

## TARBIJAVAIIDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number 20-1/23-08749  
Otsuse kuupäev 02.02.2024  
Komisjoni koosseis Jüri Aava  
Diana Lints  
Meelis Telliskivi

Tarbija  
Kaupleja Flameko Autohooldus OÜ (14939264)

Tarbija nõue Kahju hüvitamine.

### Resolutsioon:

1. Lõpetada asjas menetlus.

### Asjaolud:

Tarbija tellis 05.05.2023 kauplejalt auto Audi A6, reg märgiga 311FKY mootori nukkvõllide vahetuse ja sellega seonduvad remonttööd, hinnaga 7980,83 eurot. Tarbija tasus ettemaksu 1000 eurot ja andis 05.05.2023 auto kauplejale üle. Tööde teostamise ajal tekkis autol mootoririke, mille kõrvaldamist tarbija soovib.

Tarbija avalduse kohaselt anti talle 10.05.2023 teada, et sõidukil oleks vaja vahetada esimesed pidurikettad ja klotsid, üks šarniir ning klapikambri kaan, summas 909,17 eurot. Tarbija nõustus lisatöödega.

Peale tööde teostamist teavitati tarbijat 15.05.2023, et sõiduki mootor jooksis peale remonti toimunud proovisõidu käigus kokku ja 17.05.2023 teavitati, et ekspert annab järgmisel päeval seisukoha rikke osas. Edasi peeti kirjavahetust alates 22.05.2023, kuid kokkuleppele ei jõutud. Kaupleja vastas 23.05.2023, et kepsusaaled olid nihkunud, õlitus puudus ja sellest tulenevalt tekkis mootori kokkujooksmine ning tegemist on mootori tehnilise veaga, milles kaupleja süüdi ei ole. Tarbija on seisukohal, et kui nukkvõllide vahetamise käigus mootor lahti võeti, siis oleks pidanud mootori ja saalede kulumisjäljed spetsialistile näha olema ja sellisel juhul oleks pidanud tegema talle pakkumise saalede vahetuseks. Tarbija tugines asjaolule, et 195 000 km läbi sõitnud kolmeliitriise kubatuuriga mootor ei saa olla nii kulunud, et jookseb kokku. Tarbija esitas 25.05.2023 nõude ja soovis, et talle tagastataks sõidukorras mootoriga auto, sest ta andis remonti ilma mootorikahjustuseta auto. Tarbija oli nõus tasuma mootori remondiks kokkulepitud summa, millest on maha arvestatud ettemaks ja juurde arvestatud kokkulepitud lisatööd. Vastuseks pakuti, et tarbija soetab oma kuludega kasutatud mootori summas 6300 eurot ja tasub lisaks ka selle paigalduse eest täiendavalt 2500 eurot. Tarbija kuluks oleks olnud umbes 13 200 eurot. Tarbija sellise pakkumisega ei nõustunud. Tarbija on seisukohal, et tema viis remonti sõidukorras auto, mille mootoril oli vaja vahetada nukkvõllid, sest need natuke klõbisesid. Nukkvõlli klõbin ei saa

kaasa tuua mootori kokkujooksmist. Saalede kolisemine oleks pidanud olema kuulda juba sõiduki remonti viimisel, aga sellisele asjale tähelepanu ei juhitud, mis tähendab, et sellel hetkel viga puudus. Kaupleja võttis nukkvõllide vahetamise käigus mootori sõidukilt maha ja täiesti tükkiideks. See tähendab, et kui mootor oleks olnud nii kulunud nagu kaupleja väidab, siis oleksid pidanud mootori kulumisjäljed, metallipuru mootoris, kauplejale kui asjatundjale näha olema. Viga tekkis mootori kokkupaneku käigus peale seda, kui kaupleja oli nukkvõllid vahetanud ja avaldus proovisõidul. Tarbija nõudeks oli auto parandamine kaupleja kulul ehk töökorras mootoriga auto tagastamine, tehtud kulukalkulatsioonis märgitud tööd ja eemaldatud kaupleja süü tõttu tekkinud vigastused. Tarbija oli nõus tasuma mootori remondi eest kokkulepitud ja seni tasumata summa, millest on maha arvestatud ettemaks 1000 eurot ja lisatööd 909,17 euro eest, kokku 7 890 eurot. Tarbija ei ole nõus tasuma kaupleja süü tõttu kokku jooksnud mootori remondi eest.

Tarbija pöördus menetluse käigus ekspertarvamuse saamiseks ekspert Raul Põdersalu poole, kes vormistas 14.07.2023 ekspertarvamuse. Arvamuses toob ekspert välja, et sõiduki mootor oli täielikult osandatud. Sõiduki mootorist eemaldatud detailide (saaled jms) paiknemiskohti mootoris polnud tähistatud, need paiknesid läbisegi mootorilt eemaldatud teiste detailidega. Mootori ja selle detailide vaatlusel selgus, et mootoririke on tekkinud väntvõlli keskmiste 2 või 3 raamsaalede lagunemisest. Need on teadmata põhjusel pesas pöördunud, sulgenud õlikanalid, mistõttu oli takistatud väntvõlli tööpindade õlitus. Selle tõttu tekkis liugelaagrites tööpindadel õlipuudus, need kuumenesid ja sulasid väntvõlli külge kinni kuni väntvõlli pöörlemine sai sedavõrd takistatud, et see kiilus kinni.

Märkimist väärib asjaolu, et kahjustatud on kõik raamsaaled (enim keskmised), mis viitab õlitusvaegusele. Kepsude liugelaagritel esines tavapärasest kulumist ja õlivaegusest tekkinud ülekuumenemise jälgi, mis oli sekundaarne ning tingitud raamsaalede rikkest. Mootorist remondi käigus eemaldatud nukkvõllide tööpindadel esines tavapärasest kulumise jälgi. Nukkvõllide hammasrataste leevendites esines tüüpveana lõtk, mille tõttu nukkvõllid remondi käigus vahetati.

Tutvudes vaadeldava sõiduki mootori remondiprotsessiga ja selle käigus tehtud tööoperatsioonidega selgub, et nukkvõllide vahetuse, mootorikettide vahetuse ja vahekarteri tihendamise käigus väntvõlli liugelaagreid kinnitustest vabastada vaja ei ole. Väntvõlli raamsaalede seisukorda ilma mootorit täiendavalt osandamata visuaalset näha pole. Väntvõlli liugelaagrite kontrollimiseks tuleks lisaks kulukalkulatsioonis toodud töödele täiendavalt lahti võtta väntvõlli raamsaalesid fikseerivad poldid ja eemaldada raamsaalede pukid. Kaupleja töökojas tehtud mootori remondiprotsessi käigus väntvõlli ega selle liugelaagreid ei osandatud ega nende seisukorda ei kontrollitud. Väidetavalt seda tööd polnud tellitud. Arvestades väntvõlli kõikide raamsaalede kahjustusi on tehniliselt võimalik, et tööde teostamise kõigis, mootori lahti võtmisel ja vahekarteri eemaldamisel, valgus õlikanalitest ja õlipumbast välja seal olnud õli ning mootori remondijärgsel käivitamisel ei suutnud õlipump piisavalt kiiresti õli üles pumbata, et õlituse suhtes kriitilisi pindasid määrada. Ekspertidele teadaolevalt töökojas õlirõhku peale mootori koostamist manomeetriga ei kontrollitud. Samas ei leidnud ekspert valmistajatehase remondijuhenditest ühtegi kirjeldust, kuidas sellist olukorda vältida ja tagada kõikide tööpindade piisav õlitus ka mootori remondijärgsel käivitusel. Kokkuvõttes oli ekspert seisukohal, et sõiduki mootoririke tekkis väntvõlli raamsaalede pöördumisel oma pesades ja sellest tekkinud õlivaegusest õlituse suhtes kriitilistel väntvõlli tööpindadel. Mitme raamsaale üheaegsed vigastused viitavad pigem kas õlitusprobleemidele või raamsaalede kriitilisele kulumisele.

Materjalide kogumise käigus ei tuvastanud ekspert kaupleja poolt teostatud remondiprotsessis puuduseid ega tööde teostamisel remondijuhistest kõrvalekaldeid, mille tõttu või tagajärjel võis remondijärgsel proovisõidul mootoririke tekkida. Samas pole ka teada, kas remondijärgselt tagas õlipump mootori piisava õlituse, sest mootori õlirõhku remondijärgselt mehhaaniliselt ei mõõdetud.

Kuna eksperdile esitatud sõiduki mootor oli vaatluse hetkeks täielikult osandatud, polnud võimalik tagantjärei tuvastada rikke tekkimise kõiki üksikasju, sh. välistada mootori tootmisdefekti, liugelaagrite kulumist ega remonditöid teostanud töötaja hooletust puuduliku õlitusega mootori remondijärgsel käitamisel.

Peale kaupleja vastuse edastamist tarbijavaidluse menetluse käigus, täiendas tarbija, et soovib suulist istungit. Tarbija oli seisukohal, et kui vaadata kaupleja ja eksperdi seisukohti kogumis, ei saa olla kahtlust, et kaupleja on vastutav mootoririkke eest ning on kohustatud omal kulul sõiduki korda tegema.

Tarbija rõhutas täiendavalt, et väga kulunud saaled teevad mootori töötamisel häält, kolisevad. Tarbija sõiduki mootori ei kolisenud kaupleja juurde remonti sõites. Kaupleja osandas nukkvõllide vahetamise käigus mootori pea täielikult, sealhulgas voolas õli mootorist täielikult välja. Kaupleja pidi aru saama, et mootori lahtivõtmise ja tagurpidi pööramise järel jookseb õli mootorist välja ning õlituse taastamiseks tuleb teha vajalikke pingutusi, eelkõige kontrollida õlisurve olemasolu. Peale mootori uuesti komplekteerimist ei kontrollinud kaupleja õlisurve olemasolu mootoris ning mootori remondijärgsel käivitamisel ei suutnud õlipump piisavalt kiiresti õli üles pumbata, et õlituse suhtes kriitilisi pindasid määrada, mistõttu on kaupleja vastutav nii mootori remondi kui remondijärgse käivitamise tagajärgede eest. Kaupleja ei ole tõendanud sõiduki tootjatehase remondijuhendi järgimist, mille kohaselt ei tohi peale õlivahetust suurendada pöördeid enne kui õlisurve hoiatuslamp on kustunud. Tarbijal puudub igasugune teave, kas kaupleja üldse jälgis õlisurve hoiatuslampi, kas hoiatuslamp oli kustunud proovisõidu ajaks või mitte. Kaupleja on kokkujooksnud mootori osandanud ilma tarbija või tarbija määratud eksperdi osavõtuta. Hiljem on selgunud, et osandamise käigus ei ole tähistatud äravõetud osade paiknemiskohti, mis oluliselt raskendab kokkujooksmise põhjuse tuvastamist. Tarbija on seisukohal, et kaupleja on tahtlikult osandanud mootori ilma kõrvaliste isikuteta, et hävitada võimalikud ebakvaliteetsele tööle viitavad jäljed. Kaupleja väited võimalikele tehasepoolsete lahenduste puudulikkusele, materjali valikutele või tootmispraagile on kohatud, paljasõnalised ja tuleb jätta tähelepanuta. Audi on tunnustatud kvaliteetsete autode tootja, mudel A6 on levinud mudel, mida on toodetud aastaid. Puudub igasugune alus väita, et tootjatehas on teinud mootoris puuduliku lahenduse, valinud kehva materjali või veelgi hullem – tootnud praaki. On eluliselt usutav, et võrdluses Audi tootja ja kaupleja vahel, on kõik eeldused arvata, et just kaupleja on teinud ebakvaliteetset tööd, mille tulemusena on mootor peale remonti kokku jooksnud. Kaupleja ei ole töövõtulepingut täitnud, st ei ole tagastanud tarbijale remonditud mootoriga töökorras autot. Tarbija nõuab jätkuvalt, et kaupleja annaks tarbijale üle vahetatud nukkvõllidega sõiduki. Tarbija ei ole nõus kaupleja pakkumisega, et töövõtulepinguga kokkulepitud u 8 000 euro väärtuses mootori remont kujuneb tarbija jaoks 13 200 eurot maksvaks mootori remondiks. Tarbija ei ole ega saagi olla vastutav mootori kokkujooksmise eest ning ei ole nõus tasuma kõrgemat hinda. Kaupleja pakkumine on äärmiselt ebaõiglane, sest selle kohaselt peaks tarbija maksma mootori remondi eest algselt kokkulepitu asemel 65 % kõrgemat hinda, pealegi ei ole kasutatud mootoris uusi nukkvõlle, st isegi 65 % kõrgemat hinda makstes ei saa tarbija seda, mida ta algsest töövõtulepingust lootis. Tarbija palub avalduse rahuldada ning kohustada kauplejat täitma töövõtulepingut ning remontima sõiduki

mootori ning andma tarbijale üle töökorras mootoriga sõiduki.

### **Kaupleja seisukoht:**

Kaupleja selgitas oma vastuses, et teostas tarbija sõidukile tarbija poolt tellitud mootoriploki ja vahekarteri vahelise tihendmassi, mootori ketikomplekti ning nukkvõllide vahetuse. Töödega alustati 09.05.2023 ning tööd olid valmis 12.05.2023. Tellitud töödele lisandusid veel mõned veermiku detailid, mis avastati tööde käigus ja vahetus kooskõlastati tarbijaga. Teostati sõiduki mootori demontaaži, vahekarteri ja mootoriploki vahelise õlilekke likvideerimine, mootori pealse ning esimesel osal olevate jahutusvedeliku ja mootoriõlilekete likvideerimine, nelja nukkvõlli ja terve kettajami komplekti vahetus. Lisatöödena teostati veel esimeste piduriketaste ja klotside vahetus ning esisilla vasakpoolse alumise tagumise õõtshoova vahetus. Kõik liugpinnad on eelnevalt õlitatud, kõik õli sisaldavad sõlmed nagu õlipump ja õlifilter jne on eelnevalt manuaalselt täidetud õliga. Seejärel tehakse auto nii-öelda kahjutuks, et auto starterit andes ei käivituks – sellisel viisil saab õli mootoris ringlema ja õlirõhu üles, kuid mitte veel nii, et mootor täies mahus käivituks. Peale neid protsesse alles käivitatakse auto mootor normaalsel viisil. Seejärel lastakse auto mootoril tühikäigul töötada, et veenduda, et kõik töötaks nii nagu peab ega ei esineks kuskil mingeid häireid. Täpselt sama protsess tehti ka tarbija autoga. Järgmise tööpäeva hommikul töötas selle konkreetse auto mootor veel tühikäigul u pool tundi, täiesti normaalselt ja ilma ühegi veata. Seejärel läks auto 15.05.2023 proovisõidule, kuid kahjuks mõne kilomeetri läbimisel auto mootor seiskus ning kõik sümptomid viitasid mootori kinnijooksmisele. Kaupleja defekteeris koheselt mootori ja kaasas ka Corsa Motors OÜ. Koos Corsa Motors OÜ-ga mootori defekteerimisel oldi arvamusel, et mootori rikke põhjustas mootori väntvõlli 2 ja 3 liuglaaagri (saale) asendist ära keeramine kepsude õlituskanali ette ja puuduliku õlituse tõttu kuumenesid üles ja sulasid kinni 1 ja 4 silindrite kepsude liuglaagrid. Tarbijale anti juhtunust teada telefoni teel ja tarbija käis oma esindajaga kaupleja juures mootorit visuaalselt kontrollimas. Nii tarbija, kui ka tema poolt kaasatud isikuga käidi üle remondiprotsess, käivitusprotsess ning ka põhjused, miks liuglaagrid kahjustusid. Kaasatud ekspert nõustus, et mootori remonditööde poolel ei saanud midagi rohkemat me teha antud juhtumi ennetamiseks. 23.05.2023, kui tarbijat teavitati liuglaagrite kulumisest, oli mootor juba osandatud ja kahjustused tuvastatud. Õlituse puudumise tagajärjel oleks esimesena kahjustunud viies ja kuues keps kuna õlipump asub mootori ees otsas ning rõhu langemisel oleks õlituseta jäänud tagumised kepsud. Antud mootoril kahjustusid aga keskmised raamsaaled ning esimesed kepsusaaled (1 ja 4 silinder). Oma 23.05.2023 vastuse tarbijale kirjutas kaupleja, et defekteerimise käigus tuvastati, et esimene ja teine keps on kinni jooksnud ehk siis need olid puuduva õlituse tagajärjel väntvõlli külge kinni sulanud. Peale kõikide ülejäänud kepsu saalede kontrollimist ja eemaldamist kontrolliti üle väntvõlli kinnituspakud, millega kinnitub väntvõll mootoploki külge. Nende eemaldamisel tuvastati, et esimene, teine ja kolmas väntvõlli raamsaaled olid tugevalt kulunud ning esimese raamsaale oli liigse kulumise tõttu juba oma kohalt ära liikunud ning ära blokeerinud õlituskanali, millest toimub raamsaale ning kepsusaale õlitus. Selle kanali blokeerimine ning õlituse puudumine tingiski mootori kahjustumise ja kinni jooksmise. Õlituse probleemist ja õlirõhu puudumisest oleks koheselt märku andnud ka mootori küljes olevad õlirõhu andurid, mis oleks puudevast õlirõhust koheselt hoiatustule ja helisignaaliga ka märku andnud. Kuid seda ei olnud, ei kahe käivitumise järgsel madalal koormusel töötamisel ega ka proovisõidu alguses ning ei süttinud ka enne mootori seiskumist ükski hoiatustuli. Kaupleja konsulteeris ka Audi esindusega ning selgus, et täpselt samalaadseid nii öelda mootori kokkujooksmisi peale remonti, peale õlivahetust ja täiesti niisama on juhtunud ka mitmel korral nendel, on tehtud igasuguseid ekspertiise ning kõik tulemused viitavad vaid mootori veale.

31.05.2023 saadeti tarbijale selgitav kiri tööprotsessist.

01.06.2023.a saatis tarbija kirja oma nägemuse lahendusest ja 06.06.2023 pakkus kaupleja, et parim lahendus oleks, kui tarbija soetaks ise renoveeritud mootori Mootoripood.ee veebikaupluse kaudu maksumusega 6300 eurot ja vana mootori saaks müüja. Seetõttu saaks arvestatava summa eelnevast kalkulatsioonist maha arvestada. Nukkvõllid, ketikomplekt, vaherattad ja tõenäoliselt veel varuosi, mida saaks kasutada. Sellega saaks kogukulu summat korrigeerida üpriski arvestataval määral. Kui nukad, ketid jms maha arvastada, siis oleks varuosade ja eelnevalt teostatud tööde summa 4396,69, maha on arvestatud juba tarbija poolt teostatud 1000 eurone ettemakse ning lisaks uue mootori komplekteerimine ja paigaldus ca 2500 eurot (defektse mootori demontaaž ja osandamise tasu kaupleja ei rakendaks, mis on ka summas 1000 eurot). Tarbija kogukulu oleks veel lisaks ettemakstule 4396,70 + 2500 + (6300 eurot) mootor, mille tarbija ise telliks mootoripood.ee`st. Sellisel juhul oleks kogukuluks orienteeruvalt 13200 eurot. Selle variandi puhul oli kaupleja nõus kõik võimalikud ja taaskasutamist võimaldavad varuosad omale tagasi võtma ning ka kandma ise defekteerimise ja mootori demontaaži kulud, kuid tarbija keeldus sellest. Lisaks palus tarbija, et vanad nukkvõllid, mis autolt vahetuseks demonteeriti paigaldataks sõidukisse.

19.06.2023 käis ekspert Raul Põdersalu kahjustunud mootorit hindamas ja võimalike põhjuseid tuvastamas. Tarbija poolt tellitud tööde maht ei sisalda mootori saaled kontrolli ning tava olukorras ei ole seda mõistlik teha. Ka ei ole ilmselt võimalik täpselt hinnata, kui kaua võiks lahti võetud saale veel kilomeetreid läbida. Samuti ei ole võimalik kuidagi eelnevalt teada saada, kas antud mootoril on saaled juba vahetatud või mitte, kui pole olemas kindlat kinnitust ajaloost. Enne tarbija autot on läbi ajaloo pööratud kaupleja poole sama probleemiga kahel korral ning probleem on juhtunud kliendil tavapärasel kasutamisel. Tõsi, just samal nädalal kui see probleem antud autoga tekkis saabus veel 2 sama probleemiga autot, kuid rohkem mitte. Seega 5 juhtumit tuhandete autode seast.

Tööde käigus ei avastatud ülemäära kulumis jälgi/metallipuru mootoris või vanas õli. Kui oleks midagi kahtlast olnud oleks tarbijat teavitatud nagu seda tehti piduriketastega. Kaupleja kirjutab, et Raul Põdersalu ekspertiisiaktis on ka faktiviga ning väidetavalt lasti mootoril töötada vaid kohapeal mõned minutid ja siis suunduti proovisõidule. Tarbijale saadetud kirjades on kirjas, et tööde teostamise järgselt elimineeritakse sõiduki käivitamise võimalus kütusesüsteemi väljalülitamise teel. Seejärel aetakse mootorit ringi vaid starteri jõul, et mootori õlitussüsteem täituks ja kõik tühjaks jooksnud kanalid oleks õliga täitnud. Seejärel ühendatakse tagasi toitesüsteem ning käivitatakse mootor. Esimene töösükkel on ca parkümmend minutit vaid tühikäigul töötamist ning mingisugust proovisõitu ei teostata. Sõiduki mootor suretati välja ning järgmine käivitus toimus järgmisel tööpäeval. Peale järgmist käivitamist töötas taaskord mootor parkümmend minutit tühikäigul ning alles seejärel, kui kõik järelkontrollid teostati siirduti kõnealuse sõidukiga proovisõidule. Proovisõidu pikkust kaupleja ajaliselt ei mõõda, kuid mootor seiskus paarikilomeetrise proovisõidu järel, mitte paari minuti järel peale proovisõidu alustamist. Ehk siis antud juhul töötas mootor kokku peaaegu tund aega enne, kui üldse mootori pöördeid tõsteti ja siirduti proovisõidule. See on väga oluline protseduur tagamaks õlitussüsteemi korrektse töötamise ja võimalike rikete minimaliseerimiseks. Mootori õlirõhku spetsiaalse manomeetriga tõesti ei mõõdetud, kuna selleks ei ole vajadust. Õlirõhu puudumisest või allapoole ettenähtud normist olemist mõõdavad mootoril mitmed õlirõhu andurid, mis annavad koheselt helisignaali ja visuaalse tulukesega märku. Lisaks madala või puuduva õlirõhuga töötamisel tekitab mootorile ka kõrvaline heli, mida on koheselt ka kuulda. Antud mootori puhul ei esinenud õlirõhuga probleeme

ning kui sellega oleks olnud mingisugunegi kõrvalekalle või kahtlus, siis ei oleks sõiduki mootor koheselt välja suretatud ning alustatud vea tuvastamisega.

Seega kaupleja juhtumus endiselt oma süüd ei näe ning nende hinnangul ei saa nad vastutada tehniliste probleemide eest, mis on tingitud tehasepoolsetest lahendustest, materjalide valikutest või siis tootmispraagist. Kaupleja arvates oleks sama asi juhtunud järgmisel õlivahetusel. Kaupleja peab enda poolt pakutud kompromissettepanekut mõistlikuks (kasutatud garantiiga mootor ja juurdemakse neli tuhat eurot).

### **Komisjoni põhjendus:**

Komisjon suunas pooli kompromissi sõlmimisele. Kahjuks pooled kompromissile ei jõudnud. Komisjoni hinnangul ei võimalda esitatud tõendid objektiivselt ja õigesti asja lahendada. Komisjon märgib, et ainsaks asjakohaseks tõendiks on riiklikult tunnustatud eksperdi Raul Põdersalu poolt 14.07.2023 tehtud ekspertiis, milles ekspert leidis, et sõiduki mootoririke on tekkinud väntvõlli raamsaalede pöördumisel oma pesades ja sellest tekkinud õlivaegusest õlituse suhtes kriitilistel väntvõlli tööpindadel. Mitme raamsaale üheaegsed vigastused viitavad pigem kas õlitusprobleemidele või raamsaalede kriitilisele kulumisele. Materjalide kogumise käigus ei tuvastanud ekspert kaupleja poolt teostatud remondiprotsessis puuduseid ega tööde teostamisel remondijuhistest kõrvalekaldeid, mille tõttu või tagajärjel võis remondijärgsel proovisõidul mootoririke tekkida. Samas pole ka teada, kas remondijärgselt tagas õlipump mootori piisava õlituse, sest mootori õlirõhku remondijärgselt mehhaaniliselt ei mõõdetud. Kuna eksperdile esitatud sõiduki mootor oli vaatluse hetkeks täielikult osandatud, pole võimalik tagantjärele tuvastada rikke tekkimise kõiki üksikasju (sh. välistada mootori tootmisdefekti, liugelaagrite kulumist ega remonditöid teostanud töötaja hooletust puuduliku õlitusega mootori remondijärgsel käitamisel). Eeltoodust tulenevalt ei suutnud ka riiklikult tunnustatud ekspert tuvastada üheselt mootori kokkujooksmise põhjuseid. Kaupleja selgitas täiendavalt tehtud tööprotsessi, millelt nähtub, et mootor töötas enne proovisõidule minekut ca tund, mis oli väga oluline protseduur tagamaks õlisüsteemi korrektse töötamise ja võimalike rikete minimaliseerimiseks. Õlirõhu kõrvalekalde korral oleks kaupleja seda koheselt märganud.

Komisjon nõustub samas tarbija esindaja väitega, et mootoririke leidis aset kui sõiduki juhusliku hävimise ja kahjustamise riisikot kandis kaupleja. Samas leiab komisjon, et praeguste tõendite valguses pole tõendatud, et sõiduki mootori kahjustus tekkis kaupleja töötajate poolt töövõtulepingu tingimuste rikkumise tagajärjel. Ekspert Põdersalu ekspertiisist nähtub, et tarbija poolt tellitud tööde käigus ei pidanud kaupleja töötajad nukkvõllide vahetuse, mootorikettide vahetuse ja vahekarteri tihendamise käigus väntvõlli liugelaagreid kinnitustest vabastama. Väntvõlli raamsaalede seisukorda ilma mootorit täiendavalt osandamata visuaalset näha pole. Väntvõlli liugelaagrite kontrollimiseks tuleks lisaks kulukalkulatsioonis toodud töödele täiendavalt lahti võtta väntvõlli raamsaalesid fikseerivad poldid ja eemaldada raamsaalede pukid. Kaupleja töökojas tehtud mootori remondiprotsessi käigus väntvõlli ega selle liugelaagreid ei osandatud ega nende seisukorda ei kontrollitud. Väidetavalt seda tööd polnud tellitud. Komisjoni hinnangul ei saa seetõttu kaupleja töötajatele töövõtulepingutingimustele mittevastava töö tegemist või vähemalt hooletust otseselt ette heita. Komisjoni hinnangul ainuüksi mootori purunemine riisiko kandmise ajal ei ole piisav põhjus avalduse rahuldamiseks. Kaupleja väitis menetluses, et selline mootori kokkujooksmine nagu juhtus avaldaja sõiduki mootoril on Audi mõningatel aastakäikudel esinev tüüpviga. Kaupleja ei ole oma väiteid tõendanud, mistõttu komisjoni hinnangul on esitatud väide

paljasõnaline ning ühtlasi ei anna seetõttu alust ka avalduse rahuldamata jätmiseks. Ekspert Põdersalu ei välistanud võimalust, et kahju siiski tekkis puuduliku õlitusega mootori remondijärgsel käitamisel. Komisjoni hinnangul oleks pooled ülaltoodust tulenevalt pidanud vaidluse lahendama tehes vastastikuseid järeleandmisi, kompromissi sõlmimise teel. Paraku on komisjoni hinnangul kompromissi sõlmimiseks võimalused ammendunud ning Tarbijavaidluste komisjoni menetlus tuleb TKS § 47 lg 3 p 3 alusel lõpetada, kuna edasine menetlus ja õiglase otsuse tegemine ei ole võimalik ilma põhjaliku uurimise ja tunnistajate ärakuulamiseta, mistõttu on seda otstarbekam lahendada maakohtus.

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

Jüri Aava

Diana Lints  
Meelis Telliskivi

/allkirjastatud digitaalselt/