

TARBIJAVAIIDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number 19-1/24-17549
Otsuse kuupäev 11.02.2025
Komisjoni koosseis Alar Urm

Tarbija
Kaupleja Salva Kindlustuse AS (10284984)

Tarbija nõue Tekkinud kahju hüvitamine summas 7176,12 eurot.

Resolutsioon:

1. Rahuldada avaldus. Kaupleja peab tarbijale tasuma 7176,12 eurot.
2. Kui pooled komisjoni otsusega ei nõustu ja seda ei järgi, võivad nad pöörduda sama vaidluse läbivaatamiseks maakohtusse.

Asjaolud:

Toimus kindlustusjuhtum mille järgselt sai sõiduki põhi kahjustada.

Tarbija soovib kindlustusandjalt sõiduki taastamist esialgsesse seisukorda BM Auto OÜ ja Inchape Motors Eesti AS ekspertiisi ja pakkumiste kohaselt, mis hõlmab lisaks muude kahjustuste parandamisele ka keskmise summuti, summutiklapi ja karteri kaitse vahetust, mille üle käib osapoolte vahel vaidlus.

Eelnimetatud kahjustused on fikseerinud kolm pakkujat - United Motors AS, BM Auto OÜ kui ka Inchape Motors Eesti AS.

Ühtlasi soovib tarbija kindlustusandjalt hüvitist tehtud kulutustele - Inchape Motors Eesti AS ekspertiis summas 123,12 eurot ja BM Auto OÜ ülevaatus summas 34,50 eurot, s.o kokku koos Inchape Motors Eesti AS pakkumisega 7176,12 eurot.

Kaupleja seisukoht:

Kaupleja vastus:

1) Väide, et Inchcape Motors Eesti AS (edaspidi: Inchcape) on ametlik tehase esindus, pole täpne. Eristada tuleb ametlikku müügiõigust ja remondiõigust. Inchcape'il on tõepoolest müügiõigus, aga remondiõigus on ka United Motors AS-il. Seega BMW-sid puudutavalt on tegu võrdsete asjatundjatega ja võib järeldada, et United Motors AS on enda kalkulatsiooni koostanud igati asjatundlikult ning põhjendatult. Ka avaldaja ise on hinnanud United Motors AS-i pädevaks eksperdiks, kuivõrd Salva koostööpartnerite asemel soovis avaldaja remonti mh just United

Motors AS juures, mida Salva on ka võimaldanud. Korrosiooni osas selgitame, et kõik detailid, mille üle vaidlus käib, on tehtud roostevabast terasest. Roostevaba teras on õhu, vee ja mitmesuguse agressiivse keskkonna korrodeerivale toimele vastu pidav teras. Seega ei ole avaldaja ega Inchcape'i hirm korrosiooni ees põhjendatud.

Vastusele on lisatud ka BM Auto OÜ poolt avaldajale 25.09.2024 saadetud e-kiri, milles BM Auto OÜ selgitab, et summutiklapp töötab nagu vanasti, keskmise summutiosa vigastused ei muuda kuidagi auto mootori tööd ning käigukasti põhja vigastus ei sega sõitmist.

Salva ei vaidlusta, et kõik kriimustused on tekkinud vaidlusaluse kahjujuhtumi raames, aga Salva jääb seisukohale, et tegu on kosmeetiliste puudustega, mis ei takista kuidagi sõiduki sihtotstarbelist kasutamist.

Salva sõidukikindlustuse tingimuste punkt 13.2.2 näeb ette: Kindlustatud eseme kahjustumisel hüvitatakse remontimise mõistlikud kulud. Põhja all asuvate kosmeetiliste puuduste, mida silmaga näha ei jää, väljavahetamise kulu ei saa pidada mõistlikuks. Salva on varasemalt väljendanud enda kompromissivalmidust pakkuda garantiid, et kui mingi aja möödudes, nt poole aasta pärast, ilmneb, et summutiklapp tuleb välja vahetada, kuna selle funktsionaalsus on häiritud, on Salva nõus selle kulu hüvitama. Praeguseks on kahjujuhtumist möödas 4 kuud ning pole avaldatud, et detailiga probleemi esineks. Karteri kaitsega on United Motorsi kalkulatsioonis arvestatud (rida „Põhjaplekk, põhjakatete ja kuumakaitsete vahetus). Keskmise summuti osas selgitab Salva, et viidatud detail on kajastatud Inchcape'i kalkulatsioonis maksumusega 2435,11 eurot, ent Inchcape'i ülevaatuselühivideos, millele avaldaja tugineb, ei ole esile toodud, et see detail üldse kahjustada oleks saanud. Kui ka on, siis on tegu kosmeetilise vigastusega.

2) Sõiduki turuväärtuse vähenemise hirmus on oleme nõus kompromissiks, et Salva ei rakenda sõiduki United Motors AS-i kalkulatsiooni järgi taastamisel omavastutust summas 300 eurot. See katab vahe sõiduki turuväärtuse vähenemise osas ära, kuivõrd kosmeetilised puudused sõiduki põhja all sõiduki turuväärtust rohkem kui 300 eurot ei mõjuta.

3) Salva tugineb poolte vahel sõlmitud kindlustuslepingu lahutamatuks lisaks oleva Salva SKT-23.04 punktile: 13.2.2: Kindlustatud eseme kahjustumisel hüvitatakse remontimise mõistlikud kulud. Avaldaja on tuginenud Salva SKT-23.04 punktile 13.2.3 ja p 12 c), aga sealjuures ei saa tähelepanuta jätta ka punkti 13.2.2.

4) Esmalt soovib Salva rõhutada, et VÕS kahju hüvitamise sätted automaatselt ei kohaldu, kuivõrd tegu on vabatahtliku sõidukikindlustuse lepinguga ning kahju on avaldaja ise endale tekitanud.

Viidatud Riigikohtu lahendid käsitlevad liikluskindlustuse juhtumeid, mis on kohustuslik kindlustus ning mida reguleerib LKindLS otseviidetega VÕS-i kahju hüvitamise sätetele.

Asja lahendamisel tuleb juhendada VÕS § 422 lg-st 1, mille kohaselt kohustub kindlustusandja kindlustuslepinguga kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitama kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju.

VÕS § 423 lg 1 järgi on kindlustusjuhtumiks eelnevalt kokku lepitud sündmus, mille toimumise korral peab kindlustusandja täitma oma lepingust tuleneva kohustuse.

VÕS § 476 lg 1 kohaselt kahjukindlustuse puhul peab kindlustusandja kindlustusjuhtumi toimumisel vastavalt lepingule hüvitama kindlustatud isikule kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju.

Seega tuleb eelkõige aluseks võtta poolte vahel sõlmitud kindlustusleping.

Avaldaja tugineb VÕS § 132 lg-le 3, mille sõnastus (kui asja on kahjustatud, hõlmab kahjuhüvitis eelkõige asja parandamise mõistlikud kulud ning võimaliku väärtuse vähenemise) on tegelikult sama sisuga, mis Salva SKT-23.04 punkt 13.2.2 ehk mõlemas käsitletakse mõistlikkust.

Mõistlikkuse hindamisel tuleks mh vaadata ka seda, kas tegu on vigastustega, mille remondi võtaks isik ette ka ilma kindlustuse olemasoluta. See on kaheldav. Asjaolu, et sõiduki põhjale tekivad sellega sõitmise käigus kriimustused, on loomulik, selles ei ole midagi ettenägematut. Praegusel juhul on kriimud lihtsalt seostatavad konkreetse kahjujuhtumiga, mis võimaldavad nende eest kindlustuselt hüvitist küsida. Kui aga kindlustust ei oleks, ei segaks need kriimud sõiduki kasutamist ega segaks kuidagi visuaalselt.

Turuväärtus sõiduki kasutamisel paratamatult väheneb, aga jätkuvalt, 300 eurot korvab nendest konkreetsetest kriimudest tuleneva selle vahe täielikult. Salva on seisukohal, et ei ole mõistlik vahetada välja töökorras ja silma mitteriivavaid detaile lihtsalt seepärast, et kindlustusleping on sõlmitud. Eeltoodust tulenevalt on Salva seisukohal, et avaldaja nõue tuleb jätta rahuldamata, kuivõrd sõiduki taastamine vastavalt United Motors AS kalkulatsioonile, mida Salva on võimaldanud, on kooskõlas poolte vahel sõlmitud kindlustuslepinguga.

Komisjoni põhjendus:

1.

Pooled on sõlminud kindlustuslepingu. Vaidlus on selle üle, kas sõiduki detailid, mis said kindlustusjuhtumis kahjustusi, tuleb vahetada või mitte. Tegemist oli sõiduki karterikaitse ja heitgaaside väljalaskesüsteemi detailidega, mis ei ole nähtavad ja kindlustusandja on seisukohal, et nende vahetamine ei ole mõistlik, sest detailide vigastused on kosmeetilised ja ei põhjusta sõidukile tehniliselt mingit kahju.

Tarbija tugineb sellele, et kuna sõiduki detailid ei olnud enne kindlustusjuhtumit kahjustatud, tuleb taastada kindlustusjuhtumi eelne olukord. Samuti tugineb tarbija remondiettevõtete remondikalkulatsioonidele, mille kohaselt tuleb detailid vahetada.

2.

Komisjon nõustub asjas lepitusmenetluse läbi viinud lepitaja seisukohtadega, mis oli kokkuvõtlikult, et:

“Kõik kolm sõiduki remondi pakkujat Inchape Motors Estonia, United Motors, ja BM Auto kinnitavad, et vaidlusalused kahjustused on tekkinud ühe ja sama õnnetuse tagajärjel. Inchape Motors Eesti AS on selgitanud, et aja jooksul tekib kahjustatud osadele korrosioon mis rikub nende seisukorra lõpuks täielikult ja vajavad seetõttu väljavahetamist. See on väljatoodud ka Inchape Motors Estonia AS ülevaatuselühivideos: https://eu.citnow.com/vtK_PMbzXyP .

Inchape Motors Eesti AS ja BM Auto OÜ on selgitanud, et seeläbi jäaks taastamata sõiduki esialgne seisukord, mis vähendaks iga mõistliku kasutaja jaoks sõiduki turuväärtust. Sõidukit edaspidi kontrollides jäävad kahjustused silmnähtavaks.

Sõidukikindlustustingimuste p 13.2.3 kohaselt hüvitatakse varuosade ja detailide maksumus vastavalt kindlustusjuhtumielesele seisundile, seega on kindlustusandjal p 13.2.3 ja p 12 c) kohaselt kohustus hüvitada õnnetuse tagajärjel vigastatud detailide väljavahetus kogu kahju ulatuses kuu aja jooksul. Kindlustusandja on aga valinud odavaima pakkuja United Motors AS'i kust olid kõik kolm vaidlusalust detaili pakkumisest välja jäetud ehkki ka United Motors oli tuvastanud samade vaidlusaluste kahjustuste olemasolu.

Kahjustatud isik ei pea VÕS § 132 lg 3 esimese lause alusel nõuet esitades alati võtma aluseks kõige odavama remondivõimaluse, sest kahju hüvitamise eesmärgist (VÕS § 127 lg 1 ja § 132 lg 3 esimene lause) lähtudes peab remont tagama kahjustatud asja kahjustamise eelse väärtuse maksimaalse taastamise. Kui osad kahjustatud detailid jäetakse vahetamata, siis ei ole avaldaja olukord kuidagi maksimaalselt lähedane olukorrale, mis oleks olnud ilma kindlustusjuhtumita, samuti ei taasta see kindlustatud eseme juhtumieelset väärtust maksimaalselt ning leiab, et avaldaja poolt esitatud nõue kindlustatud eseme taastusremondi kulude hüvitamise osas vastavalt Inchcape Motors kalkulatsioonile on põhjendatud. Ühtlasi peab EKSL vastavalt Riigikohtu seisukohale põhjendatud hüvitatavaks kahjuks ka sõiduki ülevaatuse ja vigastuste kindlakstegemisega seotud kulusid

Kahju hüvitamise ulatust reguleerivad võlaõigusseaduse 7. peatüki sätted (VÕS §-d 127-135). Need sätted on üldsätetena kohaldavad ka kindlustusandja täitmise kohustuse olemasolu ja ulatuse määramisel kahjukindlustuses, kuivõrd määratlevad, mida käsitada kahjuna.

Kahju hüvitamise eesmärk on VÕS § 127 lg 1 kohaselt kahjustatud isiku asetamine olukorda, mis on võimalikult lähedane olukorrale, milles ta oleks olnud, kui kahju hüvitamise aluseks olevat asjaolu (antud juhtumil kindlustusjuhtumit) ei oleks esinenud (differentsihüpotees). Sisuliselt on kahjukindlustuse eesmärk taastada kindlustusjuhtumi eelne olukord niivõrd, kuivõrd see on võimalik.

VÕS § 132 mõte on kaitsta kahjustatud isiku vara koosseisu säilimist. Järelikult lähtutakse asja kahjustamise korral kahjuhüvitise kindlaksmääramisel eelkõige vara senise koosseisu ja olukorra taastamiseks vajalike kulutuste suurusest. See, et lähtutakse vara endise koosseisu ja olukorra taastamisest tähendab teisisõnu seda, et absoluutselt ei ole oluline, kas kahjustamise tõttu turuväärtus vähenes või kahjustus mõjutas asja funktsionaalsust, nt väike täke uksele ei mõjuta turuväärtust ja/või funktsionaalsust.

Kohtupraktikas on jõutud seisukohale, et mõistlikuks tuleb lugeda taastusremondi kulusid, mille puhul tehtavad remonttööd peaksid asetama kahjustatud isiku olukorda, mis on maksimaalselt lähedane olukorrale, milles kahjustatud isik oleks olnud, kui kahju hüvitamise kohustuse aluseks olevat asjaolu ei oleks esinenud (VÕS § 127 lg 1) ja remont peab muuhulgas tagama kahjustatud asja kahjustamise eelse väärtuse maksimaalse taastamise. Kui vaidlusalused detailid jäävad vahetamata, siis esineb ilmselge diferents võrreldes kindlustusjuhtumi eelse olukorraga .

Avaldaja poolt esitatud nõue kindlustatud eseme taastusremondi kulude hüvitamise osas vastavalt Inchcape Motors kalkulatsioonile on põhjendatud. Avaldaja nõuab ka kahju suuruse

kindlakstegemise ja suuruse määramisega seotud kulude hüvitamist, mille nõudmine on põhjendatud (VÕS § 491 lg 1 1 ls, 128 lg 3), kuivõrd kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahel oli erimeelsus seoses kahju suuruse määramisega (Inchape kalkulatsioon).”.

3.

Kindlustusandja viitab hüvitamisest keeldumist põhjendades remondiettevõtja seisukohale, et tekkinud sõiduki vigastused ei ole olulised, kuna “summutiklapp töötab nagu vanasti, keskmise summutiosa vigastused ei muuda kuidagi auto mootori tööd ning käigukasti põhja vigastus ei sega sõitmist.”. Kaupleja leiab, et tegemist on kosmeetiliste puudustega, mis ei takista sõiduki sihtotstarbelist kasutamist.

Kaupleja viitab tüüptingimuste punktile 13.2.2, mis sätestab: Kindlustatud eseme kahjustumisel hüvitatakse remontimise mõistlikud kulud.

Kindlustusjuhtumi tüüptingimuste punktid 7.1.1. ja 7.2.1. sätestavad, et kindlustusjuhtum on kahju tekkimine.

Tüüptingimused ei sätesta piirangid, mis võimaldaks piirata seadusega sätestatud ja harilikus õiguspraktikas kasutatavat kahju mõistet. Ka VÕS § 132 lg 3 sätestab, et hüvitada tuleb mõistlikud kulud. Siiski ei ole tüüptingimuste alusel võimalik sisustada „kahju“ mõistet erinevalt, kui see on piiritletud võlaõigusseaduses.

Kui sõidukile on faktiliselt kahjustused tekkinud ja sõidukite remondiga tegelevad ettevõtjad peavad kahjustuse kõrvaldamiseks vajalikuks kahjustatud detailide vahetamist ei ole kaupleja paljasõnaline väide, et “kahju hüvitamine pole mõistlik” alus hüvitamisest keeldumiseks.

Kui kindlustusandja leiab, et kahju ei ole tekkinud ning sõiduki seisund ei ole halvenenud ja tarbija on samas olukorras, nagu enne kindlustusjuhtumit, pidanuks kaupleja need asjaolud tõendama.

Momendil ei ole tõendatud, et kahju ei ole tekkinud või tekkinud kahjustused on võrreldavad sõiduki tavalise kasutamise käigus tekkiva kulumise või muu sarnasega. Sõiduki detailid on vigastatud ning selline ei olnud sõiduki kindlustusjuhtumi eelne olukord.

Kaupleja poolt autoremondiettevõtja seisukoha kaudu väljendatud seisukoht, et hüvitatakse vaid kahju, mis “takistab auto mootori tööd ning segab sõitmist” ei põhine õigusaktidel ega poolte lepingul. Kui tüüptingimuste p 13.2.2 sellist tõlgendust jaatada jääks hüvitamata näiteks ka sõiduki keredetailide värvikahjustuseta mõlkimised ja kõik muud sõidukite kahjustused, mis ei muuda sõiduki kasutamist õiguslikult lubamatuks ega takista sõiduki sihtotstarbelist kasutamist.

4.

Kaupleja on esitanud väite, et vaidluse lahendamisel ei kohaldu automaatselt VÕS. Samas kaupleja viitab seejärel VÕS § 422 lg-st 1, VÕS § 423 lg 1 ja VÕS § 476 lg 1 ning nende kaudu kindlustusjuhtumile.

Kaupleja ei ole tõendanud, et toimunu ei ole kindlustusjuhtum, samuti ei ole kaupleja tõendanud, et esineb tüüptingimustes sätestatud ning antud juhtumile kohalduv hüvitamisvälistus. Vastavalt

tüüptingimuste p. 7.1.1 **on kindlustusjuhtumiks kindlustatud eseme äkiline, ootamatu ja ettenägematu kahjustumine**, hävimine või kaotsimine kindlustuskaitse kehtimise ajal lepingus sätestatud tingimustel, kui kohaldamisele ei kuulu ükski kindlustustingimustes (edaspidi „tingimused“) toodud välistus või piirang.

Vastavalt tüüptingimuste p 7.2.1 loetakse õnnetusjuhtumiks kindlustatud eseme kahjustumist või hävimist välise mehaanilise jõu tagajärjel, sh liiklusõnnetus. Sõiduk sõitis otsa eesolnud takistusele, see on liiklusõnnetus. Kindlustusjuhtum on toimunud. Kindlustusjuhtumit reguleerivas tüüptingimuste peatükis ei ole sätestatud piirangut, mis välistaks toimunu kvalifitseerimise kindlustusjuhtumiks.

Vastavalt kaupleja viidatud VÕS § 422 **peab kaupleja hüvitama kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju.**

Kaupleja ei ole tõendanud, et kahju ei ole tekkinud, kaupleja on esitanud väite, et kahju hüvitamine ei ole mõistlik. Kauplejal ei ole VÕS § 42 lg 3 p 18 alusel võimalik endale võtta ainuõigust tõlgendada lepingutingimusi. Tüüptingimuste p 13.2.2 ei võimalda kauplejal otsustada, et mingi kindlustusjuhtumi korral kahju hüvitamine ei ole mõistlik.

Kui kindlustusjuhtum on toimunud, on kindlustusandja täitmiskohustus vastavalt VÕS § 476 lg 1 sissenõutavaks muutunud alates kahju kindlakstegemiseks vajalike toimingute lõpuleviimisest.

5.

Kaupleja on kohustust rikkunud (VÕS § 100; VÕS § 476 lg 1) jättes kindlustusjuhtumi toimumise järel kindlustushüvitise maksmata. Alusetu hüvitamisest keeldumisega põhjustatud kahju hüvitamine on poolte vahel sõlmitud kindlustuslepingu kaitse-eesmärgi kohane. Tarbijal on kaupleja vastu kahju hüvitamise nõue (VÕS § 101 lg 1 p 3). Tekkinud kahju on põhjuslikus seoses kaupleja tegevusega. Nõude summa üle vaidlus puudub, selle kohta ei ole kaupleja vastuväiteid esitanud. Kaupleja vastutust välistavaid ega kaupleja rikkumist vabandavaid asjaolusid ei ole.

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/