



**RIIGIHANGETE  
VAIDLUSTUSKOMISJON**

**OTSUS**

<b>Vaidlustusaja number</b>	240-25/300867
<b>Otsuse kuupäev</b>	21.11.2025
<b>Vaidlustuskomisjoni liige</b>	Ulvi Reimets
<b>Vaidlustus</b>	AS-i GoBus vaidlustus Mittetulundusühingu Valgamaa Ühistranspordikeskus riigihankes „Avalik liinivedu bussidega Valgamaal aastatel 2027-2035“ (viitenumber 300867) riigihanke alusdokumentidele
<b>Menetlusosalised</b>	Vaidlustaja, AS GoBus, esindajad vandeadvokaat Erki Fels ja vandeadvokaat Mari Kelve-Liivsoo, Hankija, Mittetulundusühing Valgamaa Ühistranspordikeskus, esindaja vandeadvokaat Kristina Laarmaa
<b>Vaidlustuse läbivaatamine</b>	Kirjalik menetlus

**RESOLUTSIOON**

RHS<sup>1</sup> § 197 lg 1 p-i 5 ja § 198 lg 2 alusel

- 1. Rahuldada AS-i GoBus vaidlustus osaliselt ja kohustada Mittetulundusühingut Valgamaa Ühistranspordikeskus viima vastavusse õigusaktidega ettenähtud nõuetega Lisa 2 „Avaliku teenindamise leping“ p 3.11.**
- 2. Mõista Mittetulundusühingult Valgamaa Ühistranspordikeskus AS-i GoBus kasuks välja tasutud riigilõivust 182,86 eurot ja esindajate kulud 420,71 eurot (käibemaksuta).**
- 3. Mõista AS-ilt GoBus Mittetulundusühingu Valgamaa Ühistranspordikeskus kasuks välja esindaja kulud 2775 eurot (käibemaksuta).**

**EDASIKAEBAMISE KORD**

Otsuse peale võib esitada kaebuse halduskohtule kümne päeva jooksul otsuse avalikult teatavaks tegemisest arvates (halduskohtumenetluse seadustiku § 270 lg 1).

**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 (RHS § 200 lg 4).

---

<sup>1</sup> riigihangete seadus

## ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 30.09.2025 avaldas Mittetulundusühing Valgamaa Ühistranspordikeskus (edaspidi Hankija) riigihangete registris avatud hankemenetlusena läbi viidava riigihanke „Avalik liinivedu bussidega Valgamaal aastatel 2027-2035“ (viitenumber 300867) (edaspidi Riigihange) hanketeate.

2. 24.10.2025 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) AS-i GoBus (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus järgmistele Riigihanke alusdokumentide (edaspidi RHAD) regulatsioonidele:

- 1) Lisa 2 „Avaliku teenindamise leping“ (edaspidi ATL) p 4.1 eelviimane lause ja ATL p 6.2 viimane lause;
- 2) ATL p 6.4, ATL Lisa 8 „Teenuse tüüptingimused avalikul liiniveol“ (edaspidi Lisa 8) p 3.2 ja Lisa 1 „Tehniline kirjeldus“ (edaspidi TK) p 6.13.1;
- 3) ATL p 3.11;
- 4) ATL p 7.11.1.7;
- 5) ATL p 8.3.1;
- 6) TK p 4.18;
- 7) Vorm 3 „Pakkumuse maksumus“ (edaspidi Vorm 3).

3. Vaidlustuskomisjon teatas 29.10.2025 kirjaga nr 12.2-10/240 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 03.11.2025 ja neile vastamiseks 06.11.2025.

Vaidlustuskomisjoni poolt määratud esimeseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad Vaidlustaja ja menetluskulude välja mõistmise taotlused Vaidlustaja ja Hankija. Teiseks tähtpäevaks esitas vastuse ja täiendavate menetluskulude välja mõistmise taotluse Hankija.

## MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, **AS GoBus**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. ATL p 4.1 eelviimane lause ja ATL p 6.2 viimane lause rikuvad läbipaistvuse ja proportsionaalsuse põhimõtteid (RHS § 3 p-d 1 ja 2). Vedajal on võimatu kõiki selliseid riske õigeaegselt avastada ja neist teada anda. Vedajale niisuguse kohustuse panemine on ebaproportsionaalne.

Vedajal on võimalik nii piletimüügisüsteemi haldajat kui Hankijat teavitada riskidest aga alles siis, kui riskid on juba realiseerunud ja piletimüügisüsteemi töö häiritud. Praktikas on piletimüügisüsteemi rikked üsna sagedased ja võivad tekkida ka väljaspool tavapärasest tööaega. Vedaja ei saa iseseisvalt tuvastada kolmanda isiku kontrolli all olevas süsteemis tekkivaid tarkvara- või muid rikkeid ega takistada nende avaldumist. Vedajale ei saa panna ka kohustust kolmanda isiku kontrolli all oleva süsteemi töökorda kontrollida, sest selle kohustuse täitmine on vaidlustaja jaoks võimatu. Piletimüügisüsteemi rikete eest peab vastutama süsteemi haldaja, mitte vedaja.

Hankija peab ATL 4.1 ja ATL 6.2 sõnastuse viima kooskõlla RHS § 3 nõuetega, pannes vedajale vastutuse ainult sellistest rikestest teatamise eest, millest vedajal on objektiivselt

võimalik saada teada. Vedajale ei saa panna vastutust piletimüügisüsteemi riketest tulenevate riskide eest, mis realiseerusid juba enne, kui vedaja sai rikke üldse avastada.

**4.2.** RHAD on RHS § 3 p-s 2 sätestatud läbipaistvuse põhimõttega vastuolus, sest RHAD-ga on pandud bussijuhtide kohustus kontrollida puudega isikute tasuta sõiduõigust, ent pole selgitatud, kuidas selle kohustuse täitmine on kehtivat õigust arvestades üldse võimalik. Kontrolli teostamata ei saa bussijuht väljastada tasuta piletit puudega isikule, sest ta ei tea, kas sellise pileti väljastamine on lubatav. Seega ei ole võimalik vedajal ATL p-s 6.4, ATL lisa 8 p-s 3.2 ja TK p-s 6.13.1 sätestatud kohustusi täita.

16.10.2025 esitati Hankijale teabevahetuses küsimus nr 1017307:

*„ATL Lisa 8 – Teenuse tüüptingimused avalikul liiniveol punkti 3.2. viimase lause kohaselt on sõitjal kohustus esitada soodustuse saamist tõendav dokument ja vajadusel isikut tõendav dokument ka ühissõiduki juhile esimesel nõudmisel. Palume selgitada, millisel õiguslikul alusel IKÜM ja Isikuandmete kaitse seaduse mõttes nõuab ja kontrollib bussijuht reisija puudest tuleneva sõidusoodustuse saamise asjaolu õigsust olukorras, kus sõidusoodustuse saamiseks õigustatud isikul puudub isikustatud puutevaba sõidukaart, millele sõidusoodustus (eriliigilised isikuandmed) on kantud.“*

17.10.2025 vastas Hankija:

*„Teie poolt viidatud punkt ei kohusta mitte mingil moel bussijuhti nõudma sõitjalt dokumente, tüüptingimused paigutatakse ATL alusel liinivedu teostavasse bussi ja kõnealune punkt on suunatud sõitjale, kes soovib sõidusoodustust kasutada.“*

Vastus on ebaõige ja loogilises vastuolus Hankija enda kehtestatud tingimuse sõnastusega. Sõidusoodustusega pileti saamine on reisija jaoks võimatu, kui ta ei esita bussijuhtidele tõendeid sõidusoodustuse õiguse olemasolu kohta. Lisa 8 p-st 3.2 tuleneb selgelt, et ühissõiduki juht peab puudega isiku tasuta sõidu õigust kahtluse korral kontrollima. Vastasel korral ei oleks selles punktis üldse sätestatud, et sõitja peab bussijuhi esimesel nõudmisel esitama soodustust tõendavad dokumendid. Hankija ei ole RHAD-s ega teabevahetuses selgitanud, millisel viisil on puudega isiku tasuta sõidu õiguse kontrolli teostamine võimalik, kui puudega isik ei kohustu esitama isikustatud sõidukaarti, millele on kantud tasuta sõidu õigus.

0.10.2025 esitati Hankijale teabevahetuses küsimus nr 1018793:

*„Praktikas on üha sagedamini esinenud olukordi, kus reisijad nõuavad puudest tuleneva sõidusoodustuse rakendamist, kuigi neil puudub isikustatud ühiskaart, millele sõidusoodustus oleks kantud. Reisijad tuginevad sealjuures Õiguskantsleri 27. septembri 2024 selgitusele, mille kohaselt ei ole õigust nõuda puuetega inimestelt ühiskaarti, kuna selle kasutamine on vabatahtlik. Ühtlasi keelduvad reisijad AKI selgitustele tuginedes ka puudetunnistuse esitamisest bussijuhtidele põhjendades seda sellega, et puudetunnistus sisaldab nende eriliigilisi isikuandmeid ja bussijuhtidel pole õigust selliseid andmeid näha ning nad ei soovi sellist informatsiooni bussijuhtidele avaldada (liiatigi ei soovi nad seda teha teiste reisijate juuresolekul). Samas nõuavad nad sõidusoodustuse rakendamist, kuna väidetavalt on neil olemas õigus sõidusoodustusele olemas ja nad esitavad sellekohased tõendid seaduses sätestatud kontrollimisõigusega isikule, kuna bussijuhtidel selline õigus seadusest tulenevalt puudub. RHAD Lisa 2 ATL Lisa 8 – Teenuse tüüptingimused avalikul liiniveol punkti 3.2. viimase lause kohaselt on sõitjal kohustus esitada soodustuse saamist tõendav dokument ja vajadusel isikut tõendav dokument ka ühissõiduki juhile esimesel nõudmisel. Seega kohustab RHAD Lisa 2 ATL Lisa 8 punkti 3.2. viimane lause otsesõnu puuetega reisijaid esitama*

*soodustuse saamist tõendavaid dokumente ühissõidukijuhile esimesel nõudmisel st bussijuht peaks viidatud punkti kohaselt nõudma sõidusoodustuse saamist tõendavate dokumentide esitamist. RHAD Lisa 1 Tehniline kirjeldus punkti 6.13.1. kohaselt on pakkuja kohustatud tagama, et bussijuht väljastab raha vastuvõtmisel või tasuta sõiduõiguse kontrollimisel sõitjale sõidupileti. Seega tuleneb ka viidatud punktist otsesõnu bussijuhi kohustus tasuta sõiduõiguse so sõidusoodustuse kontrollimiseks. Eeltoodust tulenevalt palume selgitada, milline on AKI hinnang RHAD Lisa 2 ATL Lisa 8 punkti 3.2. ja RHAD Lisa 1 Tehniline kirjeldus punkti 6.13.1. regulatsioonile puudega isiku sõidusoodustuse kontrollimise kohustuse osas. Kuidas peaks bussijuht korrektselt toimima olukorras, kus reisija soovib puudega isiku sõidusoodustuse rakendamist, kuid tal puudub isikustatud sõidukaart ning ta keeldub isikuandmete kaitse regulatsioonile ja AKI selgitustele tuginedes puudetunnistuse esitamisest aga ka sõidupileti ostmisest. Kas bussijuhil on või ei ole sellistel juhtudel õigus küsida sõidusoodustuse olemasolu tõendavaid dokumente? Kui bussijuht peab kontrollima sõidusoodustuse olemasolu tõendavaid dokumente, siis millisel õiguslikul alusel IKÜM ja Isikuandmete kaitse seaduse mõttes nõuab bussijuht reisija puudetunnistuse esitamist.“*

22.10.2025 vastas hankija RHR-i vahendusel küsimusele:

*„Kõnealune hankedokumentide punkt ei pane bussijuhile erinevaid kohustusi võrreldes õigusaktidest tulenevate kohustustega. Hankija annab selgitusi vaid hanketingimuste kohta.“*

Hankija eksib. Õiguskantsleri kinnitusel ei kohustu puudega isik tasuta sõidu õigust tõendama isikustatud ühiskaardiga. IKÜM ja isikuandmete kaitse seadus lubavad isikul keelduda ka puudetunnistuse esitamisest koos isikut tõendava dokumendiga. Hankija on aga RHAD-s sätestanud bussijuhile kohustuse nõuda tõendeid, mille alusel lubada puudega isikul tasuta sõita ja väljastada talle pärast selle õiguse olemasolu kontrollimist ka sõidupilet. Seega on RHAD-s kohustus, mille täitmine on vedajale võimatu (või mille täitmise viis on ebaselge).

Hankija peab viima ATL p 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1 sõnastuse kooskõlla õigusaktide nõuetega, nii et oleks ühemõtteliselt selge, millisel viisil on puudega isiku tasuta sõiduõiguse kontrolli teostamine võimalik.

**4.3.** ATL p 3.11 on aga sõnastatud nii, et ajutise muudatuse tegemine bussiliikluses (mis hõlmab bussi hilinemist) on lubatav ainult ettenägematute takistuste esinemisel liikluses.

ATL p 3.11 on seotud ATL p-ga 8.3.1. ATL p-s 8.3.1 kirjeldatud bussiliikluse muutmine, sh hilinemine, on vabandatav ainult ATL p 3.11 asjaolude ilmnemisel. Seega tähendab ATL p 3.11 piirang, et vedaja paneb toime ATL-i olulise rikkumise näiteks siis, kui osutab abi terviserikkega reisijale või kõrvaldab sõidukist politsei abiga avalikku korda rikkuva reisija, sest mõlemad juhud tingivad sõiduki hilinemise.

Hankija peab viima ATL p 3.11 sõnastuse kooskõlla õigusaktide nõuetega, tagamaks, et bussi hilinemine on vabandatav ka teiste vedaja jaoks erakorraliste või ohtlike olude korral peale erakorraliste või ohtlike liiklus- ja teeolude.

**4.4.** ATL p 7.11.1.7 paneb vedajale ebaproportsionaalse kohustuse fikseerida viivitamatult erakordsed ja ettenägematult rasked teolud või ekstreemsed liiklustingimused. Nimelt sätestab ATL p 7.11.1.7, et kui vedaja viitab hilinemise või ärajäämise teates sellistele oludele või tingimustele, peab ta samas teates esitama ka tõendid. Tõendite all mõeldakse ilmselt fotosid või videot, kuid äärmuslikesse teeoludesse või ekstreemsetesse liiklustingimustesse

sattunud bussis võib bussijuhil olla võimatu teeolusid tõendina fikseerida. Bussijuhi esmane kohustus on tagada reisijate ja ka iseenda turvalisus. Pimedal ajal või halva nähtavusega kohas võib bussist väljumine olla ohtlik. Ka on erivarustusega isikul võimatu sellistes tingimustes fotosid või videot teha.

Hankija peab viima ATL p 7.11.1.7 kooskõlla õigusaktide nõuetega ning nägema vedajale ette mõistliku aja tõendite lisamiseks hilinemise või ärajäämise teatele.

**4.5.** ATL p-s 8.3.1 on Hankija sätestanud, et oluliseks lepingurikkumiseks on mistahes muudatuste tegemine busside liikluses (näiteks: kinnitatud sõiduplaanis sätestatud bussiliini marsruudi mittejärgimine või peatuse mitteteenindamine; hilinemised, reisi teenindamata jätmine jm) Vedaja algatusel, va ATL p 3.11 sätestatud erakorralised asjaolud, millest vedaja on tellijat viivitamatult informeerinud ja informeerimisel muudatuse tegemist põhjendanud. ATL p-s 3.11 on sätestatud, et vedaja omab õigust teha ajutisi muudatusi busside liikluses ettenägematute ja Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsete liiklustakistuste või ohtlike liiklusolude (teede lagunemine, meteoroloogilised tingimused nt libe tee jms) korral kuni sõidetavuse taastumiseni.

ATL p 8.3.1 on ebaproportsionaalne, sest sätestab, et oluliseks lepingurikkumiseks on igasugune hiline mine, mis ei ole tingitud ettenägematutest ja Eesti kliimaatilistes tingimustes erakorralistest või ohtlikest liiklusoludest. ATL p 8.3.1 kohaselt on oluliseks lepingurikkumiseks seega kuitahes lühiajaline hiline mine. Paariminutilise hilinemise lugemine oluliseks lepingurikkumiseks on ebaproportsionaalne. ATL p 8.4 annab Hankijale õiguse isegi minutilist hilinemist sanktsioneerida 3000-eurose leppetrahviga. Selline tagajärg on samuti selgelt ebaproportsionaalne.

**4.6.** ATL p 8.3.9 kohaselt on vedajal kohustus võimaldada Hankijale ligipääs bussidesse paigaldatud kaamerate salvestistele. TK p 4.18 näeb ette ainult vedaja kohustuse järgida isikuandmete kaitse seaduse ja isikuandmete kaitse üldmääruse 2016/679 nõudeid. TK p 4.18 on ebaproportsionaalne, sest ei sätesta Hankija kohustust tagada isikuandmete kaitse seaduse ja isikuandmete kaitse üldmääruse 2016/679 nõuete järgimine nende salvestiste käitlemisel, millele vedaja kohustub tagama Hankija ligipääsu. Vedaja kohustub salvestised vajadusel Hankijale üle andma, kuid ei saa tagada, et Hankija peab kinni määruse 2016/679 nõuete. Kui Hankija paneb salvestiste käitlemisel toime isikuandmete kaitse seaduse või määruse 2016/679 nõuete rikkumise, võib selle eest vastutada ka vedaja. Sellise vastutuse panemine vedajale ei ole ATL-i eesmärki arvestades vajalik. Seetõttu ei saa see olla ka proportsionaalne.

**4.7.** Vormilt 3 puudub lahter pakkumuse kogumaksumuse märkimisega koos konkreetse viitega, et selles toodud kogumaksumus märgitakse riigihangete registris (töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“) täidetaval pakkumuse maksumuse vormil. Seetõttu on ebaselge, kuidas peab vedaja täitma Vormi 3.

21.10.2025 esitati Hankijale teabevahetuses küsimus nr 1019269:

*„RHAD Vormis 3 Pakkumuse maksumus toodud pakkumuse kogumaksumus, kus Maksumus 1 korrutatakse I liinigrupi esimese 10 kuu eeldatava veomahuga (1 665 833 lkm) ja liidetakse Maksumus 2 korrutatuna alates 1.07.2028 kogu ATL järgneva veomahuga (17 300 167 lkm). Täpsustame, et pakkumuse vormistamist lihtsustaks ja teeks selgemaks, kui hankija täiendaks RHAD Vormi 3 lahtriga pakkumuse kogumaksumus koos konkreetse viitega, et selles toodud kogumaksumus märgitakse Riigihangete registris (töölehel „Hindamiskriteeriumid ja*

*hinnavatavad näitajad“) täidetaval pakkumuse maksumuse vormil.“*

22.10.2025 vastas Hankija: „Hankija ei pea hankedokumentide muutmist vajalikuks.“

Hankija ei selgitanud, kuidas tuleb Vormi 3 täita ning pakkumuse tegemine on ebaselguse tõttu takistatud. Vorm 3 on vastuolus läbipaistvuse nõudega.

#### **4.8. Vaidlustaja täiendavad seisukohad.**

**4.8.1.** Vaidlustaja ei nõustu Hankija 30.10.2025 põhjendustega. Vaidlustaja ei vaidlustanud hanketingimusi nende majandusliku otstarbekuse tõttu. Ka ei ole Vaidlustaja seadnud kahtluse alla Hankija ulatuslikku kaalutlusruumi tingimuste kehtestamisel. Hankija ei tohi oma kaalutlusõigust teostades aga rikkuda RHS §-s 3 sätestatud põhimõtteid. Vaidlustatud hanketingimused on õigusvastased seetõttu, et rikuvad proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtteid (RHS § 3 p 1).

**4.8.2.** Hankija esitas 30.10.2025 ettepaneku, et muudab osade vaidlustatud hanketingimuste sõnastust, kui Vaidlustaja nõustub vaidlustusest nende tingimuste osas loobuma. Vaidlustaja ei nõustu Hankija ettepanekuga. Vaidlustaja jääb vaidlustuses toodud seisukohtade ja põhjenduste juurde ning täiendab neid.

**4.8.3.** Hankija on pannud Vaidlustajale ATL p-s 6.4, Lisa 8 p-s 3.2 ja TK p-s 6.13.1 võimatu kohustuse nõuda puuetega isikult tasuta sõidu õiguse kontrollimiseks tõendavaid dokumente ATL p-d 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1 on vastuolus läbipaistvuse põhimõttega.

Hankija on pannud pakkujatele kohustuse kontrollida puuetega isikute tasuta sõidu õigust. Sellise kontrolli teostamine eeldab, et bussijuht nõuab ja puudega isik esitab bussijuhile kas isikustatud sõidukaardi, millele on kantud tasuta sõidu õigus või puudetunnistuse ja isikutunnistuse.

Õiguskantsler on selgitanud, et bussijuhil ei ole õigust neid dokumente nõuda ja puudega isikutel ei ole kohustust neid bussijuhile esitada. Järelikult ei saa vedajad neile ATL p-dega 6.4, Lisa 8 p-ga 3.2 ja TK p-ga 6.13.1 pandud kohustusi täita. Vaidlustaja ei ole palunud Hankijal selgitada, kuidas õigusakte soodustuse kontrollimisel täita, vaid on Hankijale selgitanud, et õigusaktid ei luba tal puudega isikute tasuta sõidu õigust kontrollida. Hankija on ATL-s sätestanud võimatu kohustuse.

Ebaõige on Hankija arvamus, et Lisa 8 p 3.2 ei mõjuta Vaidlustaja õigusi. See säte paneb puudega isikule kohustuse bussijuhi nõudmisel esitada viimasele tasuta sõidu õigust tõendavad dokumendid. Bussijuht peab tagama, et sõitjad täidaksid Lisa 8 p-s 3.2 nimetatud kohustust. Bussijuht ei saa seda tagada, sest kehtiv õigus ei luba tal puudega isikult dokumente nõuda.

Puudega isiku tasuta sõidu õigus võib olla niivõrd ilmne, et tõendavaid dokumente pole tarvis küsida ega esitada. Tasuta sõidu õigus võib olla aga ka isikul, kelle õigus ei ole ilmne. Bussijuhtidel on sõltumata sellest, kui ilmsed on isikute õigused soodustusele, kohustus anda kõigile reisijatele pilet. Suuremale osale reisijatest annab bussijuht tasuta pileti pärast seda, kui reisija on sõidu eest tasunud. Tasuta sõidu õigusega reisijatele annab bussijuht pileti siis, kui bussijuht on veendunud, et isikul on tasuta sõidu õigus. Paljudel juhtudel eeldab sellise

veendumuse teke dokumentide kontrolli, mida seadus bussijuhil kontrollida ei luba.

Hankija tegi 30.10.2025 vastuses Vaidlustajale ettepaneku muuta RHAD-i selliselt, et:

- eemaldab Lisa 8 p 3.2 viimase lause;
- kehtestab TK p 6.13.1 lause järgmises redaktsioonis: „tagama, et bussijuht raha vastuvõtmisel väljastab sõitjale sõidupileti;“
- lisab ATL p 6.4 viimase lause lõpu järgmise täienduse: „õigusaktidega lubatud ulatuses ja viisil.“

Hankija ettepanek ei taga RHAD-i vastavate tingimuste kooskõla RHS-ga. Kui vedaja ei kohustu TK p 6.13.1 alusel tasuta sõidu õigusega isikule üldse piletit väljastama, siis ei ole tema kui sõidusoodustusega isiku teenindamist liinil registreeritud. ATL p 6.4 lause lõpu lisatud osa on sisutühi, sest õigusaktidega ei ole lubatud kontrollida tasuta sõidu õigusega isiku sõidu õigust. Lisaks teeks RHAD-i muutmine hankija pakutud viisil võimalikuks ulatuslikud kuritarvitused. Sisuliselt saaks igaüks tugineda tasuta sõidu õiguse olemasolule puude tõttu ja vältida pileti eest tasumist.

Üldine viide „õigusaktides kehtestatud korras“ ei ole piisav, sest õigusaktides kehtestatud kord ei võimalda tuvastada kõiki isikuid, kellel on tasuta sõidu õigus.

**4.8.4.** Vaidlustaja vaidlustas ATL p 3.11 selle ebaproportsionaalsuse tõttu. ATL p 3.11 välistab liiniveo hilinemise vabandavuse reisija haigestumise või reisijapoolse avaliku korra rikkumise tõttu. Need on olukorrad, mille lahendamiseks tuleb kutsuda kiirabi või politsei. Tegemist ei ole olukordadega, mida bussijuht saaks ette näha või vältida. Ometi paneb kehtiv RHAD vastutuse sellistest olukordadest tingitud hilinemiste korral vedajale.

Hankija on ATL p 3.11 esimeses lauses selgelt sätestanud:

*„Vedaja omab õigust teha ajutisi muudatusi busside liikluses ettenägematute ja Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsete liiklustakistuste või ohtlike liiklusolude (teede lagunemine, meteoroloogilised tingimused nt libe tee jms) korral kuni sõidetavuse taastumiseni.“*

Hankija on sätte täpset sõnastust 30.10.2025 vastuses ka ise tsiteerinud, ent väidab sellele vaatamata, et liiklustakistus hõlmab ka reisija haigestumist või sellist reisijapoolset avaliku korra rikkumist, mis tingib vajaduse kiirabi või politsei kutsumiseks. See ei ole tõsi. Hankija on liiklustakistuse selgelt sidunud selliste takistustega, mis on Eesti kliimas erakordsed. Ohtlikud teed on ATL p-s 3.11 seotud tee seisukorra, mitte bussireisijate tervises seisundi või käitumisega.

ATL p 3.11 grammatiline tõlgendus välistab seega võimaluse mahutada liiklustakistuse alla ka haigestunud reisija abistamise kiirabi kutsumisega või avalikku korda rikkuva reisija liinireisilt eemaldamise politsei abiga. Hankelepingu muutmise (muudatused busside liiklused) kontekstis on aga oluline just lepingu grammatiline tõlgendamine. RHS § 123 lg 1 p 2 võimaldab hankelepingut muuta siis, kui „muudatuse ulatus, sisu ja kohaldamistingimused, näiteks hinna läbivaatamise kohta, olid riigihanke alusdokumentides selgelt, täpselt ja ühemõtteliselt ette nähtud“.

ATL p 3.11 olemasolu tõttu ei ole vedajal õigust tugineda vääramatule jõule. VÕS § 103 lg 1 on dispositiivne säte. Hankija on ATL p-ga 3.11 välistanud vääramatule jõule tuginemise, sest

on ATL p-s 3.11 selgelt määratlenud ainsad juhud, mil bussi hilinemine on vabandatav. Sealjuures on bussi hilinemine kuitahes lühikese aja võrra ATL p 8.3.1 kohaselt oluline rikkumine. Ainsad erandid on juhtumid, mil hilinemise tingis Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordne liiklustakistus või ohtlik liiklusolu. Mõistlikku vaidlust ei saa olla selles, et ka ATL p-s 3.11 kirjeldatud liiklustakistused ja teeolud vastavad VÕS § 103 lg 2 definitsioonile vääramatu jõu asjaolu kohta. Kuna Hankija on kehtestanud ATL p 3.11, siis on ta välistanud teistele võimalikele vääramatu jõu asjaoludele (nt reisija haigestumine või bussis avaliku korra rikkumine) tuginemise.

Kui Hankija hinnangul vabandaks mistahes vääramatu jõu sündmus vedaja rikkumist bussigraafikust kinnipidamisel, siis puuduks vajadus sätestada eraldi ATL p 3.11. Seega kohalduks võimaliku reisija terviserikkedest tingitud hilinemise korral VÕS § 103 lg 4 – kõik sellised hilinemised, mida ei tinginud Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsed liiklustakistused või ohtlikud liiklusolud, on rikkumised, mille eest vastutab vedaja sõltumata rikkumise vabandatavusest VÕS § 103 lg 2 tähenduses.

ATL p 3.11 on ebaproportsionaalne tingimus, sest piirab ebaproportsionaalselt vedaja õigust tugineda rikkumise vabandatavusele ka juhtumitel, kus rikkumine (liiniveo hilinemine) on tingitud sellest, et vedaja bussijuht kaitseb reisija elu ja tervist või reisijate turvalisust.

**4.8.5.** ATL p 8.3.1 kohaselt on kuitahes lühiajaline hilinemine oluline rikkumine. Hankija 30.10.2025 seisukoha p-s 22 hinnangu kohaselt on oluliseks lepingurikkumiseks nii pooltunnine hilinemine kui üheminutiline hilinemine. Arvestades ATL p 3.11, millele ATL p 8.3.1 viitab, on oluline lepingurikkumine ka bussi hilinemine seetõttu, et bussijuht kutsus reisija abistamiseks või bussist kõrvaldamiseks välja kas kiirabi või politsei.

Hankija leiab ekslikult, et Vaidlustaja peamine etteheide ATL p 8.3.1 osas seisneb, et kuitahes väike hälve sõiduplaanist võib tingida ATL p 8.4 alusel kuni 3000-eurose leppetrahvi kohaldamise. Vaidlustaja vaidlustas ATL p 8.3.1 ebaproportsionaalse tingimusena seetõttu, et selles määratletakse olulise rikkumisena mistahes kestusega hilinemine. Oluline rikkumine on VÕS §-s 116 määratletud õigusmõiste. Olulise lepingurikkumisel ilmnemisel tekib lepingu teisel poolel õigus kasutada õiguskaitsevahendeid, mida ta ei saa kasutada mitteoluliste lepingurikkumiste korral. Muuhulgas annab oluline lepingurikkumine lepingu teisele poolele õiguse lepingu ülesütlemiseks (VÕS § 116 lg 1). Ka ATL p-s 9.3.1 on sätestatud hankija õigus leping ühepoolset ennetähtaegselt 30-päevase etteteatamistähtajaga üles öelda, tuginedes asjaolule, et vedaja on 12 kalendrikuu jooksul toime pannud vähemalt kaks olulist rikkumist. ATL p 8.3.1 arvestades võib kaks olulist rikkumist tähendada seda, et vaidlustaja bussid on aasta aja jooksul kahel korral 2 minutit hilinenud. Mistahes pikkusega hilinemise lugemine oluliseks lepingurikkumiseks, mis mh annab õiguse lepingu ülesütlemiseks, on selgelt ebaproportsionaalne.

**4.8.6.** TK p 4.18 paneb pakkujale kohustuse tagada isikuandmete kaitse seaduse ja isikuandmete kaitse üldmääruse 2016/679 järgimise turvakaamerate paigaldamisel ja kasutamisel ja salvestiste käsitlemistel ning täitma isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 14 sätestatud teavitamise kohustust. See tähendab, et pakkuja peab muuhulgas tagama, et salvestised ei satuks isikute kätte, kellel ei ole õigust neid saada või kes ei täida isikuandmete kaitse õigusaktide nõudeid. Isikuandmete töötlemine, mis IKÜM § 1 p 2 kohaselt hõlmab isikuandmete edastamist levitamist või muul moel kättesaadavaks tegemise teel avalikustamist, eeldab sellise lepingu sõlmimist, millega täidetakse IKÜM-i nõuded.



Minimaalselt peab see leping sisaldama IKÜM §-s 5 toodud põhimõtete täitmise spetsiifilist kirjeldust. Ilma vastava lepinguta isikuandmeid Hankijale edastades jääb Vaidlustaja kaasvastutavaks hankija potentsiaalsete rikkumiste eest.

Vaidlustaja poolt kogutavaid isikuandmeid töötleb ka Hankija, kuid RHAD-s puudub viide Hankija kohustustele isikuandmete töötlemisel. Isikuandmete üleandmine eeldab vastavasisulise lepingu sõlmimist Hankija ja vedaja vahel. Selle lepingu sõlmimise tingimused tuleb sätestada RHAD-s. Sellise kokkuleppe puudumine rikub läbipaistvuse põhimõtet. Hankija väide, et kehtiv õigus on täitmiseks kohustuslik, on ebapiisav. Vaidlustaja peab enne andmete edastamist veenduma, et Hankija töötleb reisijate isikuandmeid õigusaktides lubatud viisil.

Vaidlustaja ei tohi edastada isikuandmeid sisaldavaid kaamerasalvestisi Hankijale enne, kui ta on veendunud, et Hankija täidab Vaidlustaja poolt kogutud isikuandmete töötlemisel IKÜM-s sätestatud kohustusi. Seega on TK p-s 4.18 kirjeldatud kohustuse täitmine võimatu, kui Hankija ei vii RHAD-i kooskõlla IKÜM-i nõuetega.

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

**5.1.** Vaidlustuse etteheited on otsitud ja Hankija ei pea ühtegi vaidlustuse argumenti põhjendatuks. Vaidlustaja teeb Hankija siiski ettepaneku kokkuleppe sõlmimiseks järgmistes vaidlustatud punktides: ATL p 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1, ATL p 7.11.1.7. Ettepanek on tehtud eeldusel, et nimetatud punktides vaidlustusmenetlus lõpetatakse kokkuleppel ja Vaidlustaja kannab ise enda menetluskulud vastavate vaidlustatud hanketingimustega seoses. Kui Vaidlustaja ei ole nõus eelnimetatud punktides vaidlustusasja lõpetama kokkuleppel ja kandes ise enda menetluskulud, vaidleb Hankija ka eelkirjeldatud punktides vaidlustusele vastu.

**5.2.** Vaidlustaja jätab tähelepanuta, et vaidlustuskomisjon ja kohtud ei hinda hankelepingu tingimuste majanduslikku otstarbekust (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 nr 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 nr 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 lahend 63-18/195194, kohtulahend asjas 3-18-1047). Hankija leiab, et vaidlustatud hanketingimused on Hankija eesmärges silmas pidades sobivad, vajalikud ja mõõdukad, seejuures vaidlustuskomisjoni ja kohtute kontroll saab piirduda ilmsete kaalutusvigade tuvastamisega. Hankijal on hanketingimuste määratlemisel avar kaalutusruum 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 Riigihanke tingimused ei ole temale vastuvõetavad või lepinguga kaasnev äririsk põhjendamatult suur, on tal õigus jätta

pakkumus 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 Riigihankes kehtestatud tingimused oleksid igal juhul vastuvõetavad pakkuja 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. ATL p 4.1 eelviimane lause ja ATL p 6.2 viimane lause**

Hanketingimuste kohaselt toimub vedaja tasustamine lähtudes reaalsest läbisõidust, mitte sõiduplaanides sätestatud läbisõidust nõ paberil. Seepärast on vedaja tasustamise süsteemi keskseks elemendiks reaalse läbisõidu tuvastamine, mida on võimalik teha üksnes piletimüügisüsteemi kaudu. Hanketingimused (ATL ptk 6 ja tehnilise kirjelduse ptk 6) sätestavad üksikasjaliku regulatsiooni piletimüügisüsteemi kasutamise kohustuste kohta sh TK p-id 6.14 ja 6.15).

Piletimüügisüsteemi kaudu dispetšerrakenduse kasutamine on vajalik reaalse läbisõidu tuvastamiseks ja piletimüügisüsteemis vea avastamine, mis reaalse läbisõidu tuvastamist või piletimüüki takistab, on lihtne - nimelt lasub bussijuhil veotsa alustamisel kohustus sisse lülitada piletimüügisüsteem ja veenduda selle toimivuses (ATL p 3.7.14 ja 3.7.15), samuti lasub bussijuhil kohustus väljastada reisijatele pileteid (ATL p 3.7.9, 6.6.1 ja 6.6.6) mistõttu puuduste avastamine piletimüügisüsteemi töös ei nõua bussijuhilt ebaproportsionaalset pingutust rääkimata objektiivsest võimatusest (mida Vaidlustaja vaidlustuses ette heidab). Puuduse kohta teavituse esitamine toimub käedvabad dispetšeri kaudu (ATL p 3.7.11), mistõttu veateate esitamine ei ohusta liiniveo turvalisust ja õigeaegsust.

On ilmne, et piletimüügisüsteemis esinevate puuduste, mis mõjutavad reaalse läbisõidu tuvastamist ja piletimüügi teostamist, kohta teate esitamise kohustust saab realselt täita vaid piletimüügisüsteemi kasutaja ehk vedaja ise. Kui vedaja ei ole teadet piletimüügisüsteemi puuduse kohta esitanud, ent reaalse läbisõidu tuvastamine piletimüügisüsteemis esineva puuduse tõttu ei ole võimalik, siis teavitamata jätmisest tingitud tagajärge peab kandma vedaja ise. Vedaja ei kannu mitte piletimüügisüsteemi kui sellise puuduste riski, vaid vedaja kannab temal endal lasuva teavitamiskohustuse täitmata jätmisest tulenevat riski.

Teavitamiskohustuse täitmine on vedaja kontrolli all, praktikas tavaline ega koorma vedajat liigselt, sellise kohustuse täitmisega kaasnevad kulud on võimalik kajastada pakkumuse hinnas. Piletimüügisüsteemi vigadest teavitamise kohustus on vajalik avaliku liiniveo eesmärgi ning avalike vahendite sihipärase kasutamise tagamiseks.

Eelnevat arvestades ei ole vaidlustatud hanketingimused õigusvastased.

#### 5.4. ATL p 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1

Vaidlustaja etteheide pole suunatud mitte hanketingimustele kui sellistele, vaid hoopis sellele, et Vaidlustaja arvates pidanuks Hankija hanketingimuste kaudu andma Vaidlustajale juhatust, kuidas täita õigusakte sõidusoodustuse kontrollimisel. Hankija vaidleb seetõttu vaidlustusele vastu, sest hanketingimuste kaudu ega riigihankemenetluses antavate selgitustega ei pea Hankija andma pakkujatele õigusnõu kuidas täita üldkehtivaid õigusakte.

Vaidlustaja poolt vaidlustatud hanketingimused ise ei ole õigusvastased ega pane vedajale kohustusi moel, mis väljuks õigusaktidega niigi ettenähtust. ATL p 6.4 kohustab vedajat teostama piletimüüki ja sõiduõiguse kontrolli õigusaktidest tulenevate sõidusoodustuste alusel - seega ei välju vedaja kohustused õigusaktidega niigi ettenähtust. TK p 6.13.1 kohustab bussijuhti väljastama sõitjale sõidupileti, kui bussijuht on vastu võtnud raha või kontrollinud tasuta sõiduõigust (see säte piirdub kohustusega väljastada pilet juhul kui bussijuht on raha vastu võtnud või kontrollinud tasuta sõiduõigust, taaskord ei panda vedajale sõiduõiguse kontrollimisel õigusaktide piiridest väljuvaid kohustusi). Lisa 8 ehk avaliku liiniveo üldtingimused on üldse suunatud avaliku liiniveo kasutajatele ehk reisijatele (Lisa 8 tingimused kohustub vedaja paigutama avalikku liinivedu teostavatesse bussidesse, vt ATL p 3.7.22) ja vaidlustatud Lisa 8 p 3.2 sätestab justnimelt sõitjale suunatud kohustuse - „*sõitjal on kohustus esitada soodustuse saamist tõendav dokument ja vajadusel isikut tõendav dokument ka ühissõidukijuhi esimesel nõudmisel*“. Reisija kohustus esitada sõiduõigust tõendav või sõidusoodustust tõendav dokument tuleneb ÜtS § 67 lg 1 p-ist 2, mis sätestab reisija kohustuse esitada ühissõidukijuhi või muu kontrollimisõigusega isiku esimesel nõudmisel pileti ja sõidusoodustuse õigust tõendava dokumendi. Õpilase sõidusoodustuse olemasolu tõendavat dokumenti ei pea sõidusoodustuse saamiseks esitama ilmselgelt alla 14-aastane laps. Vaidlustusest jääb mulje, et Vaidlustaja hinnangul on õigusvastane hoopis ÜtS § 67 lg 1 p-ist 2 sätestatud kohustus reisijale sõiduõiguse tõendamisel, ent see etteheide ei ole realiseeritav hanketingimuste vaidlustamise kaudu. Kuivõrd hanketingimustega ei ole vedajale ega bussijuhile pandud õigusaktides sätestatust väljuvaid kohustusi sõiduõiguse kontrollimisel, ei ole hanketingimused õigusvastased, sest õiguslik olukord oleks täpselt samasugune ka siis, kui vaidlustatud hanketingimusi hankedokumentides ei sisalduks. Eelnevat arvestades ei ole vaidlustatud hanketingimused mitte mingil moel õigusvastased ja Vaidlustaja etteheide on suunatud õigusaktide vastu.

Eelnevale vaatamata on Hankija valmis eemaldama Lisa 8 p 3.2 viimase lause, kehtestama TK p 6.13.1 lause järgmises redaktsioonis „*tagama, et bussijuht raha vastuvõtmisel väljastab sõitjale sõidupileti*“ ja lisama ATL p 6.4 viimase lause lõppu täienduse „*õigusaktidega lubatud ulatuses ja viisil*“, kui Vaidlustaja soostuks selle punkti osas vaidlustuse lõpetama kokkuleppel ja kandma selles osas vaidlustusmenetluses enda kulud ise.

#### 5.5. ATL p 3.11

Kõnealuse hanketingimusega ei ole piiratud mitte mingil moel vedaja õigust tugineda VÕS-st tulenevatele vastuväidetele enda vastutusest vabastamiseks - seega kui vedaja poolt ATL nõuetekohane täitmine on osutunud võimatuks tulenevalt objektiivsetest asjaoludest, mis olid vedajale ettenägematud ja mida vedaja mõjutada ei saanud ning mis seetõttu on käsitatavad vääramatu jõuna, saab vedaja nendele asjaoludele ka tugineda. Hanketingimustes ei ole mitte mingil moel piiratud või välistatud õigusaktidest tulenevaid võlgniku (vedaja) vastuväiteid puhuks, kui õigusaktides on ette nähtud võlgniku vabanemine vastutusest. Küll aga ei ole Vaidlustajal subjektiivset õigust nõuda et hanketingimustena nähtaks ette vedaja jaoks õigusaktidest soodsam vastutusest vabanemise režiim.

Vaidlustaja käsitab ebamõistlikult kitsalt mõistet „ettenägematu erakordne liiklustakistus“ - ettenägematu liiklustakistus on mh ka Vaidlustaja enda kirjeldatud olukord, kui sõidu jätkamine ohutult reisijast tuleneva käitumise tõttu ei ole võimalik, sest ohu tõrjumiseks tuleb välja kutsuda kas politsei või kiirabi.

Eelnevat arvestades ei ole ATL p 3.11 ebaproportsionaalne ega õigusvastane.

#### 5.6. ATL p 7.11.1.7

Tõendite ring ei ole piiratud vaid bussijuhi poolt tehtava foto või videoga - tõendiks võib olla ka mistahes muu allikas, mis kinnitab vedaja väidet, et hiline mine või ärajäämine on tingitud erakordsetest ilmastikutingimustest või liiklusoludest. Video või foto tegemine bussijuhi poolt ei saa kuidagi toimuda tagantjärele nt järgmisel päeval või tundide möödudes, vaid tõendada erakordsete liiklusolude või ilmastikuolude väidet saab ikkagi vaid selline foto või video, mis on tehtud vahetult sündmuskohal. Seetõttu ei saa mitte mingit tähtsust omada see, kas tõend erakordsete liiklusolude ja ilmastikutingimuste kohta tuleb esitada juba koos hiline mine kohta esitatava teatega või mitte, sest viisil või teisel tuleks tõendina kasutatav foto või video teha vahetult sündmuskohal. Tõsiseltvõetav ei ole Vaidlustaja väide, et hiline mist põhjustavate erakordsete ilmastikutingimuste või liiklusolude kohta tõendi esitamine koos hiline mine teatega ohustab kuidagi avaliku liiniveo turvalisust võrreldes olukorraga, kus esitatakse lihtsalt teade hiline miste või ärajäämise kohta - nimelt on hanketingimuste kohaselt vedaja kohustatud niikuinii tagama käed-vabad dispetšeri kaudu piletimüügisüsteemi hiline miste ja ärajäämist kohta teadete esitamise (ATL p 3.7.11 ja 6.9 ja 7.11) ja Vaidlustaja ei väida, et hiline miste kohta tellijale teadete esitamise tähtaeg oleks ebaproportsionaalselt lühike (ega ole Vaidlustaja sellekohast hanketingimust ka vaidlustanud).

Eelnevale vaatamata on Hankija valmis muutma ATL p 7.11.1.7 ja kehtestama järgmises sõnastuses „*Kui vedaja viitab hiline miste või ärajäämise kohta esitatavas teates erakordsetele ja ettenägematult rasketele teeoludele või ekstreemsetele liiklustingimustele, siis esitab vedaja teates viidatud raskete teeolude või liiklustingimuste kohta tõendi Tellijale hiljemalt 2 tunni jooksul teate esitamisest. Käesolevas punktis kajastatud juhul ei vabane vedaja kohustusest esitada tähtaegselt teade hiline miste või ärajäämise kohta.*“, kui Vaidlustaja soostuks selle punkti osas vaidlustuse lõpetama kokkuleppel ja kandma selles osas vaidlustusmenetluses enda kulud ise.

#### 5.7. ATL p 8.3.1

Riigihanke oluline eesmärk on tagada avaliku liiniveo usaldusväärsus ja edendada ühistranspordi kasutamist elanikkonna hulgas. Nende eesmärkide täitmiseks on äärmiselt

vajalik, et liinivedu toimuks täpselt vastavalt sõiduplaanile, kuivõrd sõiduplaani täpne järgimine on avaliku liiniveo usaldusväärsuse nurgakivi. Seepärast on ka mistahes hälbed sõiduplaanist, mis pole tingitud ettenägematutest ja erakordsetest liiklustakistustest või liiklusoludest, oma olemuselt olulised lepingurikkumised.

Vaidlustaja peamine etteheide tundub olevat siiski selles, et kuitahes väike hälve sõiduplaanist tingib vältimatult leppetrahvi 3000 eurot rakendamise. See väide on vale. Nimelt ATL p 8.4 kohaselt on oluliste lepingurikkumiste puhuks ette nähtud maksimaalne leppetrahvimäär 3000 eurot (kuni 3000 eurot), mistõttu on iga leppetrahviotsus oma sisult kaalutusotsus, mis arvestab konkreetse trahvimäära määramisel rikkumise raskust ja asjaolusid. Kaalutusotsus leppetrahvi rakendamise kohta on vedaja poolt vaidlustatav, kui vedaja hinnangul ei vasta rakendatud trahvimäär rikkumise raskusele.

Eelnevat arvestades ei ole hanketingimus õigusvastane.

### **5.8. TK p 4.18**

Vaidlustaja heidab ette seda, et ATL p 8.3.9 kohaselt peab vedaja tagama Hankijale ligipääsu bussidesse paigaldatud kaamerate salvestistele (millist hanketingimust Vaidlustaja vaidlustanud ei ole) ja seetõttu ei saa vedaja täita TK p 4.18 sätestatud kohustust, sest Vaidlustaja leiab, et Hankija ei pea õigusaktidest tulenevaid kohustusi täitma.

Vaidlustaja mõttekäik on loogikavaba. Õigusaktid on järgimiseks kohustuslikud kõikidele isikutele, sh Hankijale ning seda sõltumata sellest, kas õigusaktide järgimise kohustus on hanketingimustes sätestatud või mitte. TK p 4.18 sätestatud vedaja kohustust on võimalik täita ka ATL p 8.3.9 kohustust täites ja Hankijale turvakaamerate salvestistele juurdepääsu võimaldades nii, et isikuandmetes kaitse nõuded oleks täidetud.

### **5.9. Vorm 3**

Vaidlustuse esitamine Vormi 3 suhtes ilmestab Vaidlustaja pahatahtlikkust, sest ilmselgelt ei saanud Vaidlustajale jääda arusaamatuks Vorm 3 täitmine.

Vormil 3 on üksikasjalikult selgitatud, millise perioodi ja liiniveomahu kohta esitatakse Maksumus 1 ja millise perioodi ning liiniveomahu kohta esitatakse Maksumus 2. RHAD üldosa ja Vorm 3 koosmõjus lugedes ei saa jääda mõistlikku kahtlust, et pakkumuse kogumaksumuseks loetakse Maksumus 1 ja Maksumus 2 summat vastavalt Vormis 3 tulbas „maksumus teenindusperioodi kohta“ esitatule.

### **5.10. Hankija täiendavad seisukohad**

#### **5.10.1. ATL p 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1**

Hankija on juba vastuses vaidlustusele selgitanud, et Vaidlustaja poolt vaidlustatud hanketingimused ise ei ole õigusvastased ega pane vedajale kohustusi moel, mis väljuks õigusaktidega niigi ettenähtust. Reisija kohustus esitada sõiduõigust tõendav või sõidusoodustust tõendav dokument tuleneb ÜTS § 67 lg 1 p-ist 2, mis sätestab reisija kohustuse esitada ühissõidukijuhi või muu kontrollimisõigusega isiku esimesel nõudmisel pileti ja sõidusoodustuse õigust tõendava dokumendi. ATL p 6.4 kohustab vedajat teostama piletimüüki ja sõiduõiguse kontrolli õigusaktidest tulenevate sõidusoodustuste alusel - seega

ei välju vedaja kohustused õigusaktidega niigi ettenähtust. TK p 6.13.1 kohustab bussijuhti väljastama sõitjale sõidupileti, kui bussijuht on vastu võtnud raha või kontrollinud tasuta sõiduõigust (see säte piirdub kohustusega väljastada pilet juhul kui bussijuht on raha vastu võtnud või kontrollinud tasuta sõiduõigust, taaskord ei panda vedajale sõiduõiguse kontrollimisel õigusaktide piiridest väljuvaid kohustusi). Lisa 8 ehk avaliku liiniveo üldtingimused on üldse suunatud avaliku liiniveo kasutajatele ehk reisijatele (ATL lisa 8 tingimused kohustub vedaja paigutama avalikku liinivedu teostavatesse bussidesse, vt ATL p 3.7.22) ja vaidlustatud Lisa 8 p 3.2 sätestab justnimelt sõitjale suunatud kohustuse - „*sõitjal on kohustus esitada soodustuse saamist tõendav dokument ja vajadusel isikut tõendav dokument ka ühissõidukijuhi esimesel nõudmisel*“.

Hanketingimustega ei ole mitte mingil moel laiendatud õigusaktidest tulenevat regulatsiooni viisil, mis asetaks bussijuhile kohustuse puudega isiku sõiduõiguse kontrollimiseks õigusvastaselt ehk vastuolus õigusaktides sätestatuga. Kuivõrd hanketingimustega ei ole vedajale ega bussijuhile pandud õigusaktides sätestatud väljuvaid kohustusi sõiduõiguse kontrollimisel, ei ole hanketingimused õigusvastased, sest õiguslik olukord oleks täpselt samasugune ka siis, kui vaidlustatud hanketingimusi hankedokumentides ei sisalduks.

Hankija juhib tähelepanu, et vaidlustuse p-is 3.8 viitab Vaidlustaja umbmääraselt „*õiguskantsleri 27.septembri 2024 selgitusele*“, kuid Vaidlustaja ei ole sellist selgitust tõendina esitanud ega ole sellise kuupäevaga selgitus leitav ka õiguskantsleri kodulehel. Küll aga on õiguskantsleri kodulehel<sup>2</sup> kättesaadav hoopis 21.02.2024 soovitus, ms on sõnastatud alljärgnevalt (Hankija rõhutused): „*Õiguskantslerit on informeeritud juhtumist, kus puudega bussireisijat koheldi ühissõidukis lugupidamatult. Nimelt oli bussijuht temalt tasuta sõidu õiguse tõestamiseks nõudnud rohelist nn Ühiskaarti. Tuvastatud puudega reisija soovis oma tasuta sõidu õigust tõendada puudega isiku kaardiga. Meenutan, et Ühistranspordiseaduse (§ 32 lg 3) järgi tõestatakse isiku puudest tuleneva sõidusoodustuse olemasolu: • riikliku pensionikindlustuse seaduse § 35 alusel väljastatud pensionitunnistusega, millele on märgitud andmed puude raskusastme ja puude tähtaja kohta; • puuetega inimeste sotsiaaltoetuste seaduse § 23 alusel väljastatud puudega isiku kaardiga; • raske nägemispuudega isiku puhul Sotsiaalkindlustusameti väljastatud tõendiga. Ühiskaardi kasutamine on vabatahtlik, seda ei ole õigust puudega inimestelt nõuda. Regionaalministri määruse § 3 lg 6 sätestab, et sõidusoodustuse õigust tõendava dokumendi olemasolu korral peab sõitja saama pileti hinnaga null eurot, mis väljastatakse paberpiletina, kui soodustus ei ole kantud sõidukaardile. Sellest tulenevalt palun teil teavitada kõiki bussijuhte, et puudega inimesel piisab tasuta sõidu õiguse tõendamiseks seaduses nimetatud dokumentide näitamisest.*”

Seega vastupidiselt Vaidlustaja seisukohale ei ole õiguskantsler mitte kunagi öelnud, et puudega isik ei peaks oma sõidusoodustust tõendavat dokumenti üldse esitama, vaid vastupidi – õiguskantsler on toonitanud, et bussijuht peab aktsepteerima seaduses sätestatud dokumente, mis puuet tõendavad ega tohi nõuda tingimata vaid ühiskaardi esitamist.

### 5.10.2. ATL p 3.11

ATL p 3.11 kohaselt ei ole ohtlike liiklusolude ja ettenägematute liiklustakistuste mõiste alt mitte kuidagi välistatud olukorrad, kus sõiduplaani järgimine pole võimalik vajaduse tõttu

<sup>2</sup>

<https://www.oiguskantsler.ee/seisukohad-ja-algatused/seisukohad?o=&a=&b=&tags%5B32%5D=32&page=0>

kutsuda kiirabi või politsei. Vaidlustaja kirjeldatud mõlemad olukorrad on käsitatavad nii ettenägematute erakordsete liiklustakistustena kui ka ohtlike liiklusoludena. Mõiste „liiklusolud“ ei ole mitte mingil moel piiratud ainuüksi tee kui sellise füüsikaliste omadustega ega ilmastikutingimustega.

Vääramatu jõu definitsioon on VÕS § 103 lg 2 ja selle elemendid on järgmised: esiteks, asjaolu peab olema väljaspool võlgniku mõjuulatust, teiseks, asjaolu peab olema ettenägematu, kolmandaks, asjaolu ei saanud objektiivselt vältida ega ületada. ATL p 3.11 sätestatud ettenägematud erakordsed liiklustakistused või ohtlikud liiklusolud ilmselgelt ei vasta vääramatu jõu definitsioonile, vaid hoopis laiendavad selliste asjaolude ringi, mille korral on vedajal kui võlgnikul õigus vastutusest vabaneda sõiduplaani mittejärgimise korral. ATL p 3.11 kohaselt ei pea olema tekkinud kohustuse täitmise objektiivne võimatus, vaid piisab sellest, kui erakordsed ja ettenägematud liiklustakistused või liiklusolud loovad potentsiaalselt ohtliku olukorra. ATL p-i 3.11 kohaselt ei ole ettenägematute erakordsete liiklustakistuste ja ohtlike liiklusolude mõiste alt mitte kuidagi välistatud olukorrad, kus sõiduplaani järgimine seab ohtu reisija elu ja tervise (kui tuleb kutsuda kiirabi) või reisija tegevus seab ohtu kaasreisijate ohutuse (kui tuleb kutsuda politsei).

Vaidlustaja viide RHS § 123 lg 1 p-ile 2 ei ole asjakohane, sest ATL p 3.11 ei anna vedajale ühepoolset õigust ATL-t muuta nagu Vaidlustaja näib arvavat, vaid üksnes sätestab eeldused millistel vedaja vabaneb vastutusest sõiduplaani mittejärgimise eest.

### **5.10.3. ATL p 8.3.1**

Kuivõrd ATL sätestab maksimaalse võimaliku leppetrahvimäära olulise lepingurikkumise puhuks, on hanketingimus proportsionaalne, sest võimaldab Hankijal igakordselt kaaluda rikkumise asjaolusid ja raskust ning määrata sellele vastav trahvimäär. Sama on tõsi ka lepingu ülesütlemise otsustamisel olulise lepingurikkumise tõttu – ka see on kaalutusotsus. Seetõttu on ilmselgelt kunstlikult konstrueeritud Vaidlustaja väited selle kohta, et kahel korral 2 minutit hilinedes öeldaks ATL üles – ATL ülesütlemine kui selline on Eesti praktikas üldse äärmiselt haruldane ja ülesütlemise otsus peab samuti olema kaalutusotsusena proportsionaalne. Vaidlustaja ei ole esitanud mitte ühtegi sisulist põhjendust selle kohta, miks tema hinnangul peaks hälbed sõiduplaanist olema käsitatavad mitteoluliste rikkumistena.

### **5.10.4. TK p 4.18**

Isikuandmete kaitsega seotud õigusaktide järgimine on kohustuslik Hankijale ka siis, kui sellist kohustust RHAD-s Hankijale seatud ei ole. Jääb arusaamatuks, miks peavad Hankija konkreetset kohustused turvakaamerate salvestiste osas, sh kohustused tulenevalt IKÜM §-st 5 olema dubleeritud hanketingimustes ja kuidas see takistab pakkujal pakkumuse esitamist.

## **VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED**

6. Käesoleva vaidluse lahendamisel lähtub vaidlustuskomisjon järgnevast:

- 1) RHS § 77 lg 1 järgi koostab hankija riigihanke alusdokumendid, mis mh peavad sisaldama vähemalt hankelepingu eseme tehnilist kirjeldust ning hankelepingu tingimusi või projekti (RHS § 77 lg 4 p-d 1 ja 4).  
RHS § 87 lg 1 p 1 sätestab, et tehniline kirjeldus RHS-i tähenduses on hankelepingu eseme kirjeldamiseks vastavas valdkonnas tegutsevatele isikutele arusaadavat

terminoloogiat ja täpsusastet kasutades hankija kehtestatud asjade või teenuste hankelepingu esemeks olevate asjade või teenuste omaduste ja neile esitatavate nõuete loetelu.

RHS § 88 lg 1 järgi peab hankelepingu eseme kasutusomaduste või funktsionaalsete nõuete kirjeldustena koostatud tehniline kirjeldus olema piisavalt täpne hankelepingu eseme kindlaksmääramiseks pakkuja poolt ja hankelepingu sõlmimiseks.

Tehniline kirjeldus peab võimaldama mõistlikult arukal ja hoolsal pakkujal hinnata, milline on hankelepingu täitmisel ette nähtud kohustuste detailne sisu ja maht või kui seda ei ole objektiivsetel põhjustel võimalik üheselt fikseerida, siis vähemalt mõista, milline on kohustuste võimalik ligikaudne ulatus;

- 2) kuigi hankelepingu sisu ei ole RHS-is eraldi reguleeritud, peab hankija riigihanke alusdokumentide lisaks oleva hankelepingu projekti (hankelepingu tingimuste) ettevalmistamisel lähtuma sellest, et sõlmitava hankelepingu tingimused peavad olema vastavuses sõlmitava hankelepingu esemega ja eesmärgiga ega tohi pakkujaid diskrimineerida. Hankelepingu tingimused ei saa olla hankija suvaotsustus ning tingimuste vaidlustamisel on nende kohasuse, lubatavuse põhjendamise kohustus hankijal, kuivõrd hankijal lasub kohustus tagada riigihanke läbipaistvus ja kontrollitavus;
- 3) proportsionaalsuse põhimõtte eesmärk on vältida olukordi, kus hankija kehtestab tingimusi, mis piiravad põhjendamatult konkurentsi, nõudes pakkujalt midagi, mis ei ole hankelepingu täitmiseks tegelikult vajalik;
- 4) RHS § 197 lg 1 p-i 5 kohaselt kohustab vaidlustuskomisjon riigihanke alusdokumentide peale esitatud vaidlustuse rahuldamisel hankijat viima riigihanke alusdokument vastavusse õigusaktidega ettenähtud nõuetele. Seega saab vaidlustuskomisjon riigihanke alusdokumentidele esitatud vaidlustuse läbivaatamisel hinnata üksnes seda, kas riigihanke alusdokumendid on kooskõlas õigusaktidega, kuid ei saa anda hinnangut sellele, kas vaidlustatud tingimused on otstarbekad või majanduslikult põhjendatud;
- 5) vaidlustuskomisjon ei saa hankijat kohustada mingit tingimust kehtestama, va siis, kui mingi tingimuse puudumine riigihanke alusdokumentides on vastuolus õigusaktidega;
- 6) vaidlustuse rahuldamiseks peab vaidlustatud tingimus olema vastuolus õigusaktidega ja rikkuma ka vaidlustaja õigusi või kahjustama tema huve. Vaidlustuse esitamise eesmärgiks ei saa olla ettevõtjale meelepäraste tingimuste saamine riigihanke alusdokumentidesse.

## 7. ATL p 4.1 eelviimane lause ja ATL p 6.2 viimane lause

*ATL p 4.1. eelviimase lause kohaselt vedajale makstava toetuse aluseks on reaalne liiniläbisõit lähtudes piletimüügisüsteemi andmetest, seejuures ei kanna Vedaja piletimüügisüsteemis esinevatest rikestest lähtuvaid riske eeldusel, et Vedaja on piletimüügisüsteemi rikestest piletimüügisüsteemi haldajat ja Tellijat nõuetekohaselt teavitanud.*

*ATL 6.2. viimase lause kohaselt vedaja ei kanna piletimüügisüsteemis esinevatest rikestest lähtuvaid riske eeldusel, et piletimüügisüsteemi rikked ei ole tekkinud Vedaja tegevuse tulemusena ja rikestest on piletimüügisüsteemi haldajat ja Tellijat nõuetekohaselt teavitanud.*

Vaidlustaja leiab, et:

- 1) vedajal on võimatu kõiki piletimüügisüsteemist tulenevaid riske õigeaegselt avastada



- ja neist teada anda. Vedajale niisuguse kohustuse panemine on eproportsionaalne;
- 2) vedajal on võimalik nii piletimüügisüsteemi haldajat kui Hankijat teavitada riskidest aga alles siis, kui riskid on juba realiseerunud ja piletimüügisüsteemi töö häiritud;
  - 3) vedaja ei saa iseseisvalt tuvastada kolmanda isiku kontrolli all olevas süsteemis tekkivaid tarkvara või muid rikkeid ega takistada nende avaldumist;
  - 4) piletimüügisüsteemi rikete eest peab vastutama süsteemi haldaja, mitte vedaja.

Hankija leiab, et:

- 1) läbisõidu tuvastamist on võimalik teha üksnes piletimüügisüsteemi kaudu. ATL ptk 6 ja TK ptk 6 sätestavad üksikasjaliku regulatsiooni piletimüügisüsteemi kasutamise kohustuste kohta;
- 2) bussijuhil on veotsa alustamisel kohustus sisse lülitada piletimüügisüsteem ja veenduda selle toimivuses (ATL p 3.7.14 ja 3.7.15), samuti lasub bussijuhil kohustus väljastada reisijatele pileteid (ATL p 3.7.9, 6.6.1 ja 6.6.6), mistõttu puuduste avastamine piletimüügisüsteemi töös ei nõua bussijuhilt eproportsionaalset pingutust. Puuduse kohta teavituse esitamine toimub käedvabad dispetšeri kaudu (ATL p 3.7.11), mistõttu veateate esitamine ei ohusta liiniveo turvalisust ja õigeaegsust;
- 3) piletimüügisüsteemis esinevate puuduste, mis mõjutavad reaalse läbisõidu tuvastamist ja piletimüügi teostamist, kohta teate esitamise kohustust saab realselt täita vaid piletimüügisüsteemi kasutaja ehk vedaja ise;
- 4) vedaja ei kanna mitte piletimüügisüsteemi kui sellise puuduste riski, vaid vedaja kannab temal endal lasuva teavitamiskohustuse täitmata jätmisest tulenevat riski.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja esitatud põhjendustel ei ole ATL p 4.1 elviimane lause ja ATL p 6.2 viimane lause vastuolus õigusaktidega.

**7.1.** TK p-is 6 on regulatsioon piletimüügisüsteemi kohta.

TK p-i 6.1 kohaselt *bussidesse paigaldatavad piletimüügiseadmed ja tarkvara soetatakse/renditakse Hankija poolt. Piletimüügiseadmed paigaldatakse bussidesse Hankija poolt ja Hankija kulul.*

TK p-i 6.3.2 kohaselt vedaja on kohustatud *informeerima piletimüügiseadmete riketest, rikkumisest, kadumisest, lõhkumisest ja vargusest viivitamatult hankijat ja piletimüügisüsteemi hooldajat. Lõhkumise ja varguse korral ning muul juhul, mil piletimüügisüsteemi kahjustumine, hävimine või kasutuskõlbmatuks muutumine seondub õigusrikkumisega, kohustub pakkuja lisaks teavitama viivitamatult ka politseid;*

TK p-i 6.14 kohaselt *hankija annab läbi piletimüügisüsteemi haldaja pakkujale ligipääsuõiguse(d) piletimüügikeskkonnale. Piletimüügikeskkond sisaldab aruandeid ATL täitmise kohta, piletimüügiandmeid, rikete teavitussüsteemi ja dispetšerrakendust.*

TK p-i 6.15 kohaselt *pakkuja kohustub kasutama liinitöö reaalajas jälgimiseks dispetšerrakendust ja koheselt raporteerima dispetšersüsteemi kaudu kõikidest tõrgetest liinitöös ning piletimüügisüsteemi riketest. Reeglina toimub raporteerimine iga veotsa kohta eraldi. Suurematest tõrgetest ja riketest võib raporteerida korraga.*

ATL p-is 6 on toodud piletimüügiga seonduvad kohustused.

ATL p 6.5.1 kohaselt *juhul, kui piletimüügisüsteem lakkab töötamast liini teenindamise ajal*

*või piletimüügiseadmes esineb rike, on lubatud liini teenindamise jätkamine lõpp-peatuseni. Lõpp-peatusesse jõudmise järel on Vedaja kohustatud toimetama rikkega piletimüügiseadmega bussi viivitamatult, kuid hiljemalt 6 tunni jooksul rikke ilmnemisest Tellija määratud asukohta piletimüügiseadmes esineva rikke kõrvaldamiseks, v.a p 6.5.2 sätestatud juhul.*

*ATL p 6.5.2 kohaselt juhul, kui piletimüügiseadmetes esineb tõrge asukohas, kus töötava piletimüügiseadmega asendusbussi tagamine mõistliku aja jooksul ei ole võimalik, jätkab Vedaja liiniveoteenuse osutamist, kuni asendusbussi saabumiseni ilma toimiva piletimüügiseadmeta.*

*ATL p 6.9 kohaselt vedaja kohustub kasutama liinitöö reaalajas jälgimiseks dispetšerrakendust ning informeerima kõikidest tõrgetest liinitöös ja piletimüügiseadmete rikestest, rikkumistest, kadumisest, lõhkumisest ja vargusest Tellijat hiljemalt sama tööpäeva jooksul juhtumi asetleidmisest, v.a. kui ATL on konkreetse juhtumi suhtes sätestatud teistsugune teavitustähtaeg.*

*ATL p-i 6.10 kohaselt tellija annab läbi piletimüügisüsteemi haldaja Vedajale ligipääsuõiguse(d) piletimüügisüsteemi keskkonnale.*

*ATL p 3.7.14 kohaselt bussijuht veendub enne veoteenuse osutamise alustamist piletimüügiseadmete, alkolukkude, turvakaamerate, tabloode ja muu sarnase korrasolekus ning teavitab viivitamatult rikest Vedajat.*

*ATL p 3.7.15 kohaselt bussijuht valib enne ette antud veotsa teenindamise alustamist piletimüügiseadmeist nõuetekohase reisi ja tagab, et bussi välis- ja sisetabloodel olev info on vastavuses piletimüügiseadmes oleva veotsa andmetega.*

Seega on vedajal juurdepääs piletimüügisüsteemi keskkonnale, ta kasutab seda pileтите müümisel ja saab koheselt teada, kui piletimüügisüsteemis on rikked. Lisaks peab bussijuht reisi alustades olema veendunud, et piletimüügisüsteem toimib.

ATL p 4.1. eelviimasest lausest ei tulene see, et piletimüügisüsteemi võimalikke riske tuleb vedajal õigeaegselt avastada ja neist teada anda, vaid see, et kui vedaja on rikest (mitte riskidest) õigeaegselt teavitanud, siis ei kanna ta neist rikest tulenevaid riske. Vedajale ei ole pandud kohustust piletimüügisüsteemi riske hinnata ja vastutada piletimüügisüsteemi rikete või riskide eest. Vedaja jaoks on oluline piletimüügisüsteemi rikest piletimüügisüsteemi haldajat ja tellijat nõuetekohaselt teavitada.

**7.2.** Ka ATL 6.2. viimase lause ei pane vedajale kohustust tuvastada piletimüügisüsteemis tekkivaid tarkvara või muid rikkeid ega takistada nende avaldumist.

Seega vedajale pole pandud kohustust piletimüügisüsteemist tulenevaid riske õigeaegselt avastada ja neist teada anda – vedaja peab teada andma rikestest, mis talle piletimüügisüsteemi kasutamisel teatavaks saavad.

**7.3.** ATL 3.7.11 kohaselt vedaja kohustub tagama, et on olemas käedvaba side dispetšerite ja kõigi liine teenindavate bussijuhtide vahel kogu veoteenuse osutamise perioodil.

Teades, kui oluline on piletimüügisüsteemi töö, puudub mistahes põhjendus miks bussijuht ei saaks koheselt käedvaba side kaudu dispetšerit piletimüügisüsteemi rikkest teavitada ja dispetšer edastab vastava informatsiooni piletimüügisüsteemi haldajale ja tellijale.

Vaidlustuskomisjoni arvates ei ole see teavitamine vedaja jaoks koormav.

#### 8. ATL p 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1

ATL p 6.4. kohaselt *vedaja kohustub läbi oma bussijuhtide (sealhulgas alltöövõtjate poolt rakendatavate bussijuhtide) Lepingu objektiks olevatel bussiliinidel teostama piletimüügiseadmetega piletimüüki või valideerimist, sealhulgas ka raha laadimist kontaktivabadele kaartidele või muudele piletimüügisüsteemiga ühilduvatele andmekandjatele ja sõiduõiguse kontrolli Tellija poolt teatavaks tehtud piletihindade, õigusaktidest tulenevate ja Tellija poolt määratletud sõidusoodustuste alusel.*

Lisa 8 p 3.2. kohaselt *kui sõitja on ostanud sooduspileti, peab sõitja sõidusoodustuse saamist tõendama, esitades teda kontrollivale ametnikule soodustuse saamist tõendava dokumendi. Sõitjal on kohustus esitada soodustuse saamist tõendav dokument ja vajadusel isikut tõendav dokument ka ühissõiduki juhile esimesel nõudmisel.*

TK p-i 6.13.1. kohaselt *pakkuja kohustub tagama, et bussijuht raha vastuvõtmisel või tasuta sõiduõiguse kontrollimisel väljastab sõitjale sõidupileti.*

Vaidlustaja leiab, et:

- 1) RHS § 3 p-s 2 sätestatud läbipaistvuse põhimõttega vastuolus see, et bussijuhile on pandud kohustus kontrollida puudega isikute tasuta sõiduõigust, ent pole selgitatud, kuidas selle kohustuse täitmine on kehtivat õigust arvestades üldse võimalik. Kontrolli teostamata ei saa bussijuht väljastada tasuta piletit puudega isikule, sest ta ei tea, kas sellise pileti väljastamine on lubatav;
- 2) õiguskantsleri kinnitusel ei kohustu puudega isik tasuta sõidu õigust tõendama isikustatud ühiskaardiga. IKÜM ja isikuandmete kaitse seadus lubavad isikul keelduda ka puudetunnistuse esitamisest koos isikut tõendava dokumendiga. Hankija on aga RHAD-s sätestanud bussijuhile kohustuse nõuda tõendeid, mille alusel lubada puudega isikul tasuta sõita ja väljastada talle pärast selle õiguse olemasolu kontrollimist ka sõidupileti;
- 3) sellise kontrolli teostamine eeldab, et bussijuht nõuab ja puudega isik esitab bussijuhile kas isikustatud sõidukaardi, millele on kantud tasuta sõidu õigus või puudetunnistuse ja isikutunnistuse. Õiguskantsler on selgitanud, et bussijuhil ei ole õigust neid dokumente nõuda ja puudega isikutel ei ole kohustust neid bussijuhile esitada;
- 4) õigusaktid ei luba puudega isikute tasuta sõidu õigust kontrollida, tasuta sõidu õigusega reisijatele annab bussijuht pileti siis, kui bussijuht on veendunud, et isikul on tasuta sõidu õigus. Paljudel juhtudel eeldab sellise veendumuse teke dokumentide kontrolli, mida seadus bussijuhil kontrollida ei luba;
- 5) RHAD-s tuleb ette näha selged tingimused, kuidas vedaja saab teha vahet piletiostukohustuse ja tasuta sõidu õigusega isikutel.

Hankija leiab, et:

- 1) ATL p 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1 ei ole õigusvastased ega pane vedajale kohustusi moel, mis väljuks õigusaktidega niigi ettenähtust;

- 2) reisija kohustus esitada sõiduõigust tõendav või sõidusoodustust tõendav dokument tuleneb ÜTS § 67 lg 1 p-ist 2, mis sätestab reisija kohustuse esitada ühissõidukijuhi või muu kontrollimisõigusega isiku esimesel nõudmisel pileti ja sõidusoodustuse õigust tõendava dokumendi, vedajale ega bussijuhi ei ole pandud õigusaktides sätestatud väljuvaid kohustusi sõiduõiguse kontrollimisel;
- 3) Vaidlustaja on umbmääraselt viidanud „õiguskantsleri 27.septembri 2024 selgitusele“, kuid Vaidlustaja ei ole sellist selgitust tõendina esitanud ega ole sellise kuupäevaga selgitus leitav ka õiguskantsleri kodulehel. Küll aga on õiguskantsleri kodulehel<sup>3</sup> kättesaadav hoopis 21.02.2024 soovitus, kus vastupidiselt Vaidlustaja seisukohale ei ole õiguskantsler öelnud, et puudega isik ei peaks oma sõidusoodustust tõendavat dokumenti üldse esitama, vaid vastupidi – õiguskantsler on toonitanud, et bussijuht peab aktsepteerima seaduses sätestatud dokumente, mis puuet tõendavad ega tohi nõuda tingimata vaid ühiskaardi esitamist.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja esitatud põhjendustel ei ole ATL p 6.4, Lisa 8 p 3.2 ja TK p 6.13.1 vastuolus õigusaktidega.

**8.1.** Vaidlustuskomisjon ei nõustu Vaidlustajaga, et õigusaktid ei luba puudega isikute tasuta sõidu õigust kontrollida.

Ühistranspordiseaduse (edaspidi ÜTS) § 32 lg 2 kohaselt *sõidusoodustuse olemasolu saab tõendada:*

- 1) *isikut tõendava dokumendiga;*
- 2) *õpilaspiletiga;*
- 3) *koolivälise nõustamismeeskonna tõendiga selle kohta, et Eesti Vabariigi haridusseaduse alusel on antud soovitus õpingute alustamine edasi lükata;*
- 4) *muu dokumendi, elektroonilise vahendi või asjaoluga, mis võimaldab järeldada sõidusoodustuse olemasolu.*

ÜTS § 32 lg 3 kohaselt *inimese puudest tuleneva sõidusoodustuse olemasolu tõendatakse riikliku pensionikindlustuse seaduse või puuetega inimeste sotsiaaltoetuste seaduse alusel väljastatud puuet tõendava dokumendi või puudega isiku kaardiga. Avaliku teenindamise lepingu alusel teenindatavatel bussiliinidel võib isik puudest tuleneva sõidusoodustuse saamiseks tõendada oma sõiduõigust ka sõidukaardi isikustamisel, kinnitades andmete olemasolu sotsiaalkaitse infosüsteemis. Isikustamisel edastatakse avaliku teenindamise kohustuse täitjale ja tema volitusel piletimüüki korraldavale isikule andmetena üksnes sõidusoodustuse olemasolu fakt.*

ÜTS § 32 lg 4 kohaselt *sõidusoodustuse olemasolu kontrollimiseks võib avaliku teenindamise kohustuse täitja ja tema volitusel piletimüüki korraldav isik saada vastava tehnilise lahenduse olemasolu korral asjakohaseid andmeid rahvastikuregistrist, Eesti hariduse infosüsteemist, sotsiaalkaitse infosüsteemist ning liiklusregistrist. Kontrollimisel edastatakse avaliku teenindamise kohustuse täitjale ja tema volitusel piletimüüki korraldavale isikule andmetena üksnes sõidusoodustuse olemasolu fakt.*

ÜTS § 67 lg 1 kohaselt *liiniveol bussi, trollibussi ja trammiga on sõitja kohustatud:*

- 1) *omama ühissõiduki kasutamiseks kehtivat piletit, vajaduse korral pileti kompostriga*

*märgistama, vastava seadme olemasolu puhul registreerima või muul ettenähtud viisil kehtivaks muutama;*

*2) esitama ühissõidukijuhi või muu kontrollimisõigusega isiku esimesel nõudmisel pileti ja sõidusoodustuse õigust tõendava dokumendi. Õpilase sõidusoodustuse olemasolu tõendavat dokumenti ei pea sõidusoodustuse saamiseks esitama ilmselgelt alla 14-aastane laps.*

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et ÜTS-i kohaselt peab sõitja sõidukijuhile esitama sõidusoodustuse õigust tõendava dokumendi. ÜTS näeb ette ka dokumendid, millega inimese puudest tuleneva sõidusoodustuse olemasolu tõendatakse.

Sõitjal ja vedaja ühissõidukijuhil tuleb ÜTS-ist lähtuda.

**8.2.** Õige on see, et selles küsimuses on pöördutud õiguskantsleri poole ja õiguskantsler on tasuta sõidu õiguse tõendamist selgitanud (näiteks 27.09.2024 kiri nr 16-6/241494/2405494). Pöördumise õiguskantseri poole tingisid aga asjaolud, et bussijuhid on käitunud ebaväärikalt ning mõnel juhul nõudnud pileti ostmist, kuigi sõitja on esitanud bussijuhile tasuta sõidu õigust tõendava dokumendi.

Õiguskantsler on loetlenud ÜTS § 32 lg.s 3 nimetatud dokumendid, mis tõendavad sõidusoodustust ja palunud edaspidi bussijuhtidelt korrektset suhtlust ning nende teavitamist dokumentidest, mis tuleb inimesel esitada, kui ta soovib tasuta sõita.

Puudub mistahes alus nõustuda Vaidlustajaga, et RHAD-s tuleb ette näha selged tingimused, kuidas vedaja saab teha vahet piletiostukohustuse ja tasuta sõidu õigusega isikutel. Vaidlustuskomisjon leiab, et see kuidas sõidusoodustuse olemasolu kontrollimist bussis läbi viia, ei ole Riigihanke alusdokumentide küsimus. Vedaja peab oma ühissõidukijuhte selles osas välja õpetama.

## **9. ATL p 3.11**

*ATL p 3.11 kohaselt vedaja omab õigust teha ajutisi muudatusi busside liikluses ettenägematute ja Eesti kliimatilistes tingimustes erakordsete liiklustakistuste või ohtlike liiklusolude (teede lagunemine, meteoroloogilised tingimused nt libe tee jms) korral kuni sõidetavuse taastumiseni. Nimetatud muudatustest on Vedaja koheselt kohustatud informeerima Tellijat ja võimalusel sõitjaid. Vedaja peab Tellijat informeerides põhjendama ajutiste muudatuste tegemise vajadust. Vedaja poolt tehtud ajutised muudatused ei tohi kesta kauem, kui neid muudatusi tinginud asjaolude kestus.*

Vaidlustaja leiab, et:

- 1) ATL p 3.11 piirang tähendab, et vedaja paneb toime ATL-i olulise rikkumise näiteks siis, kui osutab abi terviserikkega reisijale või kõrvaldab sõidukist politsei abiga avalikku korda rikkuva reisija, sest mõlemad juhud tingivad sõiduki hilinemise;
- 2) ATL p 3.11 välistab liiniveo hilinemise vabandatavuse reisija haigestumise või reisijapoolse avaliku korra rikkumise tõttu. Tegemist ei ole olukordadega, mida bussijuht saaks ette näha või vältida;
- 3) Hankija on liiklustakistuse selgelt sidunud selliste takistustega, mis on Eesti kliimas erakordsed. Ohtlikud teeolud on ATL p-s 3.11 seotud tee seisukorra, mitte bussireisijate tervise seisundi või käitumisega;
- 4) ATL p 3.11 olemasolu tõttu ei ole vedajal õigust tugineda vääramatule jõule.

Hankija leiab, et;

- 1) ATL p 3.11 ei piira vedaja õigust tugineda VÕS-st tulenevatele vastuväidetele enda vastutusest vabastamiseks - seega kui vedaja poolt ATL nõuetekohane täitmine on osutunud võimatuks tulenevalt objektiivsetest asjaoludest, mis olid vedajale ettenägematud ja mida vedaja mõjutada ei saanud ning mis seetõttu on käsitatavad vääramatu jõuna, saab vedaja nendele asjaoludele ka tugineda;
- 2) Vaidlustaja käsitleb ebamõistlikult kitsalt mõistet „ettenägematu erakordne liiklustakistus“ - ettenägematu liiklustakistus on mh ka Vaidlustaja enda kirjeldatud olukord, kui sõidu jätkamine ohutult reisijast tuleneva käitumise tõttu ei ole võimalik, sest ohu tõrjumiseks tuleb välja kutsuda kas politsei või kiirabi - ATL p 3.11 kohaselt ei ole ohtlike liiklusolude ja ettenägematute liiklustakistuste mõiste alt mitte kuidagi välistatud olukorrad, kus sõiduplaani järgimine pole võimalik vajaduse tõttu kutsuda kiirabi või politsei;
- 3) ATL p 3.11 sätestatud ettenägematud erakordsed liiklustakistused või ohtlikud liiklusolud ilmselgelt ei vasta vääramatu jõu definitsioonile, vaid hoopis laiendavad selliste asjaolude ringi, mille korral on vedajal kui võlgnikul õigus vastutusest vabaneda sõiduplaani mittejärgimise korral.

ATL p-iga 3.11 seondult on vaidlus selles, millistel juhtudel omab vedaja õigust teha ajutisi muudatusi busside liikluses.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et ATL p 3.11 on mitmeti mõistetav ja seega vastuolus RHS § 3 p-is 1 toodud riigihanke korraldamise põhimõtetega.

**9.1.** ATL p-ist 3.11 tulenevalt on vedajal õigus teha ajutisi muudatusi busside liikluses järgmistes olukordades:

- 1) ettenägematud ja Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsed liiklustakistused;
- 2) ohtlikud liiklusolude (teede lagunemine, meteoroloogilised tingimused nt libe tee jms) korral.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lauseosast *ettenägematud ja Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsed liiklustakistused* on võimalik aru saada kahel erinevalt moel.

See lauseosa koosneb kahest osast, mis on ühendatud sidesõnaga ja:

- a) ettenägematud liiklustakistused:
  - need on takistused, mida ei olnud võimalik mõistlikult ette näha;
  - need ei pea olema tingimata seotud ilmaga.
  - võivad olla näiteks: ootamatu liiklusõnnetus, äkiline tee sulgemine avarii tõttu, ootamatu politseioperatsioon, järsk takistus teel jne.
- b) Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsed liiklustakistused:
  - need on ilmast põhjustatud takistused, mis on Eesti tavaliste kliimaolude kohta erakordsed (st mitte tavaline lumesadu, vihm vms);
  - näiteks: äärmuslik torm, erakordne jäävihm, tavapärasest oluliselt tugevam lumesadu, mis ületab tavapärase ootuspiiri.

Tegemist on kahe eraldi tingimusega:

- üks puudutab kõiki ettenägematud liiklustakistusi, sõltumata põhjusest;
- teine puudutab erakordseid ilmast tulenevaid liiklustakistusi.

Kuid lauseosa *ettenägematud ja Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsed liiklustakistused* on võimalik lugeda ja sellest aru saada ka nii, et ettenägematud ei käi liiklustakistuste, vaid Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsete liiklustakistuste kohta – sidesõna ja ühendab ettenägematud Eesti kliimaatilistes tingimustes erakordsete liiklustakistustega.

Käesoleval juhul ongi tekkinud olukord, kus Vaidlustaja on saanud ATL p-ist 3.11 aru ühtemoodi, Hankija aga teistmoodi ja vaidlustuskomisjoni arvates on võimalikud mõlemad variandid.

**9.2.** Ajutiste muudatuste tegemise õigus busside liikluses on oluline ja RHAD-st peab selgelt tulenema see, milliste asjaolude esitamisel vedaja seda teha võib. Mitmeti mõistav lauseosa võib tekitada sõlmitava hankelepingu täitmisel vaidlusi, mistõttu tuleb Hankijal ATL p 3.11 sõnastada üheselt arusaadavalt.

#### **10. ATL p 7.11.1.7**

*ATL p 7.11.1.7 kohaselt kui vedaja viitab hilineamise või ärajäämise kohta esitatavas teates erakordsetele ja ettenägematult rasketele teeoludele või ekstreemsetele liiklustingimustele, siis lisatakse teatele tõendid olukorra kohta.*

Vaidlustaja leiab, et ATL p 7.11.1.7 paneb vedajale ebaproportsionaalse kohustuse fikseerida viivitamatult erakordsed ja ettenägematult rasked teeolud või ekstreemsed liiklustingimused. Bussijuhi esmane kohustus on tagada reisijate ja ka iseenda turvalisus. Pimedal ajal või halva nähtavusega kohas võib bussist väljumine olla ohtlik. Erivarustusega isikul on võimatu sellistes tingimustes fotosid või videot teha.

Hankija leiab, et:

- 1) tõendite ring ei ole piiratud vaid bussijuhi poolt tehtava foto või videoga, vaid tõendiks võib olla ka mistahes muu allikas, mis kinnitab vedaja väidet, et hilinemine või ärajäämine on tingitud erakordsetest ilmastikutingimustest või liiklusoludest;
- 2) video või foto tegemine bussijuhi poolt ei saa kuidagi toimuda tagantjärele nt järgmisel päeval või tundide möödudes, vaid tõendada erakordsete liiklusolude või ilmastikuolude väidet saab ikkagi vaid selline foto või video, mis on tehtud vahetult sündmuskohal. Seetõttu ei saa mitte mingit tähtsust omada see, kas tõend erakordsete liiklusolude ja ilmastikutingimuste kohta tuleb esitada juba koos hilineamise kohta esitatava teatega või mitte, sest tõendina kasutatav foto või video teha vahetult sündmuskohal;
- 3) ei ole tõsiseltvõetav Vaidlustaja väide, et hilinemist põhjustavate erakordsete ilmastikutingimuste või liiklusolude kohta tõendi esitamine koos hilineamise teatega ohustab kuidagi avaliku liiniveo turvalisust võrreldes olukorraga, kus esitatakse lihtsalt teade hilineamise või ärajäämise kohta - nimelt on hanketingimuste kohaselt vedaja kohustatud niikuinii tagama käed-vabad dispetšeri kaudu piletimüügisüsteemi hilinemist ja ärajäämist kohta teadete esitamise (ATL p 3.7.11 ja 6.9 ja 7.11) ja Vaidlustaja ei väida, et hilinemist kohta tellijale teadete esitamise tähtaeg oleks ebaproportsionaalselt lühike (ega ole Vaidlustaja sellekohast hanketingimust ka vaidlustanud).

Vaidlustaja on vaidlustanud üksnes selle, et vedajale pandud tõendite (fotod, videod) esitamise kohustus on ebaproportsionaalne.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole ATL p 7.11.1.7 vastuolus õigusaktidega.

**10.1.** ATL p-is 7.11.1.7 ei nõuta vedajalt midagi sellist, mida pole hankelepingu täitmiseks tegelikult vaja. Tegemist on vedaja õigusega tõendada, et hilinemise või ärajäämise põhjustasid erakordsed ja ettenägematult rasked teolud või ekstreemsed liiklustingimused. Esitada tuleb vastav teade ja tõendid. Vedaja huvides on need tõendid esitada.

**10.2.** Hankija on jätnud vedaja otsustada selle, millised need tõendid peavad olema ja kui palju neid tõendeid peab olema.

Tõend olukorra kohta saab eelkõige olla kas foto või video. Nende tegemiseks piisab mobiiltelefonist (pole vaja mingit erivarustust).

Bussijuht oskab hinnata olukorda ja sellest lähtuvalt otsustada, kuidas seda fotot või videot teha nii, et oleks ohutu talle ja reisijatele.

## **11. ATL p 8.3.1**

ATL 8.3.1. kohaselt olulised lepingurikkumised on:

*mistahes muudatuste tegemine busside liikluses (näiteks: kinnitatud sõiduplaanis sätestatud bussiliini marsruudi mittejärgimine või peatuse mitteteenindamine; hilinemised, reisi teenindamata jätmine jm) Vedaja algatusel, v.a. ATL p 3.11 sätestatud erakorralised asjaolud, millest Vedaja on Tellijat viivitamatult informeerinud ja informeerimisel muudatuse tegemist põhjendanud;*

Vaidlustaja leiab, et:

- 1) ATL p 8.3.1 on ebaproportsionaalne, sest sätestab, et oluliseks lepingurikkumiseks on igasugune hilinemine, mis ei ole tingitud ettenägematutest ja Eesti kliimaatilistes tingimustes erakorralistest või ohtlikest liiklusoludest. Paariminutilise hilinemise lugemine oluliseks lepingurikkumiseks on ebaproportsionaalne. ATL p 8.4 annab Hankijale õiguse isegi minutilist hilinemist sanktsioneerida 3000-eurose leppetrahviga;
- 2) arvestades ATL p 3.11, millele ATL p 8.3.1 viitab, on oluline lepingurikkumine ka bussi hilinemine seetõttu, et bussijuht kutsus reisija abistamiseks või bussist kõrvaldamiseks välja kas kiirabi või politsei;
- 3) olulise lepingurikkumisel ilmnemisel tekib lepingu teisel poolel õigus kasutada õiguskaitsevahendeid, mida ta ei saa kasutada mitteoluliste lepingurikkumiste korral. Muuhulgas annab oluline lepingurikkumine lepingu teisele poolele õiguse lepingu ülesütlemiseks (VÕS § 116 lg 1). Ka ATL p-s 9.3.1 on sätestatud hankija õigus leping ühepoolset ennetähtaegselt 30-päevase etteteatamistähtajaga üles öelda, tuginedes asjaolule, et vedaja on 12 kalendrikuu jooksul toime pannud vähemalt kaks olulist rikkumist. ATL p 8.3.1 arvestades võib kaks olulist rikkumist tähendada seda, et Vaidlustaja bussid on aasta aja jooksul kahel korral 2 minutit hilinevad. Mistahes pikkusega hilinemise lugemine oluliseks lepingurikkumiseks, mis mh annab õiguse lepingu ülesütlemiseks, on selgelt ebaproportsionaalne.

Hankija leiab, et:

- 1) mistahes hälbed sõiduplaanist, mis pole tingitud ettenägematutest ja erakordsetest



- liiklustakistustest või liiklusoludest, oma olemuselt olulised lepingurikkumised;
- 2) ATL p 8.4 kohaselt on oluliste lepingurikkumiste puhuks ette nähtud maksimaalne leppetrahvimäär 3000 eurot (kuni 3000 eurot), mistõttu on iga leppetrahviotsus oma sisult kaalutusotsus, mis arvestab konkreetse trahvimäära määramisel rikkumise raskust ja asjaolusid. Kaalutusotsus leppetrahvi rakendamise kohta on vedaja poolt vaidlustatav;
  - 3) kunstlikult on konstrueeritud Vaidlustaja väited selle kohta, et kahel korral 2 minutit hilinedes öeldaks ATL üles – ATL ülesütlemine kui selline on Eesti praktikas üldse äärmiselt haruldane ja ülesütlemise otsus peab samuti olema kaalutusotsusena proportsionaalne. Vaidlustaja ei ole esitanud mitte ühtegi sisulist põhjendust selle kohta, miks tema hinnangul peaks hälbed sõiduplaanist olema käsitatavad mitteoluliste rikkumistena.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole ATL p 8.3.1 vastuolus õigusaktidega.

**11.1.** Võlaõigusseaduse (edaspidi VÕS) § 116 lg 2 on toodud (mittetäielik) loetelu asjaoludest, mis võivad olla olulised lepingurikkumised.

Näiteks on VÕS § 116 lg 2 järgi oluliseks selline lepingurikkumine, *kui rikuti kohustust, mille täpne järgimine oli lepingust tulenevalt teise lepingupoole huvi püsimise eelduseks lepingu täitmise vastu.*

ATL p-i 3.1 kohaselt *vedaja osutab ATL objektiks olevatel bussiliinidel kvaliteetset ja järjepidevat veoteenust ATL-s sätestatud tingimuste kohaselt vastavalt Tellija kehtestatud ja kinnitatud sõiduplaanile ja Tellija määratud töömahtudele.*

Seega sõiduplaanidest kinnipidamine on vedaja üheks põhikohustuseks ATL-i täitmisel ja vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et sõiduplaanidest mittekinnipidamist saab pidada oluliseks lepingurikkumiseks.

**11.2.** Vaidlustuskomisjon asus eelnevalt (otsuse p-is 9.) seisukohale, et ATL p 3.11 on mitmeti mõistetav ja Hankija peab selle viima vastavusse õigusaktides ette nähtud nõuetega. Kuna Hankija on avaldanud seisukoha, et ATL p 3.11 on ettenägematute liiklustakistustena silmas peetud seda, kui bussijuht kutsus reisija abistamiseks või bussist kõrvaldamiseks välja kas kiirabi või politsei, siis ei saa neil põhjustel hilinemisel olla tegemist olulise lepingurikkumisega.

**11.3.** Hankija ei ole osundanud, et kavatseb ATL p-i 8.4 alusel minutilise hilinemise tõttu määrata 3000-eurose leppetrahviga. Samuti ei ole Hankija öelnud, et ütleb ATL-i p-i 9.3.1 alusel lepingu üles, kui vedaja on aasta aja jooksul kahel korral 2 minutit hilinenud.

ATL p-id 8.4 ja 9.3.1 annavad Hankijale vastava õiguse, kuid nimetatud õigust ei saa Hankija kasutada meelevaldselt ja vastuolus hea usu põhimõtte ning lepingu olemusega. Sõltumata lepingu olemusest ei saa Hankija neid aluseid rakendada ilma, et ta võtaks arvesse konkreetse juhtumi asjaolusid, sh rikkumiste olemust. Hea usu ja mõistlikkuse põhimõttega oleks vastuolus olukord, kus Hankija määrab minutilise hilinemise eest vedajale 3000 eurot leppetrahvi või ütleb lepingu üles olukorras, kus vedaja on aasta jooksul kaks korda 2 minutit hilinenud. Need pigem tähendavad valdkonnaspetsiifiliste riskide (nt mõned hilinemised

liinide teenindamisel) ebaolulises mahus realiseerumist.

## 12. TK p 4.18

TK p 4.18 kohaselt *pakkuja peab tagama isikuandmete kaitse seaduse ja isikuandmete kaitse üldmääruse 2016/679 järgimise turvakaamerate paigaldamisel ja kasutamisel ja salvestiste käsitsemisel ning täitma isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 14 sätestatud teavitamise kohustust.*

Vaidlustaja leiab, et:

- 1) TK p 4.18 on ebaproportsionaalne, sest ei sätesta Hankija kohustust tagada isikuandmete kaitse seaduse ja isikuandmete kaitse üldmääruse 2016/679 nõuete järgimine nende salvestiste käitlemisel, millele vedaja kohustub tagama Hankija ligipääsu. ATL p 8.3.9 kohaselt on vedajal kohustus võimaldada Hankijale ligipääsu bussidesse paigaldatud kaamerate salvestistele. TK 1 p 4.18 näeb ette ainult vedaja kohustuse järgida isikuandmete kaitse seaduse ja isikuandmete kaitse üldmääruse 2016/679 nõudeid. Vedaja ei saa tagada, et Hankija peab kinni määruse 2016/679 nõuetest. Kui Hankija paneb salvestiste käitlemisel toime isikuandmete kaitse seaduse või määruse 2016/679 nõuete rikkumise, võib selle eest vastutada ka vedaja;
- 2) vedaja ei tohi edastada isikuandmeid sisaldavaid kaamerasalvestisi Hankijale enne, kui ta on veendunud, et Hankija täidab Vaidlustaja poolt kogutud isikuandmete töötlemisel IKÜM-s sätestatud kohustusi.

Hankija leiab, et:

- 1) TK p 4.18 näeb ette vedaja kohustuse tagada sättes viidatud õigusaktide järgimine. Vaidlustaja heidab ette, et ATL p 8.3.9 kohaselt peab vedaja tagama Hankijale ligipääsu bussidesse paigaldatud kaamerate salvestistele (millist hanketingimust Vaidlustaja vaidlustanud ei ole) ja seetõttu ei saa vedaja täita TK p 4.18 sätestatud kohustust, sest Vaidlustaja leiab, et Hankija ei pea õigusaktidest tulenevaid kohustusi täitma;
- 2) õigusaktid on järgimiseks kohustuslikud kõikidele isikutele, sh Hankijale ning seda sõltumata sellest, kas õigusaktide järgimise kohustus on hanketingimustes sätestatud või mitte. TK p 4.18 sätestatud vedaja kohustust on võimalik täita ka ATL p 8.3.9 kohustust täites ja Hankijale turvakaamerate salvestistele juurdepääsu võimaldades nii, et isikuandmetes kaitse nõuded oleks täidetud;
- 3) isikuandmete kaitsega seotud õigusaktide järgimine on Hankijale kohustuslik;
- 4) jääb arusaamatuks, miks peavad Hankija konkreetset kohustused turvakaamerate salvestiste osas, sh kohustused tulenevalt IKÜM §-st 5, olema dubleeritud hanketingimustes ja kuidas see takistab pakkujal pakkumuse esitamist.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole TK p 4.18 vastuolus õigusaktidega.

**12.1.** Hankija on pidanud mingitel põhjustel vajalikuks sätestada TK p-is 4.18 nõude vedajale lähtuda turvakaameratega seonduvalt õigusaktidest. Kui TK-s sellist nõuet poleks, siis peaks vedaja ikka lähtuma õigusaktidest.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et RHAD-s ei saagi olla viiteid kõikidele õigusaktidele, mida vedaja ja Hankija peavad täitma. Vedaja ei saa vastutada Hankija tegevuse/tegevusetuse

eest.

**12.2.** Vaidlustuskomisjonile pole teada sellist õigusakti, millist lähtuvalt Hankija peaks RHAD-s sätestama sõlmitava hankelepingu pooltele kohustuse järgida seadusi, määrusi, mistõttu ei saa vaidlustuskomisjon asuda seisukohale, et RHAD-s tuleks sätestada Hankijale kohustus vedajalt saadud salvestiste osas tagada isikuandmete kaitse seaduse ja isikuandmete kaitse üldmääruse 2016/679 nõuete järgimine.

Vaidlustaja pole selgitanud seda, millest tuleneb hirm, et Hankija ei täida õigusakte ja et vedaja peab Hankija õigusvastase tegevuse eest vastutama.

### 13. Vorm 3

Vaidlustaja leiab, et:

- 1) Vormil 3 puudub lahter pakkumuse kogumaksumuse märkimisega koos konkreetse viitega, et selles toodud kogumaksumus märgitakse riigihangete registris (töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“) täidetaval pakkumuse maksumuse vormil. Seetõttu on ebaselge, kuidas peab pakkuja täitma Vormi 3;
- 2) Hankija ei ole selgitanud, kuidas tuleb Vormi 3 täita ning pakkumuse tegemine on ebaselguse tõttu takistatud. Vorm 3 on vastuolus läbipaistvuse nõudega.

Hankija leiab, et Vormil 3 on üksikasjalikult selgitatud, millise perioodi ja liiniveomahu kohta esitatakse Maksumus 1 ja millise perioodi ning liiniveomahu kohta esitatakse Maksumus 2. RHAD üldosa ja Vorm 3 koosmõjus lugedes ei saa jääda mõistlikku kahtlust, et pakkumuse kogumaksumuseks loetakse Maksumus 1 ja Maksumus 2 summat vastavalt Vormis 3 tulbas „maksumus teenindusperioodi kohta“ esitatule.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja toodud põhjendustel ei ole Vorm 3 vastuolus õigusaktidega.

**13.1.** Vormil 3 on tabel koos märkusega pakkumuse kogumaksumuse kohta:

***Käibemaksuta, eurodes***

<i>Jrk</i>	<i>Näitaja</i>	<i>Maksumus ühe liinikilomeetri (lkm) kohta (täpsusega kolm kohta peale koma)</i>	<i>Maksumus teenindusperioodi kohta (täpsusega kolm kohta peale koma)</i>
<i>1</i>	<i>Maksumus 1</i>	..... (euro/lkm)	..... (jrk 1 ühe lkm maksumus x 1 1 665 833 lkm)
<i>2</i>	<i>Maksumus 2</i>	..... (euro/lkm)	..... (jrk 2 ühe lkm maksumus x 17 300 167 lkm)

*Pakkumuse kogumaksumus= Maksumus 1 tulbas „maksumus teenindusperioodi kohta“ + Maksumus 2 tulbas „maksumus teenindusperioodi kohta“*

Vormi 3 lähteandmetest on teada mis on Maksumus 1 ja mis on Maksumus 2. Pakkuja peab esitama kaks ühe liinikilomeetri maksumust ja korrutama need Hankija kindlaks määratud liinikilomeetritega. Kaks saadavat maksumust teenindusperioodide kohta liidetakse ja saadakse pakkumuse kogumaksumus.

Vormil 3 lahtrit pakkumuse kogumaksumuse kohta eraldi pole, kuid on järgmised märkused:

1. *Pakkumuse maksumus peab vastama Registris (töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“) täidetaval pakkumuse maksumuse vormil esitatud pakkumuse maksumusele.*
2. *Vastuolude korral RHAD Vormi 3 andmete ja Registri töölehel „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ kajastatud andmete vahel loetakse prioriteetseks RHAD Vormil 3 näidatud andmed. Juhul kui RHAD Vormil 3 esinevates andmetes esineb vastuolu arvandmetes, loetakse prioriteetseks tulbas „Maksumus ühe liinikilomeetri (lkm) kohta“ esitatud ühikuhinnad.*

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vorm 3 näitab selgelt ära selle, mis on pakkumuse kogumaksumus ja mis peab olema esitatud pakkumuse maksumusena vormil „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“.

**13.2.** Lisaks on pakkumuse maksumusega seonduv kirjas ka RHAD üldosa p-des 16.1 ja 16.3: 16.1. *Ainsaks hindamiskriteeriumiks on madalaim hind. Edukaks tunnistatakse pakkumus, mille kogumaksumus on madalaim. Pakkumuse kogumaksumus arvutatakse järgmiselt:*

*Maksumus 1 korrutatakse I liinigrupi esimese 10 kuu eeldatava veomahuga (1 665 833 lkm) ja liidetakse Maksumus 2 korrutatuna alates 1.07.2028 kogu ATL järgneva veomahuga (17 300 167 lkm)*

*Madalaima pakkumuse kogumaksumusega pakkumusele omistatakse 100 väärtuspunkti, ülejäänud pakkumustele omistatakse väärtuspunkte proportsionaalselt vähem.*

16.3. *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 ühikuhinnad.*

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

Vaidlustaja vaidlustas seitse (7) RHAD regulatsiooni, vaidlustuskomisjon rahuldab vaidlustuse ühe (1) regulatsiooni osas.

Kuna vaidlustusmenetlus lõpeb RHS § 197 lg 1 p-i 5 alusel vaidlustuse osalise rahuldamisega, kuulub vaidlustusmenetluse kulude osas kohaldamisele RHS § 198 lg 2.

**14.1.** RHS § 198 lg 2 alusel kuulub Hankijalt Vaidlustaja kasuks välja mõistmisele vaidlustuse esitamiseks tasutud riigilõivust 182,86 eurot (1/7 1280-st).

Vaidlustaja on esitanud tähtaegselt taotlus lepinguliste esindajate kulude väljamõistmiseks summas 2945 eurot (käibemaksuta) 15,5 töötunni eest, tunnitasa 190 eurot (käibemaksuta).

Vaidlustuskomisjon leiab, et Vaidlustaja lepinguliste esindajate kulud on vajalikud ja põhjendatud, vaidlustuskomisjon mõistab Hankijalt välja 420,71 eurot (käibemaksuta), st 1/7.

**14.2.** Hankija on esitanud tähtaegselt taotlused lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks kokku summas 3237,50 eurot (ilma käibemaksuta) 17,5 töötunni eest, tunnitasuga 185 eurot (käibemaksuta).

Vaidlustuskomisjon leiab, et Hankija lepingulise esindaja kulud on vajalikud ja põhjendatud, vaidlustuskomisjon mõistab Vaidlustajalt Hankija kasuks 2775 eurot (käibemaksuta), st 6/7.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ulvi Reimets