

TARBIJAVAIIDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number	19-1/21-04799-012
Otsuse kuupäev	10. nov 2021
Komisjoni koosseis	Esimees Tõnis Kõiv, liikmed Reelika Rohumets, Arno Sillat
Tarbija	
Kaupleja	AUTOKANAL OÜ, 11255097
Tarbija nõue	Kahju hüvitamine summas 1 612,87 eurot ja ekspertiisikulud summas 150 eurot.
Asja läbivaatamise aeg	27. okt 2021

Resolutsioon:

Jätta avaldus rahuldamata.

Kui pooled otsusega ei nõustu või seda ei täida, on neil õigus samas asjas pöörduda maakohtu poole.

Asjaolud:

08.02.2021 ei käivitunud Tarbija sõiduk Fiat Freemont ning Tarbija teavitas sellest kindlustusandjat, kes tellis sõiduki veoks remonditöökohta puksiirauto Kauplejalt.

Tarbija andis telefonis puksiirautojuhile info, et tegemist on neljarattaveolise autoga, samuti juhtis sellele tähelepanu kohapeal.

Puksiirautojuht vedas sõiduki lähtekohast sihtkohta selliselt, et sõiduki tagumised rattad olid pidevas kontaktis teepinnaga.

Töökojas selgus, et põhjus, miks 08.02.2021 sõiduk ei käivitunud oli seotud aku ja generaatoriga. Samuti tuvastati, et sõiduki tagaosast kuulub heli, mille põhjust ei saa kohapeal hinnata.

Kaupleja vedas 20.01.2021 Tarbija tellimusel sõiduki kolmanda isiku töökotta ja see vedu teostati kõik 4 ratas plaadi peal. Kolmanda isiku töökojas defekteeriti, et sõiduki tagasillas paiknev viscosidur on purunenud ja selle on tõenäoliselt tinginud vale sõiduki transportimisviis.

Tarbija lasi sõiduki remontida ning esitas 05.03.2021 Kauplejale remondikulude hüvitamise nõude summas 1612,87 eurot. Kaupleja keeldus kahju hüvitamast.

Tarbija esitas nõude remondikahjude hüvitamiseks summas 1612,87 eurot ja ekspertiisikulude 150 eurot hüvitamiseks. Samuti soovib Tarbija õigusabikulude hüvitamist.

Tarbija on tutvunud Kaupleja vastulausega, on seisukohal, et see ei lükka ümber Tarbija nõuet ja seega jääb Tarbija oma nõude juurde.

Kaupleja seisukoht:

Kaupleja Tarbija nõudeid ei tunnista ja esitab omapoolsed vastuväited. Kaupleja selgitab:

1. Tarbija avalduse kohaselt andis margiesinduse diagnostika (tehtud 04.02.21) sõiduki aku veateate läbisõidul 157520 km, AWD andis veateate läbisõidul 157523,2 km. Diagnostika ei näita veateadete kuupäeva. Tarbija on kaebuses väitnud, et käivitumise probleeme oli sõidukiga enne 08.01.2021, akut oli laaditud. Seega ei ole alust väita, et aku veateade tekkis 08.01.2021.

2. Kolmanda isiku (A-Drive) töökojas tehtud diagnostika tegemise ajal oli läbisõit juba

157548 km. Tarbija ei ole esitanud usutavat selgitust kilometraazi erinevuse kohta. Erinevus tagasilla mitterakendumise (AWD) kohta antud veateate 157523 km ja diagnostika läbiviimise vahel on 24,7 km. Kaupleja tegi sõidukiga proovisõite kokku 1,2 km. Kaupleja on veendunud, et sõidukil oli aku rike ja AWD rike juba enne 08.01.21 pukseerimist.

3. Tarbija väidab, et läbisõidul 157520,0 km fikseeritud viga ühtib sõidukil aku vahetamise ajaga. A-Drive töökoja juhataja selgituste kohaselt võib veateade näidata nii aku vahetamise aega kui lihtsalt aku tühjust. Puuduvad tõendid aku vahetamise kohta.

4. Aku vahetamist ei tõenda ka margiesinduse poolt väljatoodud veateade "Lost Communication With Intelligent Battery Sensor", mis võib viidata nii aku vahetusele kui aku tühjusele.

5. Tarbija on väitnud, et margiesinduse veateade „Lost Vehicle Speed Message“ näitab, et läbisõidul 157520,0 km on langenud aku pingeline 6,4 V (akus vähe voolu ja aku laadimist ei toimu). Sõiduki fikseeritud kiirus veateate registreerimise hetkel on 22,0 km/h, mis viitab sellele, et sõiduk liikus sellel ajal oma jõul.

08.01.21 kui Kaupleja jõudis sõiduki juurde, siis sõiduki mootor seisis. Kaupleja püüdis sõidukit käivitada, mis õnnestus käivituskaablite abil. Sõiduk pöörati esiotsaga pukseeritavasse suunda ja seejärel mootor seiskus. Keeramisel ei saavutatud kiirust 22 km/h. Seega pidi sõiduki AWD viga olema tekkinud ja registreeritud varem kui 08.01.2021. See selgitaks ka seletamatut 23,5 km läbisõidu vahet 157548 km läbisõidu juures tehtud diagnostika ja viscosiduri veateate registreerimise vahel.

6. Tarbija väite kohaselt ei kuvanud käivituskaablitega käivitatud sõiduk ühtegi veateadet. Sõiduki tagasilda hakati kontrollima alles peale pukseerimist. Tarbija ja Kaupleja sõitsid sõidukiga koos A-Drive töötajaga ümber A-Drive töökoja ning sõiduki armatuurlaual ühtegi veateadet ei olnud. Sõites polnud ühtegi tunnust, et sõidukil võiks viscosiduri probleem olla. Seega, kuna sõites ei olnud kõrvalist heli ja sõiduki armatuurlaud AWD veatuld ei näidanud, ei saanud Tarbija olla teadlik sellest, et sõidukil juba varasemalt antud probleem oli. Sõidukit oli võimalik kasutada ka rikkis viscosiduriga.

7. Kaupleja selgitab, et pideva nelikveoga sõidukeid veetakse puksiirauto plaadil, aga Tarbija sõiduk on osalise nelikveoga. Selliseid sõidukeid on Kaupleja ka varasemalt pukseerinud nii, et veerev sild veereb teepinnal kaasa ja seda 7 a jooksul. Ka margiesindus on eraviisiliselt kinnitanud, et selliselt võib pukseerida.

8. Tarbija on lisanud avaldusele fotod purunenud viscosidurist ja eksperdi arvamuse. Ekspert märgib, et sõidukit, millelt viscosidur pärineb, ta üle vaadanud ei ole. Ekspertidele oli juba töö alguses teada taust, et sõidukit viscosiduri rikke põhjuseks arvatakse pukseerimist. Seega on Kaupleja hinnangul eksperdi arvamus juba eelnevalt kallutatud. Kaupleja väitel on ülekuumenemine üks peamine viscosiduri purunemise põhjustest ja see ei teki sugugi pukseerimisest.

9. Kaupleja märgib, et viscosiduri purunemine on Tarbija sõiduki mudelil tavapärane, tegemist väga müüdava varuosaga. Internetiavarustest leiab laialdaselt infot antud viscosiduri probleemidest ja ülekuumenemisest. A-Drive esindaja otsis Eesti ja Leedu autolammutustest kasutatud viscosidurit, kõik müüdnud. Pärnus asuva sõidukite varuosi müüva kaupleja sõnul on Fiat Freemonti tagasilla viscosidur esimene varuosa mis ära müüakse. Seega on viscosiduri rikked on antud mudelil väga levinud.

10. Kauplejale jääb arusaamatuks, miks lasi Tarbija sõidukile paigaldada uue viscosiduri, kuigi sõiduk on 8 a vana ja viscosidur ei ole kuluosa. Kui garantiaeg on lõppenud, siis ei kasutata remontimisel uusi varuosi, kui just ei ole tegemist kuluosaga. See on Kaupleja sõnul ka kindlustusseltside praktika.

Kui komisjon peaks jõudma otsusele, et viscosiduri rikke vastutus jääb Kaupleja kanda, siis peab Kaupleja asetama Tarbija samasse olukorda nagu ta oli enne riket ehk siis kui sõidukil oli 8 a vana viscosidur siis tuleb see asendada samaväärsega. Kasutatud viscosidur on u kolm korda soodsam kui uus.

11. Kaupleja jaoks on arusaamatu, miks Tarbija soovis sõidukil viga otsida kolmanda isiku juures, mitte Kaupleja soovitatud margiesinduses. Kauplejal on alust arvata, et Tarbija valitud remonditöökoda ei oma kokkupuudet ega oma piisavaid teadmisi sõiduki veoskeemist.

Kaupleja on esitanud diagnostika tulemuse, mis viitab, et läbisõidul 157523,2 (kui tekkis AWD veateade) on sõiduki gaasipedaal olnud põhjas (99,6 % sajast) ning esirattad on pöörelnud erineva kiirusega. Lisatud selgituse kohaselt kui sõidukit pukseeriti mittetöötava mootoriga, tühja akuga, süüde välja lülitatud, siis ei olnud sõiduki ajal võimalik registreerida eelmainitud andmeid. Gaasipedaali asend 99,6% rikke salvestamisel saab toimuda vaid eeldusel, et sõiduki mootor töötas ja sõiduk sõitis.

Komisjoni põhjendus:

Kaupleja on osutanud Tarbijale viimase sõiduki Fiat Freemont (reg nr 253BKC) pukseerimise teenust 08.01.2021 ning pooled vaidlevad selle üle, kas sõiduki viscosidur purunes Kaupleja poolt teenuse osutamise käigus või oli Tarbija käes purunenud juba enne 08.01.2021 ehk teenuse osutamist.

Vaidlust ei ole selle üle, et Tarbija sõiduki Fiat Freemont tagasilla viscosiduri purunemine on tuvastatud ja Tarbija on margiesinduses lasknud sõidukile paigaldada uue viscosiduri ning tasunud selle eest 1 612,87 eurot.

Tarbija avalduse kohaselt seisis sõiduk 28.12.2020 kuni 08.01.2021 ning siis ei käivitunud. Asja materjalide hulgas puuduvad tõendid sõiduki odomeetri näidu kohta 08.01.2021. Küll on aga tõendid, mille kohaselt registreeris sõiduki aju elektrisüsteemi pinge alla lubatud piiri läbisõidul 157520 km, AWD (all wheel drive - kõigi rataste vedu) süsteemi vea läbisõidul 157523,3 km ning Kaupleja valitud remonditöökogas diagnostika tegemise hetkel näitas odomeeter 157548 km.

Komisjon tutvus eksperdi arvamusega, kust selgub, et konkreetsel sõidukil lülitub sõiduki tagasild sisse ja vedava ja veetava telje pöörlemine ühtlustub juhul kui elektromagneti abil tõmmatakse kokku primaarsiduri friktsiooniketaste pakk. Teine siduripakk rakendub siis kui vedava ja veetava võlli pöörlemiskiirused on erinevad ning kuulid siduripaki kokku suruvad. Seetõttu toimub sekundaarse siduripaki sisselülitamine sõiduki telgede erinevate pöörlemiskiiruste tõttu mehhaaniliselt, sõltumata süütelüliti asendist.

Tarbija esitatud margiesinduse tehtud diagnostika (Tarbija 05.03.2021 nõue, lk 3) kohaselt toimus viscosiduri (AWD) rike olukorras, kus üks esimene ratas tiirles kiirusega 58,5 rpm, teine esiratas kiirusega 56,5 rpm ja tagumised rattad olid paigal (pöörlemiskiirus oli mõlemal 0 rpm). Kaupleja lisatud diagnostika lisab faktilise asjaolu, et sõiduki gaasipedaal oli asendis 99,6 % sajast. Tarbija avaldusest nähtub, et sõiduk transporditi Kaupleja poolt viisil, et sõiduki tagumised rattad olid pidevas kontaktis teepinnaga ja sõiduki mootor seisis (mittekäivitumine oligi ju pukseerimise põhjus).

Lähtudes eeltoodust ei ole võimalik, et et sõiduki viscosidur purunes pukseerimisel, sest mõlema vaidleva osapoole esitatud diagnostikast tulenevalt purunes viscosidur olukorras, kus sõiduki esimesed rattad pöörlesid erineva kiirusega, tagumised ei pöörelnud ning sõidu gaasipedaal oli asendis 99,6 % sajast (järeltult mootor töötas).

Komisjon selgitab, et automaatse neliveo puhul ei vea tagumised ratta kogu aeg vaid vedu rakendub vaid teatud tingimustel (vt eelnevalt viidet eksperdi arvamusele). Komisjoni hinnangul ei tulene eksperdi järeldus viscosiduri purunemisest eelnevalt ekspertarvamuses välja toodud faktilistest asjaoludest ja asja materjalide hulgas olevatest diagnostika tõenditest (mida pooled ei ole kahtluse alla seadnud).

Lähtudes eeltoodust asub komisjon seisukohale, et ei ole tõendatud viscosiduri purunemine Kaupleja tegevuse tõttu ja seega ei ole Kaupleja lepingulist kohustust rikkunud VÕS § 127 lg 3 tähenduses ning seega puudub Tarbija kahju ja Kaupleja tegevuse vahel VÕS § 127 lg 4 sätestatud põhjuslik seos ja Tarbija avaldus tuleb jätta rahuldamata. Samal põhjusel jääb rahuldamata ka ekspertiisikulude hüvitamise nõue ning poolte õigusabikulud jäävad TKS § 45

lg 5 kohaselt poolte endi kanda.

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

Tõnis Kõiv

/allkirjastatud digitaalselt/

Reelika Rohumets

/allkirjastatud digitaalselt/

Arno Sillat

/allkirjastatud digitaalselt/