjutas kindlustusjuhtumi toimumist.

Kui kahju tekkis osaliselt kahjustatud isikust tulenevatel asjaoludel või ohu tagajärjel, mille eest kahjustatud isik vastutab, vähendatakse kahjuhüvitist VÕS § 139 lg 1 järgi ulatuses, milles need asjaolud või oht soodustasid kahju tekkimist. Vähendamine on võimalik ka 0-ni, kui kahju tekkimine oli täielikult põhjuslikus seoses kannatanu käitumisega. Seda kohaldatakse VÕS § 139 lg 2 järgi mh juhul, kui kahjustatud isik jättis kahju tekkimise ohu tõrjumata või jättis tegemata toimingut, mis oleks tekkinud kahju vähendanud, kui kahjustatud isikult võis seda mõistlikult oodata. Riigikohus on lahendis 3-2-1-38-05 asunud seisukohale, et VÕS § 139 lg-te 1 ja 2 kohaldamisel ei hinnata seda, kas kannatanu oli hooletu või mitte, s. t kahjuhüvitist saab nimetatud sätte alusel vähendada ka siis, kui kannatanu polnud süüdi kahju tekkimises.

Kohtupraktikas (vt RK lahend nr 3-2-1-88-04) on asunud seisukohale, et kindlustusandja vastutus ei ole kindlustuse mõtte kohaselt absoluutne ning tal on õigus seaduses ja kindlustuslepingus sätestatud juhtudel keelduda kindlustushüvitise väljamaksmisest.

Tuginedes käesoleval hetkel olemasolevale teabele, leiab kaupleja, et 17.05.2022 tehtud otsus on igati põhjendatud ja õiguspärane.

#### **Komisjoni põhjendus:**

Vaidlus puudub, et kindlustusleping oli sõlmitud, kehtiv ja kindlustusjuhtum toimus.

Kindlustusandja keeldub sõiduki mootori remondi hüvitamisest väites, et see ei ole kahju, mis on põhjuslikus seoses sõiduki kokkupõrkega metsloomaga.

Vaidlust ei ole selles, et sõiduki jahutusvedelik voolas sõidukist välja pärast kokkupõrget metsloomaga ja see kokkupõrge tekitas kahjustuse, mille tõttu jahutusvedelik välja voolas.

Kaupleja väitel oleks tarbija pidanud enne sõidu alustamist veenduma sõiduki korrasolekus ja avastama jahutusvedeliku puuduse ning sõidukit mitte kasutama.

Kaupleja väited selle kohta, et tarbijal oli jahutusvedeliku puudumises mõistlikult võimalik aru saada, ei ole tõendatud. Kaupleja esitab rea retoorilisi väiteid, milles heidab enda kliendile ette tahtlikku rikkumist ja avaldab seisukohta, et tarbijal "tuleks juhil üldse loobuda sõiduki juhtimisest, sest see võib osutada tõeliseks ohuks nii talle endale kui ka teistele isikutele ja nende varale". Esitatud etteheited on paljasõnalised ning ei sarnane kindlustusandjalt eeldatava tõendite tugineva õigusliku argumentatsiooniga.

Kaupleja on esitanud asjaolu, et tarbija teadis jahutusvedeliku puudumisest. See asjaolu on tõendamata.

Kaupleja on esitanud väite, et tarbija pidi jahutusvedeliku temperatuurist teada saama sõiduki jahutusvedeliku temperatuuri mõõturi osuti asendi põhjal. Esiteks ei ole tõendatud,

missugused seadmed konkreetsetel sõidukil jahutusvedeliku temperatuurist või jahutusvedeliku kogusest teadasaamiseks olid. Teiseks ei ole kaupleja oletus, et jahutusvedeliku näidik kaupleja kirjeldatud viisil toimib, tõendatud. Jahutusvedeliku näidiku või indikaatori töö põhineb anduril, mis mõõdab jahutusvedeliku temperatuuri. Olukorras, kus jahutusvedelik puudub, ei ole anduril selle temperatuuri võimalik mõõta ja võib näida, et jahutusvedeliku temperatuur on madal.

Õigusakt ega kindlustusleping ei eelda, et sõidukijuht enne sõiduki kasutamise alustamist kontrollib õlitaset või jahutusvedeliku taset füüsiliselt. Pigem eeldatakse, et nende asjaolude osas võib juht olukorda kontrollida sõiduki armatuurilaulal asetsevate näidikute ja indikaatoritulede abil. Kehtivate õigusaktide ning ka kindlustuslepingu alusel ei eeldata B-kategooria juhilt sõiduki ehituse ja toimimise aluste märkimisväärset tundmist.

Esitatu kohaselt ei esine tarbijapoolset kindlustuslepingu rikkumist. Tarbija tahtlik rikkumine, raske hooletus või hooletus on kaheldavad arvestades, et tarbija palus enne sõiduki remondikohta viimist juhust nii kauplejal kui sõidukite remondiga tegutsevalt ettevõtjalt. Olles asjaoludest teadlik ei soovitanud neist kumbki sõiduki kasutamisest hoiduda ja see puksiiri abil remondikohta toimetada.

Pärast kindlustusjuhtumi toimumist ei olnud esitatu põhjal märke sellest, et sõiduki jahutusvedelik oleks lekkinud või kadunud.

Kaupleja heidab tarbijale ette seda, et tarbija ei avastanud enne sõiduki viimist autoremonditöökotta, et sellel ei ole jahutusvedeliku piisavalt. Esitatu põhjal pöördus tarbija autoremonditöökotta, et kindlaks teha sõiduki kahjustused. Enne sõiduki töökotta viimist uuris tarbija nii kauplejal kui töökoja pidajalt, kas autoga võib sõita. Kaupleja vastas, et seda tuleb küsida töökoja pidajalt ning töökoja pidaja soovitas autoga töökotta sõita. Eeltoodud arvestades käitus tarbija nagu keskmine mõistlik inimene ja üritas pärast kokkupõrget ja enne sõiduki kasutamise jätkamist teada saada, kas sellega võib sõita. Kaupleja väidab, et tarbija oleks pidanud oskama enda sõiduki seisundi ise kindlaks teha ja tarbija oleks pidanud aru saama, et remonditöökoja antud nõuanne ei ole õige. Keskmiselt sõidukikasutajalt ei saa oodata, et ta suudaks spetsialisti veast aru saada. Samas oleks võinud nii kauplejad kui sõidukite remondiga tegelev ettevõtte vastava ala asjatundjatena olukorraga seotud ohtusid mõista ja enda klienti paremini nõustada.

Esitatu põhjal tekkis sõidukile kindlustusjuhtumi tõttu vigastus, mis ei olnud pärast kokkupõrke toimumist teada. Mootori kahjustus võis tekkida ka pärast kokkupõrget ning enne seda, kui tarbija asus uuesti sõitma remonditöökotta ja selle viimase sõidu ajal üksnes süveneda. See, millal jahutusvedelik välja lekkis, ei ole teada. Teada on asjaolu, et lekke põhjustas kindlustusjuhtum.

Esitatu põhjal tekkis kindlustusjuhtumist sõidukile jahutusvedeliku süsteemi kahjustus, mis järgnevalt põhjustas mootoririkke. Seega on sõiduki mootoririke põhjuslikus seoses kindlustusjuhtumiga. Kindlustusjuhtumi ja mootoririkke avaldumise vahel ei ole tarbija rikkunud kindlustuslepingut ega ka liiklusseaduse § 33 lg 2 p 2 kaupleja poolt väidetud viisil.

Kaupleja poolt viidatud tüüptingimuste p 5.1.1 kohast kaupleja vabanemist kindlustuslepingu täitmise kohustusest ei esine, tarbija ei ole rikkus tahtlikult või raske hooletuse tõttu vähemalt ühte kindlustuslepingu sätestatud kohustust.

Kaupleja viidatud tüüptingimuste p 4.5.11. kohast hüvitamisest keeldumise alust ei esine,

kuna antud norm ei välista hüvitamist juhul, kui puudulik jahutusvedeliku kogus on põhjustatud kindlustusjuhtumist ja selle mõju avaldub enne, kui kindlustusvõtja oleks pidanud sellest aru saama.

Kaupleja väide kindlustusrisiki suurendamise kohta on asjakohatu. Enne kindlustusjuhtumi toimumist ei ole tarbija riskisuurendust toime pannud. Kaupleja seisukoht, et riskisuurenduseks saab pidada asjaolu, et kindlustusvõtja ei suutnud pärast kindlustusjuhtumit ise kindlaks määrata enda sõiduki vigastusi ja võimalust täiendada kahju tekkimiseks, ei ole õige.

Kaupleja ei ole tõendanud, et kahju tekkis osaliselt või täielikult tarbijast sõltuva asjaolu tõttu (VÕS § 139).

Vastavalt TsMS § 230 on tõendi esitamise kohustus asjaolu esinemise kohta poolel, kes mingile asjaolule tugineb. Vaidluse kohtueelsel lahendamisel kohaldub sama põhimõte.

VÕS § 476 lg 1 alusel kahjukindlustuse puhul peab kindlustusandja kindlustusjuhtumi toimumisel vastavalt lepingule hüvitama kindlustatud isikule kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju. Asja kindlustamise korral peab kindlustusandja muu hulgas hüvitama kahju, mis tekkis kindlustusjuhtumi tagajärgede likvideerimise tulemusena, samuti kahju, mis tekkis kindlustatud asjade kaotamiseks tõttu kindlustusjuhtumi toimumisel.

Eeltoodust tulenevalt on sõiduki mootori kahjustus kindlustusjuhtumiga seotud kahju, mis tuleb kindlustuslepingu alusel hüvitada.

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/

Marianne Metssoon

/allkirjastatud digitaalselt/

Jüri Aava

/allkirjastatud digitaalselt/