

TARBIJAVAIIDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number	20-1/26-02602-011
Otsuse kuupäev	13. okt 2026
Komisjoni koosseis	Esimees Margus Kingisepp
Tarbija	
Kaupleja	FERATI Baltics OÜ, 16945671
Tarbija nõue	Lepingu täitmise nõue.
Asja läbivaatamise aeg	12. okt 2026

Resolutsioon:

- 1.rahuldada tarbija lepingu täitmise (parandamise) nõue.
- 2.Kauplejal viia sõiduk lepingutingimustele vastavusse omal kulul.

Asjaolud:

Komisjon alustas asjas menetlust pärast Eesti Euroopa Liidu tarbija nõustamiskeskuse vahendust ja tarbija avalduse edastamist tarbijavaidluste komisjonile.

Avalduse kohaselt ostis tarbija 1985. aasta BMW 635 CSI. Tarbija tasus ettemaksu EUR 2000 12.01.2026 ning teise osamakse EUR 21 900 16.01.2026.

Lisaks tasus tarbija EUR 620 transpordi eest (Kokku 24 520 EUR).

Sõiduk toimetati kohale 27.01.2026 ning laaditi veoautolt maha tiheda liiklusega tee ääres. Üleandmise hetkel oli sõiduk märg ja määratud, mistõttu eeldas tarbija esialgu, et tegemist on tavapärase tee mustusega. Järgmisel päeval pärast sõiduki pesemist märkas tarbija tugevat kemikaali lõhna ning seda, et sõiduki värvipind oli kahjustunud ja sööbinud.

Tarbija teavitas kauplejat viivitama probleemist ning edastas fotod kahjustustest. Tarbija hinnangul lekkis transpordi käigus teiselt (treileril üleval asetsevalt) sõidukilt kemikaale, mis kahjustasid tarbija sõiduki värvipinda. Tarbija palus kohalikul remonditöökojal sõidukit inspekteerida. Esialgu kaaluti märglihvimist, kuid pärast täiendavat hindamist jõuti järeldusele, et sõiduk vajab täielikku ülevärvimist. Ekspert hinnangu kohaselt oli teiselt sõidukilt lekkinud kemikaalid söövitanud sõiduki värvipinda kogu ulatuses.

Sõiduk oli vahetult enne müüki täielikult restaureeritud ning värvitud originaaltoonis. Tarbija on esimene omanik pärast restaureerimist. Enne kohaletoimetamist oli sõiduki värvkate väga heas seisukorras. Sõiduki väärtus Soomes klassikalise sõidukina („driver condition”) on hinnanguliselt 15 000–20 000 EUR. Restaureeritud sõiduki eest tasuti Tallinnas kokku EUR 23 900, millele lisandusid automaks ja transpordikulud Soome. Tarbija ja kaupleja on korduvalt püüdnud kokkuleppele jõuda ning arutatud on nii sõiduki Eestisse parandustöödeks toomist kui ka Soomes remontimist.

Tarbija leiab, et kuivõrd transporti teostanud ettevõtte valis välja kaupleja, lasub kauplejal ka vastutus tootele tekkinud puuduste ees.

Eesti EL tarbija nõustamiskeskus edastas kaebuse kauplejale 15.05.2026. Kaupleja märgib oma 20.05.2026 vastuses, et kui sõiduki värvipinnal oleks olnud nähtavaid kahjustusi, oleks olnud võimalik need veodokumendile märkida, kuid seda ei tehtud

Tarbija ei nõustunud kaupleja seisukohaga ja esitas komisjonile 21.05.2026 oma täiendavad

vastuväited.

Tarbija leiab, et vastutus lasub kauplejal, kes ei saa seda vedajale üle kanda, kuna tarbijal on leping ainult kauplejaga. Loomulikult võivad kaupleja ja vedaja omavahel vastutuse küsimused lahendada.

Peamine erinevus seisneb selles, kuidas kirjeldatakse sündmusi pärast sõiduki üleandmist. Faktilised asjaolud näitavad, et auto katus oli kaetud tilkunud ja värvi kahjustava (söövitava) vedelikuga. Tarbijal on sellest fotod, mis tehti viis minutit pärast auto mahalaadimist veoautolt, kui tarbija viis auto parema valgusega kohta. Tarbijal on ka foto autost veel kilesse pakituna; seda suurendades on näha, kui määrdunud auto juba siis oli.

Detailing Point, kes autot kontrollis, jõudis järeldusele, et värvikahjustused on selged ja põhjustatud söövitavast aimest. Samuti tuvastati mõned peened pesukriimud. Tarbija neid ei vaidlusta. Need tekkisid tõenäoliselt tarbija enda tegevuse tõttu, kuna ta pesi autot korduvalt kaupleja palvel. Need peened kriimud on eemaldatavad kerge poleerimisega.

Ka Espoo avariiremonditöökoda tuvastas värvikahjustused ehk kohad, kus värv või lakikiht on ära sööbinud ning need asuvad täpselt samades kohtades, kus fotode järgi oli ülalt alla tilkunud aine, mis kuivades muutus valgeks.

Kohe pärast üleandmist tehtud fotode abil on võimalik värvikahjustused täpselt seostada nende kohtadega, kus valge aine on nähtav. Tarbijal ei olnud võimalust ega teda isegi ei palutud autot üleandmise hetkel kontrollida. Talle anti ainult dokumendid allkirjastamiseks. Nagu tarbija varem selgitas, anti auto talle üle hilja õhtul pimedas ning must ja märg musta värvi auto ei võimaldanud värvikahjustusi märgata.

28.05.2026 teavitas kaupleja komisjoni, et jääb enda seisukohale kindlaks. Klient allkirjastas CMRi dokumendi ilma puudusteta või märkusteta (auto oli must).

Enne istungit pooled kokkulepet ei saavutanud.

Tarbija nõue: sõiduki üle värvimine või muul viisil lepinguga vastavusse viimine kaupleja kulul.

Kaupleja seisukoht:

Kaupleja tunnistab, et müüs tarbijale 1985. aasta BMW 635 CSI sõiduki. Sõiduk oli enne müüki restaureeritud ning selle värvkate oli üleandmise hetkel visuaalselt väga heas seisukorras. Enne transpordi algust tehti sõidukist fotod, mis kinnitavad, et sõiduk anti transpordiettevõttele üle kahjustusteta ja puhtas seisukorras.

Lisaks sõiduki müügile osutas kaupleja eraldiseisva teenusena transpordi korraldamist Soome. Transporditeenust osutas Kurbads SIA, kes on märgitud ka CMR veodokumendil vedajana ning kes teostas sõiduki rahvusvahelise veo. Transporditeenuse eest väljastati eraldi arve summas 620 eurot.

Tegemist ei olnud sõiduki müügile omase puudusega ega müügihetkel eksisteerinud kahjustusega vaid võimaliku transpordi või hilisema käsitlemise käigus tekkinud asjaoluga. Sõiduk anti tarbijale üle 27.01.2026 ning tarbija allkirjastas CMR veodokumendi ilma märkuste ja pretensioonideta. CMR dokument kajastab sõiduki vastuvõtmist sellises seisukorras, nagu see üleandmise hetkel tuvastati vedaja poolt. Kui sõiduki värvipinnal oleks olnud nähtavaid kahjustusi, oleks olnud võimalik need veodokumendile märkida, kuid seda ei tehtud. Üleandmise hetkel ei fikseerinud ei tarbija ega transpordiettevõtte (Kurbads SIA) sõiduki värvipinnal nähtavaid kahjustusi. Kauplejale teadaolevalt ilmnemise väidetavad kahjustused alles järgmisel päeval pärast seda, kui tarbija oli sõidukit ise pesnud.

Kaupleja toob välja, et sõiduki värvkate oli hiljutise restaureerimise/värvimistöö tõttu tundlik ning ebaõiged või ebaprofessionaalsed pesumeetodid võisid mõjutada värvipinna seisukorda. Kauplejal puudub võimalus hinnata, milliseid puhastusvahendeid või meetodeid tarbija pesemise käigus kasutas.

Kaupleja ei vaidlusta, et sõiduki värvipinnal võivad hetkel esineda kahjustused, kuid see ei

kinnita ega tõenda, millal või millistel asjaoludel need on tekkinud. Samuti puuduvad tõendid, et nimetatud kahjustused oleksid eksisteerinud sõiduki üleandmise hetkel või tekkinud müüja vastutusalas. Olemasolevad tõendid viitavad sellele, et sõiduk oli enne transporti heas seisukorras ning võimalikud kahjustused võisid tekkida transpordi käigus või hilisema käsitlemise tulemusena.

Lisaks on kaupleja saanud hinnangu Soome kohalikul detailing-spetsialistilt, kes sõidukit inspekteeris. Kirjaliku hinnangu kohaselt esineb sõidukil nii võimalikke transpordiga seotud kahjustusi kui ka kahjustusi, mis võivad olla tekkinud ebaõigete pesumeetodite kasutamisest (“damages from transportation and from wrong washing methods”).

Lisaks eeltoodule esitas kaupleja selgitusele fotomaterjali, mis kinnitab sõiduki seisukorda enne transpordi algust ning transpordikorralduse iseloomu. Fotod sõidukist enne laadimist näitavad, et sõiduk oli üleandmise hetkel visuaalselt kahjustusteta ja puhtas seisukorras.

Samuti esitas kaupleja näidismaterjali kasutatud transpordiviisi kohta (lahtine autoveo platvorm / treiler), mis oli tarbijale eelnevalt teada ning mis on tavapärane meetod selliste sõidukite rahvusvaheliseks veoks. Transporditeenuse puhul tuleb arvestada, et Kurbads SIA kui vedaja vastutab CMR konventsiooni alusel rahvusvahelise veo teostamise ja selle käigus tekkida võinud kahjustuste eest.

Lähtudes asjaolust, et sõiduk anti vedajale üle kahjustusteta seisukorras ning CMR veodokumendil puuduvad üleandmisel tehtud märkused, viitavad olemasolevad tõendid sellele, et väidetavad kahjustused, kui need ei olnud juba üleandmise hetkel olemas, võivad olla tekkinud transpordi käigus.

Lisatud foto sõiduki mahalaadimisel sihtkohas (enne tarbija poolset kasutamist ja pesu), mis näitab sõiduki väliselt puhast ja kahjustusteta seisukorda.

Kaupleja on valmis vajadusel edastama vastavad asjaolud vedajale ning algatama kahjukäsitluse Kurbads SIA vastu, et selgitada välja võimalik vastutus ja kahju tekkepõhjus.

Kaupleja rõhutab, et on kogu suhtluse vältel tegutsenud heas usus ning olnud valmis arutama erinevaid lahendusvariante koos tarbija ja transpordiettevõttega, sealhulgas võimalust korraldada sõiduki täiendav hindamine Eestis või tellida sõltumatu ekspertiis kahjustuste tekkepõhjuste väljaselgitamiseks.

Komisjoni põhjendus:

Komisjon, hinnanud kõiki asjaolusid ja esitatud tõendeid kogumis, leidis, et tarbija nõue on põhjendatud järgmistel kaalutlustel:

1. Kohaldatav õigus

Vaidlus puudutab Eesti kaupleja ja Soomes elava tarbija vahelist müügilepingut.

Järgnevalt kontrollis komisjon, millise riigi õigus sõlmitud lepingule kohaldub. Tarbija harilik viibimiskoht on Soome Vabariik.

Kaupleja tegevuskoha aadressiks on äriregistri andmetel Eesti Vabariik Harju maakond, Rae vald, Peetri alevik, Tähnase tee 1, 75312.

Kuivõrd mõlemad osapooled tegutsevad Euroopa Liidus, tuleb kohaldatava õiguse määramisel aluseks võtta EL otsekohalduv määrus 593/2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta (Rooma I määrus).

Rooma I määruse artikli 3 lõike 1 kohaselt kohaldatakse lepingu suhtes lepingupoolte valitud õigust. Komisjon ei tuvastanud asja materjalide alusel, et pooled oleksid lepingule kohaldatavas õiguses selgelt või üheselt mõistetavalt kokku leppinud.

Kui pooled ei ole kokku leppinud lepingule kohaldatavas õiguses, kuulub kohaldamisele tarbijalepingute korral Rooma I määruse artikkel 6.

Artikli 6 lõike 1 kohaselt reguleeritakse lepingut selle riigi õigusega, kus on tarbija harilik viibimiskoht, tingimusel et kutseala esindaja (kaupleja) suunab oma majandus- või

kutsetegevust mis tahes viisil kõnealusesse riiki või mitmesse riiki, mille hulka kuulub ka kõnealune riik, ning leping jääb nende tegevuste raamesse.

Kui tingimus ei ole täidetud, määratakse kohaldatav õigus art 6 lg 3 kohaselt artiklite 3 ja 4 alusel.

Kaupleja kodulehel on viiteid rahvusvahelisele müügile, kuid need on üldised ega nimeta Soomet. Toimikust ei nähtu, kus ja mis keeles sõiduki kuulutus avaldati, kas kaupleja pakkus Soome tarnet omal algatusel ega seda, mis oli kodulehe sisu lepingu sõlmimise ajal. Tarbija ei ole esitanud tõendeid, mille põhjal saaks järeldada, et kaupleja suunas oma tegevust Soome tarbijaid silmas pidades. Komisjon ei pea seetõttu art 6 lg 1 p b tingimust tõendatuks.

Seetõttu kohaldub Rooma I määruse art 4 lg 1 p (a) kohaselt müüja asukohariigi õigus. Kaupleja asukoht on Eesti, seega kohaldub Eesti õigus ja tarbijalemüüki reguleerivad VÕS § 208 jj sätted.

Komisjon lahendab käesoleva vaidluse tarbijakaitseseaduse (TKS) § 51 lg 1 alusel, tuginedes poolte esitatud selgitustele, dokumentaalsetele tõenditele ning asja materjalidele. Komisjon analüüsis vaidluse asjaolusid, esitatud tõendeid ja poolte seadusest tulenevaid õigusi ning kohustusi.

Komisjon tuvastas esitatud materjalide alusel, et vaidluse osapooled oli sõlminud 12.01.2026 müügilepingu tunnustele vastava lepingu võlaõigusseaduse (VÕS) § 208 lg 1 järgi. VÕS § 208 lg 4 kohaselt on tarbijalemüük vallasasja müük müüja poolt oma majandus- või kutsetegevuses sõlmitud lepingu alusel tarbijale. Kaupleja müüs sõiduki oma majandustegevuses eraisikust tarbijale.

2. Asja üleandmine ja riisiko

Kui müügilepingus on ette nähtud asja vedamine, loetakse tarbijalemüügi puhul üleandmise kohustus täidetuks alles asja üleandmisel ostja valdusse (VÕS § 209 lg 4 kolmas lause). Erand kehtib vaid siis, kui ostja nimetas vedaja või sõlmis temaga lepingu ilma müüja vahenduseta (neljas lause). Siin korraldas vedamise ja arveldas selle tarbijaga kaupleja ise (arve nr 241848, 26.01.2026). Kaupleja on CMR-veokirja järgi saatja ning vedaja Kurbad SIA on lepingu sõlminud kauplejaga. Seega ei ole erandi tingimused täidetud. Kaupleja väide, et vedu oli „eraldiseisev teenus“, ei muuda seda, sest vedaja valis ja tellis kaupleja.

Asja juhusliku hävimise ja kahjustumise riisiko läheb ostjale üle asja üleandmisega (VÕS § 214 lg 2).

Tarbijalemüügi puhul vastutab müüja mittevastavuse eest, mis on olemas asja ostjale üleandmisel (VÕS § 218 lg 1 teine lause). Üleandmine toimus 27.01.2026, kui vedaja andis sõiduki Espoos tarbijale. Veo ajal tekkinud kahjustused on seega müüja vastutusalas.

CMR-konventsioon reguleerib vedaja vastutust saatja ja saaja ees. Vedaja võimalikud vabastusalused (CMR art 17 lg 2 ja lg 4 p a), millele Kurbad SIA tugineb) ei kehti tarbija ja kaupleja vahel. Kaupleja õigus esitada nõue vedaja vastu jääb kauplejale ega mõjuta tarbija nõuet.

3. Lepingutingimustele mittevastavus

Asi peab vastama lepingutingimustele. Muu hulgas peavad asja kirjeldus, kvaliteet ja muud omadused vastama kokkulepitule (VÕS § 2171 lg 1 ja lg 2 p 1) ning asi peab olema seda liiki asjadele tavapärase kvaliteediga, mida tarbija võib mõistlikult eeldada (§ 2171 lg 3 p 2).

Tarbija ostis 23 900 euro eest täielikult restaureeritud ja originaaltoonis värvitud sõiduki ning kaupleja kinnitab ise, et värvkate oli väga heas seisukorras. Söövitatud lakkpind ei vasta neile nõuetele. Sõiduki vanus ei vähenda ootust värvkatte osas, sest värvkate oli restaureerimise tulemus.

Müüja vastutab mittevastavuse eest, mis oli olemas üleandmise hetkel, isegi kui see ilmneb hiljem (VÕS § 218 lg 1). Tarbijalemüügi puhul eeldatakse, et ühe aasta jooksul pärast üleandmist ilmnenu mittevastavus oli olemas üleandmise ajal, kui see ei ole vastuolus asja või puuduse olemusega (VÕS § 218 lg 22). Siin ilmnis mittevastavus järgmisel päeval ning eelduse vastu ei räägi ka asja ega puuduse olemus. Tõendamiskoormus on seega kauplejal. Pärast riisiko üleminekut tekkinud mittevastavuse klauslit tarbijalemüügi puhul ei kohaldata (VÕS § 218 lg 3 teine lause). See tähendab, et kaupleja vastutab ainult selle eest, mis oli olemas üleandmisel.

Komisjoni hinnangul tarbija esitatud tõendid tõendavad puuduse olemasolu sõiduki värvkattel. Umbes viis minutit pärast mahalaadimist tehtud fotod näitavad sõiduki katusel, kapotil, tiibadel ja esiklaasil ülalt alla valgunud ja kuivades valgeks muutunud vedeliku jälgi. Vedaja tehtud foto näitab BMW-d alumisel korrusel ja valget autot selle kohal.

Espoon Kolarikorjaamo työselöste 490 (06.02.2026) toob välja, et veo ajal teisest autost valgunud kemikaalid on lakkpinda söövitnud ja märglihvimine ei aita.

Detailing Point'i kontrollil leiti selged söövitava aine tekitatud värvikahjustused samades kohtades.

Vedaja Kurbads SIA kirjutab 06.02.2026, et lumi ja muda ülemiselt korruselt kandub alumistele autodele. Ta ei ole sõidukit üle vaadanud ega vaidlusta saastumise võimalikkust.

4. Kaupleja vastuväidete hindamine

Komisjoni hinnangul ei lükka kaupleja vastuväited ümber seadusest tulenevat mittevastavuse eeldust. Fotod enne laadimist näitavad sõiduki seisukorda vedajale üleandmisel, mitte tarbijale üleandmisel. Kui sõiduk oli enne vedu kahjustamata, kinnitab see, et kahjustus tekkis veo ajal ehk ajal, mil asi tarbijale veel üle antud ei olnud ja vastutus oli kauplejal. Kaupleja möönab ise oma vastuses, et kahjustus võis tekkida transpordi käigus.

Kaupleja tugineb sellele, et CMR-veokirjal on tarbija allkiri ilma märkusteta. Allkiri kinnitab kauba kättesaamist, mitte seda, et kaup on lepingule vastav. Asja ülevaatamise kohustus on VÕS § 219 lg 1 järgi ainult sellisel ostjal, kes sõlmis lepingu oma majandus- või kutsetegevuses. Tarbijal sellist kohustust ei ole. Tarbijalt nõutakse vaid mittevastavusest teatamist kahe kuu jooksul (VÕS § 220 lg 1).

Tarbija õigusi kitsendav kokkulepe, mis on tehtud enne teatamist, on tühine (§ 237 lg 1). Veokirja lahter 18 sisaldab trükitud märget, et kriimustuste, rooste ja oksüdatsiooni olemasolu ei ole võimalik kontrollida ning põhjuste (vihm, lumi, pimedus, määrdunud) ruudud on täitmata. Veokiri ei tõenda seega sõiduki puhtust ega ka kahjustuse puudumist. Sõiduk anti üle hilisõhtul pimedas märjana ja määrdununa.

Kaupleja ei ole tõendanud, et kahjustuse põhjustas pesu. Tarbija pesi sõidukit korduvalt kaupleja enda palvel. Kahjustused asuvad samades kohtades, kus fotodel on näha ülalt alla tilkunud aine. Tarbija ei vaidlusta peenikesi pesukriimustusi ja need ei ole müüja vastutusalas. Need on eemaldatavad kerge poleerimisega.

Kaupleja esitatud kirjavahetuses Detailing Point-ga (01.04.2026) märgitakse, et esineb nii transpordist kui ka varest pesust tulenevaid kahjustusi. Spetsialist märkis ka, et ei saa poleerimise õnnestumist lubada ning palus kinnitust, et ebaõnnestumise korral kaetakse ülevärvimise kulud kaupleja või vedaja poolt. Hinnangule eelnes kauplejalt saadetud teade, et tarbija on kasutanud vale pesumeetodit. See ei ole kirjalik ekspertiis ega tõenda vale pesumeetodi kasutamist.

Komisjon järeldab, et tõenäoliselt tekitas värvkatte kahjustuse veo ajal teiselt sõidukilt kandunud söövitav aine ja mittevastavus oli olemas üleandmise hetkel. Kaupleja vastutab selle eest VÕS § 218 lg 1 alusel.

5. Kaupleja teavitamine

Tarbijalemüügi puhul tuleb teavitada puudusest kauplejat kahe kuu jooksul pärast mittevastavusest teadasaamist (VÕS § 220 lg 1). Tarbija teavitas mittevastavusest kauplejat viivitamata pärast avastamist (28.01.2026) ja esitas fotod. Kirjalikult teatas ta uuesti 06.02.2026. Tähtaega ei ole ületatud ja kaupleja ei ole teatamise õigegaegsust vaidlustanud.

6. Õiguskaitsevahendite kohaldamine

Mittevastavuse korral võib ostja nõuda asja parandamist või asendamist, kui see on võimalik ja ei põhjusta müüjale ebaproportsionaalseid kulusid, arvestades asja väärtust ilma mittevastavusest, mittevastavuse olulisust ning ostja võimalust kasutada teist õiguskaitsevahendit ilma märkimisväärse ebamugavusest (VÕS § 222 lg 1). Müüja võib keelduda, kui parandamine on võimatu või põhjustaks ebamõistlikult suuri kulusid (VÕS § 222 lg 21).

Tarbija nõuab sõiduki ümbervärvimist või muul viisil lepingutingimustega vastavusse viimist kaupleja kulul. See on parandamise nõue (VÕS § 222 lg 1).

Hinnapakkumuse järgi maksab ümbervärvimine 7 000 eurot (sh Soome käibemaks). See ei ole ebaproportsionaalne, sest restaureeritud värvkate oli sõiduki väärtuse osa. Kaupleja viidatud poleerimine (510–680 €) ei ole tõendatud alternatiiv, sest Detailing Point ei saanud lubada, et poleerimisega saab kahjustused eemaldada. Espoon Kolarikorjaamo on pärast värvispetsialistiga konsulteerimist leidnud, et märglihvimine ei aita. Kaupleja ei ole esitanud sõltumatut ekspertiisi, mis lükkaks toodud järeldusi ümber.

Ostja teeb asja parandamiseks selle müüjale kättesaadavaks (VÕS § 222 lg 3). Müüja kannab parandamisega seotud kulud, eelkõige veokulud (VÕS § 222 lg 4).

Parandus tuleb teha mõistliku aja jooksul ja tarbijale olulist ebamugavust põhjustamata (VÕS § 222 lg 42). Tarbija pakkus sõiduki viimist Tallinna töökotta, mis restaureeris auto algselt ning kaupleja on olnud valmis korraldama hindamise või parandamise Eestis. Komisjon peab nii Eestis kui ka Soomes tehtavat parandust vastuvõetavaks, kui kaupleja kannab kõik kulud, sh sõiduki transpordikulud mõlemas suunas.

Kui kaupleja ei täida parandusnõuet mõistliku aja jooksul, võib ostja asja ise parandada või lasta seda teha ja nõuda mõistlike kulutuste hüvitamist (VÕS § 222 lg 5). Samuti võib ostja taganeda lepingust, kui müüja ei ole parandamist lõpule viinud või on parandamisest keeldunud (VÕS § 223 lg 1 p 1, 2 ja 5) või alandada ostuhinda (§ 224). Tarbijalemüügi puhul eeldatakse, et mittevastavus on oluline (VÕS § 223 lg 5). Tarbija on nõudnud ainult parandamist. Kahju hüvitamist (VÕS § 225) ta ei nõua.

Komisjon leiab, et sõidukil oli üleandmise hetkel lepingule mittevastav värvkate. Kaupleja ei ole oma vastuväidetega lükanud ümber VÕS § 218 lg 22 eeldust. Tarbijal on õigus nõuda mittevastavuse kõrvaldamist kaupleja kulul. Kaupleja pretensioon vedaja vastu jääb pooltevahelisest vaidlusest väljapoole.

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

Margus Kingisepp
/allkirjastatud digitaalselt/