



**RIIGIHANGETE  
VAIDLUSTUSKOMISJON**

**OTSUS**

<b>Vaidlusasja number</b>	112-25/290179
<b>Otsuse kuupäev</b>	02.06.2025
<b>Vaidlustuskomisjoni liige</b>	Ulvi Reimets
<b>Vaidlustus</b>	Aktsiaseltsi SEBE vaidlustus Mittetulundusühingu Pärnumaa Ühistranspordikeskus riigihankes „Avalik liinivedu bussidega Pärnu linnaliinidel aastatel 2027 – 2036“ (viitenumber 290179) riigihanke alusdokumentidele
<b>Menetlusosalised</b>	Vaidlustaja, Aktsiaselts SEBE, esindajad advokaat Kätlin Sehver ja advokaat Kärt Saar Hankija, Mittetulundusühing Pärnumaa Ühistranspordikeskus, esindaja vandeadvokaat Kristina Laarmaa
<b>Vaidlustuse läbivaatamine</b>	Kirjalik menetlus

**RESOLUTSIOON**

1. Riigihangete seaduse § 197 lg 1 p-i 1 alusel lõpetada vaidlustusmenetlus poolte kokkuleppel järgmiste regulatsioonide ja taotluse osas:
  - 1) RHAD Lisa 1 „Tehniline kirjeldus“ p-d 2.1.1–2.1.3;
  - 2) „Riigihanke alusdokumendid“ p 10.5;
  - 3) RHAD Lisa 2 „ATL projekt“ p 6.1.6 ja „Riigihanke alusdokumendid“ p 10.6;
  - 4) RHAD Lisa 2 „ATL projekt“ p 8.2.6;
  - 5) RHAD Lisa 2 „ATL projekt“ p 8.2.11;
  - 6) RHAD Lisa 2 „ATL projekt“ p 8.2.12;
  - 7) RHAD Lisa 2 „ATL projekt“ p 8.7;
  - 8) taotluse osas viia vastavusse õigusaktidega ettenähtud nõuetega riigihanke alusdokumendid osas, milles need ei vasta RHS § 77 lg-tes 6-7<sup>1</sup> ning keskkonnaministri 16.02.2023 määruses nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maanteeõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ sätestatud tingimustele.
2. Riigihangete seaduse § 197 lg 1 p-i 4 alusel jätta Aktsiaseltsi SEBE vaidlustus rahuldamata.
3. Riigihangete seaduse § 198 lg 3 alusel:
  - 1) mõista Aktsiaseltsilt SEBE Mittetulundusühingu Pärnumaa Ühistranspordikeskus kasuks välja esindaja kulud 5550 eurot (käibemaksuta);
  - 2) jätta Aktsiaseltsilt SEBE vaidlustusmenetluse kulud tema enda kanda.

## **EDASIKAEBAMISE KORD**

Halduskohtumenetluse seadustiku § 270 lg 1 alusel on vaidlustuskomisjoni otsuse peale halduskohtule kaebuse esitamise tähtaeg kümme (10) päeva arvates vaidlustuskomisjoni otsuse avalikult teatavaks tegemisest.

## **JÕUSTUMINE**

Otsus jõustub pärast kohtusse pöördumise tähtaja möödumist, kui ükski menetlusosaline ei esitanud kaebust halduskohtusse. Otsuse osalisel vaidlustamisel jõustub otsus osas, mis ei ole seotud edasikaevatud osaga (riigihangete seaduse § 200 lg 4).

## **ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK**

1. 03.04.2025 avaldas Mittetulundusühing Pärnumaa Ühistranspordikeskus (edaspidi Hankija) riigihangete registris avatud hankemenetlusena läbi viidava riigihanke „Avalik liinivedu bussidega Pärnu linnaliinidel aastatel 2027 – 2036“ (viitenumber 290179) (edaspidi Riigihange) hanketeate.

2. 02.05.2025 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) Aktsiaseltsi SEBE (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus riigihanke alusdokumentidele .

Vaidlustaja vaidlustab järgmised regulatsioonid:

- 1) „Riigihanke alusdokumendid“ (edaspidi RHAD) p-d 8.6, 8.7 ja 16.1, RHAD vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ märkuste p-d 2 ja 3 ning „Vastavustingimus“ „Pakkumuse maksumuse esitamine“;
- 2) RHAD Lisa 1 „Tehniline kirjeldus“(edaspidi TK) p-d 2.1.1–2.1.3;
- 3) RHAD p 10.5;
- 4) RHAD Lisa 2 „ATL projekt“ (edaspidi ATL) p 3.3 ja ATL lisa 8;
- 5) ATL p 3.7;
- 6) ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6;
- 7) ATL p 8.2.6;
- 8) ATL p 8.2.11;
- 9) ATL p 8.2.12;
- 10) ATL p 8.7;
- 11) ATL p 9.4;
- 12) ATL p 11.5;
- 13) ATL p 11.7.

Samuti on Vaidlustaja esitanud taotlused kohustada Hankijat viima vastavusse õigusaktidega ettenähtud nõuetega:

- 1) riigihanke alusdokumendid osas, milles need ei vasta RHS § 77 lg-tes 6-7<sup>1</sup> ning keskkonnaministri 16.02.2023 määruses nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maanteeõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnanahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ sätestatud tingimustele;
- 2) ATL osas, milles see ei vasta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud tingimustele.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 12.05.2025 kirjaga nr 12.2-10/112 menetlusosalistele, et vaatab vaidlustuse läbi esitatud dokumentide alusel kirjalikus menetluses, tegi teatavaks otsuse avalikult teatavaks tegemise aja ning andis täiendavate seisukohtade ja dokumentide esitamiseks aega kuni 15.05.2025 ja neile vastamiseks 20.05.2025.

Vaidlustuskomisjoni poolt määratud esimeseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad Vaidlustaja, teiseks tähtpäevaks Hankija.

## MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, **Aktsiaselts SEBE**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Pakkumuste hindamise alused on ebaselged

RHAD p-d 8.6, 8.7 ja 16.1 näevad ette järgmist:

- 1) p 8.6: „Pakkumuse maksumus tuleb esitada Registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ toodud struktuuri kohaselt (lahtrisse „KM %“ /käibemaksu protsent/ tuleb pakkujal märkida pakkumuse tegemise hetkel Eesti Vabariigis kehtiv käibemaksu protsent). Lisaks Registris täidetavale pakkumuse maksumuse vormile esitab pakkuja RHAD Vormi 3 „Pakkumuse maksumus“. Vastuolude korral RHAD Vormi 3 andmete ja Registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ kajastatud andmete vahel loetakse prioriteetseks RHAD Vormil 3 näidatud andmed.“
- 2) p 8.7: „Pakkuja esitab pakkumuses RHAD Vormi 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“. Pakkumuses vormil 3 esitatud normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus ja liigendbussi ühe liinikilomeetri maksumus peab vastama Vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ toodud andmetele. Vastuolu korral vorm 3 näidatud ühe liinikilomeetri maksumuse ja vormil 9 näidatud arvandmete vahel loetakse prioriteetseks vormil 9 näidatud ühikhinnad.“
- 3) p 16.1: „Hankija tunnistab edukaks pakkumuse, mille Registri pakkumuse maksumuse vormil ja RHAD Vormil 3 esitatud pakkumuse maksumus on väikseim. Juhul kui Registri pakkumuse maksumuse vormil ja RHAD Vormil 3 märgitud pakkumuse maksumuste vahel on erinevusi, lähtutakse ja loetakse prioriteetseks RHAD Vormil 3 märgitud pakkumuse maksumuse andmed. RHAD Vormil 3 esitatud pakkumuse maksumuse andmed peavad olema täielikus kooskõlas RHAD Vormil 9 esitatud maksumuse andmetega, erinevuste korral loetakse prioriteetseks RHAD Vormil 9 näidatud ühikhinnad.“

Lisaks eelloetletud punktidele sisalduvad maksumuse andmete prioriteetsuse selgitused ka RHAD vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ märkustes:

- 1) „Vastuolude korral HD Vormi 3 andmete ja Registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ kajastatud andmete vahel loetakse prioriteetseks HD Vormil 3 näidatud andmed. Juhul kui HD Vormil 3 esinevates andmetes esineb vastuolu arvandmetes, loetakse prioriteetseks tulbas „Maksumus ühe liinikilomeetri (lkm) kohta“ esitatud ühikuhinnad.“
- 2) „Käesoleval vormil esitatud normaalbusside ühe liinikilomeetri maksumus ja liigendbusside ühe liinikilomeetri maksumus peab vastama HD Vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ toodud andmetele. Vastuolu korral vormil 3 näidatud ühe liinikilomeetri maksumuse ja vormil 9 näidatud arvandmete vahel loetakse prioriteetseks vormil 9 näidatud ühikhinnad.“

Analoogsed selgitused sisalduvad ka „Vastavustingimuses“ „Pakkumuse maksumuse esitamine“: „*Pakkumuse maksumus tuleb esitada Registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ toodud struktuuri kohaselt (lahtrisse „KM %“ /käibemaksu protsent/ tuleb pakkujal märkida pakkumuse tegemise hetkel Eesti Vabariigis kehtiv käibemaksu protsent). Lisaks Registris täidetavale pakkumuse maksumuse vormile esitab pakkuja RHAD Vormi 3 „Pakkumuse maksumus“. Vastuolude korral RHAD Vormi 3 andmete ja Registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ kajastatud andmete vahel loetakse prioriteetseks RHAD Vormil 3 näidatud andmed.*“

Kõik eelloetletud sätted justkui viitavad, et õige pakkumuse maksumuse tuvastamisel on kõige kõrgem prioriteet RHAD vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ kajastatud ühikhindadel, kuid pole täpsustatud millistest lahtritest tuleks lähtuda.

RHAD vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ on väga palju erinevaid ühikhindade lahtreid, sh selliseid, mida liinikilomeetri maksumuse hulka ei arvestata. RHAD vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ olevad lahtrid ei kattu ka RHAD vormil 3 „Pakkumuse maksumus“ ega registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ olevate lahtritega – kui viimastel on lisaks ühe liinikilomeetri hinnale toodud ka liiniveo teenuse ühe aasta maksumus, siis RHAD vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ sellist lahtrit ei ole. Kuna lahtrid ei ole omavahel üks-ühele võrreldavad ning hanketingimused lahtrite osas täpsemaid selgitusi ei jaga, jääb arusaamatuks, millistel andmetel on lõppastmes prioriteetsus õige pakkumuse maksumuse tuvastamisel.

RHAD p 16.1 järgi peaks Hankija pakkuja edukaks tunnistamisel lähtuma registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ ja RHAD vormil 3 „Pakkumuse maksumus“ toodud maksumusest. Selleks saab olla üksnes teenuse aastane maksumus, kuivõrd registri töölehel liinikilomeetri maksumust eraldi sisestada ei saa. Samas aga RHAD vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ märkused viitavad, et prioriteetne on ühe liinikilomeetri maksumus, mitte teenuse aastane maksumus.

RHAD p 16.1 lubab Hankijal pakkumuste hindamisel lähtuda üksnes teenuse aastasest maksumusest, kuna see on ainus näitaja, mis kajastub nii registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ kui ka RHAD vormil 3 „Pakkumuse maksumus“ („*Hankija tunnistab edukaks pakkumuse, mille Registri pakkumuse maksumuse vormil ja RHAD Vormil 3 esitatud pakkumuse maksumus on väikseim*“). Seega ei saa Hankija pakkumuste hindamisel tegelikkuses lähtuda RHAD vormil 3 „Pakkumuse maksumus“ kajastuvast liinikilomeetri hinnast ega RHAD vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ toodud ühikhindadest.

RHAD p-d 8.6, 8.7 ja 16.1, RHAD vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ märkused 2 ja 3 ning „Vastavustingimus“ „Pakkumuse maksumuse esitamine“ sisaldavad seega erinevate dokumentide ja hinnalahtrite prioriteetuse osas vastuolulist infot, mis pole kooskõlas RHS § 3 p 1 tuleneva läbipaistvuse ja kontrollitavuse põhimõttega. Samuti pole sellised vastuolulised punktid kooskõlas RHS § 85 lg-ga 1, kuna ei taga pakkumuste reaalset konkurentsi.

**4.2.** Hankedokumendid ei sisalda seaduses nõutud keskkonnahoidlikke tingimusi Riigihankete kohalduvad RHS § 77 lg-d 6-7<sup>1</sup>.

RHS § 77 lg 7<sup>1</sup> alusel on keskkonnaminister kehtestanud keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused 16.02.2023 määrusega nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maanteesõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ (edaspidi määrus nr 6).

Määruse nr 6 lg 2 kohustab Hankijat arvestama RHAD-s keskkonnahoidlike tingimustega ning seadma selle kohta nõudeid. Sama määruse nr 6 lg 6 kohaselt peab Hankija rakendama 50% ulatuses heiteta raskesõidukite hankimise osakaalu keskkonnahoidlike maanteesõidukite sihtarvu kogutasemest. Määruse nr 6 lisa kohaselt on keskkonnahoidlike raskesõidukite osakaalu hankimise sihtmäärad lepingutega hõlmatud raskesõidukite koguarvust kuni 31. detsembrini 2025 31%.

Riigihankes on hankelepingu esemeks 30 M3 kategooria I klassi sõidukit. Määruse nr 6 järgi peavad nendest 30-st 31% ehk 10 olema keskkonnahoidlikud raskesõidukid ning nendest 10-st omakorda 50% ehk 5 peavad olema heiteta raskesõidukid.

Määruse nr 6 § 4 p 1 määratleb, mis tingimustele peab vastama heiteta raskesõiduk, sh M3 kategooria I klassi sõiduk. Hankija on TK p-s 2.1.3 sätestanud, et vähemalt 5 bussi (võivad olla nii normaal- kui ka liigendbussid) peavad olema elektribussid. Kuid tehniline kirjeldus ega ükski muu hankedokument ei sätesta, et elektribussid peavad olema just heiteta raskesõidukid määruse nr 6 § 4 p 1 tähenduses. Piisavaks ei saa lugeda TK p-s 2.1.3 sisalduvat umbmäära viidet määruse nr 6 §-le 4, mis isegi ei täpsusta konkreetset punkti, milles sisalduvatest nõuetest lähtuma peab.

Kui Hankija soovinuks mitte järgida määrusest nr 6 tulenevat kohustust, tagada nõutav heiteta raskesõidukite osakaal, pidanuks ta määruse nr 6 § 6 lg 6 kohaselt RHAD-s kajastama analüüsi, millest selgub osakaalu mittejärgimise objektiivsed põhjused, põhjendamatu raskendatus ja ebamõistlikus. RHAD-s selline analüüs aga puudub.

Kuigi praegusel juhul ei nõutagi RHAD-s pakkujatelt heiteta raskesõidukeid, on kriteerium, et hankelepingu esemeks olevad elektribussid võivad olla nii normaal- kui ka liigendbussid, vastuolus määruse nr 6 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/1161 eesmärkidega (direktiiv 2019/1161). Tulenevalt direktiivi 2019/1161 artiklist 1 on keskkonnahoidlike ja heiteta raskesõidukite hankimise piiravate seadmise eesmärk mh edendada ja stimuleerida keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu ning suurendada transpordisektori panust liidu keskkonna-, kliima- ja energiapoliitikatesse. Direktiivi ja määrusega on vastuolus olukord, kus hankelepingu esemeks on nii normaal- kui ka liigendbussid, kuid heiteta raskesõiduki osakaalu täitmiseks piisaks ainult normaalbussidest, mis on tunduvalt väiksema sõitjate kandevõimega võrreldes liigendbussidega.

Eelnevast nähtuvalt on RHAD vastuolus RHS § 77 lg-tega 6-7<sup>1</sup>, määrusega nr 6 ning direktiiviga 2019/1161. Hankijal tuleb viia RHAD õigusaktidega kooskõlla.

**4.3.** TK-s elektribussidele sätestatud tingimused on ebaproportsionaalsed ja piiravad konkurentsi

TK p 2.1.3 näeb ette, et vähemalt 5 pakutavat bussi peavad olema elektribussid. Elektribuss võib olla nii normaal- kui liigendbuss. See tähendab, et elektribuss peab vastama normaal- või liigendbussile sätestatud paameetritele.

TK p-d 2.1.1 ja 2.1.2 näevad ette busside minimaalse pikkuse ja sõitjakohtade arvu: normaalbussil on need vastavalt pikkus 12 m ja sõitjakohtade arv 88 ning liigendbussil pikkus 17,9 m ja sõitjakohtade arv 140.

Suurte, vähemalt 12–18 meetriste elektribusside hankimine ei ole Eesti praktikas tavapärane. Vaidlustajal, kes on üks suurimatest Eesti turul tegutsevatest bussifirmadest, ei ole selliseid busse olemas. Hanke tarbeks tuleks vaidlustajal vastavad bussid välismaalt tellida.

Suured elektribussid ei ole aga tavalised tootmises olevad bussid, mida saaks soetada kas kasutatuna järelturult (elektribussid pole veel järelturul levinud ja leida järelturult täpselt hanketingimustele vastavat bussi on ka võimatu) või tehaste poolt lattu toodetuna. Seetõttu tuleb vajalike busside pöörduda eritellimusega otse bussitootjate poole.

Tuleb arvestada, et elektribussidel on CNG ja diiselmussidega võrreldes vähem sõitjakohti põhjusel, et elektribusside akud on rasked, mistõttu on elektribussi tühi mass n-ö tavabusside omast suurem. Matemaatiliselt on bussi kandevõime (ehk sõitjate kogukaal) täismassi ja tühi massi vahe – sellest on omakorda tuletatud sõitjakohtade arv. Akude lisakaalu tõttu tuleb tootjatel hoida kokku sõitjate kaalult, mis väljendub väiksemas sõitjakohtade arvus. Mida rohkem on bussil akusid, seda raskem on bussi enda kaal ja seda vähem on võimalik tagada sõitjakohti.

Vaidlustajal on endal reaalne kogemus 350–360 kWh akupaketiga elektribusside kasutamisel. See on näidanud, et sellise akupaketiga elektribuss suudab akude täislaetuse korral talvetingimustes läbida maksimaalselt 180–200 km, ja sedagi vaid uute akude korral. Kuna akud hakkavad ajas mahtuvust kaotama, siis 10-aastase perioodi teises pooles ei pruugi sama elektribuss suuta sõita rohkem kui 160–180 km päevas. Ehk ka 350-360 kWh akupaketist (isegi kui see peaks tagama Hankija nõutud sõitjakohtade arvu) tegelikkuses ei piisa, et läbida isegi normaalbusside keskmist päevast kilometraaži (255 km).

Vedaja saaks teoreetiliselt küll koostada elektribusside logistikat nii, et väikese akumahutavusega elektribussid sõidavad võimalikult vähe ehk nende päevased sõidud ei ületaks näiteks 160–180 km. Selline lähenemine oleks aga vastuolus Hankija eesmärkidega. Hankija soovib liinidel näha keskkonnahoidlikke busse, kuid samal ajal ei ole võimalik selliseid busse etteantud tingimustel kuigi palju töös hoida. Sisuliselt peaks pakkuja soetama ühe tavabussi asemele kaks suure kapitalimahukusega elektribussi selleks, et ära katta ühele normaalbussile mõeldud tavapärase tööpäeva pikkust (päevane keskmine läbisõit 255 km). Kuna elektribussid on väga kapitalimahukad, on pakkuja huvides nendesse tehtud investering hankeperioodil tagasi teenida. Seega, kui pakkuja soetab hanketingimustes ettenähtud normaalbussi elektribussina, soovib pakkuja, et see elektribuss suudaks läbida vähemalt ühele normaalbussile arvestatud keskmise päevase läbisõidu (255 km).

Praegusel juhul on Hankija TK p-des 2.1.1–2.1.3 elektribussidele ettenähtud sõitjakohtade nõuetega aga loonud olukorra, kus (a) pakkujad saavad normaalbussile ettenähtud sõitjakohtade miimumnõuetele vastavaid elektribusse tellida üksnes ühelt kohaliku esindatusega tootjalt, ning (b) nõuetele vastava elektribussiga ei ole võimalik keskmist päevast läbisõitu saavutada. Sisuliselt sunnib Hankija pakkujat soetama busse ühelt kindlalt tootjalt ning seejärel valima, kas osutada teenust vastuolus hanke eesmärgiga või osutada Hankijale teenust kahjumlikult.

Eelnev on vastuolus RHS § 3 p-des 1–3 toodud põhimõtetega, mille kohaselt tuleb hanketingimused seada proportsionaalselt, asjakohaselt ja põhjendatult ega tohi moonutada konkurentsi. Samuti on eelnev vastuolus RHS § 88 lg-s 7 nõutuga, et tehniline kirjeldus ei tohi tekitada objektiivselt põhjendamatuid takistusi riigihangete avamisel konkurentsile.

#### **4.4. Hankelepingu täitmiseks pole ette nähtud piisavat ettevalmistusaega**

##### **4.4.1. Elektribusside tellimise pikad tarneajad ei võimalda järgida Hankija sätestatud ettevalmistustähtaega**

RHAD p 10.3 kohaselt on ATL-i täitmise (s.o. liiniveo osutamise alguse) eelduslik alguskuupäev 01.01.2027. RHAD p 10.5 kohaselt tagab Hankija pakkujatele ettevalmistusajaks ATL-i sõlmimise ja liiniveo osutamise alguse vahel vähemalt 12 kuud.

TK p 2.1.3 näeb ette, et vähemalt 5 pakutavat bussi peavad olema elektribussid. Selleks, et Hankijale tema soovitud piirkonnas ja tingimustel liiniveo teenust osutada, peab pakkuja seega soetama vähemalt 5 elektribussi. Nagu eespool selgitatud, tuleb elektribussid tellida välismaalt, pöördudes eritellimusega otse bussitootjate poole. Sobivaid busse järelturult saada ei ole.

TK p 3.1 kohaselt peavad bussid (sh elektribussid) olema Hankijale esitlemiseks ja piletiseadmete paigaldamiseks Pärnus kohal hiljemalt 15.12.2026 või hiljemalt 16 päeva enne ATL täitmise algust juhul, kui ATL alusel teenuse osutamise algusaeg on hilisem kui 01.01.2027.

Selleks, et Hankija 16-päeva nõuet täita, tuleb pakkujal Vaidlustaja praktilistele kogemustele tuginedes bussid Eestisse kohale tarnida hiljemalt 1 kuu enne teenuse osutamise algust. Seda põhjusel, et enne busside Hankijale ettenäitamist peab pakkuja kohapeal ära tegema kõik endapoolsed ettevalmistavad tegevused, sh registreerimistoimingud, kleepimine tellitud kujundusse, kaamerasüsteemide paigaldus jne.

Reaalsuses ei suuda aga bussitootjad täita elektribusside puhul 11-kuulist või lühemat tarneaega. Vaidlustajale seni edastatud info pinnalt jäävad elektribusside tarneajad vahemikku 14–17 kuud (vt lisad 1–4). Võrdluseks – vaidlustuskomisjoni hiljutisest praktikast läbi käinud elektribusside tarneaega puudutavas vaidlustuses viidati lausa 16–20-kuulisele elektribusside tarneajale.<sup>1</sup>

Antud juhul ei ole Hankija poolt RHAD p-s 10.5 antud 12-kuuline ettevalmistusaeg piisav selleks, et soetada Hankija poolt nõutud elektribusse. Viidatud tingimus on vastuolus RHS § 3 p-des 1-3 sätestatud põhimõtetega ning RHS § 88 lg-ga 7, kuna on ebasproportsionaalne, ebasobiv ja konkurentsi piirav.

RHS § 3 p-des 1-3 § 88 lg-s 7 sätestatud põhimõtete ja nõuetega oleks kooskõlas, kui RHAD p 10.5 näeks ette, et Hankija tagab ka käesoleva hanke puhul pakkujatele ettevalmistusajaks ATL-i sõlmimise ja liiniveo osutamise alguse vahel vähemalt 18 kuud. See tähtaeg arvestaks elektribusside tellimise, ehitamise, Eestisse tarnimise ning Eestis vajalike ettevalmistustegevuste peale kuluvat reaalset ettevalmistusaega.

##### **4.4.2. Elektribusside tarbeks tuleb rajada uus laadimistaristu**

---

<sup>1</sup> Vt VaKo 27-25/286130.

Ettevalmistusaja pikendamise vajadust toetab veel ka asjaolu, et Hankija nõutud elektribusside tarbeks tuleb rajada Pärnu piirkonda täiendav laadimistaristu.

TK p 3.26 kohaselt Hankija ei garanteeri pakkujale busside elektriga laadimise võimalusi, vastavad kokkulepped tarnijatega tuleb sõlmida pakkujal endal.

Pärnu linnas puudub täna laadimisvõimekus viiele elektribussile selliselt, et kõik bussid saaksid korraga olla laadimistsüklis öisel liinisõidust vabal ajal. Busside laadimine ühe kiirlaadimisjaamaga avalikus tanklas pole busside arvu ja liinigraafikut silmas pidades realistlik.

Kuigi Elektrilevi ja pakkuja poolt korraldatavaid töid on võimalik teostada osaliselt paralleelselt, ei ole siiski võimalik olukord, kus mõlemad tööd valmivad samaaegselt. Enne uue liitumisvõimsuse pakkuja kasutusse andmist peab Elektrilevi teostama liinivõrgu katsetused ning nende tulemustest selgub, kas ja kuidas on liitujal võimalik oma elektripaigaldist (s.o. laadimisjaamu) liitumispunktiga ühendada. Teisisõnu, enne Elektrilevi katsetustulemuste kinnitamist pole pakkujal isegi piisavat kindlust laadimisjaamade ehitusega alustamiseks.

Pakkujatel ei ole võimalik teha hankelepingu täitmiseks vajalikke ettevalmistusi, st soetada elektribusse ja rajada nende laadimiseks vajalikku taristut RHAD p-s 10.5 viidatud 12-kuulise ettevalmistusaja jooksul. Isegi kui pakkuja alustaks elektribusside tellimisega ja laadimistaristu rajamiseks vajalike täiendavate liitumisvõimsuste taotlemisega täna (mida VaKo praktika kohaselt Hankija pakkujalt eeldada ei saa), ei suudaks pakkujad hanketingimustes sätestatud 12-kuulise ettevalmistusaja tingimust täita.

Hankija poolt RHAD p-s 10.5 sätestatud 12-kuuline ettevalmistusaja tingimus on seega vastuolus RHS § 3 p-des 1-3 § 88 lg-s 7 toodud põhimõtete ja nõuetega. Hankijal tuleb nimetatud tingimus viia õigusaktidega kooskõlla. Reaalselt on pakkujatel vaja rohkem kui 18 kuud ettevalmistusaega, vähema ajaga on pakkujatel keeruline (kui mitte võimatu) soetada Hankija soovitud elektribussid ning ka rajada neile vajalik laadimistaristu.

#### **4.5. Hankija on seadnud pakkujatele liiniringide logistika koostamiseks ebamõistlikud piirangud**

RHAD näeb ette järgnevad tingimused busside liiniringidele, busside arvule ja liinikilomeetrite tasustamisele:

- 1) TK p-d 2.1.1 ja 2.1.2 näevad ette, millised bussitüübid peavad olema vedaja omandis või kasutuses:
  - (1) vähemalt 20 normaalbussi, milledest 17 on samaaegselt liinidel töötavate busside arv, 1 igapäevaselt reservi planeeritav busside arv ning vähemalt 2 busi remondivajaduse katteks, ja
  - (2) vähemalt 10 liigendbussi, milledest 8 on samaaegselt liinidel töötavate busside arv, 1 igapäevaselt reservi planeeritav busside arv ning vähemalt 1 buss remondivajaduse katteks.
- 2) ATL p-s 3.3 ja 3.4 kirjeldavad, kuidas tasutakse pakkujale liinikilomeetrite (lkm) eest:
  - (1) Liigendbussidega teostatud liinikilomeetrite tasu leidmiseks korrutatakse tellija poolt liigendbussidega teenindamiseks ette nähtud liiniringidel tegelikult teostatud läbisõit lepingus sätestatud liigendbussi liinikilomeetri maksumusega (eurot/lkm).



(2) Normaalbussidega teostatud liinikilomeetrite tasu leidmiseks lahutatakse kogu liinikilomeetrite hulgast ATL p 3.3. nimetatud läbisõit ja saadud tulemus korrutatakse lepingus sätestatud normaalbussi liinikilomeetri maksumusega (eurot/lkm).

RHAD vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ ja RHAD vorm 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ kohaselt esitab pakkuja eraldi ühikhinnas ja pakkumuse normaalbussi liinikilomeetri hinnale ja liigendbussi liinikilomeetri hinnale.

ATL lisa 7 on toodud Pärnu linna avalike bussiliinide sõiduplaanid.

ATL lisa 8 on toodud Pärnu linna avalike bussiliinide liiniringid ja nendel nõutavad bussitüübid. Dokumendis sisalduva tabeli all olev märkus sätestab järgmist: *„Käesolevas lisa olevas tabelis on näidatud liiniringid, millel tellija nõuab liigendbussi kasutamist ja liiniringid, millel võib vedaja kasutada normaalbusse. Normaalbussi asendamine liigendbussiga on lubatud, kuid mitte vastupidi.“*

ATL lisad 7 ja 8 annavad pakkuja võimaluse koostada busside logistika ehk sõidujärjekorrad (so liiniringide läbimise eeskiri) igale bussitüübile eraldi. Logistikat peaks aga pakkujal olema võimalik koostada selliselt, et TK p-s 2.1.1 Hankija poolt etteantud normaalbusside arvuga saaks teenindatud ATL lisa 8 Hankija poolt ette antud normaalbussi liiniringid ning TK p-s 2.1.2 Hankija poolt etteantud liigendbussidega saaks teenindatud ATL lisa 8 Hankija poolt ette antud liigendbusside liiniringid, lähtudes seejuures:

- 1) Hankija poolt TK p-des 2.1.1 ja 2.1.2 toodud juhistest samaaegselt liinidel töötavate busside arvu osas (normaalbussil 17 ja liigendbussil 8) ning
- 2) põhimõttest, et konkreetse bussitüübi liinikilomeetri eest maksab Hankija konkreetse bussitüübi liinikilomeetri hinda, vastavalt ATL p-des 3.3 ja 3.4 sätestatule.

Praegusel juhul ei ole aga pakkujal võimalik etteantud tingimustest lähtudes sellist logistikat koostada.

Vaidlustaja on kõiki ülaltoodud lähtepunkte aluseks võttes püüdnud koostada ATL lisade 7 ja 8 alusel logistikat tööpäeva hommikuse tipptunni ajaks (kuni ca kl 9:00), kuivõrd sel ajal on liinidel kasutusel maksimumarv busse. Selle tulemusel koostatud näidistabelist (lisa 9) nähtub, et tööpäeva hommikuse tipptunni ajal on samaaegselt liinidel töötavate normaalbusside miinimumvajadus vähemalt 19, mitte TK p-s 2.1.1 sätestatud 17

Tööpäeva hommikul tipptunnil 19 normaalbussi samaaegse kasutamise vajadust illustreerib hästi vaidlustaja tehtud väljavõte ATL lisa 7 kajastatud sõiduplaanidest (lisa 10). Sõiduplaanides on Hankija ette näinud 18 normaalbussi väljumist, milles sisaldub vabalt valitud kellaaeg 6:48. See tähendab igal juhul 18 normaalbussi samaaegse kasutamise vajadust. 19nda normaalbussi vajadus on omakorda tingitud asjaolust, et liini nr 16 Vana Sauga lõpp-peatusest, kuhu buss peab jõudma kell 6:42, ei jõua buss tühisõitu kasutades ühelegi väljumisele. Ehk igal juhul on kell 6:42 Vana Sauga lõpp-peatusesse jõudev buss samaaegselt liinil nende 18 bussiga, mille väljumisaegade hulgas on kl 6:48.

Selleks, et tööpäeva hommikuse tipptunnil saaks sõidetud Hankija poolt samaaegselt liinidele nõutud maksimaalse busside arvuga ehk 17 normaalbussiga ja 8 liigendbussiga (s.o. kokku 25 bussiga), peaks pakkuja koostama logistika selliselt, et liigendbussidega sõidetakse ka normaalbussile ette nähtud liinikilomeetreid. Selline vahetus on küll ATL lisa 8 kohaselt

iseenesest lubatud (vt ATL lisa 8 tabeli all olevat märkust), kuid see on pakkujale majanduslikult kahjulik. Seda põhjusel, et normaalbussi liinikilomeetri eest makstav hind on madalam kui liigendbussi liinikilomeetri eest makstav hind. Samas ATL p 3.3 kohaselt makstakse liigendbusside liinikilomeetri hinda üksnes liigendbussidega teenindamiseks ette nähtud liiniringide eest.

Pakkujal peab olema võimalus ATL lisade 7 ja 8 järgi koostada logistika selliselt, et normaalbussidega saab teenindada normaalbussidele ette nähtud liiniringe ja liigendbussidega saab teenindada liigendbussidele ette nähtud liiniringe. Samuti peab pakkujal olema võimalus saada ATL lisade 7 ja 8 järgi koostatud logistika alusel kõikide liigendbussidega tehtud sõitude eest tasu lähtudes ATL p-s 3.3 kajastatud liigendbussi liinikilomeetri hinnast. ATL lisa 8 tabeli all oleva märkusega lubatud busside vahetusvõimaluse kasutamine saab olla vaid pakkuja vaba valik, mitte Hankija poolt ettemääratud kohustus.

RHS § 3 p-de 1–2 kohaselt peab Hankija tegevus olema kontrollitav, läbipaistev ja proportsionaalne ning pakkujatele seatavad tingimused peavad olema riigihanke eesmärgi suhtes proportsionaalsed, asjakohased ja põhjendatud. Praegusel juhul on Hankija mitmete erinevate hanketingimuste koosmõjus tekitanud olukorra, mis sunnib pakkujat osutama Hankijale teenust kahjumlikult. Selline tegevusviis ei ole lubatud.

ÜTS § 23 lg 2 kohaselt peavad avaliku teenindamise lepingu täitmise eest makstavad tasud katma avaliku liiniveo kulud. Riigikohus on selgitanud, et ÜTS § 23 lg-t 2 peab silmas pidama lisaks pakkujale ka Hankija hankemenetluse kui ka lepingu täitmise ajal.<sup>2</sup> Lisaks kulude katmisele peab määruse 1370/2007 artikli 4(1)b(ii) kohaselt avaliku teenuse osutaja saama avaliku teenindamise lepingust mõistlikku kasumit - seda on kinnitanud nii vaidlustuskomisjon kui ka Tallinna Ringkonnakohus.<sup>3</sup> Olustikus, milles avaliku teenindamise lepingu täitmine ei võimalda kulusid katta, võivad saada kahjustada ülesande täitmise kvaliteet, avalikud huvid ja puudutatud isikute õigused.<sup>4</sup>

Hankija peab tegema ATL p-s 3.3 ja ATL lisas 8 korrektuurid selliselt, et pakkuja saaks kasutada normaalbussidele ettenähtud liiniringidel normaalbusse ja liigendbussidele ettenähtud liiniringidel liigendbusse, saades seeläbi iga liigendbussiga tehtud liiniringi eest liigendbussile ettenähtud liinikilomeetri tasu. Teisisõnu, Hankija peab tagama, et pakkujale ATL alusel makstav tasu katab pakkuja tegelikud kulud ja mõistliku kasumi.

Kui pakkuja soovib endast tulenevatel põhjustel kasutada normaalbussi liinidel normaalbussi asemel kasutada liigendbussi, on see pakkuja enda riisiko ja otsus. Kuid Hankija tegevus peab siiski võimaldama pakkujal kasutada õigeid bussitüüpe õigetel liiniringidel ning saada teostatud liinikilomeetrite eest tasumäära.

#### **4.6. ATL on vastuolus EL õigusega, ATL-is sätestatud tingimused on ebaselged ja õigusvastased**

ATL peab olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1370/2007 (määrus 1370/2007).<sup>5</sup> Määruse 1370/2007 art 4 lg 1 kohaselt on ülemäärase hüvitise

<sup>2</sup> RKHKo 3-18-1946, p 29.

<sup>3</sup> VaKo 15-24/270797, p 11. TlnRnKo 3-15-127/58, p 31.

<sup>4</sup> RKHKo 3-18-1946, p 29.

<sup>5</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1370/2007, 23. oktoober 2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70

maksmine keelatud. Määruse 1370/2007 tõlgendamiseks antud Euroopa Komisjoni teatise (KOM teatis)<sup>6</sup> kohaselt kohaldub ülemäärase hüvitise maksmise keeld ka võistleva pakkumismenetluse raames sõlmitud ATL-idele (vt KOM teatise ptk 2.6).

KOM teatise ptk 2.6.3 kohaselt peavad pädevad asutused tegema korrapäraseid järelkontrolle, et tuvastada igasugune ülemäärane hüvitamine, ja nägema ATL-ides ette tagasinõude mehhanismid, mille alusel nõutakse kõik ülemäärased hüvitised tagasi. Seega tuleneb määrusest 1370/2007 ja KOM teatisest, et ATL-i regulatsioon peab hõlmama: (1) ülekompenseerimise keeldu, (2) reegleid, mille alusel ülekompenseerimist kontrollitakse ja välditakse, (3) reegleid üleliigselt makstud hüvitise tagasinõudmise kohta, kui ülekompenseerimise on tuvastatud. Kui ATL regulatsioon ei välista ülemäärase hüvitise maksmist ega näe ette ülemäärase hüvitise vältimise järelkontrolli ega ülemäärase hüvitise tagasinõudmise reegleid, on vastav ATL vastuolus määrusega 1370/2007.

ATL ei sisalda eelviidatud sätteid. ATL p 1.2. kohaselt tuginevad lepingutingimused küll määrusele 1370/2007, kuid määrusega nõutud regulatsiooni selles kajastatud pole. Seega on ATL määrusega 1370/2007 vastuolus. Hankijal tuleb viia ATL määrusega 1370/2007 kooskõlla.

Mistahes pakkujale, sh ka Vaidlustajale, on oluline see, et hankeleping sisaldaks kõiki klausleid, mis võivad teenuse osutamist ja selle eest tasustamist mõjutada, kuivõrd sellel alusel kujundab pakkuja oma majandustegevust, sh hinnastab pakkumusega seotud riske. Määrusest 1370/2007 tulenevate tingimuste seadmine hankelepingus on pakkujate, sh vaidlustaja huvides seetõttu, et vaidlustaja suudaks mõistlikult ette näha Hankija tegevust teenuse eest tasustamisel ja võimaliku ülekompenseerimise kontrollimisel ning riigiabi tagasinõudmisel. Kui kõnealused tingimused on seadmata, siis võivad selle tagajärjeks olla ka kulukad ja pikaajased õigusvaidlused võimaliku ülekompenseerimise osas ja selle tagasinõudmise aluste üle. Olustikus, milles Euroopa Liidu õigus, antud juhul EL otsekohalduv määrus, kohustab Hankijat hankelepingus ette nägema teatud regulatsiooni, kuid Hankija seda pole teinud, esineb vastuolu RHS § 3 p-ga 1, kuna Hankija tegevus ega tema koostatud RHAD pole läbipaistev.

#### 4.6.1. ATL p 3.7

ATL p-s 3.7 on ette nähtud normaalbussi ja liigendbussi liinikilomeetrite maksumuste kvartaalne indekseerimine, mis lähtub Statistikaameti poolt avaldatava tarbijahinnaindeksi (THI) muutustest maksimaalselt kuni 5% ulatuses (kohaldub mõlemas suunas).

Säte sisaldab indekseerimise tulemusel korrigeeritud liinikilomeetrite maksumuse arvutamise valemeid koos selgitustega ning näidet valemi rakendamise kohta. Samuti sisaldab säte järgnevat: *“Vedaja tasu kvartaalne korrigeerimine toimub tellija ühepoolse tahteavaldusega vedajale, arvestades mh vedaja reaalsete kulude muutumist lepingu täitmisega seoses. /.../ Tellija ja vedaja võivad vedaja tasu kvartaalse korrigeerimise kohta allkirjastada kahepoolse ATL lisa (lisa 1 vormil), kuid kahepoolse lisa vormistamata jätmine ei mõjuta tellija õigust ühepoolset vedaja tasu korrigeerida.”*

---

(ELT L 315, 3.12.2007, lk 1–13), konsolideeritud versioon kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3AA02007R1370-20171224>

<sup>6</sup> Komisjoni teatise määruse (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel) tõlgendamissuuniste kohta (ELT C 222, 26.6.2023, lk 1–27). Kättesaadav: [https://eurlex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52023XC0626\(01\)](https://eurlex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52023XC0626(01))

Eelneva sätte näol on tegemist on vedaja suhtes ebamõistliku ja põhjendamatult karmi tingimusega.

ÜTS § 23 lg 2 esimese lause kohaselt peavad ATL täitmise eest makstavad tasud katma avaliku liiniveo kulud. Seda sätet ei pea silmas pidama ainult vedaja pakkumust tehes, vaid ka Hankija nii hankemenetluse kui ka lepingu täitmise ajal.<sup>7</sup> Lisaks kulude katmisele peab määruse 1370/2007 artikli 4(1)b(ii) kohaselt avaliku teenuse osutaja saama avaliku teenindamise lepingust mõistlikku kasumit - seda on kinnitanud nii vaidlustuskomisjon kui ka Tallinna Ringkonnakohus.<sup>8</sup>

Praeguses sõnastuses ei taga ATL p-s 3.7 sätestatud indekseerimine, et vedaja poolt saadavad ATL alusel saadavad tasud katavad tema kulud ning tagavad lisaks mõistliku kasumi.

Esiteks viitab ATL p 3.7 sõnastus, et Hankijal on vaba voli otsustada, kas indekseerimist kohaldada või mitte (vrd „*tellija ühepoolne tahteavaldus*“, „*tellija õigus ühepoolset korrigeerida*“). Teisisõnu, Hankija võib igakordse THI tõusu korral otsustada, et ta ei korrigeeeri hindu ega kompenseeri vedajale kulude tõusu.

Samal ajal võib Hankija igakordse THI languse korral otsustada hindu korrigeerida ja seeläbi vedajale vähem maksta. Hankija võib sisuliselt ka otsustada, et kogu 10-aastase lepingu täitmise perioodi jooksul ei rakenda ta indekseerimist kordagi. Selline lähenemine on vedajat ebamõistlikult kahjustav ja ebaproportsionaalne.

Üldiselt on tavaline, et ATL sisaldab hinna indekseerimise sätteid, kuid pikaajase hangetel osalemise kogemusega vaidlustaja pole veel näinud sätet, mis sisaldaks taolist Hankija ühepoolse tahteavalduse klauslit. Kui indekseerimise säte on ATL-i lisatud, rakendub see reeglina automaatselt (st ilma Hankijapoolse täiendava otsustusega). See on ka loogiline RHS § 123 lg 1 p 2 vaatest, mis näeb ette, et riigihanke alusdokumentides (sh hankelepingu projektis) ette nähtud muudatuse sisu ja kohaldamistingimused peavad olema selgelt, täpselt ja ühemõtteliselt määratletud.

Riigikohus on rõhutanud, et riigihanke võitnud vedaja peab kandma mõistlikku riski, kuid kogu riski asetamine vedajale ei ole ATL alusel toimuva liiniveo puhul kooskõlas avalike ülesannete delegeerimise põhimõtetega. Olukorras, kus vedaja peab niigi võtma pakkumuse esitamisega erinevate kulukomponentide kallinemise riski 10-aastase lepingu täitmise perioodi jooksul ning ainus mehhanism selle riski maandamiseks on THI alusel tehtav indekseerimine, peaks vedajale olema tegelike kulude tõusu korral tagatud indekseerimise rakendumine. Pakkuja arvestab pakkumust tehes kulude indekseerimise võimalusega ja Hankija ühepoolne otsus indekseerimist mitte rakendada oleks vedajat põhjendamatult koormav.

Lisaks eelnevale on ATL p 3.7 ka ebaselgelt sõnastatud.

Viidatud punktis sisalduvad valemid sisaldavad komponenti „ $THI_{kva}$ “, mille kirjeldus on sõnastatud järgnevalt: „*Statistikaameti poolt avaldatav tarbijahinnaindeksi muutus jooksvale kvartalile eelnevas kvartalis võrreldes kvartaliga, mil saabus pakkumuste esitamise tähtaeg lepingu sõlmimisele eelnenud riigihankes.*“

---

<sup>7</sup> RKHKo 3-18-1946, p 29

<sup>8</sup> VaKo 15-24/270797, p 11. TlnRnKo 3-15-127/58, p 31.

Teadupärast avaldab Statistikaamet THI muudatused protsentides,<sup>9</sup> mistõttu peaks valemite järgi liinikilomeetrite maksumused korrutama läbi vastava protsendiga. Näiteks 3,8%lise THI tõusu korral peaks valemi järgi 2000-eurose liinikilomeetri maksumuse korrigeerimise arvutama järgnevalt: liinikilomeetri uus hind = 0,038 x 2000 eurot = 76 eurot. Samas sisaldub ATL p-s 3.7 valemite kohta näide, kus THI muutuse protsendile on liidetud täisarv 1 ja siis korrutatud liinikilomeetri maksumus sellega: liinikilomeetri uus hind = 1038 x 2000 eurot = 2076 eurot.

Sellest on näha, et ATL p-s 3.7 sisalduv valemite kirjeldus ja nende kohta esitatud näide ei lähe omavahel kokku. Pakkujale on iseenesest arusaadav, et uue liinikilomeetri maksumuse leidmisel on õige lähtuda näitest, kuid RHS § 3 p-st 1 tuleneva läbipaistvuse ja kontrollitavuse põhimõtte valguses peaks õigele tulemusele jõudma ka puhtalt valemi enda kirjeldusest lähtudes. Seega tuleks Hankijal valemite kirjeldusi korrigeerida selliselt, et nende pinnalt ei saaks tekkida vastuolulist arvutuskäiku.

Eelnevast tulenevalt on ATL p 3.7 vastuolus RHS § 3 p-dest 1–3 tulenevate põhimõtetega. Hankijal tuleb nimetatud punkt viia seadusega kooskõlla.

Vaidlustaja rõhutab, et hankelepingu täitmise aeg (10 aastat) on väga pikk ning igal hankelepingu tingimusel on seetõttu vedaja suhtes pikaajaline mõju. Pakkujate (sh Vaidlustaja) õiguste kaitseks on õigustatud nõuda Hankijalt, et hankelepingu tingimused oleks selged, läbipaistvad, proportsionaalsed ja pakkujat mitte ebamõistlikult kahjustavad. Pakkujat ei saa sundida minema 10 aastaks ebamääraste tingimustega hankelepingusse, sest pakkujal pole võimalik sellisel viisil riske hinnata. Teenuse korraldus (sh tasu indekseerimine) ATL täitmise ajal peab olema pakkujate jaoks juba täna ettenähtav ja mõistlik, vastasel juhul ei saa pakkujad pakkumusi esitada.

#### 4.6.2. ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6

ATL p-is 6.1.6 sisalduvad veomahu muutustest etteteatamise ajad on ebamõistlikult lühikesed.

Kui Hankija kavandab veomahu muutuse näiteks tipptunnile, kus kõik vajalikud bussid on liiniveoga hõivatud, võib ka vähem kui 1%-line veomahu muutus luua olukorra, kus vedajal tuleb kasutusele võtta lisabuss(-id). Vedajal ei pruugi aga olla võimalik vaid 10-päevase etteteatamistähtajaga lisabussi(-busse) hankida.

Täiendava, kõikidele RHAD nõuetele vastava samaväärse bussi (va elektribussi) soetamine võib võtta aega kuni 90 päeva – see aeg hõlmab samaväärse bussi leidmist välismaiselt järelturult (kohalikul järelturul pole reeglina busse saadaval), bussi transporti Eestisse, bussi viimist kõikidele tehnilistele nõuetele vastavaks jne. Sama mure on ka 1-5%-lise veomahu muutuse ning bussitüüpide jaotuse muutusele liiniringidel korral – vedaja võib olla sunnitud kasutusele võtma lisabussi(-id) ja 40-päevase etteteatamise puhul ei ole seda lihtsalt võimalik teha. Kohane etteteavitamisaeg kõikide veomahu muudatuste ja bussitüüpide jaotuse muutusele korral, mis eeldavad vedajalt lisabussi(-de) (v.a. elektribussi) hankimist, on seega vähemalt 90 päeva.

<sup>9</sup> Kättesaadav Statistikaameti kodulehel:

<https://www.stat.ee/et/avastastatistikat/valdkonnad/rahandus/hinnad/tarbijahinnaindeks>

Elektribusside puhul on aga võimatu hankida uut samaväärset bussi (so elektribussi) ka 90 päevaga. Nagu eespool viidatud, ei ole elektribusse järelturul saada ning hanketingimustele vastavaid busse tuleb tootjatelt eraldi tellida. Uute elektribusside tarneajad jäävad aga minimaalselt vahemikku 14-17 kuud. Seega, mistahes veomahu muudatuste korral, millega kaasneb lisabussi(-de) hankimise vajadus, tuleb Hankijal arvestada, et lisabuss(-id) ei saa olla elektribussid.

Eelneva tõttu on ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6 ebaproportsionaalsed, põhjendamatud ja pakkujaid liigselt piiravad. Need punktid on vastuolus RHS § 3 p-des 1–3 tulenevate põhimõtetega.

#### **4.6.3. ATL p 8.2.6**

ATL p 8.2.1 sätestab, et lepingu oluliseks rikkumiseks loetakse seda, kui vedaja kasutab lepingu täitmisel busse, mille kasutamist ei ole vedaja tellijaga eelnevalt kooskõlastanud või mis ei vasta lepingu nõuetele.

See punkt on ebaproportsionaalne, põhjendamatu ja pakkujaid liigselt piirav ning seetõttu vastuolus RHS § 3 p-des 1-3 tulenevate põhimõtetega. Kui vedaja poolt kasutatav buss vastab kõikidele RHAD nõuetele (sh samaväärsuse osas), ei saa tegemist olla olemuslikult olulise lepingurikkumisega, isegi kui vedaja on jätnud selle bussi kasutamise (nt asendusbussina) Hankijaga eelnevalt kooskõlastamata.

Hankelepingu eesmärgiks on tagada hanketingimustele vastava teenuse katkematu osutamine ja olukorras, kus vedaja on seda teinud, ei saa ta olla lepingut oluliselt rikkunud. Sellises olukorras oleks Hankija poolt põhjendamatult rakendada vedaja suhtes olulisest lepingurikkumisest tulenevaid sanktsioone (nt ATL p-s 8.3 ettenähtud leppetrahvi).

RHS § 3 p-des 1–3 tulenevate põhimõtetega vastuolu kõrvaldamiseks tuleb Hankijal muuta ATL p-i 8.2.1 selliselt, et RHAD nõuetele vastava bussi kasutamine ka juhul kui see on Hankijaga eelnevalt kooskõlastamata ei kvalifitseeruks oluliseks lepingurikkumiseks. Hankija eelneva kooskõlastuse nõude rikkumine võib eraldiseisvalt kvalifitseeruda väheoluliseks lepingurikkumiseks.

Kuna hankelepingu täitmise aeg (10 aastat) on väga pikk, on igal hankelepingu tingimusel vedaja suhtes pikaajaline mõju. Pakkujate (sh Vaidlustaja) õiguste kaitseks on õigustatud nõuda Hankijalt, et hankelepingu tingimused oleks selged, läbipaistvad, proportsionaalsed ja pakkujat mitte ebamõistlikult kahjustavad.

#### **4.6.4. ATL p 8.2.11**

ATL p 8.2.11 sätestab, et lepingu oluliseks rikkumiseks loetakse seda, kui vedaja on pannud toime kolm või enam vähemolulist rikkumist 3 (kolme) kuu jooksul. Hankija ei ole nimetatud punkti sõnastuses täpsustanud, et vähemolulised rikkumised peavad olema toimunud 3 järjestikuse kuu jooksul, erinevalt näiteks ATL p 11.4.1 sõnastusest. See viitab, et Hankija tahe on olnud eristada p 8.2.11 ja p 11.4.1 olukordi ning lubada p 8.2.11 alusel oluliseks rikkumiseks kvalifitseerida vähemolulisi rikkumisi, mis on aset leidnud ükskõik milliste lepingu täitmise perioodi (so 10 aasta) hulka kuuluva 3 kuu jooksul.

Praeguses sõnastuses on see punkt ebaproportsionaalne, põhjendamatu ja pakkujaid liigselt piirav ning seetõttu vastuolus RHS § 3 p-des 1-3 tulenevate põhimõtetega. Lepingu täitmise periood on väga pikk (10 aastat) ning on tõenäoline, et kogu selle aja jooksul leiab aset

mitmeid vähemolulisi rikkumisi. Kuid Hankijal ei tohiks olla õigus neid rikkumisi piiramatult summeerida ja sedakaudu oluliseks rikkumiseks ümber kvalifitseerida.

ATL p-i 8.2.11 mõtte peaks olema rangemalt sanktsioneerida lühikese ajaperioodi ehk 3 järjestikuse kuu jooksul aset leidnud vähemolulisi rikkumisi. RHS § 3 p-des 1-3 tulenevate põhimõtetega vastuolu kõrvaldamiseks tuleb Hankijal muuta ATL p-i 8.2.11 selliselt, et oluliseks rikkumiseks loetaks 3 järjestikuse kuu jooksul aset leidnud kolme või enamat vähemolulist rikkumist.

#### **4.6.5. ATL p 8.2.12**

ATL p 8.2.12 sätestab, et lepingu oluliseks rikkumiseks loetakse seda, kui vedaja ei ole ükskõik millist rikkumist kõrvaldanud tellija poolt antud täiendava tähtaja jooksul.

Ka see punkt on praeguses sõnastuses ebaproportsionaalne, põhjendamatult ja pakkujaid liigselt piirav ning seetõttu vastuolus RHS § 3 p-des 1-3 tulenevate põhimõtetega. Ükskõik millise rikkumise (sh vähemolulise rikkumise) kvalifitseerimine oluliseks rikkumiseks peaks eeldama seda, et Hankija on andnud selle kõrvaldamiseks vedajale rikkumise iseloomust lähtuva mõistliku pikkusega tähtaja. Ilma vastava täienduseta võiks Hankija sisuliselt anda vedajale iga vähemolulise rikkumise kõrvaldamiseks 1-päevase tähtaja ning vedaja suutmatuse korral seda tähtaega järgida kvalifitseerida rikkumise ümber oluliseks rikkumiseks ning rakendada vedaja suhtes olulisest lepingurikkumisest tulenevaid sanktsioone (nt ATL p-s 8.3 ettenähtud leppetrahvi).

RHS § 3 p-des 1-3 tulenevate põhimõtetega vastuolu kõrvaldamiseks tuleb Hankijal muuta ATL p-i 8.2.12 selliselt, et Hankija antud tähtaeg rikkumise kõrvaldamiseks peab olema mõistlik.

#### **4.6.6. ATL p 8.7**

Hankeleping sisaldab arvukalt leppetrahvisätteid, millest mitmed on ka õigusaktidega vastuolus.

ATL p 8.7 eeldab, et vedaja peab suutma igale tellija koostatud puuduste aktile (mitte nõudekirjale) esitada kirjalikud vastuväited ATL p-s 8.5 sätestatud tähtaja ehk 5 tööpäeva jooksul. Tegemist on väga lühikese tähtajaga ning on ebamõistlik eeldada, et vedaja suudab igale Hankija pöördumisele (mitte nõudekirjale) selle aja jooksul vastuväiteid esitada.

ATL p 8.7 rikub poolte lepinguliste õiguste ja kohustuste tasakaalu oluliselt vedaja kahjuks,

Hankijale on selle sättega tehtud nõuete maksmapanek maksimaalselt mugavaks, samal ajal kui vedajale on tehtud nõuetele vastuvaidlemine maksimaalselt ebamugavaks. Hankija ei pea leppetrahvide saamiseks esitama isegi eraldi nõudekirja ega tasaarvestusavaldust, kuid eeldab vedajalt, et viimane esitab kõikidele nõuetele kirjalikud vastuväited 5 tööpäeva jooksul.

Vedaja seaduslik õigus teise lepingupoole ehk Hankija nõuetele (sh nt ATL p 11.5 alusel automaatselt rakenduvale leppetrahvinõudele) vastu vaielda ei saa olla muudetud näilikuks. Leping peab realselt võimaldama vedajal enda õiguseid kaitsta, sh vaielda vastu Hankija (põhjendamatutele) leppetrahvinõuetele.

ATL p 8.7 on praegusel kujul selgelt ebaproportsionaalne, põhjendamatult ja pakkujaid liigselt piirav ning seetõttu vastuolus RHS § 3 p-des 1-3 tulenevate põhimõtetega. Vastuolu kõrvaldamiseks tuleb Hankijal eemaldada ATL p 8.7 sõnastusest viimane lause.

#### **4.6.7. ATL p 9.4**

ATL p 9.4 sätestab leppetrahvi juhiks, kui vedaja ei ole hiljemalt 30 päeva enne hankelepingu täitmise algust esitanud Hankijale täitmistagatist. Leppetrahvisumma võrdub täitmistagatise summaga, mis on ATL p 9.1 kohaselt 650 000 eurot. Sellises summas leppetrahvi rakendamine on ebaproportsionaalne olukorras, kus vedaja pole isegi veel alustanud teenuse osutamist ega saanud Hankijalt ühtegi makset, olles ise samal ajal hankelepingu täitmiseks teinud olulisi ettevalmistusi ja investeeringuid (sh nt busside soetamiseks ja hanketingimustele vastavusse viimiseks). 650 000-eurone leppetrahv ähvardab vedajat mh juhul, kui täitmistagatise esitamisega hilinetakse ainult 1 päev - ATL p 9.4 nimelt ei erista hilinemise kestust ehk erineva kaaluga rikkumisi.

ATL p-s 9.4 ette nähtud leppetrahv on selgelt ebamõistlik ja vedaja suhtes põhjendamatult karm. Selline leppetrahv on vastuolus RHS § 3 p-dest 1 ja 2 tulenevate proportsionaalsuse ja põhjendatuse põhimõtetega.

#### **4.6.8. ATL p 11.5**

ATL p 11.5 esimene lause viitab, et lepingu ülesütlemise korral on tellijal õigus vedajalt leppetrahvi nõuda. Sätte teine lause aga viitab, et leppetrahv muutub automaatselt sissenõutavaks, kui tellija esitab vedajale lepingu ülesütlemise teate. Ehk teisisõnu, leppetrahvi kohaldamine on justkui kohustuslik ega eelda Hankija kaalutlusotsust. Need kaks lauset on omavahel selges vastuolus, mistõttu ei vasta ATL p 11.5 RHS § 3 p-s 1 toodud läbipaistvuse ja kontrollitavuse põhimõttele.

Pakkuja ei pea oletama, kuidas ATL p-is 11.5 toodud leppetrahv kohaldub, vaid Hankija ülesanne on sõnastada leppetrahvisäte selgelt ja üheselt arusaadavalt.

Lisaks vastuolulisele sõnastusele sisaldab ATL p 11.5 sarnaselt eespool käsitletud ATL p-ga 9.4 ebamõistlikku leppetrahvi. ATL p 11.5 ei lähtu vaidlustuskomisjoni praktikast, kuna see erista erineva kaaluga rikkumisi, ei lähtu rikkumise ulatusest või selle tagajärje raskusastmest ega võimalda ka Hankijal nõutava leppetrahvi summat valida. Igal juhul rakendub selle sätte alusel (automaatselt) leppetrahv täitmistagatise summas 650 000 eurot. Selline leppetrahv on selgelt ebamõistlik ja ebaproportsionaalne.

Eelnevast tulenevalt on ATL p 11.5 vastuolus RHS § 3 p-dest 1 ja 2 tulenevate läbipaistvuse, kontrollitavuse, proportsionaalsuse ja põhjendatuse põhimõtetega. Hankijal tuleb viia vastav säte õigusaktidega kooskõlla.

#### **4.6.9. ATL p 11.7**

ATL p 11.7 on sõnastatud vastuoluliselt. Kuigi punkt kohaldub lepingu lõppemise järgsele ajale, paneb see vedajale kohustuse jätkata lepingu täitmist. Kui leping on lõppenud, sellega ka lõppenud pooltevaheline võlasuhe ning vedajal puuduvad Hankija ees kohustused, mida täita. Kehtiva õiguse järgi ei saa leping ei saa olla samal ajal lõppenud ning vedajale täitmiseks kohustuslik.



Lisaks ei selgu ATL p 11.7 sõnastusest (ega ühestki teisest ATL punktist), kas ja millist tasu Hankija vedajale lepingu lõppemise järgselt teenuse jätkamise eest maksab. Olukorras, kus leping on lõppenud, puudub vedajal õiguslik alus Hankijalt lepingus ettenähtud tasu nõudmiseks. Vedajalt ei saa aga eeldada Hankijale teenuse osutamist tasuta, eriti veel 6 kuud järjest.

Seejuures on Hankijal ÜTS § 21 lg 3 p 2 valguses põhjendamatu nõuda vedajalt ATL lõppemisel teenusega jätkamist, kuivõrd Hankijal on sellises olukorras võimalik sõlmida kuni 2-aastane otseleping. Hankija õigused on seega piisavalt kaitstud ning puudub tegelik vajadus sundida vedajat ATL p 11.7 alusel teenusega jätkama. Selline erakorraline meede, kus Hankija sunnib vedaja ettevõtlusvabadust oluliselt riivates jätkuvalt teenust osutama, olukorras kus pakkuja seda ei soovi ja leping on lõppenud (nt pakkuja enda ülesütlemise tulemusel), ei ole põhjendatud ega proportsionaalne, eriti juhul kui seadus võimaldab Hankijal sõlmida otselepingut.

ATL p 11.7 on RHS § 3 p-dega 1 ja 2 vastuolus, kuna (1) Hankija õigused lepingu lõppemise olukorras on ÜTS § 21 lg 3 p 2 kaudu juba piisavalt tagatud, mistõttu puudub vajadus nõuda vedajalt lepingu lõppemisel teenusega jätkamist, ning (2) Hankija õigusele nõuda vedajalt teenuse jätkamist ei korrespondeeru pakkuja õigus saada selle teenuse eest hüvitist.

ATL p 11.7 tuleks hankelepingust välja jätta või alternatiivselt, sõnastada ringi nii, et see kajastab selgelt ja üheselt arusaadavalt, millisel õiguslikul alusel toimub teenuse jätkamine pärast lepingu lõppemist ning kuidas toimub sellisel juhul vedajale teenuse eest tasumine. Pakkuja rõhutab, et tema ülesanne ei ole oletada, kuidas ATL p 11.7 vm hankelepingu punkt praktikas rakendub, vaid Hankija ülesanne on määratleda hankelepingu tingimused lähtuvalt RHS §-s 3 sätestatud põhimõtetest.

#### **4.7. Vaidlustaja täiendavad seisukohad**

**4.7.1.** Vaidlustaja on nõus osade vaidlusaluste regulatsioonide osas lõpetama vaidlustusmenetluse Hankijaga kokkuleppel ja kandma nende osas oma vaidlustusmenetluse kulud ise.

##### **4.7.1.1. TK p-d 2.1.1–2.1.3**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga täiendada TK p 2.1.3 sõnastust järgmiselt: „*Heiteta sõidukite osakaal pakkumuses peab olema vähemalt 50% keskkonnaministri 16.02.2023 määrus nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maantee sõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ sätestatud keskkonnahoidlike sõidukite sihtmäärast*“.

Samuti on Vaidlustaja nõus Hankija ettepanekuga eemaldada TK p-dest 2.1.1 ja 2.1.2 viited sõitjakohtade arvule kõikide normaalbusside ja liigendbusside (sh elektribusside) osas.

##### **4.7.1.2. RHAD p 10.5**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga muuta RHAD p 10.5 sätestatud ettevalmistusaega 18 kuuni.

##### **4.7.1.3. ATL p 3.7**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga täpsustada ATL p-s 3.7 sätestatud indekseerimisvalemit.

Kuivõrd Hankija ei ole soostunud muutma indekseerimist automaatseks (so mitte Hankija igakordsest tahteavaldusest sõltuvaks), ei ole Vaidlustaja nõus lõpetama selles osas kokkuleppel. Nimetatud punkti osas vaidlustusmenetlus jätkub.

#### **4.7.1.4. ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6**

Vaidlustaja on põhimõtteliselt nõus Hankija ettepanekuga täiendada ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6 nii, et juhul kui veomahtude suurendamisel osutub tarvilikuks täiendava veomahu teenindamiseks lisabussi rakendamine, on etteteatamistähtaeg 90 päeva. Vaidlustaja teeb siiski omalt poolt Hankijale vastuettepaneku sõnastada viidatud punktid nii, et vähem kui 5%-lise veomahu muudatuse korral võib kokkuleppel vedajaga etteteatamise tähtaeg olla ka 90 päevast lühem. See täpsustus võimaldaks vedajaga eelnevalt konsulteerides ja vedaja võimalustest lähtudes teostada liinimahu muudatust ka kiiremini kui 90 päevaga.

Vaidlustaja hinnangul ei ole Hankija tegelikkuses aru saanud (või ei ole tahtnud aru saada) veomahu muudatustega kaasnevatest mõjudest vedajale ja vajadusest lisabusside järele.

Hankija toob oma vastuses näite, kus veomahu muutus kuni 5% tähendab maksimaalsena päevas ca 300 täiendavat kilomeetrit. Hankija väide, et sellise lisamahu rakendamine on võimalik logistilise plaani muutmisega, on ilmselge vale. Kui ühe normaalbussi keskmine läbisõit päevas on 255 km, siis Hankija viidatud lisamaht eeldab vähemalt ühe täiendava lisabussi olemasolu, kui see tellitakse näiteks eraldiseisva liinina. Lisabussi vajaduseks piisab juba ka sellest, kui hommikusele tipptunnile tellitakse normaalebussile üks liiniring (25 km päevas lisamaht), milles sisaldub kellaaeg 6:48 - sel juhul on vedajal vaja kõikide liinide teenindamiseks 19 bussi asemel juba 20 bussi. Seniks, kuni püsib kasvõi teoreetiline tõenäosus, et lisamahu lisamine võib kaasa tuua lisabussi rakendamise vajaduse, on vajalik minimaalne etteteatamise tähtaeg 90 päeva.

Hankija kirjeldab vastuses ka ebaõigesti, et vajadusel saab vedaja kasutada reservbusse. Hankija on selgelt hanketingimustes sõnastanud, milleks on kasutuses bussid, mis on ette nähtud nõ reservi. Näiteks on normaalebusside puhul üks buss mõeldud igapäevasesse reservi ja kaks bussi remondivajaduse katteks (vt TK p 2.1.1). Igapäevasesse reservi mõeldud buss on põhimõtteliselt liinidega hõivatud buss, kuna see peab olema valmis igal ajahetkel asendama bussi, millel on liinil tekkinud ootamatu rike. Seda bussi ei saa lihtsalt reservist ära võtta ja suunata liinile Hankija soovitud liinimahu muudatuste korral. Remondi ja hoolduse katteks ettenähtud kahte reservbussi ei saa samuti kasutada Hankija soovitud liinimahu muudatuste korral, kuna nendega on vaja tagada pidevalt liinil olevate busside korraliste hoolduste ja remontide järjepidev toimimine. Vedaja praktiline kogemus Pärnu linnaliinide teenindamisel näitab, et kaks bussi on korraliste hoolduste ja remontide tarbeks reaalsuses pidevas kasutuses. Seega veomahu lisandumise korral pole vedajal mitte kuidagi võimalik olemasolevate reservbussidega täita Hankija lisamahtude soove, vaid selleks vaja on hankida lisabuss(-id).

Eelnevast hoolimata on Hankija siiski olnud nõus tegema ATL p-s 6.1.6 ja RHAD p-s 10.6 muudatused, mis vedaja olukorda leevendavad ja millega Vaidlustaja on nõus (arvestades siiski ka eespool Hankijale esitatud vastuettepanekut). Vaidlustaja on seega nõus lõpetama selles osas vaidlustusmenetluse kokkuleppel.

#### **4.7.1.5. ATL p 8.2.6**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga eemaldada ATL p 8.2.6 viidatud rikkumise koosseisust Hankijaga kooskõlastamata jätmise.

Eelnevast tulenevalt on Vaidlustaja nõus lõpetama selles osas vaidlustusmenetluse kokkuleppel.

#### **4.7.1.6. ATL p 8.2.11**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga täiendada ATL p 8.2.11 sõnaga „järjestikuse“.

Eelnevast tulenevalt on Vaidlustaja nõus lõpetama vaidlustusmenetluse selles osas kokkuleppel.

#### **4.7.1.7. ATL p 8.2.12**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga täiendada ATL p 8.2.12 sõnaga „mõistliku“.

Eelnevast tulenevalt on Vaidlustaja nõus lõpetama selles osas vaidlustusmenetluse kokkuleppel.

#### **4.7.1.8. ATL p 8.7**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga eemaldada ATL p-st 8.7 viimane lause.

Eelnevast tulenevalt on Vaidlustaja nõus lõpetama selles osas vaidlustusmenetluse kokkuleppel.

#### **4.7.1.9. RHAD Lisa 2 „ATL projekt“ p 11.5**

Vaidlustaja on nõus Hankija ettepanekuga eemaldada ATL p-st 11.5 viimane lause.

Kuivõrd Hankija ei ole soostunud muutma leppetrahvi summat, ei ole Vaidlustaja nõus lõpetama selles osas vaidlustusmenetlust kokkuleppel.

**4.8. RHAD p-d 8.6, 8.7 ja 16.1, RHAD vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ märkuste p-d 2 ja 3 ning vastavustingimus „Pakkumuse maksumuse esitamine”**

On õige, et Riigihankes on kehtestatud üksainus hindamiskriteerium: hankelepingu esemeks oleva sõitjateveo teenuse 1 (ühe) aasta maksumus. Vastavalt RHAD p-s 8.6 sisalduvale juhisele, peab hindamiskriteeriumiks oleva teenuse aastase maksumuse sisestama registri töölehele „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ ja sama number peab kajastuma ka RHAD Vormil 3 „Pakkumuse maksumus“. RHAD p 8.7 järgi peab pakkumuse maksumuse andmed sisestama lisaks ka RHAD Vormi 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“.

Hankija viitab õigesti, et praktikas pole harvad juhtumid, kus pakkumuses esitatavates arvandmetes on lahknevused. Hankija on üritanud sellist olukorda lahendada andmete prioriteetsuse järjekorra kehtestamisega: kui pakkuja on registri hindamiskriteeriumite töölehel esitanud teenuse aastase maksumuse, mis ei lange kokku vormil 3 esitatud pakkumuse maksumusega, siis loetakse prioriteetseks vormil 3 näidatud pakkumuse maksumus (RHAD p 8.6). Vormil 3 kujuneb pakkumuse maksumus (so teenuse aastane maksumus) arvutuslikult kahe näitaja alusel: normaalbussi üle liinikilomeetri maksumus ja liigendbussi ühe liinikilomeetri maksumus. Samad näitajad ehk normaalbussi üle liinikilomeetri maksumus ja liigendbussi ühe liinikilomeetri maksumus tuleb kajastada ka

vormil 9. Vormi 3 ja vormi 9 andmete lahknevuste korral on Hankija ette näinud vormi 9 andmete prioriteetsuse (RHAD p 8.7).

Hanketingimuste vastuolu ja ebaselgus tekib RHAD p-st 16.1, mis ütleb järgnevat: „*Hankija tunnistab edukaks pakkumuse, mille Registri pakkumuse maksumuse vormil ja RHAD Vormil 3 esitatud pakkumuse maksumus on väiksem. Juhul kui Registri pakkumuse maksumuse vormil ja RHAD Vormil 3 märgitud pakkumuse maksumuste vahel on erinevusi, lähtutakse ja loetakse prioriteetseks RHAD Vormil 3 märgitud pakkumuse maksumuse andmed. RHAD Vormil 3 esitatud pakkumuse maksumuse andmed peavad olema täielikus kooskõlas RHAD Vormil 9 esitatud maksumuse andmetega, erinevuste korral loetakse prioriteetseks RHAD Vormil 9 näidatud ühik hinnad.*“

Eelnevast järeldub, et olukorras, kus esinevad lahknevused registri töölehele märgitud andmetes, vormile 3 märgitud andmetes ja vormile 9 märgitud andmetes, peaks RHAD p 16.1 järgi Hankija pakkumuse hindamisel aluseks võtma vormile 9 märgitud andmed. Kuid vormil 9 ei sisaldu ühtegi lahtrit, mis kajastaks hindamiskriteeriumiks olevat näitajat ehk hankelepingu esemeks oleva sõitjateveo teenuse 1 (ühe) aasta maksumust. Seega jääb ebaselgeks, kuidas saab Hankija leida eduka pakkuja vormile 9 märgitu põhjal.

#### **4.9. ATL p 3.3 ja ATL lisa 8**

Hankija poolt TK p-s 2.1.1 ettenähtud 17 samaaegselt liinidel töötava normaalbussiga ei saa täita ATL lisas 8 ette nähtud normaalbusside liiniringe. ATL lisa 8 sunnib vedajat täitma normaalbussidele ettenähtud liinikohti liigendbussidega, saamata selle eest ATL p 3.3 kohaselt liigendbussile ettenähtud liinikilomeetri tasu.

Hankija on teinud eelviidatud murekoha lahendamiseks ettepaneku muuta TK p-s 2.1.1 sätestatud normaalbusside arvu nii, et minimaalne normaalbusside arv on 21, millest vähemalt 19 on samaaegselt liinidel. Vaidlustaja hinnangul see muudatus hanketingimuste õigusvastasust ei kõrvalda. Hankija ettepanek läheb vastuollu tegeliku vajadusega ega lahenda lõppastmes olukorda, kus vedaja on sunnitud normaalbussi asemel kasutama liigendbussi, ilma selle eest liigendbussi liinikilomeetri tasu saamata.

Probleem ei ole mitte TK p-s 2.1.1, vaid ATL lisas 8 ja sellega korreleerub ATL p-s 3.3. TK-s ettenähtud busside arvuga (20 normaalbussi ja 10 liigendbussi) saab tegelikkuses edukalt täita kõik liinikohad, kui osad ATL lisas 8 viidatud liiniringid teostada normaalbussi asemel liigendbussiga.

Hankija on Pärnu linna ühistranspordi korraldajana teadlik, kuidas liinilogistikat koostatakse. Hankija peab seega ka olema teadlik, et olemasolevate busside mahuga on lihtsasti võimalik kogu liinilogistika täita selliselt, et samaaegselt on liinidel kasutusel 17 normaalbussi ja 8 liigendbussi, kui liigendbussid täidavad rohkemaid liinikohti, kui praegune ATL lisa 8 neile ette näeb. Praegusel juhul on Hankija aga teadlikult sättinud ATL lisas 8 liiniringidele bussitüübid selliselt, et vedaja peab sõitma normaalbussi liiniringe liigendbussiga. Tegemist ei ole vedaja vaba valikuga, nagu Hankija on üritanud väita, vaid Hankija poolt vedajale ettekirjutatud nõudega.

Vedaja hinnangul soovib Hankija sellise hanketingimuste ülesehitusega (teadlikult) manipuleerida hinnaga. Hankija on Riigihanke üles ehitanud nii, et normaalbussi ja liigendbussi liinikilomeetrid tuleb pakkujal esitada eraldi ning liiniringide tasustamine toimub

vastavalt sellele, millise bussitüübi on Hankija ise vastavale liiniringile ette näinud (vt ATL p 3.3 ja 3.4). Olles (teadlikult) sättinud ATL lisas 8 liiniringide bussitüübid selliselt, et vedaja peab sõitma normaalbussidele ettenähtud liiniringe liigendbussiga, saab Hankija maksta vedajale liigendbussiga teostatud liinikilomeetrite eest normaalbussi liinikilomeetri hinda. Normaalbussi liinikilomeetri hind on aga ca 30% liigendbussi omast madalam. (Ehk Hankija on leidnud võimaluse hoida kokku vedajale makstavalt tasult.)

Kui ATL p 3.3 ja ATL lisa 8 jäävad senisel kujul kehtima, so normaalbussile ettenähtud liinikohal sunnitult liigendbussi kasutamise eest ei maksta vedajale liigendbussi liinikilomeetri tasu, tekib Hankijal ATL täitmise ajal täiendav hinnaga manipuleerimise võimalus. Hankija eeldab juba hankemenetluse ajal, et vedaja kasutab osadel normaalbussi liinikohtadel liigendbusse. ATL täitmise ajal on Hankijal õigus sellistel liinidel veomahtusid muuta (vt RHAD p 10.6 ja ATL p 6.1.6), mille tulemusel suureneks veelgi selliste liinikilomeetrite arv, mida teostatakse reaalsuses liigendbussiga, kuid mille eest saadakse normaalbussi liinikilomeetri tasu. Teisisõnu, hanketingimused võimaldavad Hankijal vabalt suurendada vedajale alakompenseeritavate liinikilomeetrite proportsiooni.

Hankija on otsustanud mitte küsida pakkujalt kogu liiniveo teostamiseks ühte keskmist liinikilomeetri hinda, mille kaudu saaks pakkuja ise koostada optimaalse liinilistikaga vastavalt ATL lisale 8 ja TK-s ettenähtud normaal- ja liigendbusside arvule. Hankija on selle asemel otsustanud ise eristada erinevad bussitüübid, määrata neile kindlad liiniringid ja paluda pakkujatel esitada erinevatele bussitüüpidele erinevad liinikilomeetri hinnad. Sellises olukorras peab Hankija ka ise määrama liinikohad selliselt, et vedajal on võimalik saada normaalbussidega sõidetud normaalbussile ettenähtud liinikohad ja liigendbussidega liigendbussile ettenähtud liinikohad, sest Vaidlustajal pole võimalik pakkuda sellist maksumust, mis Hankija kehtestatud tingimusi hinnas kajastaks. Seda seetõttu, et pakkujal tuleb esitada normaal- ja liigendbusside liinikilomeetri hind eraldiseisvalt ning Hankija ka rakendab neid eraldiseisvalt. Hankija kohustuseks on tagada, et kummagi bussitüübiga sõidetud liinikilomeetrite eest saab vedaja ka vastavale bussitüübile sätestatud liinikilomeetri tasu. Kohustus tagada vedajale õige liinikilomeetri tasu maksmine (nn alakompenseerimise keeld) tuleneb Hankijale ÜTS § 23 lg-st 2 ja EL määruse 1370/2007 art 4 lg 1 p-st b (ii).<sup>10</sup> Praegused hanketingimused näevad ette minimaalselt 20 normaalbussi, millest 17 on samaaegselt liinidel ja 3 on reservis (1 on igapäevases reservis ja 2 on remondivajaduse katteks). Selline reservbusside maht vastab reaalsele liiniveoteenuse vajadusele. Hankija uue ettepaneku järgi peaks aga soetama kokku 21 normaalbussi, millest 19 on samaaegselt liinidel – see tähendab, et reservi jääks varasema 3 normaalbussi asemel vaid 2 buss. Arvestades, et üks neist bussidest peab jääma igapäevasesse reservi (so asendama liinil olevat bussi, millel on liinil tekkinud ootamatu rike), jääks remondivajaduse katteks üksnes 1 buss. Seda on selgelt liiga vähe.

Vaidlustaja praktiline kogemus näitab, et vähemalt 10% bussidest peavad olema planeeritud remondivajaduse katteks, kuid Hankija ettepaneku järgi jääks remondivajaduse katteks vaid 5% bussidest. Hankija ettepanek suunab seega vedajat kasutama remondiolukordades normaalbussi asendamiseks liigendbussi. Sellise liigendbussi eest maksaks Hankija ATL p-de 3.3 ja 3.4 järgi aga normaalbussi liinikilomeetri hinda. Seega Hankija pakutud muudatus jätkaks lõppastmes lahendamata Vaidlustaja poolt väljatoodud vastuolu, mis seisneb selles, et hanketingimused välistavad vedaja võimaluse teenindada normaalbussidele ettenähtud liiniringe normaalbussidega ning liigendbussidele ettenähtud liiniringe liigendbussidega,

<sup>10</sup> Vt ka RKHKo 3-18-1946, p 29; TlnRnKo 3-15-127/58, p 31; VaKo 15-24/270797, p 11.

saades kummagi bussitüübi kasutamise eest vastavale bussitübile ettenähtud liinikilomeetri tasu.

Vaidlustajale jääb arusaamatuks, miks Hankija on soovinud busside arvu suurendada, selle asemel, et kohendada ATL p 3.3 ja ATL lisa 8 tingimusi. Iga Hankija poolt tellitav lisabuss tähendab pakkujale täiendavaid kapitalikuluseid, remondikuluseid, bussi käitamisega seotud kuluseid jne, mis kõik suurendavad liinikilomeetri hinda ja pakkumuse maksumust. Kuigi see on Hankija pädevusse kuuluv otstarbekuse küsimus, märgib Vaidlustaja seda, et tema hinnangul puudub igasugune vajadus suurendada busside arvu ja tõsta sellega Hankija ja pakkuja kuluseid, kui tegelikkuses on võimalik 20+10 bussiga kõik Pärnu liinikohad ära täita, kui suurendada ATL lisas 8 liigendbussidele ettenähtud liiniringide tellimust normaalbusside liiniringide arvelt.

Kuigi hanketingimuste majanduslikku otstarbekust vaidlustusmenetluses ei hinnata, juhib Vaidlustaja tähelepanu, et kui Hankija näeks ATL lisas 8 ette rohkem liiniringe suure kapitalimahukusega liigendbussidele, saavad liigendbussid hankelepingu perioodil suurema liinikilometraaži ja seeläbi on võimalik pakkuda liigendbussidele madalamat liinikilomeetri hinda. Ehk ATL lisas 8 liigendbussidele ettenähtud liiniringide tellimuse suurendamine on lõppastmes Hankijale majanduslikult mõistlik, erinevalt Hankija enda pakutud normaalbusside arvu suurendamisest. Vaidlustaja subjektiivseid õigusi rikub aga see, kui Hankija kehtestab tingimused, mis ei võimalda tal õigusvastaselt oma pakutud teenuse eest Hankija enda poolt ülesehitatud tingimuste kohaselt õiglaselt tulu teenida. Kui Hankija soovib selle riski jätta pakkujate kanda, siis oleks Hankijal asjakohane kaaluda ühtse liinikilomeetri tasu kui hindamiskriteeriumi kehtestamist, millisel juhul ei ole ka Vaidlustaja seotud ühe või teise bussitüübi teenindusmaksumusega.

Praegustes hanketingimustes ettenähtud busside arvuga (20+10) on võimalik (ja ressursikasutuse vaates optimaalne) Hankija esitatud sõiduplaanide järgi liinilogistikat korraldada, kui Hankija tagab vajalikud muudatused ATL lisas 8 ja ATL p-s 3.3. Ilma ATL lisa 8 ja ATL p 3.3 muutmata jääb vedajale alles hanketingimustega pealesurutud kohustus teostada normaalbussi liinikilomeetri tasu eest liiniringe liigendbussidega. Hanketingimused ei tohiks võimaldada Hankijale sellist läbipaistmatut ja vedaja suhtes ebaproportsionaalset hinnamanipulatsiooni, samuti ei tohiks hanketingimused minna vastuollu ÜTS-ist ja määrusest 1370/2007 tuleneva alakompenseerimise keelu nõudega.

#### 4.10. ATL vastuolu määrusega 1370/2007

Hankija leiab ekslikult, et määruse 1370/2007 art 4 lg 1 nõuded käesolevale Riigihankele ei kohaldu.

Määruse 1370/2007 art 6 lg 1 sätestab järgmist: „*Sõltumata lepingu sõlmimise viisist peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega.*“

Määruse 1370/2007 tõlgendamiseks antud Euroopa Komisjoni teatise (KOM teatis)<sup>11</sup> p-d 2.6.1 ja 2.6.3 kajastavad järgmist:

„2.6.1. *Võistleva pakkumismenetluse alusel sõlmitud lepingud*

---

<sup>11</sup> Komisjoni teatise määruse (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel) tõlgendamissuuniste kohta (ELT C 222, 26.6.2023, lk 1–27). Kättesaadav: [https://eurlex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52023XC0626\(01\)](https://eurlex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52023XC0626(01))

Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 4 lõike 1 punktis b on sätestatud, et avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil näitajad, mille põhjal hüvitis (kui seda makstakse) tuleb arvutada, ja ainuõiguste korral nende laadi ja ulatuse selliselt, et välditakse ülemäärast hüvitamist.

Määrusega (EÜ) nr 1370/2007 ei kehtesta siiski eritingimusi avaliku teenuse osutamise eest makstava hüvitise kavandamiseks, kui seotud avaliku teenindamise leping sõlmitakse määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõike 3 kohaldamisel võistleva pakkumismenetluse alusel. Nende lepingute suhtes ei kohaldata määruse (EÜ) nr 1370/2007 lisa (edaspidi „lisa“).

Avatud, läbipaistev ja mittediskrimineeriv võistlev pakkumismenetlus peaks põhimõtteliselt tagama, et hinnaga, mida pädev asutus maksab tehnilises kirjelduses kirjeldatud avaliku teenuse osutamise eest, kaasnevad kogukonnale kõige väiksemad kulud. Pädevad asutused peaksid aga olema iseäranis tähelepanelikud märkide suhtes, mis viitavad pakkumismenetluses tõhusa konkurentsi puudumisele.

Tuleb märkida, et isegi võistlev pakkumismenetlus ei taga iseenesest ülemäärase hüvitamise puudumist, st seda, et lepingu kehtivusaja jooksul tegelikult makstav hüvitis ei ületa avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku, võttes arvesse seotud tulusid ja mõistlikku kasumit määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 4 lõike 1 punkti b tähenduses.

#### 2.6.3. Ülemäärane hüvitis

Avaliku teenuse pakkuja ja pädeva asutuse vahel kokkulepitud leping võib olla eri vormis, eelkõige mis puudutab riskijagamise kokkulepet ja maksimaalset mõistlikku kasumit, millele teenusepakkujal on õigus.

Tavaliselt peavad pädevad asutused tegema korrapäraseid järelkontrolle, et tuvastada igasugune ülemäärane hüvitamine, ja nägema avaliku teenindamise lepingutes ette tagasinõude mehhanismid, mille alusel nõutakse kõik ülemäärased hüvitised tagasi.

Seda põhimõtet kohaldatakse võistleva pakkumismenetluse alusel sõlmitud lepingute ja otselepingute suhtes, sest artikli 4 lõikes 1 sätestatud ülemäärase hüvitamise keeld kehtib kõikidele lepingutele.

Komisjon soovib ülemäärase hüvitamise kontrollimisel lähtuda kuludest ja tuludest ning maksimaalsest kasumist, mis sätestatakse tavaliselt lepingus. Ülemäärase hüvitamise kontrollimiseks kasutatavas meetodis tuleb võtta arvesse ka võrgumõju, kui see on mõõdetav. Võistleva menetluse alusel sõlmitud kontsessioonilepingute puhul eeldatakse, et edukas pakkuja on pakkumuses juba arvesse võtnud tõhususe suurenemist, mida ta loodab lepingu kehtivusaja jooksul saavutada. Seetõttu leiab komisjon, et ülemäärase hüvitamise tagantjärele kontrollimise nõuet saab selliste lepingute jaoks kohandada, et võtta arvesse nende lepingute eripära.

Igal juhul võivad pädevad asutused määrata ülemäärase hüvitamise kontrollide sageduse ja ulatuse olenevalt lepingu kestusest ja keerukusest.“

Eelnevast ei järeldu kuidagi, et määruse 1370/2007 art 4 lg-st 1 tulenev ülekompanseerimise keeld võistlevale pakkumismenetlusele ehk riigihankele ei kohalduks. Vastupidi, määruse art 6 lg 1 ja KOM teatise p 2.6.3 viitab üheselt, et määruse art 4 lõikes 1 sätestatu kehtib kõikidele lepingutele, sh võistleva pakkumismenetluse alusel sõlmitud lepingutele.

Kuigi vastab tõele, et avaliku riigihanke korraldamine aitab ülekompanseerimist vältida, ei saa pelgalt sellest järeldada, et määruse nõuded oleks kohaselt täidetud. Eelviidatud KOM teatise p 2.6.3 kohaselt peavad pädevad asutused tegema korrapäraseid järelkontrolle ülekompanseerimise tuvastamiseks ja nägema avaliku teenindamise lepingutes (mitte ükskõik kus õigusaktides, nagu väidab Hankija) ette tagasinõude mehhanismid. Praegusel juhul ei ole selliseid tegevusi kirjeldatud ATL projektis ega kusagil mujal hanketingimuses.

Hankija selgituste kohaselt väljendub ülekompenseerimise vältimise mehhanism ATL p-s 3.7 kajastatud indekseerimises. Vaidlustaja on selle punkti vaidlustanud põhjendusel, et indekseerimine ei toimu automaatselt, vaid sõltub Hankija otsusest. Juba ainuüksi põhjusel, et indekseerimine toimub Hankija suva järgi, ei saa viidatud säte tõhusalt tagada ülekompenseerimise vältimist.

Hankija viitab alusetult, et ülekompenseerimise keeldu kajastava regulatsiooni puudumine ATL-ist ei riiva Vaidlustaja subjektiivseid õigusi. Vaidlustaja selgitas vaidlustuses, miks hanketingimuste vastuolu määrusega 1370/2007 tema õigusi riivab ega hakka neid selgitusi siinkohal kordama.

Kui ülekompenseerimise keeldu ATL-is piisavalt ei reguleerita ja kui hanke peaks võitma Vaidlustaja konkurent, saaksid Vaidlustaja õigused oluliselt kahjustada sellega, kui konkurent saaks ATL alusel ebaõiglaselt suurt tasu. Analoogne olukord on ühe teise riigihanke raames juba tekkinud. Tegemist on vaidlustuses viidatud GoBusi ja riigi vahelise vaidlusega.<sup>12</sup> Kui aga Riigihanke peaks võitma Vaidlustaja, saaksid Vaidlustaja õigused kahjustatud sellega, et tema suhtes esitatakse tagasinõudeid ülekompenseeritud summade osas – nii nagu on juhtunud GoBusiga eelviidatud vaidluses. Sellises olukorras oleks kahjustatud nii Vaidlustaja maine kui ka rahalised huvid. Ülekompenseerimise keelu piisav reguleerimine ATL-is on lõppastmes oluline nii vaidlustaja huvide kaitseks kui ka õiglase konkurentsikeskkonna tagamiseks.

Lisaks ülekompenseerimise keelule sätestab määrus 1370/2007 Hankijale ka alakompenseerimise keelu.

Määruse 1370/2007 art 1 lg 1 kohustab pädevat asutust (antud juhul hankijat) hüvitama transpordiettevõtjale avaliku teenindamise kohustusega kaasnevad kulud, st vältima vedaja alarahastamist.<sup>13</sup> Pädev asutus ei saa nõuda vedajalt ATL-i täitmist omal kulul ja kahjumlikult. KOM teatise p 2.6.8 kohaselt peab vedajale avalikest vahenditest makstav hüvitis tagama ühistransporditeenuse kvaliteetse ja majanduslikult jätkusuutliku osutamise; alarahastus kahjustab teenuse kvaliteeti, lisaks kahjustab väga madal hüvitis ettevõtjate huvi osaleda vastavatel riigihangetel.

Sama põhimõtte tuleneb ÜTS § 23 lg-st 2, mille kohta on Riigikohus selgitanud järgmist: „Riigi ega ühistranspordikeskuse eesmärk ei peaks olema avaliku teenuse osutamine võimalikult madala, vaid optimaalse hinnaga. Reisijateveo alarahastamine võib survestada vedajat säästma kulusid lubamatul viisil, kahjustades seeläbi ülesande täitmise kvaliteeti, sh reisijate turvalisust. ÜTS § 23 lg 2 esimese lause kohaselt peavad avaliku teenindamise lepingu täitmise eest makstavad tasud katma avaliku liiniveo kulud. Seda sätet ei pea silmas pidama ainult vedaja pakkumust tehes, vaid ka hankija nii hankemenetluse kui ka lepingu täitmise ajal.“<sup>14</sup>

Lisaks Riigikohtu poolt viidatud kulude katmisele peab määruse 1370/2007 art 4 lg 1 punkti b (ii) kohaselt avaliku teenuse osutaja saama avaliku teenindamise lepingust ka mõistlikku kasumit. Seda on kinnitanud nii vaidlustuskomisjon kui ka Tallinna Ringkonnakohus.<sup>15</sup>

<sup>12</sup> Vt <https://ekspress.delfi.ee/artikkel/120332516/bussifirma-tombas-riigile-koti-pahe-ja-paneb-kosmilisetasuvusega-tasku-10-miljonit-eurot-aastas>

<sup>13</sup> Vt ka Euroopa Kohtu 08.09.2022 otsus asjas nr C-614/20, p 71.

<sup>14</sup> Vt RKHKo 3-18-1946, p 29.

<sup>15</sup> VaKo 15-24/270797, p 11. TlnRnKo 3-15-127/58, p 31.



Kuivõrd ATL p-s 3.7 kajastatud indekseerimine sõltub hetkel Hankija suvast, ei ole vedajale mingilgi viisil tagatud, et indekseerimisega kaetakse tema tegelike kulude tõus ATL kehtivusajal. Seega ei täida ATL p-s 3.7 kajastatud indekseerimise regulatsioon ka määruse 1370/2007 art 1 lg-st 1 ja ÜTS § 23 lg-st 2 tulenevat alakompenseerimise keelu nõuet.

#### 4.11. ATL p 3.7

Hankija väidab oma vastuses ekslikult, et tal puudub määrusest 1370/2007 tulenevalt kohustus tagada vedajale tegelike kulude ja mõistliku kasumi maksmine.

Käesolevas asjas on vaidlus küsimuses, kas Hankija poolt kehtestatud ATL-i p 3.7 regulatsioon on õiguspärane, so koosõlas RHS §-st 3 tulenevate nõuetega.

Vaidlustaja hinnangul ei ole Hankija poolt kehtestatud ATL-i p 3.7 regulatsioon õiguspärane, kuna see seab indekseerimise rakendamise sõltuvusse Hankija diskretsioonist ja ühepoolsest tahteavaldusest. Hankijal pole aga mingit kohustust sellist tahteavaldust teha. See tähendab, et pakkujal pole ka mitte mingisugust garantiid, et indekseerimist rakendatakse, või millal seda tehakse. Selline olukord ei ole pakkuja jaoks ettenähtav ega läbipaistev. Sisuliselt pole pakumuse esitamise hetkel pakkujal mitte mingit arusaama sellest, kuidas indekseerimine saab praktikas toimuma, st kas ja mis hetkel on tal võimalik saada sisendkulude tõusu eest kompensatsiooni. See on ilmne vastuolu nii RHS §-st 3 tulenevate nõuetega kui ka eespool käsitletud ÜTS-st ja määrusest 1370/2007 tuleneva alakompenseerimise keelu nõudega.

Pakkuja õiguste kaitset ei taga piisavalt Hankija viidatud teadmine, et Hankija kaalutusotsust indekseerimise rakendamiseks või mitterakendamiseks on võimalik halduskohtus vaidlustada. Pakkujalt ei saa eeldada õigusvastaste hanketingimustega leppimist lootuses, et äkki on võimalik hiljem Hankijat kohtusse kaevata. Pakkujal on RHS § 190 lg 4 p-st 2 tulenevalt õigus nõuda hanketingimuste koosõlla viimist õigusaktide nõuetega. Analoogselt on näiteks ka võimalik pärast hankelepingu sõlmimist pöörduda kohtusse hankelepingus sisalduvate tüüptingimuste tühisuse asjus, kuid see ei välista pakkuja õigust sama tingimust vaidlustada RHS § 3 alusel.<sup>16</sup>

Hankija väidab, et mitte üheski talle teadaolevas ATL-s ei ole vedaja tasu indekseerimine automaatne. See väide on otsene vale. Hankija on ise sellise regulatsiooniga hankelepingu koostanud riigihankes viitenumber 194776. Hankija mälu värskendamiseks juhib Vaidlustaja tähelepanu, et on riigihanke viitenumber 194776 tulemusel sõlminud Hankijaga 30.05.2019 ATL-i Pärnu maakonna bussiveoteenuse osutamiseks. Selle ATL-i p 3.6 näeb ette kvartaalse indekseerimise, mis toimub automaatselt ega eelda Hankija diskretsioonilist otsust ja tema ühepoolset tahteavaldust.<sup>17</sup> Vaidlustaja hinnangul tagab selline regulatsioon erinevalt käesoleva riigihange ATL p-st 3.7 vedajale vähemalt kindluse, et 10-aastasel ATL täitmise perioodil tema sisendkulude tõusu indekseerimise kaudu reaalselt kompenseeritakse.

#### 4.12. ATL p 9.4

Vaidlustaja hinnangul on ATL p-s 9.4 sätestatud leppetrahv (650 000 eurot) ebamõistlik.

<sup>16</sup> Vt nt TlnRko 3-18-1946/63, p 20.

<sup>17</sup> Riigihanke nr 194776 tulemusel sõlmitud ATL-i projekt on kättesaadav RHRis: <https://riigihanked.riik.ee/rhrweb/#/procurement/722250/documents/source-document?group=B&documentOldId=12308284> (13.05.2025).

ATL p-s 9.4 sätestatud leppetrahv kohaldub olukorras, kus ATL täitmise periood on alles alanud ning vedaja ei ole Hankijalt tasu saanud, kuigi on ise teinud märkimisväärseid investeeringuid ettevalmistusteks (nt busside soetamine ja hanketingimustele vastavaks kohendamine, elektribusside laadimistaristu rajamine). Leppetrahvinõude saab Hankija esitada koos lepingust taganemisega ehk leppetrahvi olukorras ATL-i sisuliselt täitma ei hakatagi.

Eelneva pinnalt pole kohane võrrelda ATL p-s 9.4 sätestatud leppetrahvi kogu 10-aastase ATL perioodi jooksul saadava tasuga. Selle leppetrahvi nõudmise korral pole vedaja saanud ega saa ka tulevikus 10-aastase perioodi tasu. Vedaja jaoks ei ole seega leppetrahvinõude väärtuseks „vaid 2% lepingulisest tasust“, nagu Hankija on üritanud väita. Vedaja jaoks on leppetrahvinõude väärtuseks 650 000 eurot, millele lisanduvad juba kantud ettevalmistuskulud.

650 000-eurose summa väljakäimine olukorras, kus ATL alusel pole tasu saadud ja kantud on juba niigi märkimisväärseid kulutusi, on vedajat ebamõistlikult koormav ja ebaproportsionaalne. Vedaja jaoks on täitmistagatise esitamata jätmise korral juba piisav „karistus“ see, kui Hankija taganeb ATL täitmise perioodi alguses lepingust – sel juhul jääks vedaja ilma ATL alusel saadavast tasust ning teda jäävad koormama ATL ettevalmistuseks tehtud märkimisväärsed kulud.

650 000-eurose leppetrahvinõude ebamõistlikkus väljendub ka selle võrdlusest ATL alusel saadava aastase tasuga. Kui lähtuda Hankija enda arvutustest, et aastase ATL alusel makstav tasu on 4 373 760 eurot, moodustaks 650 000-eurone leppetrahvisumma sellest ligi 15%, mis on aga ebaproportsionaalne.

#### **4.13. ATL p 11.5**

Hankija on põhjendanud leppetrahvi suurust sellega, et kuna teenuse katkemise korral peaks ta sõlmima ÜTS § 21 lg 3 p 2 alusel otselepingu, mis oleks senise ATL-iga võrreldes oluliselt kallim, on vedajale lepingu erakorralise ülesütlemise juhuks 650 000-eurose leppetrahvi ettenägemine proportsionaalne. See põhjendus ei päde, kuna ATL p 11.7 võimaldab Hankija otselepingu sõlmimise asemel kohustada senist vedajat jätkama teenuse osutamist, mis toimuks Hankija enda sõnul senise hinnaga. Seega puudub vajadus suure leppetrahvi summaga „kompenseerida“ võimalikku otselepingust tulenevat hinnavahet. Eriti arvestades, et Hankijal on vajadusel võimalus esitada kahju hüvitamise nõudeid VÕS alusel.

Samuti ei päde Hankija põhjendus, et ATL p 11.5 jätab Hankijale kaalutlusruumi leppetrahvi summa määramisel. ATL p 11.5 Hankijale mingit kaalutlusruumi ei jäta, vaid sätestab ühemõtteliselt, et leppetrahvi saab nõuda „lepingu täitmistagatise summa ulatuses“ ehk fikseeritud summas 650 000 eurot. Ehk leppetrahvisäte ei arvesta tegelikkuses rikkumise ulatuse ja kaaluga ja tagajärje raskusastmega, nagu nõuab vaidlustuskomisjoni praktika.<sup>18</sup>

Väga tervitav on Hankija ettepanek kustutada ATL p-st 11.5 viimane lause, mis näeb ette leppetrahvi automaatse kohaldumise (so välistab sisuliselt Hankija kaalutlusotsuse). Kuid Hankija ettepanek ei adresseeri leppetrahvi suuruse ebaproportsionaalsust. Hankijal tuleks sätet kohandada ka sellest lähtuvalt.

#### **4.14. ATL p 11.7**

---

<sup>18</sup> Vt VaKo 209-15/167094; 207-15/167094; 214-14/154639.

Hankija selgitab, et ATL p 11.7 järgi toimub teenuse osutamisega jätkamine ülesütleamise etteteatamisajal, mis on ATL p 11.4 järgi minimaalselt 30 päeva ja ATL p 11.7 järgi maksimaalselt 6 kuud. Selle teenuse eest makstakse vedajale tasu ATL-is ettenähtud korras.

Hankija selgitus on igati loogiline ja arusaadav, kuid see ei kajastu ATL p 11.7 sõnastuses. ATL p 11.7 sõnastusest võiks järeldada, et vedajal on kohustus jätkata teenuse osutamist kuni 6 kuud pärast lepingu lõppemist. Selle ebaselguse tõttu on Vaidlustaja antud punkti ka vaidlustanud.

Kuivõrd hanketingimused peavad olema selged, läbipaistvad ja kontrollitavad, tuleb Hankijal muuta ATL p 11.7 sõnastust selliselt, et sellest nähtuks ühemõtteliselt Hankija vastuses sisalduv selgitus: vedaja on kohustatud lepingu erakorralise lõpetamise korral jätkama teenuse osutamist etteteatamisaja jooksul, mis ei või olla pikem kui 6 kuud. Vaidlustajal on subjektiivne õigus nõuda, et hanketingimused oleksid õiguspärased.

**5. Hankija, Mittetulundusühing Pärnumaa Ühistranspordikeskus,** esitas järgmised seisukohad.

**5.1.** Riigihanke tulemusena sõlmitakse 10-aastase kehtivusega avaliku liiniveo leping. Käesoleval hetkel teenindab Riigihanke esemeks olevaid bussiliine Vaidlustaja.

Menetlusökonoomilistel põhjustel ja ajendatuna soovist võimalikult kiiresti Riigihanke läbiviimisega jätkata teeb Hankija ettepaneku Vaidlustajale kokkuleppe sõlmimiseks järgmistes vaidlustatud punktides: TK p 2.1.1 – 2.1.3; RHAD p 10.5 ja 10.6; ATL p 6.1.6, 8.2.6, 8.2.11, 8.2.12, 8.7 ja 11.5. Ettepanek on tehtud eeldusel, et nimetatud punktides vaidlustusmenetlus lõpetatakse kokkuleppel ja Vaidlustaja kannab ise enda menetluskulud vastavate vaidlustatud hanketingimustega seoses.

**5.2.** Vaidlustuskomisjon ja kohtud ei hinda hankelepingu tingimuste majanduslikku otstarbekust (riigihangete seadus. Kommenteeritud väljaanne lk 53, p 20; TrtHKO 318-1047 p 8, 13.2 ja 14.2). Vaidlustuskomisjon ei saa hinnata hanketingimuse otstarbekust ja majanduslikku mõistlikkust, vaid üksnes õiguspärasust (vaidlustuskomisjoni otsus asjas 81-17/187280, p 23). Sealjuures tuleb arvestada, et hanketingimused, mis on kõigile potentsiaalsetele pakkujatele ühtmoodi ebasoodsad või ebameeldivad, kuid mille kehtestamiseks on Hankijal olnud asjakohane ja mõistlik põhjus, võivad küll olla ebaotstarbekad, kuid see ei anna pakkujale veel õigust nõuda tingimuste muutmist (Tallinna Ringkonnakohtu otsus asjas 3-20-1202, p 10).

Tulenevalt ulatuslikust vaidlustus- ja kohtupraktikast ei pea Hankija kujundama hankelepingu tingimusi selliselt, et need oleksid pakkujatele võimalikult soodsad ja meelepärased (vt nt vaidlustuskomisjoni 16.05.2018 otsus 63-18/195194, kohtulahend asjas 3-18-1047).

Vaidlustatud hanketingimused on Hankija eesmäärke silmas pidades sobivad, vajalikud ja mõõdukad, seejuures vaidlustuskomisjoni ja kohtute kontroll saab piirduda ilmsete kaalutlusvigade tuvastamisega. Hankijal on hanketingimuste määratlemisel avar kaalutlusruum ning üksnes Hankija enda otsustada on, mida ja millistel tingimustel (sh millise hinna eest) ta hankida soovib. Hankijal ei ole kohustust kehtestada potentsiaalsetele pakkujatele meelepäraseid hanketingimusi. Kui Vaidlustaja leiab, et hanke tingimused ei ole temale vastuvõetavad või lepinguga kaasnev äririsk põhjendamatult suur, on tal õigus jätta pakumuse esitamata. Samuti on Vaidlustajal võimalik sõlmitavas lepingus lepinguliste õiguste

ja kohustuste tasakaalustamiseks määrata pakkumuse hind selliselt, et see oleks hanketingimustes sätestatud kohustusi ja riske arvestades piisav.

Hankija hinnangul ei peeta hanketingimuste kontekstis RHS § 3 p-ide 1 ja 2 tähenduses proportsionaalsuse all silmas mitte seda, et hankes kehtestatud tingimused oleksid igal juhul vastuvõetavad pakkujale või et hankes kehtestatud tingimustel sõlmitavas lepingus oleksid Hankija ning (ausa konkurentsi tingimustes edukaks osutunud) pakkuja õigused ja kohustused mistahes hinna juures omavahel tasakaalus. Pelk asjaolu, et hanketingimus ei ole ettevõtjale meelepärane ja see saaks teoreetiliselt olla ettevõtja jaoks ka leebem, ei tähenda veel seda, et tegemist on ebaproportsionaalse tingimusega. Vaidlustusmenetlus ei ole ettevõtja jaoks vahend saavutamaks endale lihtsalt meelepärasemaid lepingutingimusi. Vastasel juhul muutuks vaidlustuskomisjon sisuliselt lepingueelsete läbirääkimiste areeniks (vaidlustuskomisjoni otsus 69-20/222286 p 16). Teisisõnu, kui Hankija poolt kehtestatud tingimused on sellised, mis on kõigile potentsiaalsetele pakkujatele ühtmoodi ebasoodsad või ebameeldivad, siis võivad need küll olla ebaotstarbekad, ent need pole vastuolus õigusaktidega sel määral, et potentsiaalne pakkuja saaks iseenda subjektiivsete õiguste kaitse eesmärgil nende muutmist (õigusaktidega kooskõlla viimist) nõuda. Sel juhul riskib Hankija sellega, et ühtki pakkumust ei esitata või on pakkumused sellise hinnaga, mis ületavad oluliselt hanke eeldatavat maksumust. Vastava seisukohaga on nõustunud nii Tallinna Halduskohus kui Tallinna Ringkonnakohus nt kohtuasjades 3-18-752, samuti kohtuasjades 3-20-1199 ja 3-20-1202 ning kohtuasjas 3-18-1047.

### **5.3. RHAD p 8.6, 8.7., 16.1, RHAD vorm 3 märkused 2 ja 3 ning vastavustingimus „Pakkumuse maksumus“ - pakkumuse hindamise alused**

Mitte mingeid vastuolusid ega ebasulgusi hanketingimustes pole. Vaidlustaja ajab segamini hindamiskriteeriumi ja pakkumuses esitatud andmete prioriteetsuse regulatsiooni. Hindamiskriteeriumi alusel tuvastatakse, milline on vastavaks tunnistatud pakkumuste paremusjärjekord. Riigihankes kehtestatud ainus hindamiskriteerium on selge ja ühemõtteline - hankelepingu esemeks oleva sõitjateveo teenuse 1 (ühe) aasta maksumus. Pakkumuse maksumus tuleb esitada käibemaksuta, täpsusega kaks kohta peale koma (0,01). Pakkumuse maksumus peab vastama RHAD Vormil 3 „Pakkumuse maksumus“ esitatud pakkumuse maksumusele. Vormil 3 real „Pakkumuse maksumus“ ongi normaalbusside ja liigendbusside poolt aasta jooksul läbitava eeldusliku liiniveomahu ja pakkuja poolt pakkumuses pakutava vastava bussitüübi lkm hinna korrutiste summa nimetatud „Pakkumuse maksumus“. Seega pole mitte mingit ebasulgust ega kahtlust hindamiskriteeriumi sisus - pakkumuste paremusjärjestus kujuneb vastavalt sellele, millises pakkumuses pakutakse normaalbusside ja liigendbusside läbisõite arvestades madalaimat aastast maksumust.

Aastase maksumuse väljaarvutamiseks on vaja esiteks teada normaalbusside ja liigendbusside eeldatavat läbisõitu aastas - need arvandmed on Hankija ette andnud (mh on need otseselt välja toodud vormil 3). Teiseks, on vaja teada normaalbussi lkm hinda ja liigendbussi lkm hinda - need näitajad esitab pakkuja oma pakkumuses ise vormil 3. Nende kahe näitaja läbikorrutamisel selgub normaalbussiga teenindamise aastane maksumus ning liigendbussiga teenindamise aastane maksumus, mille kokkuliitmisel selgub ATL esemeks oleva sõitjaveoteenuse aastane maksumus (mida nimetatakse pakkumuse maksumuseks vastavalt vormil 3 nimetatud lahtrile).

Seega hindamine toimub ühemõtteliselt ATL esemeks oleva sõitjaveoteenuse aastase maksumuse alusel, kuid praktikas pole harvad juhtumid, kus pakkumuses esitatavates

arvandmetes on lahknevused. Selliste olukordade lahendamiseks ongi vaidlustatud hanketingimustes ettenähtud pakkumuses esitatud andmete prioriteetsuse järjekord. Kui pakkuja on hindamiskriteeriumite töölehel esitanud aastase maksumuse, mis ei lange kokku vormil 3 esitatud pakkumuse maksumusega, siis RHAD p 8.6 kohaselt loetakse prioriteetseks vormil 3 näidatud pakkumuse maksumus.

Et Hankija saaks veenduda, et pakkuja poolt vormil 3 pakutud lkm hind nii normaalbussi kui ka liigendbussi osas on kooskõlas hanketingimustega ning tegemist ei ole alapakkumusega, siis esitab pakkuja pakkumuses vormil 9 nii normaalbussi lkm hinna kui ka liigendbussi lkm hinna kujunemise kohta detailse arvutuskäigu erinevate kulukomponentide kaupa. Seega kui esineb vastuolu vormil 3 näidatud lkm hinna ja vormil 9 näidatud lkm kulukomponentide vahel, on prioriteetseks vormil 9 näidatud ühikhinnad (RHAD p-id 16.1 ja 8.7). On ilmne, et vormil 9 on tabeli ridadel 1 – 4 näidatud erinevate kulukomponentide ühikhinnad nii normaalbussi kui liigendbussi kohta, mis arvutuslikult kokku peavad real 5 andma tulemuseks lkm maksumuse. Vaidlustatud hanketingimustes on läbivalt viidatud justnimelt vormil 9 esitatud *ühikhindade* prioriteetsusele, mistõttu ei saa olla mõistlikul moel usutav, et pakkuja peab ühikhinnaks nt vormil 9 näidatud üldläbisõitu või busside arvu. Viide vormil 9 näidatud ühikhindadele on piisavalt täpne ja selge, sest juttu saab olla vaid sellistest ühikhindadest, millest sõltub vormil 3 näidatud 1 lkm hinna kujunemine. Seeläbi on kummutatud Vaidlustaja etteheide, et talle pole mõistetav, millistest vorm 9 lahtritest tuleb lähtuda.

Ka siis, kui pakkumuses maksumuse kohta esitatud arveandmetes esineb lahknevusi, jääb hindamiskriteerium samaks – selleks on jätkuvalt ATL alusel osutatava teenuse aastane maksumus ning seda isegi siis, kui nt pakkumuses vormil 3 nimetatud 1 lkm hinna suhtes tuleb parandada arvutusvead lähtudes vormil 9 esitatud ühikhindadest (või kui esineb arvutusviga vormil 3 aastase maksumuse arvutamise korrutamise- või liitmistehetes). Seega pakkumuses esinevate arvutusvigade puhuks andmete prioriteetsuse regulatsioon ei muuda mitte mingil moel ebaselgeks pakkumuste hindamiskriteeriumi.

#### 5.4. TK p 2.1.3 - busside keskkonnahoidlikkuse tingimused

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja hanketingimustele ette esiteks, et „*hankedokument ei sätesta, et elektribussid peavad olema just heiteta raskesõidukid määruse nr 6 § 4 p 1 tähenduses*“ ja teiseks, „*ei ole tagatud määruse nr 6 tuleneva kohustusliku heiteta raskesõidukite arvu täitmine*“. Kuigi Vaidlustaja otseselt ei nimeta, milline RHAD säte on tema meelest õigusvastane, käib eelduslikult juttu TK p-ist 2.1.3.

Hankija vaidleb vaidlustusele vastu. TK p 2.1.3 sätestab, et vedaja kasutuses või omandis peab olema vähemalt 30 bussi, millest „vähemalt 5 (viis) bussi (võivad olla nii normaal- kui ka liigendbussid) peavad olema elektribussid (keskkonnaministri 16.02.2023 määrus nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maantesõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“, § 4). Ülejäänud busside mootorikütuseks peab olema metaangaas: maagaas (CNG), biometaan (CBM).“

Vaidlustaja esimene etteheide on, et elektribuss ei ole heiteta raskesõiduk määruse nr 6 § 4 p1 tähenduses, ehkki tingimuse enda sõnastuses on elektribusside järel lisatud sulgudes üheselt viidatud määrusele nr 6 §-le 4, sest Vaidlustajale ei ole arusaadav, kas on silmas peetud § 4 p 1 või p 2. Määruse nr 6 § 4 tervikuna defineeribki heiteta sõiduki mõiste läbi kahe alternatiivse alapunkti, mistõttu ei oma määrusest tuleneva keskkonnahoidlikkuse nõude täitmise seisukohast mitte mingit vahet, kas elektribuss on heiteta sõiduk määruse nr 6 § 4 p 1 mõistes

või p 2 mõistes. Seega on ainetu Vaidlustaja etteheide, et Riigihankes ei ole nõutud määrusega nr 6 kooskõlas heiteta raskesõidukeid.

Teiseks heidab Vaidlustaja ette, et hanketingimustes ei ole seotud heiteta raskesõidukite arvu hankelepingu esemeks olevate sõidukite arvuga. TK p 2.1 kohaselt peab pakkumuses esitama andmed vähemalt 30 sõiduki kohta, millest vähemalt 5 on heiteta elektribussid määruse nr 6 § 4 tähenduses. Seega seos ATL teenindamiseks kasutatavate sõidukite ja heiteta sõidukite vahel on selgelt välja toodud ning see on kooskõlas määruse nr 6 nõuetega. Arvestades Riigihankes kehtestatud sõiduplaane ei ole enama kui 30 sõidukiga ATL teenindamine ka realistlikult mõistlik, mistõttu on eluliselt ebausutav, et ükski pakkuja võtaks vabatahtlikult kohustuse rakendada ATL täitmiseks rohkem sõidukeid kui hanketingimustes nõutud ilma et see pakkumuse maksumust ebamõistlikult suureks paisutaks. Selleks, et heiteta sõidukeid tuleks rakendada enam kui 5, peaks pakkuja plaanima ATL täitmisel rakendada vähemalt 36 sõidukit.

Kui pakkuja peaks otsustama esitada pakkumuses 36 või enam sõidukit, siis peab heiteta sõidukite osakaal moodustama vähemalt 50% määruse nr 6 nõutud keskkonnahoidlike maantesõidukite sihtarvu kogutasemest ja vaidlustatud hanketingimuse sõnastus „vähemalt 5“ ei ole selle järelausega kuidagi vastuolus. Kui Vaidlustaja on valmis selle punkti osas vaidlustuse lõpetama kokkuleppel ja kandma selles osas vaidlustusmenetluses enda kulud ise, on Hankija valmis täiendama TK p 2.1.3 sõnastust järgmiselt *„Heiteta sõidukite osakaal pakkumuses peab olema vähemalt 50% keskkonnaministri 16.02.2023 määrus nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maantesõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ sätestatud keskkonnahoidlike sõidukite sihtmäärast“*.

Vaidlustuses väidab Vaidlustaja, et TK p 2.1.3 on „direktiivi ja määrusega vastuolus“ seetõttu, et elektribussid võivad olla nii normaalbussid kui ka liigendbussid, sest see tähendab, et elektribussid võivad olla ka ainult normaalbussid. Vaidlustaja ei seosta oma argumenti mitte ühegi direktiivi ega määruse sättega, mis seaks nõudeid või kohustusi sellele, millises mahus tuleb heiteta bussidega teenust tellida või kui palju reisijaid peab heiteta buss teenindama. Direktiivi 2019/1161 ja määruse nr 6 eesmärkidega edendada keskkonnahoidlikkust saaks olla vastuolu üksnes siis, kui heiteta bussidega veoteenuse osutamist hanketingimused üldse ette ei näeks.

#### 5.5. TK p 2.1.1 – 2.1.3 sõitjakohtade arv

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ette, et TK-s busside pikkusele esitatud nõuet arvestades vastab sõitjakohtade arvule vaid ühe tootja SOR bussimark. Vaidlustaja väidab, et ATL teenindamiseks otstarbeka akupaketiga ja hankes kehtestatud pikkuse nõudele vastavaid busse toodavad ka Mercedes Benz ja Solaris, kuid neis oleks sõitjakohtade arv väiksem Riigihankes nõutust.

Hankija ei nõustu Vaidlustaja väitega, et praegustele Riigihanke nõuetele vastavaid busse toodab vaid SOR - hanketingimustele vastavaid busse toodavad nt ka Hispaania, Türgi ja Hiina tootjad<sup>19</sup>. Vaidlustusmenetluse pingelistest tähtaegadest tulenevalt ei olnud Hankijal

<sup>19</sup> Riigihanke tingimustele vastaksid nt järgmiste tootjate bussid:

Hispaanias toodetav Irizar ie tram 12: [01- Vehicles - Irizar ie tram - Irizar e-mobility](#)

Türgis toodetav Temsa Avenue Electron City Bus: <https://epdturkey.org/service/detail/s-p-06804>

Hiinas toodetav Yutong E12PRO: [Battery Electric Bus & City Transit E12PRO-Yutong](#)

võimalik juba vaidlustusele vastamise tähtjaks vastavate tarnijate tõendeid hankida. Bussidele kehtestatud sõitjakohtade nõuded tulenevad Riigihanke esemeks olevate liinide senise teenindamise statistikast ja sõiduvajaduste analüüsist. Isegi Vaidlustaja ise ei ole väitnud, et TK p 2.1 sätestatud sõitjakohtade nõuded oleks meelevaldsed või ebavajalikud. Seepärast isegi kui sõitjakohtade poolest hanketingimustele vastavaid busse toodaks vaid üks tootja nagu Vaidlustaja väidab (mis pole siiski tõsi – ka teised tootjad toodavad Riigihanke nõuetele vastavaid busse), oleks hanketingimus sõitjakohtade arvu osas ikkagi õiguspärane ja põhjendatud.

Ka on Vaidlustaja ise vaidlustuses möönnud, et vedajal on võimalik ATL teenindamiseks kujundada logistika nii, et väiksema akumahutavusega busse rakendatakse lühematel liiniringidel, kuivõrd Hankija ei ole ette kirjutanud, milliste liinide teenindamine peab toimuma elektribussidega.

Eelnevale vaatamata on Hankija valmis eemaldama TK p 2.1.1 ja 2.1.2 üldse viited sõitjakohtade arvule kõikide normaalbusside ja liigendbusside (sh elektribusside osas) ja piirduma vaid istekohtade arvudega (mis jääksid samasuguseks nagu praegu), kui Vaidlustaja soostuks selle punkti osas vaidlustuse lõpetama kokkuleppel ja kandma selles osas vaidlustusmenetluses enda kulud ise.

#### **5.6. RHAD p 10.5 - ettevalmistusaeg 12 kuud**

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ette, et ettevalmistusaeg ATL sõlmimisest kuni teenuse osutamiseni ei saa olla 12 kuud nagu näeb ette RHAD p 10.5, vaid vähemalt 18 kuud esiteks tulenevalt elektribusside tarneajast ja teiseks tulenevalt elektribusside laadimistaristu rajamise vajadusest.

Hankija ei ole Vaidlustaja etteheidetega nõus ja leiab, et Vaidlustaja poolt vaidlustusega koos esitatud tõendid ei kinnita väidet, et ATL täitmiseks on vältimatult vajalik vähemalt 18-kuuline ettevalmistusaeg. Elektribussid ei pea olema liigendbussid, mistõttu ei saa Vaidlustaja tugineda liigendbusside pikemale tarneajale. Hankijale teadaolevalt on vähemalt üks bussitootja valmis Riigihanke nõuetele vastavaid busse tarnima ka 9 kuu jooksul ja vaidluse jätkumisel on Hankija valmis esitama ka sellekohased tõendid.

Vaidlustaja ei ole mitte mingil moel enda etteheidete paikapidavust tõendanud ja Hankija on seisukohal, et ettevalmistusaeg 12 kuu on tegelikult realistlikult teostatav.

Eelnevale vaatamata on Hankija valmis muutma RHAD p 10.5 sätestatud ettevalmistusaega 18 kuuni nagu Vaidlustaja on soovinud, kui Vaidlustaja soostuks selle punkti osas vaidlustuse lõpetama kokkuleppel ja kandma selles osas vaidlustusmenetluses enda kulud ise.

#### **5.7. ATL p 3.3 ja ATL Lisa 8**

Vaidlustuses argumenteerib Vaidlustaja kokkuvõtlikult, et ATL Lisa 8 on tervikuna õigusvastane, kuna selles ettenähtud normaalbussidega teenindatavad liiniringid peavad olema teenindatavad TK p 2.1.1 sätestatud normaalbusside minimaalse arvuga ja lisa 8 sätestatud liigendbusside liiniringid peavad olema teenindatavad TK p 2.1.2 minimaalse liigendbusside arvuga. Vaidlustaja leiab, et lisa 8 liiniringe arvestades peaks samaaegselt liinil töötavate normaalbusside miinimumvajadus olema vähemalt 19. Vaidlustusest ei selgu, milles seisneb vaidlustatud ATL p 3.3 õigusvastamus. Sisuliselt on Vaidlustaja vaidlustanud hoopis TK p 2.1.1 sätestatud normaalbusside minimaalset arvu.

Hankija vaidleb vaidlustusele vastu. TK p 2.1.1 on sätestatud normaalbusside minimaalne arv, mitte kuskil ei ole keelatud rakendada ATL täitmiseks minimaalsest suuremal arvul normaalbusse. Ka on hanketingimuste kohaselt vedajal võimalik otsustada normaalbusside asendamine liigendbussidega kui pakkuja seda ise otstarbekaks peab. Iga vedaja korraldab oma veologistika ise konkreetselt tema jaoks kõige optimaalsemal moel.

Vale on ka vaidlustuse argumentatsioon selle kohta, et Hankija vastutus ja kohustus on tagada, et vedaja poolt avatud hankemenetluses pakutud lkm hind katab vedaja reaalsed kulud ATL täitmisel. Vaidlustaja püüab seeläbi tõenäoliselt väita, et ta ei saa normaalbusse asendada liigendbussidega ehkki hanketingimused seda lubavad, sest kui Hankija on määranud konkreetse liiniringi teenindamise normaalbussiga, siis toimub ka vedaja tasustamine vastavalt normaalbussi lkm hinnast (isegi kui vedaja on ise otsustanud normaalbussi asemel kasutada liigendbussi).

Nii normaalbussi kui liigendbussi lkm hinna määrab pakkuja oma pakkumuses ise, mh arvestades hanketingimustes ettenähtud võimalust vajaduse korral normaalbussi asemel kasutada liigendbussi.

Eelnevale vaatamata on Hankija valmis muutma TK p 2.1.1 sätestatud normaalbusside arvu nii, et minimaalne normaalbusside arv on 21, millest vähemalt 19 on samaaegselt liinidel nagu Vaidlustaja on soovinud, kui Vaidlustaja soostuks selle punkti osas vaidlustuse lõpetama kokkuleppel ja kandma selles osas vaidlustusmenetluses enda kulud ise.

#### **5.8. ATL-s vedaja ülemäärase toetuse tagasinõudmise regulatsiooni puudumine**

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ette, et ATL-s peaks sisalduma lepinguline regulatsioon vedajale makstud ülemäärase tasu tagasinõudmiseks. Vaidlustaja nimetab sellise nõude õiguslikuks aluseks määruse 1370/2007 art 4 lg-t 1 ja viitab Euroopa Komisjoni tõlgendussuuniste teatise p-ile 2.6. Vaidlustaja mõistab määruse 1370/2007 regulatsiooni ebaõigesti.

Määruse 1370/2007 art 4 lg 1 kinnitab, et üksnes avaliku teenindamise lepingute puhul, mis ei ole sõlmitud art 5(1), (3) ja 3b) alusel ehk mis on sõlmitud väljaspool avatud riigihankemenetlust, tuleb ATL-s või üldkehtivates õigusaktides (general rules) sätestada vedaja tasustamise parameetrid sel moel, et oleks välistatud ülekompenseerimine lähtudes vedaja reaalistest kuludest ja mõistlikust kasumist (ehk lähtudes määruse 1370/2007 lisas 1 sätestatust). Avatud riigihankes sõlmitud ATL puhul ei näe määrus 1370/2007 ette ei vedaja tasustamise detailset mehhanismi ega ka ülemäärase tasu tagasinõudmise mehhanismi.

Vaidlustaja viitab Komisjoni tõlgendussuuniste teatisele p 2.6, kuid jätab tähelepanuta Komisjoni teatise p 2.6.1, mis puudutab konkreetselt avatud hankemenetluses sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes vedaja tasustamist. Komisjoni teatise p-is 2.6.1. on otsesõnu öeldud, et avatud hankemenetluse läbiviimine iseenesest on parim tagatis, et ülekompenseerimist ei toimu: „*A competitive tendering procedure that is open, transparent and non-discriminatory should in principle ensure that the price that the competent authority pays to obtain the public service described in the tender specifications involves the least cost to the community.*” Samuti toonitatakse Komisjoni teatise p 2.6.1, et määrus 1370/2007 ei sätesta konkreetseid viise, mil moel avatud hankemenetluses peab olema reguleeritud vedaja tasustamine, ATL täitmise kulude ja riskide jaotus ega ka ülekompenseerimise vältimine.



Arvestades, et avaliku hankemenetluse läbiviimine iseenesest on juba tõhusaim viis ülekompenseerimise vältimiseks, on ka vajadus avalikus hankemenetluses sõlmitud ATL-s ülekompenseerimise vältimise meetmete sätestamiseks väiksem. Vaidlustatud ATL-s on ka selge mehhanism ülekompenseerimise vältimiseks – nimelt ATL p 3.7 kohaselt on võimalik vedaja tasu perioodiliselt indekseerida lähtudes majanduskeskkonna üldisi muutusi kajastava THI muutumisest ATL täitmise perioodil ning seejuures võib vedaja tasu muutuda mõlemas suunas, s.t. nii kahaneda kui ka kasvada. Mõlemal juhul on ATL p 3.7 kohaselt võimalik vedaja tasu muutumine siiski maksimaalselt 5% piires. Vedaja tasu vähendamise võimalus ja selge piir vedaja tasu suurenemisele indekseerimise kaudu on piisavad meetmed vältimaks vedaja ülekompenseerimist.

Lisaks tuleb tähele panna, et määruse 1370/2007 art 4 lg 1 viitab, et regulatsioon võib paikneda nii ATL-s kui ka üldkehtivates õigusaktides (general rule). Seega kui ülekompenseerimise vältimise või ülemäärase tasu tagasinõude alused on sätestatud õigusaktides, on määruse 1370/2007 art 4 lg 1 tingimused samuti täidetud. Kui Vaidlustaja leiab, et määrusest 1370/2007 tuleneb vedajale õigus saada ka avaliku hankemenetluse tulemusena sõlmitud ATL täitmise eest tasu üksnes oma reaalsete kulude piires (nagu vaidlustusest mulje jääb), siis esineb reaalseid kulusid ületava tasu tagasinõudmiseks alus kasvõi alusetu rikastumise sätete alusel või ka HMS § 102 lg 2 alusel.

On asjakohane viidata kohtupraktikale (sh nt Riigikohtu otsused kohtuasjades 3-21-958 ja 3-19-312), kus vedajad on esitanud massiliselt nõudeid riigi vastu tulenevalt sellest, et väidetavalt ei taga avaliku liiniveo lepingud vedaja reaalselt kulude hüvitamist, mis juba iseenesest kinnitab, et vedajate ülekompenseerimine avaliku liiniveo turul ei ole reaalne probleem.

Ka väärrib rõhutamist, et vaidlustusmenetlus eeldab Vaidlustaja subjektiivsete õiguste riivet. Vaidlustusest jääb arusaamatuks, kuidas saab vedaja subjektiivseid õigusi riivata see, kui isegi ülekompenseerimise puhuks ei oleks ATL-s ette nähtud ülemäärase hüvitise tagasinõude mehhanismi – see viiks ju üksnes järelduseni, et tellijal puuduks ülemäärase hüvitise tagasinõude õigus ja vedaja ärihuvid õitseks veelgi paremini. Käesoleval juhul on siiski ATL-s sätestatud tõhusad ja selged meetmed ülekompenseerimise vältimiseks ja ka õigusaktidest tulenevad võimalused alusetult saadu tagasinõudeks või halduslepingu muutmiseks või lõpetamiseks avaliku huvi kaitseks.

### **5.9. ATL p 3.7 - vedaja tasu indekseerimine**

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ATL p-le 3.7 ette, et see võimaldab vedaja tasu indekseerimist nii vedaja ja tellija kahepoolse kokkuleppega kui ka Hankija ühepoolse tahteavaldusega. Vaidlustaja peab seda ebaproportsionaalseks, leiab, et see ei taga vedaja reaalselt kulude katmist ja peab õigeks hoopis vedaja tasu automaatset indekseerimist. Vaidlustaja seisukoht on ekslik.

Esiteks on ekslik Vaidlustaja korduv väide, et määrus 1370/2007 kohustab Hankijat tagama avatud hankemenetluses sõlmitud bussiliiniveo avaliku teenindamise lepingu täitmisega seotud reaalselt kulude ja mõistliku kasumi maksmine ja ATL-s sisalduv indekseerimismudel peab tagama vedaja reaalselt kulude katmise. Vaidlustuskomisjon on hiljutises lahendis 91-25/291815 selle väite kummutanud, leides otsesõnu, et avatud hankemenetluses sõlmitud ATL puhul puudub Hankijal mistahes kohustus tagada vedaja reaalselt kulude katmine rääkimata

kasumist ning puudub ka mistahes kohustus vedaja tasu üldse indekseerida. Menetlusökonoomilistel põhjustel ei hakka Hankija siinkohal dubleerima vaidlustuskomisjoni eelviidatud otsuse analüüsi ja selles viidatud Euroopa Kohtu praktikat (sh kohtuasjas C-421/22 on Euroopa Kohus ühemõtteliselt toonitanud, et avatud hankemenetluses sõlmitud ATL bussiveoteenuste puhul ei pea tagama vedaja reaalsete kulude katmist ega pea sisaldama ATL ka mistahes kujul indekseerimist).

Vaidlustaja poolt viidatud vaidlustuskomisjoni otsus vaidlustusajast 15-24/270797 ei puuduta üldse avalikku liinivedu bussiga ega vedaja tasu indekseerimist, sest selles vaidluses vaieldi hoopis selle üle, kas Hankija võib parvlaevaveo puhul kehtestada maksimaalse kasumimäära ehk seeläbi piirata pakkuja ettevõtlusvabadust. Käesolevas Riigihankes ei ole keegi seadnud mingeid piiranguid sellele, millise marginaaliga pakkuja soovib veoteenust osutada ja iga pakkuja on vaba kujundama ise pakkumuses esitatav lkm maksumus.

Asjatundmatu on Vaidlustaja väide, et vedaja tasu indekseerimise kohta Hankija ühepoolse otsuse tegemine on ebaproportsionaalne või senises praktikas uus nähtus. Vastupidi, kõikides avaliku liiniveo lepingutes ongi regulatsioon ja rakenduspraktika täpselt selline, et vedaja tasu perioodilise indekseerimise kohta teeb Hankija kui haldusorgan kaalutusotsuse ning kui vedaja leiab, et kaalutusotsus ei ole põhjendatud (sh kui Hankija pole pidanud vajalikuks vedaja tasu indekseerida), siis on vedajal õigus haldusakt vaidlustada halduskohtus. Seeläbi on kummutatud Vaidlustaja väide, et ATL p 3.7 alusel vedaja tasu indekseerimine Hankija ühepoolse kaalutusotsusega jätab vedaja kaitseta – nii indekseerimisotsuse tegemine kui ka otsus vedaja tasu mitte indekseerida on halduskohtus vaidlustatavad. Mitte üheski Hankijale teadaolevas ATL-s ei ole vedaja tasu indekseerimine automaatne ega saa see olla ka mitte kuidagi vedaja huve arvestades parem lahendus. Kaalutusotsuse tegemisel peab Hankija arvestama kõiki vedaja tasu indekseerimisel tähtsust omavaid asjaolusid, mitte üksnes formaalselt valemi järgi arvutustehet tegema. See, et indekseerimisotsused tehakse Hankija ühepoolse otsusena, mis on kaalutusotsusena halduskohtus vaidlustatavad, on lihtne veenduda vaadates ATL-de vedaja tasu indekseerimisotsuste vaidlustamise kohtupraktikat – nt Riigikohtu otsused 3-21-958 ja 3-19-312 (viimases oligi vaidluse esemeks olukord, kus Hankija oli kaalutusotsusena leidnud, et indekseerimine ei ole vajalik), samuti otsused kohtuasjades 3-21-486, 3-21-601, 3-21-29.

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ette, et ATL p 3.7 sätestatud valem on ebaselge ega lange kokku valemi rakendamise näitega. Vaidlustaja siiski möönab, et „pakkuja on iseenesest arusaadav“ kuidas vedaja tasu indekseerimisel ATL p 3.7 rakendub ehk tegelikku ebaselgust Vaidlustajal ATL p 3.7 indekseerimisvalemi sisu ja rakendamise osas ei ole.

Mistahes ebaselguste vältimiseks on Hankija valmis muutma ATL p 3.7 sätestatud indekseerimisvalemit ja selle kasutamise näidet alljärgnevalt:

**Normaalbussidel:**

$$1. N_{kva} = (THI_{kva} \times N_p) + N_p$$

kus

$N_{kva}$  – normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus jooksvas kvartalis (euro/lkm)

$N_p$  – normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus vedaja pakkumuses (euro/lkm)

$THI_{kva}$  – Statistikaameti poolt avaldatav tarbijahinnaindeksi muutus (%) jooksvale kvartalile eelnevas kvartalis võrreldes kvartaliga, mil saabus pakkumuste esitamise tähtaeg lepingu sõlmimisele eelnenud riigihankes

### Liigendbussidel:

$$2. L_{kva} = (THI_{kva} \times L_p) + L_p$$

kus

$L_{kva}$  – liigendbussi ühe liinikilomeetri maksumus jooksvas kvartalis (euro/lkm)

$L_p$  – liigendbussi ühe liinikilomeetri maksumus vedaja pakkumuses (euro/lkm)

$THI_{kva}$  – Statistikaameti poolt avaldatav tarbijahinnaindeksi muutus (%) jooksvale kvartalile eelnevas kvartalis võrreldes kvartaliga, mil saabus pakkumuste esitamise tähtaeg lepingu sõlmimisele eelnenud riigihankes

Näide:

Normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus vedaja pakkumuses on 2,000 euro/lkm ( $N_p$ ). Statistikaameti poolt avaldatav tarbijahinnaindeksi muutus IV kv 2026 võrreldes pakkumuste esitamise tähtaja kvartaliga ( $THI_{IV2026}$ ) on 3,8% ehk 0,038. Normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus I kv 2027:

$$N_{I2027} = (0,038 \times 2,000) + 2,000 = 2,076 \text{ euro/lkm.}$$

#### **5.10. ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6 - etteteatamine veomahu muutustest**

Vaidlustuses leiab Vaidlustaja, et veomahtude muutustest etteteatamise tähtajad on liiga lühikesed, kui veomahtude muutmise kaasaeb vajadus lisabusside rakendamiseks. Vaidlustaja väite kohaselt on vajalik mistahes väikeses ulatuses veomahtude muutmisel vähemalt 90-päevane etteteatamine.

Hankija vaidleb vaidlustusele vastu. Vaidlust ei saa olla selles, et veomahtude muutus üle 5% veomahust on juba niigi seostatud 90-päevase etteteatamisega, seega vaidlus puudutab veomahtude muutustest alla 5% etteteatamist. Veomahu muutus kuni 5% tähendab aastas veomahu muutust maksimaalselt 109 344 lkm võrra, mis teeb päevas maksimaalselt ca 300 täiendavat km. Sellise täiendava veomahu teenindamiseks ei olegi reeglina lisabussi rakendamine isegi vajalik, vaid tulemus on võimalik saavutada logistilise plaani optimeerimisega, sh kasutades vajadusel reservbusse (Hankija on hanketingimustes määranud busside arvud nii, et need sisaldavad ka minimaalselt kohustuslikku arvu reservbusse). Kui vedaja peab siiski lisabussi(de) rakendamist vajalikuks, siis veomahtude muutmise võimalus on vedajale teada juba pakkumust esitades, mistõttu on vedajal võimalik juba enne veomahtude reaalsel muutmist sõlmida kokkulepped koostööpartneritega nii, et veomahtude muutmisel on võimalik vedajal vastavalt vajadusele kasutusele võtta lisabuss või lisabussid. Lisabussid ei pea olema uued nagu Vaidlustaja ebaõigesti väidab, mistõttu ei oma tähtsust uute busside tarnetähtaeg. Vaidlustaja ei ole mitte mingil moel tõendanud ega põhjendanud, et hanketingimustele vastavate busside kasutamiseks või soetamiseks puudub mistahes järelturg. Etteteatamistähtajad veomahtude muutmise ei saa olla ülemäära pikad, sest veomahtude muutmine tuleneb sõiduvajaduste muutumisest ajas ja seetõttu on paindlikkus veomahtude muutmiseks vajalik avaliku linivoo teenuse kvaliteedi tagamiseks.

Tulenevalt soovist Riigihanke läbiviimist võimalikult kiiresti jätkata, on Hankija valmis ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6 täiendada nii, et juhul kui veomahtude suurendamisel osutub tarvilikuks täiendava veomahu teenindamiseks lisabussi rakendamine, on etteteatamistähtaeg 90 päeva. Hankija ettepanek hanketingimuste täiendamiseks on tehtud eeltingimusel, et Vaidlustaja soostub selle punkti osas lõpetama vaidluse kokkuleppel ja kandma ise selle vaidlustuspunktiga seotud menetluskulud.

#### **5.11. ATL p 8.2.6 - busside kooskõlastamata jätmine Hankijaga**

Vaidlustaja heidab ette, et ATL täitmisel kasutatavate busside kooskõlastamata jätmine Hankijaga ei tohiks olla käsitatav olulise lepingurikkumisena, kui kooskõlastamata buss ise vastab RHAD nõuetele. Hankija vaidleb vastu, Vaidlustaja ei ole mõistnud busside kooskõlastamise eesmärki.

ATL täitmiseks kasutatavate busside kooskõlastamine Hankijaga enne nende rakendamist ATL teenindamiseks on vajalik esiteks juba selleks, et Hankijal oleks võimalik anda juhised piletimüügiseadmete paigaldamiseks bussile ja selles piletimüügisüsteemi rakendamiseks. Piletimüügiseadmeid rendib Hankija ise ning ka seadmete paigaldus bussidesse ja eemaldamine eeldab Hankija sellekohast juhist. Ka on Hankija vastutav piletimüügiseadmete rentimisel lepingupartneri ees nende seadmete tagastamise ja heakorra eest. Kui Hankijale ei ole isegi teada, milliste bussidega ATL-t teenindatakse, siis ei ole võimalik Hankijal operatiivselt korraldada ka piletimüügiseadmete paigaldust ja piletimüügisüsteemi rakendamist rääkimata sellest, et tagada piletimüügiseadmete seisukord ajaks, mil seadmed tuleb rendileandjale tagastada. Vedajal ei ole õigust omaalgatuslikult piletimüügiseadmeid eemaldada ja paigaldada uuele bussile (TK p 6.1).

Lisaks on piletimüügiseadmete seostamine piletimüügisüsteemis konkreetsete bussidega vajalik avaliku liiniveo teenuse kvaliteedi tagamiseks, et piletimüügisüsteemi andmete alusel analüüsida sõiduvajadusi, vajadusel operatiivselt liinivõrku kaasajastada ning samuti analüüsida piletitulu andmeid.

Tulenevalt soovist Riigihanke läbiviimist võimalikult kiiresti jätkata, on Hankija valmis ATL p 8.2.6 muutma Vaidlustaja soovitud moel ja eemaldama rikkumise koosseisust kooskõlastamata jätmise. Hankija ettepanek hanketingimuste täiendamiseks on tehtud eeltingimusel, et Vaidlustaja soostub selle punkti osas lõpetama vaidluse kokkuleppel ja kandma ise selle vaidlustuspunktiga seotud menetluskulud.

#### **5.12. ATL p 8.2.11 - korduvad väheolulised rikkumised**

Vaidlustaja heidab vaidlustuses ette, et ATL p 8.2.11 on ebaproportsionaalne, kuna Vaidlustaja arvates käsitatakse olulise lepingurikkumisena kolme või enamat väheolulist rikkumist terve ATL kehtivusaja jooksul. Seepärast soovib Vaidlustaja, et ATL p 8.2.11 sisaldaks sõna „järjestikuse“, et olulise lepingurikkumisena käsitataks vaid kolme järjestikuse kuu kestel toimunud väheolulisi rikkumisi.

Hankija vaidleb vaidlustusele vastu. Vaidlustaja argumentatsioon on selgelt pahatahtlik ja illustreerib hästi, et Vaidlustaja ainus eesmärk vaidlustuse esitamisel on põhjustada Riigihanke läbiviimisel viivitust. Vaidlusalune säte on sõnastatud järgmiselt: „*Oluline lepingurikkumine on /.../ kolm või enam vähemolulist rikkumist 3 (kolme) kuu jooksul*”. Hanketingimust tuleb tõlgendada mõistlikkuse põhimõttest lähtudes. Vaidlustaja saab sättest aru nii, et kolm väheolulist rikkumist terve ATL 10-aastase kehtivusaja jooksul moodustavad olulise lepingurikkumise. Vaidlustaja tõlgendus on selgelt ebamõistlik, sest sellisel juhul puuduks mistahes sisu sätte elemendil „3(kolme) kuu jooksul”. Seepärast on sätet lugedes mõistliku pakkuja jaoks niigi ilmne, et väheolulised lepingurikkumised, mida kogumis käsitatakse olulise lepingurikkumisena, peavad olema aset leidnud kolme järjestikuse kuu jooksul.

Tulenevalt soovist Riigihanke läbiviimist võimalikult kiiresti jätkata, on Hankija valmis ATL p 8.2.11 täiendada sõnaga „järjestikuse“ nagu Vaidlustaja on soovinud, eeldusel, et

Vaidlustaja soostub selle punkti osas lõpetama vaidluse kokkuleppel ja kandma ise selle vaidlustuspunktiga seotud menetluskulud.

#### **5.13. ATL p 8.2.12 - täiendav tähtaeg rikkumise kõrvaldamiseks**

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ette, et ATL p 8.2.12 on ebaproportsionaalne, kuna Hankija poolt antava täiendava tähtaja osas rikkumise kõrvaldamiseks ei ole otsesõnu sättes endas öeldud, et täiendav tähtaeg peab olema mõistlik. Vaidlustaja dramatiseerib, et Hankija võib oma lepingulisi õigusi kuritarvitada ja kuitahes väheolulise rikkumise korral anda 1-päevase tähtaja ning selle tähtaja ületamisel käsitada väheolulist rikkumist olulise rikkumisena. Vaidlustaja eksib.

Hankelepingule, ka halduslepingule kohalduvad VÕS sätted. VÕS § 114 lg 1 sätestab ühemõtteliselt „*Kui võlausaldaja on täitmiseks täiendavalt andnud ebamõistliku tähtaja, pikeneb see mõistliku täiendava tähtajani.*“ Seega näeb seadus juba ette tagajärje puhuks, kui võlausaldaja (Hankija) määratud täiendav tähtaeg on ebamõistlik – täiendav tähtaeg pikeneb automaatselt mõistliku pikkuseni ning alles mõistliku tähtaja ületamisel järgneb vastav tagajärg ehk antud juhul on lepingurikkumine käsitatav olulise lepingurikkumisena.

Tulenevalt soovist Riigihanke läbiviimist võimalikult kiiresti jätkata, on Hankija valmis ATL p 8.2.12 täiendama sõnaga „mõistliku“ nagu Vaidlustaja on soovinud, eeldusel, et Vaidlustaja soostub selle punkti osas lõpetama vaidluse kokkuleppel ja kandma ise selle vaidlustuspunktiga seotud menetluskulud.

#### **5.14. ATL p 8.7 - puuduste fikseerimise aktille vastu vaidlemine**

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ette ATL p 8.7 viimasele lausele ebaproportsionaalsust. Vaidlustaja iseenesest nõustub, et ATL p 8.5 sätestatud 5-tööpäevane tähtaeg Hankija poolt esitatud pretensioonidele on mõistlik (Vaidlustaja seda vaidlustanud ei ole), kuid sellele vaatamata soovib Vaidlustaja, et tal säiliks vastuvaidlemisõigus ka siis, kui Vaidlustaja ise 5-tööpäevast tähtaega ei järgi. Hankija leiab, et 5-tööpäevane tähtaeg vedaja poolt vastuväidete esitamiseks kaotab oma eesmärgi, kui tegelikult vedaja võib millal tahes esitada vastuväiteid ka hiljem. Kuna ATL on haldusleping ja ATL alusel sanktsioonide rakendamine on haldusmenetlus, siis on ATL-s sätestatud tähtajad vedajale vastuväidete esitamiseks käsitatavad tähtaegadena HMS § 40 tähenduses menetlusosalise arvamuse küsimiseks enne haldusakti andmist ehk ATL alusel sanktsiooni rakendamist. Kui vedaja ATL-s sätestatud 5-tööpäevase tähtaja jooksul avaldab nõustumust rikkumise asjaoludega, siis on mõisteta, et Hankija ei peaks hakkama haldusaktis põhjalikult põhjendama ja tõendama *rikkumise asjaolusid* ja seda, miks konkreetset olukorda rikkumisena tuleb käsitada. Samuti kui vedaja ei ole vaevunud 5-tööpäevase tähtaja jooksul üldse vastust esitama, on põhjendatud eeldada, et vedaja ei sea kahtluse alla rikkumise asjaolusid. Vaidlustatud ATL p 8.7 viimane lause reguleeribki seda, et kui vedaja kas on nõustunud puuduse esinemisega või pole puuduse asjaoludele vastu vaieldnud, siis ei peaks vedajal olema õigust neid asjaolusid ehk puuduse olemasolu vaidlustada ka hiljem. See ei puuduta puuduse tõttu rakendatud leppetrahvi suuruse määramise kaalutlusi, sest leppetrahvi suurus ja kaalutlused määratakse alles lisas 6 või nõudekirjas (mida ATL p-s 8.7 nimetatud ei ole). Vaidlustatud ATL p 8.7 viimane lause reguleerib aga üksnes lisas 5 näidatud rikkumiste asjaolude suhtes vastuvaidlemist.

Tulenevalt soovist Riigihanke läbiviimist võimalikult kiiresti jätkata, on Hankija valmis ATL p 8.7 muutma nagu Vaidlustaja on soovinud ehk eemaldama sellest viimase lause, eeldusel, et Vaidlustaja soostub selle punkti osas lõpetama vaidluse kokkuleppel ja kandma ise selle

vaidlustuspunktiga seotud menetluskulud.

#### **5.15. ATL p 9.4 - täitmistagatise andmata jätmise leppetrahv**

Vaidlustuses heidab Vaidlustaja ette, et ATL p 9.4 sätestatud leppetrahvimäär täitmistagatise andmise rikkumise puhuks on ebaproportsionaalne. Hankija vaidleb vastu.

Vaidlustaja jätab tähelepanuta, et ATL p 9.4 ei sätesta kindlasummalist leppetrahvi, vaid leppetrahvi maksimaalse piiri (*kuni* täitmistagatise ulatusele vastavas summas). See võimaldab Hankijal kaaluda rikkumise raskust ja sellest tekkivat kahju, mis läbi on juba kummutatud Vaidlustaja utreeritud näide, et täitmistagatise andmisega viivitamisel 1 päeva võrra järgneb vältimatult leppetrahv summas 650 000 eurot.

On ilmne, et täitmistagatis on oluline avaliku huvi kaitseks ja liiniveo katkematuse tagamiseks puhuks kui vedaja mistahes põhjusel ei alusta liinivedu tähtaegselt või katkestab liiniveo. Täitmistagatis on sel juhul kohane mehhanism hankija õiguste maksmapanekuks. Seepärast on avalike huvide kaitseks oluline saada ATL nõuetele vastav täitmistagatis tähtaegselt. Täitmistagatise suurus on arvestatud lähtudes sõlmitava ATL mahust (eeldatav liiniläbisõit kogu ATL kehtivuse peale kokku on 21 868 800 liinikilomeetrit, st eeldatavasti 2 186 880 liinikilomeetrit aastas) ja potentsiaalsest hinnavahest otselepinguga, mis tuleks sõlmida, kui vedaja kas ei alusta liinivedu või katkestab liiniveo. Vaidlustaja ise viitab vaidlustuses vaidlustuskomisjoni lahendile, kus ebaproportsionaalseks peeti lepingu täitmise alustamise tagatist 60% ulatuses sõlmitava lepingu maksumusest. Võrreldes käesoleval juhul ATL eeldavat mahtu (21 868 800 lkm) ja nõutavat täitmistagatist 650 000 on ilmne, et täitmistagatis moodustab vähem kui 2% sõlmitava ATL eeldatavast maksumusest.

#### **5.16. ATL 11.5 - leppetrahv**

Vaidlustaja on vaidlustuses esitanud kaks etteheidet – leppetrahv on liiga suur ja selle kohaldamisel ei arvestata rikkumise raskust (ehk Vaidlustaja sõnul on trahvi rakendumine fikseeritud summas 650 000 eurot automaatne).

Hankija vaidleb vastu. Täitmistagatise suurus on proportsionaalne ja vajalik avaliku huvi kaitseks. Hankija on vaidlusaluses Riigihankes täitmistagatise suuruse arvestanud lähtudes potentsiaalse kahju suurusest, kui vedaja peaks ATL täitmise katkestama, mistõttu avaliku liiniveo katkemise ohu tõttu tuleks Hankijal sõlmida ajutiselt otseleping kuni uue hankemenetluse tulemusena õnnestub sõlmida uus hankeleping ATL mahtu kuuluvate liinide teenindamiseks. Kui lähtuda ATL p 3.7 esitatud näitest ja arvestada lkm eelduslikuks maksumuseks 2 eurot/lkm nii normaalbussidel kui liigendbussidel, siis aastase liiniveomahu 2 186 880 km teenindamise eest kujuneks vedaja tasuks 4 373 760 eurot. Avaliku liiniveo katkemise ohu tõttu sõlmitavates otselepingutes on praktikas hind kuni ca 30% kõrgem kui riigihanke tulemusena sõlmitavates hankelepingutes, seda eeskätt teenuse kiireloomulise vajaduse tõttu. Seetõttu võiks otselepingu alusel vedajale makstava tasu summa küündida kuni 5 685 888 euronit ehk vahe eeldusliku lepingujärgse tasu ja otselepingu vahel isegi vaid 12 kuu lõikes oleks ca 1,3 miljonit eurot. ÜTS võimaldab küll otselepingu sõlmida kuni kaheks aastaks (ÜTS § 21 lg 3 p 2), kuid Hankija on arvestanud, et teenuse katkemise ohu korral algataks Hankija viivitamatult ka uue rahvusvahelist piirmäära ületava riigihanke menetluse, samas praktikas on mahukate hangete tulemusena hankelepingu sõlmimiseni jõudmine realistlik ca 1 aasta pärast hanke algatamist (arvestades võimalikke vaidlustusi), samuti ÜTS § 21 lg 2 kohaselt peaks uuele vedajale jääma lepingu sõlmimise järel vähemalt 3 kuud

ettevalmistusaega. Nagu aga praegunegi vaidlus illustreerib, on tänastes oludes vajalik ettevalmistusaeg vähemalt 12 kuud (ja Vaidlustaja väitel lausa 18 kuud).

Eelnevat arvestades on Riigihankes määratud täitmistagatis lähtudes ATL rikkumisest tekkiva potentsiaalse kahju suurust arvestades.

Vaidlustaja eksib väites, et leppetrahviklausel ei võimalda kaalumist. Vaidlustaja jätab tähelepanuta, et kaalumiskohti on lausa mitu – esiteks, kaalutlus, kas üldse leppetrahvi nõuda (tellijal on õigus, ent mitte kohustust vedajalt trahvi nõuda), ja teiseks, kaalutlus millises ulatuses leppetrahvi nõuda (ATL p 11.5 sätestab leppetrahvi maksimaalse suuruse ehk täitmistagatise summa ulatuses).

VÕS § 82 lg 7 defineerib sissenõutavuse kui ajahetke, millest alates on võlausaldajal võimalik kohustuse täitmist nõuda. Seega ATL p 11.5 viimase lause kohaselt tekib hankijal õigus leppetrahvi nõuda alates tellija poolt vedajale lepingu ülesütlemise teate esitamisest, kuid see ei vii järelduseni, et ülesütlemisteade tuleks võrdsustada leppetrahvinõudega või et leppetrahvi rakendumine on kuidagi automaatne. Samasuguses sõnastuses leppetrahviklausli õiguspärasust on vaidlustus- ja kohtupraktikas korduvalt kinnitatud, sh VAKO 97-20/222644 otsuse p 15.2 ja selles viidatud kohtuasjas 3-18-752 tehtud lahendis. Analoogsed vaidlused on Tallinna Ringkonnakohus 21.06.2018 otsuses haldusasjas 3-18-752 p-s 17 märkinud järgmist: „Neist tingimustest nähtub üheselt, et tellijal on leppetrahvi sissenõudmiseks õigus, mitte kohustus. Selle õiguse kasutamisel tuleb tellijal tegutseda heauskselt ning leppetrahvi nõuda sisse üksnes ulatuses, mis väldib hankija alusetut rikastumist. Kuna lepingu erakorralise ülesütlemise asjaolud võivad olla erinevad, on kaalutlusruumi jätmine hankijale põhjendatud. Negatiivsed tagajärjed, mida leppetrahvi ja täitmistagatisega tuleb ära hoida, puudutavad vedaja võimalikke raskeid lepingu rikkumisi, mis võib põhjustada Pärnumaa elanikele suuri ja ootamatuid raskusi ühistranspordi kasutamisel.“

Eelnevat arvestades ei ole Vaidlustaja etteheited põhjendatud. Tulenevalt soovist Riigihanke läbiviimist võimalikult kiiresti jätkata, on Hankija valmis ATL p 11.5 muutma, eemaldades sellest viimase lause, eeldusel, et Vaidlustaja soostub selle punkti osas lõpetama vaidluse kokkuleppel ja kandma ise selle vaidlustuspunkti seotud menetluskulud.

**5.17.** ATL p 11.7 - kohustus jätkata veoteenuse osutamist kuni 6 kuud kuni uue vedaja poolt teenuse ülevõtmiseni

Vaidlustuses leiab Vaidlustaja, et ATL p 11.7 on õigusvastane, kuna Vaidlustaja arusaamise järgi ei ole võimalik pärast ATL ülesütlemisavalduse esitamist ATL täitmisega jätkata ehk ülesütlemisavaldusel on ilmtingimata kohene mõju. Vaidlustaja ilmselgelt eksib. Tellija poolt ATL ülesütlemisel kohustub Hankija järgima minimaalselt ATL-s sätestatud etteteatamistähtaega 30 kalendripäeva (ATL p 11.4), kuid see ei vii mitte kuidagi järelduseni, et Hankija soovil ei võiks etteteatamistähtaeg olla ka pikem. Täpselt seda olukorda ATL p 11.7 ka reguleerib, sätestades, et Hankijal on võimalik ülesütlemisteates määrata ATL lõppemise tähtajaks ka pikem periood, kuid mitte enam kui 6 kuud. Vaidlustaja argumendid on ilmselgelt demagoogilised, sest ATL p 11.7 sõnastuse kohaselt on juttu lepingu täitmisega jätkamisest – seega ei saa olla mõistlikku kahtlust, et teenuse osutamine jätkub ATL-s sätestatud tingimustel ja korras, sh vedaja tasustamise osas.

Riigihankes sõlmitav ATL on mahukas, mistõttu otselepingu sõlmimine uue vedajaga (rääkimata avatud hankemenetluse läbiviimisest) ja selle täitma asumine ei pruugi olla

võimalik ka mitte 6 kuu jooksul ATL ülesütlemisest. Isegi kui otseleping sõlmitaks samal päeval ülesütlemisavalduse esitamisega (mis juba iseenesest on täiesti ebarealistlik), tuleks ka otselepingu puhul tagada vedajale ÜTS alusel vähemalt 3-kuuline ettevalmistusaeg. Arvestades aga Riigihanke esemeks olevat liinimahtu ja vajaminevate busside arvu ning Vaidlustaja enda väidet, et isegi 12-kuuline ettevalmistusaeg on ebapiisav, on ilmne, et otselepingu täitmisele asumine isegi 3-kuulise ettevalmistusaja jooksul on utoopiline. ATL ülesütlemisega ei saa Hankija tekitada liiniveo katkemise ohtu. Õigus määrata ATL ülesütlemise korral ATL lõppemise tähtaeg mitte ülesütlemise seisuga, vaid tulevikus oleks Hankijal ka siis, kui kõnealust sätet ATL-s ei ole. Pigem on Hankija oma õigusi ATL punktiga 11.7 hoopis piiranud, määrates, et pärast ATL ülesütlemisavalduse esitamist saab Hankija nõuda teenuse osutamise jätkamist maksimaalselt 6 kuu kestel. Vaidlustusmenetluses peab vaidlustaja tõendama oma subjektiivsete õiguste rikkumist. Käesoleva punkti puhul ei saa subjektiivsete õiguste rikkumisest juttu olla, sest ATL p 11.7 järgi jätkuks lepingu täitmine ning vedaja saaks teenuse osutamise eest tasu vastavalt ATL tingimustele.

## **5.18. Hankija täiendavad seisukohad.**

### **5.18.1. RHAD p 8.6, 8.7 ja 16.1 ning vorm 3**

Vaidlustaja ajab segamini hindamiskriteeriumi ühelt poolt ja teiselt poolt regulatsiooni prioriteetsuse kohta pakkumuses esinevate arvandmete lahknevuse korral. Vormil 9 ei peagi olema eraldi lahtris näidatud ühe aasta maksumust, see on üheselt välja arvutatav vormil 9 esitatud ühikhindade alusel kujunenud liinikilomeetri maksumuse (rida 5 „pakutav ühe liinikilomeetri maksumus“) ja RHAD-s (sh Vormil 3 ja tehnilises kirjelduses) näidatud aastase läbisõidu korrutamisel.

### **5.18.2. ATL p 3.3 ja ATL lisa 8**

Vaidlustuse kohaselt väitis Vaidlustaja, et ATL lisas 8 ettenähtud normaalbussidega teenindatavate liiniringide teenindamiseks peaks samaaegselt olema liinil vähemalt 19 normaalbussi. Tulenevalt Vaidlustaja enda väitest tegi Hankija vastuses vaidlustusele ettepaneku suurendada normaalbusside arvu nii, et kokku peab vedajal olema vähemalt 21 normaalbussi, millest 19 on samaaegselt liinil ja ülejäänutest 1 on reservis ning 1 buss on remondivajaduse katteks.

Vaidlustaja on oma 15.05.2025 seisukohtades asunud vastuolulisele seisukohale, et tegelikult ei ole normaalbusside arvu suurendamine ikkagi vajalik, vaid piisaks ka 17 normaalbussist ja 8 liigendbussist nagu hanketingimustes algselt on ette nähtud. Küll aga peab Vaidlustaja liiga väheks seda, kui remondivajaduse katteks on arvestatud vaid 1 buss (ehk tegelikult ei piisa 21 normaalbussist, vaid vajalik oleks ikkagi vähemalt 22 normaalbussi, millest 19 on samaaegselt liinil ja ülejäänud bussidest 1 on igapäevases reservis ja 2 bussi on remondivajaduse tarbeks reservis). Vaidlustaja 15.05.2025 seisukohtadest koorub välja, et tegelikult tahaks Vaidlustaja lihtsalt otstarbekuse kaalutlustel, et lisa 8 näeks ette suuremas koguses liigendbussidega teenindatavaid liiniringe, et vedaja saaks rohkem tasu liigendbusside lkm hinna alusel ja seeläbi oleks ATL täitmine vedajale kasumlikum.

TK p 2.1.1 – 2.1.3 näidatud busside arvud on minimaalsed busside arvud - kui vedaja leiab, et ATL lisa 8 sõidugraafiku teenindamiseks ja/või remondivajaduse tõttu on vaja suuremas koguses busse, siis on vedajal õigus nimetada pakkumuses suurem arv busse. Arvestades Vaidlustaja poolt vaidlustuses tehtud etteheidet, et lisa 8 normaalbusside liiniringide teenindamiseks on vajalik samaaegselt rakendada vähemalt 19 bussi, on Hankija teinud ikkagi sellekohase muudatuse hanketingimustes, sätestades, et minimaalne normaalbusside arv on



22, millest vähemalt 19 on samaaegselt liinidel kasutuses. Vaidlustajal ei saa olla subjektiivset nõudeõigust dikteerimaks sõidugraafikuid. Hankija on lisa 8 sõidugraafiku koostanud lähtudes reaalsest sõiduvajadusest, määrates mh ka selle millise suurusega busse millistel liiniringidel kasutada tuleb.

Alusetu on Vaidlustaja süüdistus, et Hankija püüab mingil salakavalal moel vedajat petta ja sundida teda osutama teenust kahjumlikult. Nii normaalbussi lkm hinna kui ka liigendbussi lkm hinna määrab oma pakkumuses pakkuja ise. Pakkuja soovil võivad need lkm hinnad olla ka võrdsed nii, et vedaja saaks võrdses määras tasu sõltumata sellest kas ta kasutab ATL teenindamiseks normaalbussi või liigendbussi. Ka on pakkuja vaba määramaks normaalbussi lkm hinna isegi kõrgemaks kui liigendbussi lkm hinna. TK p 2.1 on nimetatud busside arvud minimaalsed busside arvud ja igal vedajal on sõltuvalt oma logistilisest plaanist võimalik rakendada ATL täitmiseks minimaalsest rohkem normaalbusse. Seega on täiesti alusetud Vaidlustaja etteheited, et hanketingimused jätavad vedaja kuidagi õigusvastaselt ilma normaalbusside liiniringide teenindamise tasust.

### **5.18.3. ATL-s vedaja ülemäärase toetuse tagasinõudmise regulatsiooni puudumine**

Hankija pole vastuses vaidlustusele väitnud, et võistlevas hankemenetluses ülekompenseerimise keeld kui selline põhimõtteliselt ei kehti, vaid Hankija on väitnud üksnes seda, et võistlevas hankemenetluses ei ole kohustust kehtestada vedaja tasustamise reeglid ülekompenseerimise vältimiseks vastavalt määruse 1370/2007 lisa 1 regulatsioonile tagamaks vedaja reaalse kulude ja mõistliku kasumi maksmine. Ehk teisisõnu määrusest 1370/2007 ei tulene avatud hankemenetluse puhuks konkreetseid juhiseid ega viisi, kuid hankija reguleerib vedaja tasustamise (sh ülekompenseerimise vältimise). Ka Vaidlustaja enda poolt esile toodud Komisjoni teatise väljavõtetes on toonitatud, et võistlevas hankemenetluses ei ole määruks 1370/2007 reegleid selle kohta, kuidas vedaja tasustamine ja ülekompenseerimise vältimine toimuma peab, mistõttu on Hankijal hanketingimuste kujundamisel selles küsimuses lai kaalutusõigus.

Hankija on juba vastuses vaidlustusele osundanud, et ülekompenseerimise keeld on hanketingimustes kajastatud läbi selle, et vedaja tasu indekseerimisel ei saa vedaja tasu suurendada üle 5% eelneval perioodil kehtinud vedaja tasumäärast. Lisaks näeb ka Riigihankes kehtestatud ATL täiendavalt ette, et vedaja poolt tasu saamise eelduseks peab vedaja esitama igakuiselt detailseid aruandeid ATL täitmise kulude kohta vastavalt ATL p-is 7.1 ettenähtule ning kui vedaja selliseid aruandeid ei esita, ei teki vedajal ka tasunõuet ATL p 3.8 kohaselt. Ka on aruannete mitte esitamine või neis ebaõigete andmete esitamine sanktsioneeritud lepingurikkumisena (ATL p 8.1.4). Ülekompenseerimise keelu järgimist tagab ÜTS nõue pidada ATL kohta eraldi raamatupidamisarvestust koos ÜtS § 79 sätestatud hankija õigusega nõuda raamatupidamisdokumentidele juurdepääsu (mis leiab ülekordamist ATL p-s 6.1.2). Samuti on Hankija tähelepanu juhtinud, et määruse 1370/2007 art 4 kohaselt ei pea vedaja ülekompenseerimise regulatsioon olema mitte tingimata ATL-s endas, vaid ülekompenseerimise vältimise regulatsioon võib tuleneda ka üldeeskirjadest. Nii on halduslepingut võimalik ühepoolset muuta HMS § 102 lg 2 alusel ülekaaluka avaliku huvi kaitseks. Vaidlustaja ei ole selles küsimuses ühtegi vastuväidet esitanud, seega nõustub, et toetuse tagasinõudeks on põhimõtteliselt võimalus õigusaktides ette nähtud. On võimalik ÜTS § 79 lg 2<sup>20</sup> kohaselt avaliku liiniveo tellijal vabalt juurde pääseda vedaja

<sup>20</sup> Valdkonna eest vastutaval ministril, Transpordiameti peadirektoril või käesoleva seaduse §-s 19 nimetatud muu pädeva asutuse juhil või nende isikute poolt volitatud isikul on õigus vabalt juurde pääseda vedaja kõikidele raamatupidamisdokumentidele ning käesoleva seaduse §-s 23 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1370/2007 nimetatud tulude ja kulude arvestusele, samuti sellise ettevõtja raamatupidamisdokumentidele, kes kuulub vedajaga samasse kontserni ning kelle majandustegevuse kulude või tulude osa kajastub vedaja

41 (55)

raamatupidamisdokumentidele hindamaks vedaja kulusid lähtudes määrusest 1370/2007. Seega on alusetu Vaidlustaja etteheide, et puudub regulatsioon järelkontrollide tegemiseks (sellekohane regulatsioon on ÜTS § 79 lg-s 2). Lihtsalt see regulatsioon paikneb õigusaktides kui üldeeskirjades määruse 1370/2007 tähenduses.

15.05.2025 seisukohtades polemiseerib Vaidlustaja, et määrusest 1370/2007 tuleneb Hankija kohustus tagada ATL teenindamise kulude hüvitamine. Ehkki see ei seonu üldse vaidlustuse etteheitega, et ATL-s puudub Vaidlustaja meelest ülekompenseerimise vältimise ja toetuse tagasinõude regulatsioon, on Vaidlustaja arusaam määrusest 1370/2007 ka selles osas ekslik. Väärib veelkord rõhutamist, et määrusest 1370/2007 ei tulene võistlevas hankemenetluses sõlmitud ATL puhul hankijale kohustust tagada vedaja reaalsete kulude hüvitamine koos mõistliku kasumiga – seda on ühemõtteliselt kinnitanud Euroopa Kohtu hiljutises lahendis C-421/22 ja samas asjas antud kohtujuristi 14.09.2023 seisukohas.

Nimelt märgib kohtujurist oma arvamuses järgmist (Hankija rõhutused):

„34. Määruses nr 1370/2007 ei ole ette nähtud, et hüvitis peab katma täielikult avaliku teenindamise kohustuse netokulud. /.../

35. Samamoodi on määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõike 1 punktis c nõutud, et nii avaliku teenindamise lepingute kui ka üldeeskirjade puhul tuleb kindlaks määrata teenuse osutamisega seotud kulude jaotamise kord. See nõue eeldab, et pädeval asutusel ei ole kohustust hüvitada kõiki kulusid, mida ettevõtja kannab avaliku teenindamise kohustuse võtmise tõttu. /.../

40. Komisjon hoiatab oma suunistes hüvitamismehhanismide eest, mis „hõlmavad ainult tegelike kulude katmist“ (st a posteriori), kuna need „ei ärgita transpordiettevõtteid kulusid piirama või oma tegevust aja jooksul tõhustama“.

58. Hüvitis, mis on väiksem kui avaliku teenindamise kohustuse täitmise netokulu, ei ole määrusega nr 1370/2007 vastuolus. Riskide ülekandmine teenuseosutajale ei ole selle määrusega iseenesest vastuolus.

59. Pädeval asutusel on lai kaalutusõigus otsustamisel, milliste osadega ta hüvitist seostab või mitte ja milliseid riske kannab seega eelkõige teenuseosutaja./.../

80. Ma kordan, et puudub kohustus tagada teenuse osutamisega seotud kulude suurenemise täielik hüvitamine./.../.

Euroopa Kohus on 21.12.2023 oma otsuses kohtujuristi arvamusega täiel määral nõustunud, sedastades järgmist (Hankija rõhutused):

„26 Selle kohtu sõnul kaldub osa argumente lükkama ümber Dobeles jt väidet, et määrus nr 1370/2007 kohustab hüvitama kogu kahju, mis ühistransporditeenuse osutajal võib tekkida.

27 Eelkõige nähtub selle määruse põhjendusest 27 ja lisa punktist 7 ning suuniste punktidest 2.4.3 ja 2.4.5, et riigil ei ole kohustust katta kõiki ühistransporditeenuse osutajate kulusid täies ulatuses, sõltumata nende tegevuse tõhususest. Riigihankemenetluse korraldamine, nähes ette vaidlusalused sätted ja kõnealuse ühistransporditeenuse rahastamise mudeli, kuulub mõiste „riiklik ühistransporditeenuste arendamine“ alla. Nimelt selleks, et tagada riigieelarve tõhusam kasutamine, ei põhine selliste teenuste osutamise eest makstav hüvitis alates 2021. aastast enam mitte süsteemil, mille raames riik kannab sisuliselt kõik riskid, kattes kõik transporditeenuse osutaja pakkumuse ja nõudlusega seotud kulud, vaid lepingulisel mudelil, mis põhineb riigihankemenetluses teenuseosutaja pakutud lepingulise hinna ja ühistransporditeenusest saadava tulu vahel.

- 35 Määrus nr 1370/2007 sisaldab seega erinorme, mis näevad ette üksikasjalikud eeskirjad sekkumiseks üldisesse riigihankekorda (vt selle kohta 27. oktoobri 2016. aasta kohtuotsus *Hörmann Reisen*, C-292/15, EU:C:2016:817, punkt 45), mille eesmärk on kehtestada õiguslik raamistik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude hüvitamiseks ja/või ainuõiguste andmiseks (vt selle kohta 24. oktoobri 2019. aasta kohtuotsus *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (avaliku reisijateveo teenuste osutamiseks otselepingu sõlmimine), C-515/18, EU:C:2019:893, punkt 31).
- 41 Mis esiteks puudutab määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõike 1 sõnastust, siis tuleb märkida, et selles sättes on täpsustatud, et avaliku teenindamise lepingutes tuleb ühelt poolt vastavalt selle sätte punkti b esimese lõigu alapunktile i enne objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määrata parameetrid, mille alusel arvutatakse hüvitis, kui see on ette nähtud, ning teiselt poolt tuleb selle sätte punkti c kohaselt kindlaks määrata teenuste osutamisega seotud kulude jaotamise kord – nende kulude hulka võivad kuuluda eelkõige personalikulud, energiakulud, infrastruktuuriga seotud kulud, ühistranspordisõidukite, veeremite ja reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike rajatiste hooldus- ja remondikulud ning püsikulud ja asjakohane kapitalitulu.
- 42 Sellisest sõnastusest nähtub selgelt, et kuna liikmesriikide pädevatel asutustel on kohustus määrata kindlaks avaliku reisijateveoteenuse osutajale makstava hüvitise arvutamise parameetrid ja kehtestada selle teenuse osutamisega seotud kulude jaotamise kord, on neil avaliku teenindamise lepingu puhul kaalutlusruum sellise hüvitamise mehhanismi kujundamisel.
- 43 Eelkõige tuleb märkida – nagu tõdes ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 35 –, et kulude jagamise võimalus tähendab tingimata, et liikmesriikide pädevad asutused ei ole kohustatud hüvitama kõiki kulusid, vaid nad võivad kanda avaliku teenuse osutajale üle teatavate kulude muutumisega seotud riskid, olenemata nende laadist, ja seega ilma, et oleks oluline, kas see teenuseosutaja saab sarnaselt energiakuludele või teatavatele sotsiaalkuludele täielikult kontrollida nende arengut, kuna see kuulub sellest teenuseosutajast sõltumatute asjaolude hulka.
- 50 Nagu nimelt kohtujurist oma ettepaneku punktides 72 ja 82–84 märkis, määrab iga teenuseosutaja, kes otsustab avaliku teenindamise lepingu täitmiseks hankemenetluses osaleda, ise kindlaks oma pakkumuse tingimused, lähtudes kõigist asjakohastest parameetritest ja muu hulgas kulude tõenäolisest muutumisest – olenemata sellest, kas need kulud on tema kontrolli all või mitte –, mis võivad mõjutada teenuse osutamist, määratledes nii riski taseme, mida ta on valmis selle arenguga seoses võtma. Ilma et see piiraks selliste liidu õigusnormide kohaldamist, mis lubavad liikmesriikide ametiasutustel põhjendamatult madala maksumusega pakkumused tagasi lükata, võib seega eeldada, et teenuseosutaja pakkumus tagab hankelepingu sõlmimise korral talle kasutatud kapitalilt tasumäära, mis vastab riski tasemele.
- 51 Sellest järeldub, et avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetluse tulemusel sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitamise kord tagab iseenesest selle avaliku teenuse osutajale tema kulude katmise, mis tagab talle ka asjakohase hüvitise, mille suurus varieerub sõltuvalt võetava riski tasemest. “

Seega on Euroopa Kohus ühemõtteliselt kinnitanud, et Hankija kohustus ei ole tagada vedajale ATL täitmise reaalsete kulude katmist ega ammugi mitte kasumit ning hankija ei pea seetõttu ette nägema hanketingimustes vedaja tasu indekseerimist ja indekseerimise sätestamisel ei pea see tagama vedaja reaalsete kulude katmist.

#### 5.18.4. ATL p 3.7 - vedaja tasu indekseerimine

Vaidlustaja etteheide rajaneb jätkuvalt ekslikul seisukohal, et määrus 1370/2007 kohustab Hankijat tagama vedaja reaalsete kulude katmine ja kasum - Hankija on selle juba vastuses vaidlustusele ja samuti tsiteeritud Euroopa Kohtu lahendiga C-421/22 ümber lükanud.

Vaidlustaja teine etteheide ATL p-ile 3.7 seisnes selles, et Vaidlustaja arvates peaks vedaja tasu indekseerimine olema automaatne, mitte Hankija igakordne kaalutlusotsus. Vaidlustaja viitab seejuures, et tema ja Hankija vahel praegu kehtivas hankelepingus on Vaidlustaja arusaamise järgi vedaja tasu indekseerimine automaatne. Hankija on Vaidlustaja seisukohad juba ümber lükanud vastuses vaidlustusele p 38–40 ja jääb selle juurde. Vaidlustaja võib eelistada nn automatiseeritud vedaja tasu muutmist, kuid see ei muuda ATL p 3.7 sätestatud indekseerimismudelit õigusvastaseks. Vastupidi, justnimelt kaalutlusõiguse alusel tehtav vedaja tasu indekseerimise otsus võimaldab arvestada kõiki olulisi asjaolusid ning vältida nii ülekompanseerimist kui ka alakompenseerimist.

Vale on Vaidlustaja väide, et riigihankes viitenumber 194776 toimub vedaja tasu indekseerimine automaatselt - ka selles lepingus toimub vedaja tasu perioodiline indekseerimine hankija ühepoolse teatega või poolte vahel allkirjastatud lepingu lisaga täpselt nii nagu käesolevas Riigihankes on ette nähtud. Kuna kõnealune ATL on Vaidlustaja ja Hankija vahel sõlmitud, siis on Vaidlustajale hästi teada, et mitte mingi „automaatset“ indekseerimist selle lepingu alusel ei toimu. Et toimikut mitte asjatult koormata, ei hakka Hankija siinkohal lisama Vaidlustajaga sõlmitud ATL alusel koostatud teateid vedaja tasu indekseerimise kohta, ent kui Vaidlustaja järgnevas menetluses peaks jätkuvalt esitama valeväite, et riigihankes viitenumber 194776 toimub automaatne indekseerimine, siis Hankija esitab seda ümber lükkavad tõendid.

Vedaja tasu indekseerimine hankija kaalutlusotsustega on ühistranspordi valdkonnas tavapärane praktika nagu nähtub vastuses vaidlustusele viidatud ohtrast kohtupraktikast vedaja tasu indekseerimise küsimuses (sh Riigikohtu otsused 3-19-312 ja 3-21-958, ja kohtuotsused asjades 3-21-486, 3-21-601, 3-21-29.).

#### **5.18.5. ATL p 9.4 - täitmistagatise andmata jätmise leppetrahv**

ATL p 9.4 sätestatud leppetrahvinõue eeldab, et täitmistagatise andmise kohustuse rikkumise tõttu on osutunud vajalikuks ATL-st taganemine, mistõttu on kohatu demagoogitseda, et kuitahes väheolulise hilinemise korral järgneb vältimatult maksimaalses võimalikus ulatuses leppetrahv. ATL-st taganemine kui haldusakt on vaidlustatav mh proportsionaalsuse kaalutlustel. Rikkumine täitmistagatise andmisel peab olema piisavalt kaalukas, et õigustada ATL-st taganemist. Arusaadavalt ei tee Hankija ATL-st taganemise otsust kergekäeliselt, sest taganemise korral lasub Hankijal kohustus korraldada avaliku liiniveo teenuse katkematus muul moel.

ATL p 9.4 näeb ette leppetrahvi maksimaalse määra ehk teisisõnu isegi kui täitmistagatise andmise kohustuse rikkumine on sedavõrd ränk, et vajalik on ATL-st taganemine on Hankijal jätkuvalt kaalutlusõigus rakendatava leppetrahvi määra osas. Kaalutlusõiguse alusel tehtav otsus leppetrahvi rakendamiseks on halduskohtus vaidlustatav mh kui vedaja hinnangul ei vasta rakendatud trahv rikkumise raskusele. Seega on ekslik Vaidlustaja läbiv väide, et täitmistagatise andmisega kuitahes väheoluline viivitus tingib paratamatult leppetrahvi rakendamise summas 650 000 eurot.

Täitmistagatis on oluline avaliku huvi kaitseks, kui vedaja mistahes põhjusel ei alusta liinivedu tähtaegselt või katkestab liiniveo. Seepärast peab ka täitmistagatise andmise kohustuse rikkumise puhuks olema sätestatud sanktsioon, mis omab heidutavat mõju. Vaidlustaja dramatiseerib, et täitmistagatise andmata jätmist ei tohiks sanktsioneerida, kuna vedaja on niigi „teinud märkimisväärseid investeeringuid ettevalmistusteks“ ja vedaja jaoks on „piisav karistus“ kui Hankija taganeb ATL-st ja vedaja ei saa ATL alusel tasu. Vaidlustaja ei mõista täitmistagatise eesmärki - täitmistagatis peab katma Hankija eeldatava kahju puhuks, kui liiniveo katkemise ohu tõttu osutub vajalikuks otselepingu sõlmimine. Täitmistagatise suuruse arvutuskäiku on Hankija juba vastuses vaidlustusele selgitanud ja Vaidlustaja ei ole sellele oma 15.05.2025 seisukohtades vastuväiteid esitanud. Täitmistagatise andmine on seega vedaja oluline kohustus, mis kinnitab Hankijale valmisolekut ATL täitmist tähtaegselt alustada ja järjepidevalt jätkata.

Hankijale peab jääma kohane võimalus reageerida, kui puudub kindlus, et vedaja nõuetekohaselt liiniveoteenust alustab – selle kindluse märgiks ongi täitmistagatise tähtaegne andmine hiljemalt 5 tööpäeva enne ATL alusel teenuse osutamise algust (ATL p 7.7). Täitmistagatise soetamine ei ole keeruline ega aeganõudev, eriti arvestades 18-kuulist ettevalmistusajaga alates ATL sõlmimisest.

Vaidlustaja dramatiseeritud kirjeldus sellest, kuidas vedaja teeb investeeringuid ATL täitmiseks ja on täielikult valmis ATL teenindamisega alustama tähtaegselt, ent täitmistagatist ei anna, ei ole realistlik ega eluliselt usutav. Hoopis tõenäolisem on stsenaarium, kus vedaja erinevatel põhjustel ei tee ATL teenindamise alustamiseks vajalikke ettevalmistusi (nt ei valmi laadimistaristu või ei saabu bussid), mistõttu satub ohtu liiniveo tähtaegne alustamine. Hankija on niigi sätestanud vedajat soodustava regulatsiooni, et täitmistagatis tuleb anda vaid 5 tööpäeva enne ATL teenindamise algusaega - Hankijale peab jääma vähemalt 5 tööpäeva, et vajadusel operatiivselt reageerida ja vältida liiniveo katkemist. Liiniveo katkemist saab sellises olukorras saavutada vaid otselepingu sõlmimise kaudu, milles lkm hind on oluliselt kallim. Tekkiva kahju suurus ehk otselepingu ja Riigihankes sõlmitava ATL hinnavahet on sama suur sõltumata sellest, kas liinivedu ei alustata tähtaegselt ATL planeeritud algusajal või katkestatakse ATL kehtivuse jooksul (otselepingu kehtivusaeg on niigi vaid maksimaalselt 2 aastat, et võimaldada uue avatud hankemenetluse läbiviimist). Ka kannatab eelduslikult osutatava teenuse kvaliteet, sest eelduslikult ei ole mitte kellelgi võimalik 5-tööpäevase etteteatamisega pakkuda teenuse osutamiseks busse ja laadimistaristut, mis saaks olla võrreldavad 18-kuulise ettevalmistusajaga saadavate bussidega.

Seepärast on oluline sätestada täitmistagatise andmata jätmise puhuks leppetrahv, mis realselt heidutab vedajat täitmistagatise andmise kohustust mitte rikkuma ja teisalt, mis võimaldaks leppetrahvina tagada Hankijale tekkiva kahju hüvitamise.

#### **5.18.6. ATL 11.5 - leppetrahv**

Asjatundmatu on Vaidlustaja argument, et kuna ATL kohaselt on võimalik kohustada vedajat erakorralise ülesõltlemise järel liinivedu jätkama kuni 6 kuud, siis kahju põhimõtteliselt tekkida ei saagi ning otselepingu sõlmimiseks vajadus puudub. Kui vedaja on juba toime pannud sedavõrd olulisi lepingurikkumisi, et õigustada ATL erakorralist ülesõltlemist, siis pole mingit kindlust, et vedaja sellele vaatamata täidab ATL nõuetekohaselt pärast erakorralist ülesõltlemist. Isegi kui see nii juhtub olema, oleks see üksnes kaalutluseks ATL p 11.5 kohaselt rakendatava leppetrahvi vähendamiseks, kui seetõttu tekib Hankijale kahju väiksemas ulatuses.

Ent isegi kui vedaja pärast ATL ülesütlemit jätkab liinivedu kohusetundlikult 6 kuu kestel kooskõlas ATL p 11.7, on ilmne, et 6 kuu jooksul ei ole realistlikult võimalik sedavõrd mahuka uue avatud hankemenetluse läbiviimine, ATL sõlmimine ja ka uue ATL teenindamisega alustamine. Seda kinnitab juba Vaidlustaja enda seisukoht, et isegi 12 kuud ettevalmistuseks on liiga lühike aeg ja vajalik on vähemalt 18 kuud ettevalmistuseks. Ka on tavapärane, et mahuka avatud hankemenetluse läbiviimine kestab ca 12 kuud enne kui jõutakse lepingu sõlmimiseni. Seega on vaatamata ATL p 11.7 sätestatud kohustusele jätkata Hankija nõudel liinivedu tõenäoline otselepingu sõlmimine selle 6 kuu täitumisel, mistõttu on igal juhul aktuaalne otselepingu ja ATL hinnavahet kompenseerimine.

Samasuguses sõnastuses leppetrahviklausli õiguspärasust (sh kaalutusõigust leppetrahvi määra üle otsustamisel) on vaidlustus- ja kohtupraktikas korduvalt kinnitatud, sh vaidlustuskomisjon 97-20/222644 otsuse p 15.2 ja kohtuasjas 3-18-752 tehtud lahendis.

#### **5.18.7. ATL p 11.7 - kohustus jätkata veoteenuse osutamist kuni 6 kuud kuni uue vedaja poolt teenuse ülevõtmiseni**

Hanketingimuses ei esine mitte mingisugust ebaselgust, vaid vastupidi sellest nähtub üheselt, et tellija nõudel jätkub ATL täitmine kuni 6 kuu kestel ka pärast erakorralist ülesütlemit. ATL p 11.7 sätestab: „*Tellija poolt lepingu ennetähtaegsel lõpetamisel vedajast tingitud asjaolude tõttu kohustub vedaja jätkama tellija nõudmisel lepingu täitmist seni, kuni tellija poolt leitud uus vedaja alustab veoteenuse osutamist. Tellijal on õigus sätestada lühem periood, mille vältel vedaja on kohustatud lepingu täitmist jätkama. Lepingu täitmise jätkamise periood on maksimaalselt 6 (kuus) kuud*“ Seega puudub mistahes ebaselgus selles, millisel õiguslikul alusel toimub teenuse osutamine vedaja poolt. Puudub ka mistahes mõistlik põhjus sätestada ATL ülesütlemit maksimaalset etteteatamistähtaega, sest vedaja peab olema niikuinii valmis ATL-t täitma kuni selle planeeritud lõpptähtajani ka juhul, kui hankija ATL-t üles ei ütle. Erakorralise ülesütlemit puhul kannab etteteatamistähtaeg mh eesmärki, et vedajaga koostööd ei lõpetataks päevapealt ja vedajal oleks võimalik minimaalse etteteatamisaja jooksul oma äritegevus vajalikul moel ümber korraldada, kui teenuse osutamist enam ei toimu – seepärast saab oluline olla vaid minimaalse etteteatamistähtaja sätestamine lepingu erakorraliseks ülesütlemitseks.

### **VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED**

**6.** Vaidlustaja ja Hankija on leppinud kokku, et vaidlustusmenetlus järgmiste vaidlustatud regulatsioonide osas lõpeb RHS § 197 lg 1 p-i 1 alusel kokkuleppel:

- 1) taotluse kohustada Hankijat viima vastavusse õigusaktidega ettenähtud nõuetega riigihanke alusdokumendid osas, milles need ei vasta RHS § 77 lg-tes 6-7<sup>1</sup> ning keskkonnaministri 16.02.2023 määruses nr 6 „Hankelingu esemeks oleva maanteeõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnanõidlikud kriteeriumid ja tingimused“ sätestatud tingimustele osas;
- 2) TK p-d 2.1.1–2.1.3;
- 3) RHAD p 10.5;
- 4) ATL p 6.1.6 ja RHAD p 10.6;
- 5) ATL p 8.2.6;
- 6) ATL p 8.2.11;
- 7) ATL p 8.2.12;
- 8) ATL p 8.7.

7. RHAD p-d 8.6, 8.7 ja 16.1, RHAD Vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ märkuste p-d 2 ja 3 ning vastavustingimus „Pakkumuse maksumuse esitamine“

Vaidlustaja leiab, et pakkumuste hindamise alused on ebaselged - ei saa aru, kuidas saab Hankija leida eduka pakkumuse Vormil 9 märgitu põhjal. Vaidlustaja leiab, et pakkumuse maksumuse tuvastamisel on kõige kõrgem prioriteet RHAD Vormil 9 „Pakkumuse maksumuse arvutus“ kajastatud ühikhindadel, kuid pole täpsustatud millistest lahtritest tuleks lähtuda - Vormil 9 ei sisaldu ühtegi lahtrit, mis kajastaks hindamiskriteeriumiks olevat näitajat ehk hankelepingu esemeks oleva sõitjateveo teenuse 1 (ühe) aasta maksumust.

Vaidlustuskomisjon Vaidlustajaga ei nõustu.

Vaidlust pole selles, et Riigihankes on pakkumuste hindamiskriteeriumiks hankelepingu esemeks oleva sõitjateveo teenuse 1 (ühe) aasta maksumus, mis esitatakse käibemaksuta, täpsusega kaks kohta peale koma (0,01). Pakkumuse maksumus peab vastama Vormil 3 „Pakkumuse maksumus“ esitatud pakkumuse maksumusele. Vormil 3 real „Pakkumuse maksumus“ normaalbusside ja liigendbusside poolt aasta jooksul läbitava eeldusliku liiniveomahu ja pakkuja poolt pakkumuses pakutava vastava bussitüübi lkm hinna korrutiste summa on nimetatud „Pakkumuse maksumus“.

Normaalbusside ja liigendbusside eeldatavad läbisõidud aastas on Vormil 3 toodud, pakkuja esitab normaalbussi lkm hinna ja liigendbussi lkm hinda.

Kui esineb vastuolu Vormil 3 näidatud lkm hinna ja Vormil 9 näidatud lkm kulukomponentide vahel, on prioriteetseks Vormil 9 näidatud ühikhindad (RHAD p 16.1 ja 8.7).

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et Vormil 3 nimetatud 1 lkm hinna suhtes saab parandada arvutusvead lähtudes Vormil 9 esitatud ühikhindadest.

Õige on ka see Hankija väide, et Vormil 9 ei peagi olema eraldi lahtris näidatud ühe aasta maksumust, see on üheselt välja arvutatav Vormil 9 esitatud ühikhindade alusel kujunenud lkm maksumuse (rida 5 „pakutav ühe liinikilomeetri maksumus“) ja RHAD-s (sh Vormil 3 ja tehnilises kirjelduses) näidatud aastase läbisõidu korrutamisel.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja põhjendustel ei ole RHAD p-d 8.6, 8.7 ja 16.1, RHAD Vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ märkuste p-d 2 ja 3 ning vastavustingimus „Pakkumuse maksumuse esitamine“ vastuolus õigusaktidega.

## 8. ATL p 3.3 ja ATL lisa 8

ATL p 3.3 kohaselt liigendbussidega teostatud liinikilomeetrite tasu leidmiseks korrutatakse tellija poolt liigendbussidega teenindamiseks ette nähtud liiniringidel tegelikult teostatud läbisõit lepingus sätestatud liigendbussi liinikilomeetri maksumusega (eurot/lkm).

ATL lisa 8 on toodud Pärnu linna avalike bussiliinide liiniringid ja nendel nõutavad bussitüübid. Dokumendis sisalduva tabeli all olev märkus sätestab järgmist: „*Käesolevas lisas olevas tabelis on näidatud liiniringid, millel tellija nõuab liigendbussi kasutamist ja liiniringid, millel võib vedaja kasutada normaalbusse. Normaalbussi asendamine liigendbussiga on lubatud, kuid mitte vastupidi.*“

Hankija muutis TK p 2.1.1 sätestatud normaalbusside arvu nii, et minimaalne normaalbusside arv on 22, millest vähemalt 19 on samaaegselt liinidel, kuid Vaidlustaja polnud nõus vaidlustusmenetlust selles osas lõpetama kokkuleppel.

Vaidlustaja leiab, et TK-s ettenähtud busside arvuga (20 normaalbussi ja 10 liigendbussi) saab tegelikkuses edukalt täita kõik liinikohad, kui osad ATL lisas 8 viidatud liiniringid teostada normaalbussi asemel liigendbussiga - pakkuja peaks aga koostama logistika selliselt, et liigendbussidega sõidetakse ka normaalbussile ette nähtud liinikilomeetreid. Selline vahetus on ATL lisa 8 kohaselt lubatud, kuid see on pakkujale majanduslikult kahjulik - normaalbussi lkm eest makstav hind on madalam kui liigendbussi lkm eest makstav hind ja ATL p 3.3 kohaselt makstakse liigendbusside lkm hinda üksnes liigendbussidega teenindamiseks ette nähtud liiniringide eest.

Vaidlustuskomisjon järeldab, et Vaidlustaja on ATL p-i 3.3 ja ATL lisa 8 vaidlustanud, sest ATL lisa 8 peaks nägema ette suuremas koguses liigendbussidega teenindatavaid liiniringe - vedaja saaks rohkem tasu liigendbusside lkm hinna alusel.

TK p-ides 2.1.1., 2.1.2. ja 2.1.3. on toodud nõuded kasutatavatele bussidele. Tegemist on miinimumnõuetega, pakkuja võib kasutada rohkem busse. Kuid õige on see, et Hankija on ATL lisas 8 näinud ette liinid, mida peab teenindama liigendbussiga ja kui vedaja teenindab liigendbussiga mõnda teist liini, siis ta saab selle eest tasutud normaalbussi lkm hinda. Õige on ka Hankija väide, et nii normaalbussi lkm hinna kui ka liigendbussi lkm hinna määrab oma pakkumuses pakkuja ise.

Lähtuvalt sellest, et pakkujale on teada teenindatavad liinid, on teada ka see, et mõnda liini võib olla vajadus normaalbussi asemel teenindada liigendbussiga, on vaidlustuskomisjoni arvates pakkumuses esitatavates normaalbussi ja liigendbussi lkm hindades võimalik kõiki neid asjaolusid arvesse võtta, mistõttu ei saa Hankijale ette heita, et ATL lisas 8 toodule lisaks liigendbusside kasutamine jääb hüvitamata. Pakkuja saab seda oma pakkumuses vältida. Samuti nõustub vaidlustuskomisjon Hankijaga, et vedajal on sõltuvalt oma logistilisest plaanist võimalik rakendada ATL täitmiseks minimaalsest rohkem normaalbusse.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole ATL p 3.3 ja ATL lisa 8 vastuolus õigusaktidega.

9. Vaidlustaja taotleb Hankija kohustamist viima vastavusse õigusaktidega ettenähtud nõuetega ATL osas, milles see ei vasta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud tingimustele - ATL-s puudub vedaja ülemäärase toetuse tagasinõudmise regulatsioon (Vaidlustaja väide alakompenseerimise keelu nõudele on esitatud hilinevalt (RHS § 191 lg 1)). Vaidlustaja leiab, et ATL on vastuolus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1370/2007 (määrus 1370/2007) - määruse art 4 lg 1 kohaselt on ülemäärase hüvitise maksmine keelatud - Vaidlustaja viitab määruse 1370/2007 art 6 lg-le 1: „*Sõltumata lepingu sõlmimise viisist peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega.*“

Määruse 1370/2007 art 4 lg 1 on sõnastatud järgmiselt:

„4. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad:

a) määravad selgelt kindlaks käesolevas määruses määratletud ning artikli 2a kohaselt



*täpsustatud avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma, ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad;*

*b) kehtestavad enne viisil, mis on objektiivne ja läbipaistev:*

*i) näitajad, mille põhjal hüvitis (kui seda makstakse) tuleb arvutada, ja*

*ii) ainuõiguste korral nende laadi ja ulatuse selliselt, et välditakse ülekompenseerimist.*

*Kui avaliku teenindamise lepingud ei ole sõlmitud vastavalt artikli 5 lõikele 1, 3 või 3b, määratakse kõnealused näitajad kindlaks nii, et ükski hüvitis ei tohi olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnevate kulude ja saadud tulu netofinantsmõju katmiseks, võttes arvesse avaliku teenuse osutaja saadud tulu ja mõistlikku kasumit;*

*c) määratletakse teenuse osutamisega seotud kulude jaotuskord. Need kulud võivad sisaldada eelkõige personalikuluseid, energiakuluseid, infrastruktuuriga seotud kuluseid, ühistranspordisõidukite, veeremite ja reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike rajatiste hooldus- ja remondikuluseid ning püsikuluseid ja asjakohast kapitalitulu.“*

Seega määruse 1370/2007 art 4 lg 1 p b) (i) kohustab Hankijat kehtestama ATL-is näitajad, mille põhjal hüvitis tuleb arvutada. Kuid need näitajad võivad olla ka üldeeskirjades (ka seal ülekompenseerimise vältimise või ülemäärase tasu tagasinõude aluste sätestamisega oleks määruse 1370/2007 art 4 lg 1 tingimused täidetud).

Oluline on aga see, et ülekompenseerimise vältimise kohustus ja reeglid, kuidas määratakse kõnealused näitajad kindlaks, on sõnaselgelt seotud ainuõigustega/otselepingutega, kui avaliku teenindamise lepingud ei ole sõlmitud vastavalt artikli 5 lg-tele 1, 3 või 3b.

Ka Vaidlustaja viidatud määruse 1370/2007 art 6 lg-st 1 ei tulene Hankijle kohustust ATL-s kehtestada vedaja ülemäärase toetuse tagasinõudmise regulatsioon - seal on toodud nõue, et hüvitised peavad olema kooskõlas määruse 1370/2007 art 4 sätetega.

Riigihankes soovib Hankija sõlmida ATL-i määruse 1370/2007 art 5 lg 1 alusel, määruse 1370/2007 art 4 lg 1 p-st b) (i) ei tulene Hankijale kohustust sätestada ülekompenseerimise vältimiseks ATL-is liinikilomeetri maksumuse indekseerimise mehhanism (mis välistaks nii üle- kui ka alakompenseerimise).

Euroopa Kohus on kohtuasja C-421/22 otsuses p-is 48 märkinud art lg 1 kontekstis, et määrus 1370/2007 ei sisalda erinorme, mida kohaldataks hüvitise arvutamise meetodi suhtes juhul, kui avaliku teenindamise leping sõlmitakse hankemenetluse tulemusel. Sellisel juhul ei pea hüvitis erinevalt sellisest hüvitisest, mis on seotud avaliku teenindamise lepinguga, mis on sõlmitud otselepinguna või üldreegli alusel ja seega ilma hankemenetlust korraldamata, olema selle määruse art 6 lg 1 teise lause kohaselt kooskõlas määruse lisas sisalduvate üksikasjalikumate eeskirjadega, mille eesmärk on tagada – nagu nähtub määruse põhjendusest 27 - hüvitise suuruse asjakohasus. Kohus on p-is 51 järeldanud, et avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva hankemenetluse tulemusel sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitamise kord tagab iseenesest selle avaliku teenuse osutajale tema kulude katmise, mis tagab talle ka asjakohase hüvitise, mille suurus varieerub sõltuvalt võetava riski tasemest.

Seega avatud hankemenetlusena läbiviidava Riigihanke korral ei tulene määrusest 1370/2007 reegleid hüvitise arvutamise meetodile, mille eesmärk oleks tagada hüvitise suuruse asjakohasus ATL-i kehtivuse jooksul ja pakkujad, sh Vaidlustaja, peavad oma riskide suurust maandama antud juhul lkm hinnas.

Üksnes avaliku teenindamise lepingute puhul, mis ei ole sõlmitud määruse 1370/2007 art 5 lg-te 1, 3 ja 3b alusel ehk mis on sõlmitud väljaspool avatud riigihankemenetlust, tuleb ATL-s või üldkehtivates õigusaktides (general rules) sätestada vedaja tasustamise parameetrid sel moel, et oleks välistatud ülekompenseerimine lähtudes vedaja reaalsest kuludest ja mõistlikust kasumist (ehk lähtudes määruse 1370/2007 lisas 1 sätestatust). Avatud hankemenetlusena läbi viidavad Riigihankes sõlmitava ATL puhul ei näe määrus 1370/2007 ette ei vedaja tasustamise detailset mehhanismi ega ka ülemäärase tasu tagasinõudmise mehhanismi.

ÜTS § 23 lg 2 kohaselt peab hankija katma avaliku liiniveo teenuse osutamisega seotud kulud. See ei tähenda see automaatset kõigi kulude hüvitamise kohustust, vaid seda, et hankija peab riigihanke alusdokumentides tegema võimalikuks jätkusuutliku lkm hinna pakkumise. Riigikohtu praktika haldusasjas 3-18-1946 paneb hankijale kohustuse vältida lepingu alarahastamist: „*Oluline tegur, mis mõjutab avaliku ülesande täitmise kvaliteeti, on ülesande täitmiseks ettenähtud raha. Riigi ega ühistranspordikeskuse eesmärk ei peaks olema avaliku teenuse osutamine võimalikult madala, vaid optimaalse hinnaga. Reisijateveo alarahastamine võib survestada vedajat säästma kulusid lubamatul viisil, kahjustades seeläbi ülesande täitmise kvaliteeti, sh reisijate turvalisust. ÜTS § 23 lg 2 esimese lause kohaselt peavad avaliku teenindamise lepingu täitmise eest makstavad tasud katma avaliku liiniveo kulud. Seda sätet ei pea silmas pidama ainult vedaja pakkumust tehes, vaid ka hankija nii hankemenetluse kui ka lepingu täitmise ajal.*“<sup>21</sup>

Vaidlustaja pole viidanud ühelegi asjaolule, millest saaks järeldada, et Hankija pole sätestanud objektiivseid ja läbipaistvaid tingimused, mille alusel on pakkujal võimalik välja arvutada asjakohase hüvitise (esitatava maksumuse) suurus.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole vastuolus õigusaktidega see, et ATL-s puudub vedaja ülemäärase toetuse tagasinõudmise regulatsioon.

**10.** ATL p 3.7 kohaselt *alates lepingu alusel teostatava liiniveo esimesest kvartalist korrigeeritakse mõlema bussitüübi liinikilomeetri maksumusi kas tellija algatusel või vedaja taotlusel alltoodud valemi järgi:*

**Normaalbussidel:**

$$N_{kva} = (THI_{kva} \times N_p)$$

kus

$N_{kva}$  – normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus jooksvas kvartalis (euro/lkm)

$N_p$  – normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus vedaja pakkumuses (euro/lkm)

$THI_{kva}$  – Statistikaameti poolt avaldatav tarbijahinnaindeksi muutus jooksvale kvartalile eelnevas kvartalis võrreldes kvartaliga, mil saabus pakkumuste esitamise tähtaeg lepingu sõlmimisele eelnenud riigihankes

**Liigendbussidel:**

$$L_{kva} = (THI_{kva} \times L_p)$$

kus

$L_{kva}$  – liigendbussi ühe liinikilomeetri maksumus jooksvas kvartalis (euro/lkm)

$L_p$  – liigendbussi ühe liinikilomeetri maksumus vedaja pakkumuses (euro/lkm)

---

<sup>21</sup> RKHKo 3-18-1946, p 29.

***THI<sub>kva</sub>** – Statistikaameti poolt avaldatav tarbijahinnaindeksi muutus jooksvale kvartalile eelnevas kvartalis võrreldes kvartaliga, mil saabus pakkumuste esitamise tähtaeg lepingu sõlmimisele eelnenud riigihankes*

*Näide:*

*Normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus vedaja pakkumuses on 2,000 euro/lkm ( $N_p$ ). Statistikaameti poolt avaldatav tarbijahinnaindeksi muutus IV kv 2026 võrreldes pakkumuste esitamise tähtaja kvartaliga (**THI<sub>IV2026</sub>**) on 3,8% ehk 1,038. Normaalbussi ühe liinikilomeetri maksumus I kv 2027:*

*$N_{I2027} = 1,038 \times 2,000 = 2,076$  euro/lkm.*

*Vedaja tasu kvartaalne korrigeerimine toimub tellija ühepoolse tahteavaldusega vedajale, arvestades mh vedaja reaalsete kulude muutumist lepingu täitmisega seoses. Mitte ühelgi juhul ei muutu vedaja tasu kvartaalse korrigeerimise tulemusena rohkem kui +/-5% võrreldes korrigeerimisele eelnevas kvartalis kehtinud lkm hinnaga. Tellija ja vedaja võivad vedaja tasu kvartaalse korrigeerimise kohta allkirjastada kahepoolse ATL lisa (lisa 1 vormil), kuid kahepoolse lisa vormistamata jätmine ei mõjuta tellija õigust ühepoolset vedaja tasu korrigeerida.*

Algselt vaidlustas Vaidlustaja ATL p-i 3.7 ka valemi ebaselguse tõttu, kuid lähtuvalt Hankija parandustest jäi seisukohale, et ATL p 3.7 on vastuolus õigusaktidega seepärast, et indekseerimine on tellija otsustada (või ainult kokkuleppel). Vaidlustaja leiab, et ATL p-s 3.7 sätestatud indekseerimine ei taga, et vedaja poolt saadavad ATL alusel saadavad tasud katavad tema kulud ning tagavad lisaks mõistliku kasumi. Hankijal on vaba voli otsustada, kas indekseerimist kohaldada või mitte (vrd „tellija ühepoolne tahteavaldus“, „tellija õigus ühepoolset korrigeerida“). Samal ajal võib Hankija igakordse THI languse korral otsustada hindu korrigeerida ja seeläbi vedajale vähem maksta. Hankija võib otsustada, et kogu 10-aastase lepingu täitmise perioodi jooksul ei rakendata indekseerimist kordagi.

Vaidlus on selles, kas liinikilomeetri maksumuse korrigeerimine ainult tellija otsusel või poolte kokkuleppel on kooskõlas õigusaktidega.

Asjaolu, et mõnes teises riigihankes on indekseerimine automaatne, ei tähenda, et ATL p 3.7 oleks vastuolus õigusaktidega.

Vaidlustuskomisjon asus käesoleva otsuse p-is 9. seisukohale, et määrus 1370/2007 ei kohusta Hankijat ATL-s lkm hinda ilmtingimata indekseerima/korrigeerima. Ka Euroopa Kohtu otsustest C-421/22 ja C-152/17 tuleneb, et vedaja tasu perioodilise indekseerimismudeli puudumine hanketingimustes ei ole õigusvastane - avaliku liiniveo lepingute puhul ei ole pakkujal ei ole subjektiivset õigust nõuda tema reaalsete kulude hüvitamist või lepingu hinna jooksvat kaasajastamist võimaldava indekseerimismudeli sätestamist hanketingimustes.

Käesoleval juhul on Hankija siiski pidanud vajalikuks sätestada ATL-is liinikilomeetri maksumuse korrigeerimise, kuid jätnud selle enda otsustada.

Hankija on põhjendanud ATL p-i 3.7 sellega, et nii indekseerimisotsuse tegemine kui ka otsus vedaja tasu mitte indekseerida on halduskohtus vaidlustatavad, kaalutlusotsuse tegemisel peab Hankija arvestama kõiki vedaja tasu indekseerimisel tähtsust omavaid asjaolusid, mitte üksnes formaalselt valemi järgi arvutustehet tegema. Hankija on viidanud Riigikohtu otsustele 3-21-958 ja 3-19-312 ja samuti otsustele kohtuasjades 3-21-486, 3-21-601, 3-21-29.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija on ATL p-is 3.7 võtnud endale kaalutusõiguse otsustamaks alates ATL alusel liiniveo alustamise esimesest kvartalist kas korrigeerida mõlema bussitüübi lkm hindasid ATL p-i 3.7 toodud valemi järgi. Hankijal tuleb kaalumisel lähtuda mh vedaja reaalsete kulude muutumist lepingu täitmisega seoses, tasu ei tohi kvartaalse korrigeerimise tulemusena muutuda rohkem kui +/-5% võrreldes korrigeerimisele eelnevas kvartalis kehtinud lkm maksumusega.

Seega ei toimu ATL p-i 3.7 alusel indekseerimine automaatselt, kuid Hankija peab seda iga kvartal kaaluma. Isegi siis, kui vedaja taotlust ei esita. Ja vedajal on õigus vaidlustada kohtus Hankija vastav otsustus. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et *kaalutusõiguse alusel tehtav vedaja tasu indekseerimise otsus võimaldab arvestada kõiki olulisi asjaolusid ning vältida nii ülekompenseerimist kui ka alakompenseerimist.*

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole ATL p 3.7 vastuolus õigusaktidega.

**11.** ATL p-i 9.4 kohaselt *pärast lepingu sõlmimist tellijale antav täitmistagatis antakse hiljemalt 30 (kolmkümmend) päeva enne lepingu täitmise esimest päeva. Juhul kui vedaja ei ole tähtaegselt täitmistagatist andnud, on tellijal õigus lepingust taganeda ja nõuda vedajalt leppetrahvi kuni summas, mis vastab täitmistagatise täiele ulatusele.*

ATL p 9.1. kohaselt *Lepingu täitmistagatise suurus on 650 000 (kuussada viiskümmend tuhat) eurot.*

ATL p 9.2. kohaselt *Täitmistagatis tagab kõiki tellija nõudeid vedaja vastu, mis tulenevad lepingu täitmisest, ülesütlemisest või rikkumisest, sh kuid mitte ainult tellija leppetrahvinõudeid ja kahjuhüvitusnõudeid vedaja vastu.*

Vaidlustaja leiab, et 650 000-eurone leppetrahvinõue on ebamõistlikult koormav ja ebaproportsionaalne. ATL täitmise periood on alles alanud ning vedaja ei ole Hankijalt tasu saanud, kuigi on ise teinud märkimisväärsed investeeringuid ettevalmistusteks (nt busside soetamine ja hanketingimustele vastavaks kohendamine, elektribusside laadimistaristu rajamine

Kõigepealt peab vaidlustuskomisjon ebatõenäoliseks, et vedaja, kes on sõlminud ATL-i ja valmistub selle täitmiseks, ei saa ATL p-is 9.4 ette nähtud tähtajaks täitmistagatist esitada.

Vaidlustuskomisjon leiab, et täitmistagatise andmise kohustuse rikkumise puhuks ette ATL-ist taganemise ja leppetrahvi eesmärgiks on eelkõige kohustada vedajat tähtaegselt täitmistagatis esitada.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et *täitmistagatis on oluline avaliku huvi kaitseks ja liiniveo katkematus tagamiseks puhuks kui vedaja mistahes põhjusel ei alusta liinivedu tähtaegselt või katkestab liiniveo.* Täitmistagatis peab olema esitatud enne ATL-i täitmisega alustamist - Hankija on ette näinud, et see peab olema esitatud hiljemalt 30 päeva enne ATL-i täitmisega alustamist.

Vaatamata sellele, et Hankija on andnud täitmistagatise esitamise tähtaja, puudub mistahes mõistlik põhjendus, miks peaks tellija ATL-ist taganema siis, täitmistagatisega on küll hilinetud, aga see on esitatud enne ATL-i täitmise algust.

Isegi siis, kui Hankija ATL-ist taganeb ja tal tekib õigus nõuda leppetrahvi, ei tulene ATL p-ist 9.4 see, et leppetrahvi saab nõuda ainult summas 650 000 eurot. Sõnastus *kuni summas, mis vastab täitmistagatise täiele ulatusele* pole just kõige õnnestunud, aga sõna *kuni* näitab selgelt, et ATL p-i 9.4 alusel nõutav leppetrahv ei pea olema summas 650 000 eurot - tellija peab kaaluma ja otsustama leppetrahvi suuruse lähtuvalt eelkõige ATL-ist taganemisest tekkida võivast kahjust. Ka Hankija on selgitanud, et ATL p 9.4. võimaldab Hankijal kaaluda rikkumise raskust ja sellest tekkivat kahju Kui aga tellija rakendatav leppetrahv osutub ebamõistlikult suureks, on vedajal õigus kasutada õiguskaitsevahendeid (näiteks VÕS § 162 lg 1). Tallinna Ringkonnakohus on oma 21.06.2018 otsuses haldusasjas 3-18-752 (p-s 17) märkinud, et *leppetrahvi saab nõuda sisse üksnes ulatuses, mis väldib hankija alusetut rikastumist*.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole ATL p 9.4 vastuolus õigusaktidega.

**12.** ATL p 11.5 kohaselt *lepingu erakorralisel ülesütlelemisel tellija poolt vedajast tingitud asjaoludel, mis kujutavad endast vedaja lepingurikkumist, on tellijal õigus nõuda vedajalt leppetrahvi lepingu täitmistagatise summa ulatuses, mida loetakse täiendavaks leppetrahviks ülesütlelemist tinginud lepingurikkumiste eest. Eeltoodu ei välista tellija õigust kasutada muid seadusega ette nähtud õiguskaitsevahendeid, samuti esitada muid nõudeid, eelkõige nõuda lepingu ennetähtaegselt lõpetamisest tekkivate kahjude hüvitamist*.

Hankija on eemaldanud ATL p-ist 11.5 lause *käesolevas punktis nimetatud leppetrahv muutub sissenõutavaks alates tellija poolt vedajale lepingu ülesütlelemise teate esitamisest*, kuid Vaidlustaja on jätkuvalt seisukohal, et see leppetrahv on liiga suur ja Hankijal puudub kaalutusõigus.

Hankija selgitustest järeldub, et Riigihankes on täitmistagatise suurus 650 000 määratud ATL rikkumisest tekkiva potentsiaalse kahju suurust arvestades ja vaidlustuskomisjon nõustub nendega.

ATL p-ist ei tulene, et leppetrahvi rakendatakse kogu täitmistagatise summas. Sõna „*ulatuses*“ tähendab kuni teatud piirini, mitte tingimata maksimumsummat. Seega on tellijal õigus nõuda ATL p 11.5 alusel leppetrahvi kuni 650 000 eurot. Selle õigusega kaasneb kohustus võtta arvesse ATL-i ülesütlelemist tinginud lepingurikkumisi, nende raskust ja muid asjaolusid. Kui aga tellija rakendatav leppetrahv osutub ebamõistlikult suureks, on vedajal õigus kasutada õiguskaitsevahendeid (näiteks VÕS § 162 lg 1). Tallinna Ringkonnakohus on oma 21.06.2018 otsuses haldusasjas 3-18-752 (p-s 17) märkinud, et *leppetrahvi saab nõuda sisse üksnes ulatuses, mis väldib hankija alusetut rikastumist*.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole ATL p 11.5 vastuolus õigusaktidega.

**13.** ATL p-i 11.7 kohaselt *tellija poolt lepingu ennetähtaegsel lõpetamisel vedajast tingitud asjaolude tõttu kohustub vedaja jätkama tellija nõudmisel lepingu täitmist seni, kuni tellija poolt leitud uus vedaja alustab veoteenuse osutamist. Tellijal on õigus sätestada lühem*

*periood, mille vältel vedaja on kohustatud lepingu täitmist jätkama. Lepingu täitmise jätkamise periood on maksimaalselt 6 (kuus) kuud.*

Vaidlustaja on ATL p-i 11.7 vaidlustanud ebaselguse tõttu - kui ATL on lõppenud, siis ei saa seda enam täita, vedajalt ei saa nõuda, et ta tasuta teenust osutab.

Kui ATL p 11.7 kuulub kohaldamisele, siis ATL-i täitmine pikeneb. ATL p 11.7 paneb siis, kui vedaja tegevusest tulenevalt öeldakse ATL üles ennetähtaegselt, vedajale kohustuse täita seda ATL-i veel maksimaalselt 6 kuud. ATL on küll ennetähtaegselt üles öeldud, kuid see ei lõpe enne, kui selle täitmise jätkumine lõpeb. Seega ATL lõpeb pärast seda, kui vedaja on ka maksimaalselt 6 kuud veel ATL-i täitnud.

ATL p-ist 11.7 pole võimalik tuletada seda, et vedaja peab teenust hakkama osutama tasuta - ATL-i täitmise jätkamine tähendab selgelt seda, et ka tasu saab vedaja sel perioodil vastavalt ATL-ile ja kehtivad kõik ATL-i tingimused.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole ATL p 11.7 vastuolus õigusaktidega.

#### **14. Vaidlustusmenetluse kulud**

Vaidlustatud oli kokku 13 regulatsiooni ja esitatud kaks taotlust. Neist 8 osas lõpeb vaidlustusmenetlus poolte kokkuleppel ja Vaidlustaja on nõus kandma nende osas oma vaidlustusmenetluse kulud ise.

RHS § 198 lg 7 kohaselt kui vaidlustuskomisjon vaatab vaidlustuse läbi kas või ühe vaidlustuses sisalduva nõude osas, ei kuulu tasutud riigilõiv riigilõivuseaduse alusel tagastamisele.

Lähtudes sellest, et vaidlustus jääb RHS § 197 lg 1 p-i 4 alusel rahuldamata, kuulub vaidlustusmenetluse kulude osas kohaldamisele RHS § 198 lg 3.

**14.1.** Vaidlustaja on esitanud tähtaegselt taotluse lepinguliste esindajate kulude väljamõistmiseks summas 14 258 eurot (käibemaksuta) 57,8 tunni õigusabi osutamise eest tunnitasadega 260 ja 210 eurot.

Vaidlustaja kulud (riigilõiv ja esindajate kulud) vaidlustusmenetluses jäävad tema enda kanda.

**14.2.** Hankija on esitanud tähtaegselt kaks taotlust lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks kokku summas 7178 eurot (käibemaksuta) 38,8 tunni õigusabi osutamise eest tunnitadega 185 eurot.

Lepingulise esindaja kulude vajalikkuse ja põhjendatuse hindamisel võtab vaidlustuskomisjon arvesse läbitöötamist vajavate materjalide mahukust, vaidlusaluste küsimuste keerukust, samuti menetluse kestust ja seda, et väljamõistetavad esindaja kulud ei tohiks tervikuna olla vaidlustusasja iseloomu ja tähtsust arvestades ilmselgelt ülepaisutatud.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et esitatud ulatuses ei ole Hankija lepingulise esindaja

kulud põhjendatud ega ka vajalikud. Vaidlustusasi on küll keskmisest mahukam, kuid mistahes vajadust keeruliste õiguslike küsimustega tegelemiseks ja mahukate dokumentide läbi töötamiseks polnud.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija lepingulise esindaja kulud on vajalikud ja põhjendatud summas 5550 eurot (käibemaksuta), 30 tunni õigusabi osutamise eest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ulvi Reimets