

24. juuni 2026

Üldkohtu otsus kohtuasjas T-77/24

Dassault Aviation vs. Euroopa Komisjon (Euroopa Liidu taksonoomiamäärus)

Euroopa Liidu taksonoomia määrus (2020/852) loob ühtse süsteemi, mille abil hinnatakse, kas majandustegevus on keskkonnasäästlik. 2023. aastal võttis Euroopa Komisjon vastu delegeeritud määruse, millega kehtestati lennukite tootmise klassifitseerimise tehnilised kriteeriumid. Selles jäeti ärilennukite (nt eralennukid ja ärilennundus) tootmine välja tegevustest, mis aitavad kaasa kliimamuutuste leevendamisele.

Asudes seisukohale, et kõnealune välistamine on õigusvastane, esitas Dassault Aviation – Prantsuse kontsern, mis tegeleb eelkõige ärilennukite projekteerimise, tootmise ja müügiga – Euroopa Liidu Üldkohtule hagi selle tühistamiseks.

Üldkohus leidis, et Dassault Aviation on tõendanud oma põhjendatud huvi menetluse algatamiseks. Nimelt kohustab era- või äriotstarbeliseks lennunduseks toodetud õhusõidukite välistamine üleminekutegevuste kohaldamisalast nimetatud äriühingut kajastama oma avaldatavas jätkusuutlikkuse teabes ärilennukite tootmist tegevusena, mis ei ole taksonoomiaga kooskõlas. Selle välistamise tühistamine tähendaks, et ettevõtjal ei lasuks enam kõnealust kohustust, ning see võib mõjutada tema rahastamisvõimaluste tingimusi.

Üldkohus märkis, et komisjon välistas ärilennunduseks mõeldud õhusõidukite tootmise üleminekutegevuste kohaldamisalast, võttes arvesse nende CO₂-jalajälge reisijakilomeetri kohta võrreldes teiste olemasolevate transpordiliikidega. Üldkohtu hinnangul ei saanud komisjon aga asuda seisukohale, et need muud transpordiliigid kujutavad endast tingimata vähese CO₂-heitega alternatiive ärilennukitele, pidades eelkõige silmas nende spetsiifilisi omadusi seoses CO₂-heite, paindlikkuse, kiiruse ja ühenduvusega.

Samuti kohus, et komisjon ei saanud rajada oma hinnangut CO₂-jalajälje kriteeriumile reisijakilomeetri kohta, kuna taksonoomiamäärus ei näe seda ette ja see puudutab pigem õhusõidukite käitamist, mitte nende tootmist. Lisaks märkis kohus, et komisjon jättis arvesse võtmata teatud asjakohased tegurid, eelkõige kõnealuste õhusõidukite suutlikkuse lennata säästvate lennukikütustega, ning et komisjon tunnistas ka ise vajadust edasise analüüsi järele.

Üldkohus rahuldab hagi ja tühistas vaidlustatud välistamise.

[Pressiteade](#) (inglise keeles)

[Otsus](#) (prantsuse keeles)

25. juuni 2026

Euroopa Kohtu otsus kohtuasjas C-277/25

Helpfind Funding jt. (liikluskindlustus ja nõudeõiguse loovutamine)

Poolas said mitmed autoomanikud pärast liiklusõnnetust süüdlase kindlustusandjalt hüvitist. Autoomanikud leidsid aga, et makstud summad ei katnud kogu nende tekitatud kahju. Nad müüsid (loovutasid) oma järelejäänud hüvitisnõuded tasu eest edasi võlgade sissenõudmisele

¹ Lühiülevaates kajastatud lahendite kokkuvõtted põhinevad Euroopa Kohtu kodulehel avaldatud pressiteadetel. Vt ka https://curia.europa.eu/jcms/jcms/Jo2_7052/et/

spetsialiseerunud ettevõtetele. Need ettevõtted kaebasid kindlustusfirmad kohtusse, et nõuda välja puudujääv summa. Poola kohus pöördus Euroopa Kohtu poole, et kontrollida, kas Euroopa Liidu mootorsõidukite kindlustuse direktiiv lubab sellist nõuete loovutamist.

Euroopa Kohus leidis, et mootorsõidukite kindlustuse direktiiv ei välista sellist nõuete loovutamist. Kohus märkis, et direktiivi eesmärk on tagada liiklusõnnetustes kannatanud isikute kaitse ja kohustuslik vastutuskindlustus. See kaitse laieneb otsestele kahjukannatajatele. Inkassofirma või muu professionaalne nõude ostja ei ole direktiivi tähenduses "kannatanu", sest tema õigused ei tulene otse liiklusõnnetusest, vaid kannatanuga sõlmitud lepingu (nõude loovutamise) alusel. Kõnealune direktiiv ei reguleeri hüvitisnõuete edasiandmist ega seda, kellel on õigus riiklikus kohtus nõudeid esitada. See küsimus jääb iga liikmesriigi enda seaduste otsustada.

[Pressiteade](#) (inglise keeles)

[Otsus](#)