



**RIIGIHANGETE
VAIDLUSTUSKOMISJON**

OTSUS

Vaidlustusaja number	157-26/303788
Otsuse kuupäev	24.08.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Angelika Timusk
Vaidlustus	ŠKODA TRANSPORTATION a.s. vaidlustus AS-i Eesti Liinirongid riigihankes „Rail Baltica regionaalse reisijateveo veeremi hange“ (viitenumber 303788) riigihanke alusdokumentidele
Menetlusosalised	Vaidlustaja, ŠKODA TRANSPORTATION a.s., esindajad vandeadvokaadid Kadri Härginen ja Mario Sõrm Hankija, AS Eesti Liinirongid, esindajad vandeadvokaat Erki Fels ja vandeadvokaadi abi Gregor Saluveer
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

RHS § 197 lg 1 p 4 ja § 198 lg 3 alusel

- 1. Jätta ŠKODA TRANSPORTATION a.s. vaidlustus rahuldamata.**
- 2. Mõista ŠKODA TRANSPORTATION a.s.-ilt AS-i Eesti Liinirongid kasuks välja tema lepinguliste esindajate kulud 5520 eurot käibemaksuta.**
- 3. Jätta ŠKODA TRANSPORTATION a.s. 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

- 19.03.2026 avaldas AS Eesti Liinirongid (edaspidi ka Hankija) avatud menetlusega riigihanke „Rail Baltica regionaalse reisijateveo veeremi hange“ (viitenumber 303788) (edaspidi Riigihange)

hanketeate ja tegi kättesaadavaks muud riigihanke alusdokumendid (edaspidi RHAD).

2. 23.07.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) ŠKODA TRANSPORTATION a.s. (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus Riigihanke RHAD-ile.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 31.07.2026 kirjaga nr 12.2-10/157 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 05.08.2026 ja neile vastamiseks 10.08.2026. Nii vaidlustuskomisjoni määratud esimeseks kui ka teiseks tähtpäevaks esitasid mõlemad menetlusosalised täiendavad seisukohad.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja ŠKODA TRANSPORTATION a.s. põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. RHAD *Annex/Lisa 9. Evaluation Methodology* p 9 „Reisijate liikumistee on ilma astmeteta“ kohaselt antakse 10 punkti pakkumusele, mille rongi reisijate liikumistee on ilma astmeteta (edaspidi tasapinnalisuse nõue). Rongi konstruktsioon, mille puhul reisijate liikumistee nõuab mis tahes alal astmete või treppide kasutamist, saab 0 punkti.

Vaidlustaja saab ja soovib Riigihankes pakkuda astmelise lahendusega rongimudelit, mille pakkumisel jääks vaidlustaja viidatud 10-st osakaalupunktist ilma.

Vaidlustaja vaidlustab tasapinnalisuse nõudele antavate osakaalupunktide suuruse selle vastuolu tõttu RHS §-ga 3.

4.2. Tasapinnalisuse nõude hindamine sätestatud tingimustel on ebaproportsionaalne ega kasuta efektiivselt konkurentsi.

Sisuliselt eksisteerib vaidlusaluses osas hankeobjekti puhul kaks erinevat disainilahendust – vagunite vahel on kas treppidega ehk astmetega lahendus, mida tuleb läbida, et jõuda teise vagunisse või treppideta ehk tasapinnaline lahendus, mil liikumine ühes vagunist teise toimub samal tasapinnal. Astmeteta rongile 10 punkti andev kriteerium ebaproportsionaalne ja diskrimineeriv nende pakujate (sh vaidlustaja) suhtes, kelle sõidukilahendused vastavad täielikult hankija funktsionaalsetele, käitamis-, ohutus- ja mahutavusnõuetele, kuid kasutavad teistsugust disainikontseptsiooni (vagunite vahel liikumiseks on vaja läbida astmeid).

4.3. Hankija on valmis ka astmetega lahendust omandama, kui selle hind on Hankijale kokkuvõtlikult kogumis soodsam. Kuigi Vaidlustaja on seda meelt, et Hankijal on põhimõtteliselt võimalik tasapinnalisuse nõuet hindamiskriteeriumina hinnata, peavad sellele antavad punktid olema proportsionaalsed ning tagama ka sellise osakaalupunktide arvu juures tegeliku konkuretsi. Rakendatavate punktide osakaal ei tohi viia hindamistulemust selliselt tasakaalust välja. Kümnepunktine erinevus vastab Vaidlustaja pakutavate rongide näitel ligikaudu 23% hinnavahele, mis tähendab, et astmetega lahendust pakkuva ettevõtja peaks oma pakkumuse hinda vähendama pea ¼ võrra üksnes selleks, et neutraliseerida kõnealuse hindamiskriteeriumi mõju.

4.4. Vaidlustajale teadaolevalt on üksnes Stadler võimeline pakkuma ja saama hindamiskriteeriumist tulenevaid maksimaalset 10-t osakaalupunkti.

4.5. 05.08.2026 täiendas Vaidlustaja oma seisukohti järgnevalt.

4.5.1. Hankija ei vaja tasapinnalisuse nõude hindamiseks sedavõrd kõrget punktide osakaalu.

Kui Hankija oli 28.07.2026 valmis vähendama vaidlusaluse punkti osakaalu ise poole võrra, siis ei ole usutav, et vaidlustusele vastuse esitamise ajal oleks Hankijal objektiivne vajadus kümne punktisele osakaalule. Hankija vajadusi rahuldab ka see, kui vaidlusaluse kriteeriumi osakaal on

hoopis viis punkti. Kui Hankija vajadusi rahuldab ka tingimuse osakaal, mis on praegusest poole väiksem, siis pole vaidlusaluse tingimuse praegusel osakaalul Hankija jaoks tegelikult sellist väärtust nagu ta väidab ja tingimus ei ole proportsionaalne. Vaidlusalune kriteerium ei tähenda lihtsalt kümne punktist erinevust pakkuja pakumuste hindamisel, vaid on pakumuste maksumuste raames väärt miljoneid eurosid.

4.5.2. Tasapinnalisuse nõue kohtleb pakkujaid ebavõrdselt ja on eaproportsionaalne.

Praktikas tähendab hindamiskriteeriumi osakaal, koos kohalduva hindamise meetodikaga (kõik või mitte midagi), et pakkujad, kellel ei ole võimalik pakkuda Hankija eelistatud lahendust, on koheselt hindamiskriteeriumite rakendamisel oluliselt ebasoodsamas olukorras. Pakkujad ei ole võrdses seisundis pakumuste hindamisel ja Hankija eelistused astmelisuse osas suunavadki kaudselt hankelepingu pakkujale, kes pakub Hankija soovitud lahendust.

4.5.3. Vaidlustaja ei väida, et Hankijal ei võiks olla vajadusi, mida ta RHAD-i kaudu nõuab ega sedagi, et Hankija ei võiks väärtustada reisijate liikumisteel astmete puudumist, kuid sellise tingimuse hindepunktide osakaal peab olema mõistlikus ja objektiivses seoses Hankija vajadustega ning hanke eseme suhtes proportsionaalne ja konkurentsi võimalikult vähe piirav. Antud juhul see nii ei ole.

4.5.4. Astmeteta lahendusel ei ole selliseid eeliseid nagu Hankija väidab.

Hankija väited tuginevad eeldusele, et astmeteta lahendus kogu rongi ulatuses suurendab oluliselt ligipääsetavust. Seda eeldust ei toeta tehnilised standardid ega Euroopa Liidu õigus. Astmeteta liikumistee kriteerium mõjutab märkimisväärselt kogu rongi disaini, omades sh tehnilisi ja majanduslikke tagajärgi ning mõju rongi käitamisele. Kui Hankija soovib astmeteta liikumisteed kogu rongi ulatuses, siis väheneb sellega mahutavus, kuid suureneb rongi pikkus. Samamoodi kaasneb sellega rongi kõrgem maksumus ja kõrgemad käitlemise kulud. See asjaolu on oluline hindamaks vaidlusaluse kriteeriumi proportsionaalsust. Kui tingimuse täitmine nõuab märkimisväärsed ohverdusi teistes sõiduki parameetrites, ei saa selle eeliseid ohverdustest eraldi hinnata. Hankija ei ole oma vastuses vaidlustusele selgitanud, millised on vaidlusaluse tingimuse rakendamisega kaasnevad negatiivsed tehnilised ja majanduslikud tagajärjed.

4.5.5. Hankija väidab oma vastuses vaidlustusele, et astmeteta liikumistee toob lisaks ratastooli kasutajatele eeliseid ka reisijatele, kes reisivad lapsevankriga, koguka pagasiga või eakatele. Hankija on nende asjaolude tähtsust üle hinnanud.

Kõik kaasaegsed regionaalsed rongid pakuvad sellistele reisijatele võimalust astuda rongile vastavalt takistusteta platvormilt, madala põrandaga pealemineku alasid ja spetsiaalseid multifunktsionaalseid tsoone. Enamik reisijaid ei asu rongi täispikkuses avastama ega vaja seetõttu kunagi astmeteta liikumisteed kogu rongi ulatuses. Treppide puudumine ei tähenda reisijatele alati suuremat mugavust või turvalisust. Hankija vastus ei ilmesta sedagi, et astmeteta liikumistee avaldaks sellist kvalitatiivset mõju hanke esemele, mis saaks olla võrreldav selliste oluliste parameetritega nagu mahutavus, istekohtade mugavus, rongi töökindlus, energiatõhusus või elutsükli kulud. Sellele vaatamata on Hankija otsustanud astmeteta liikumisteele omistada antud riigihankes sellise osakaalu, mis tõenäoliselt osutub eduka pakumuse valikul määravaks.

4.5.6. Astmeteta liikumistee ei hõlbusta oluliselt puhastus- ja teenindusseadmete liikumist.

Sellist väidetavat kasu saab pidada Riigihanke eseme suhtes kõrvaliseks. Riigihanke esemeks on reisijate veoks mõeldud veeremi soetamine.

4.5.7. Tingimus on vastavas valdkonnas ebatavaline.

Hankija väidab oma vastuses vaidlustusele, et on olemas mitmeid pakkujaid, kes võiksid pakkuda ronge, milles oleks astmeteta liikumistee. Tõsi on see, et on olemas pakkujaid, kes pakuvad astmeteta liikumisteedga ronge, kuid tegemist ei ole regionaalsete rongide puhul standardse tootega, mida sellises valdkonnas tavapäraselt pakutakse. Isegi kui astmeteta liikumisteedga ronge

võiksid pakkuda mitmed pakkujad, ei tähenda see, et sellise lahenduse kasutamisele tuleks omistada kümme ja mõne muu lahenduse kasutamisele null punkti.

4.5.8. Arvestada tuleb Riigihanke eripäraga, milles rongid peavad olema võimelised sõitma kuni 200 km/h, siinses kliimavööndis (T2) ning mille puhul on Hankija seadnud ulatuslikud nõudmised nn sisevarustusele. Samal ajal ei ole Riigihanke maht rongitootjate jaoks ülemäära suur, kuivõrd Hankija lubab kindlasti soetada üksnes viis veeremi komplekti. Sellistes oludes ei saa automaatselt eeldada, et on olemas arvukalt pakkujaid, kes suudavad pakkuda nõutavate tehniliste lahendustega ronge, sh astmeteta liikumisteega ronge.

4.6. 10.08.2026 täiendas Vaidlustaja oma seisukohti järgnevalt.

4.6.1. Leedu apellatsioonikohtu otsus - Vaidlustaja oli tollal ja on ka praegu seisukohal, et selle hankija seatud tingimused piirasid ebaproportsionaalselt konkurentsi ja eelistasid ühte tehnilist lahendust, mida pakkus Stadler. Avaliku teabe kohaselt kvalifitseeriti Leedu riigihankes seitse pakkujat, kaks esitasid pakkumuse ja edukaks osutus Vaidlustajale teadaolevalt tavatult kõrget hinda pakkunud Stadler.

4.6.2. Hankija esitatud õnnetusjuhtumite pinnalt ei saa üldistada, et treppidega veerem oleks kuidagi ohtlikum, kui kaldpinnaga veerem. Hankijast oleks olnud aus oma mahukast statistikast võrdluseks välja tuua andmed selle kohta, kui palju on olnud nt õnnetusi, mil isikute kukkumine ei ole treppidest liikumisega seotud.

5. Hankija **AS Eesti Liinirongid** vaidleb vaidlustusele vastu.

5.1. Hankijal on RHAD-i koostamisel ulatuslik vabadus.

5.1.1. Tehnilistele miinimumnõuetele vastavus näitab üksnes seda, et pakkumus on hankelepingu täitmiseks vastuvõetav. See ei tähenda, et kõik miinimumnõuetele vastavad tehnilised lahendused on Hankija vajaduste seisukohalt võrdselt kvaliteetsed. Tasapinnalisuse nõue kuulub otseselt kvalitatiivsete omaduste hulka, mida Hankijal on RHS-i ja direktiivi kohaselt õigus väärtustada.

5.1.2. Hankijal on õigus koostada RHAD oma vajadustest lähtudes. Pakkujatel puudub subjektiivne õigus nõuda, et hankija telliks teistsuguse sisuga teenust (või kaupa), kui on hankija vajadus. Pakkujatel puudub subjektiivne õigus nõuda, et hankija kehtestaks tingimused, mis nende huve enim tagaks.

5.1.3. RHS § 85 lg 9 ega ükski muu RHS-i säte ei reguleeri, millise osakaalu peab Hankija kriteeriumile kehtestama. Hankijal on ulatuslik diskretsioon ka hindamise kriteeriumide suhtelise osakaalu määramisel. Hankija on tasakaalustanud erinevad hindamise kriteeriumi proportsioonid adekvaatselt ja otstarbekalt. Maksumusega seotud kriteeriumidele on Hankija määranud kokku 55 punkti ning kvaliteedikriteeriumidele 45 punkti. Eraldiseisvalt on kvaliteedikriteeriumide osakaal seejuures kas 5 või 10 punkti.

5.2. Astmeteta lahendus on hankelepingu esemega seotud kvaliteediomadus.

5.2.1. Astmeteta lahendus ei ole suvaline disainieelistus, vaid toetab tehnilises kirjelduses ette nähtud rongi terviklikku funktsionaalset lahendust. Tegemist on eri funktsioonidega reisijatealadega, mida kasutavad erinevate vajadustega reisijad ja mille vahel peab olema võimalik mugavalt liikuda. Astmeteta lahendus võimaldab neid alasid kasutada rongi tervikliku teenuse osana, mitte üksnes eraldiseisvate aladena konkreetses vagunis.

5.2.2. Astmeteta lahendus suurendab tõenäosust, et toitlustusala, tualetid ja muud ühiskasutatavad

teenused on tegelikult kasutatavad sõltumata sellest, millisest uksest reisija rongi siseneb või millises rongiosas tema istekoht asub. Seega toetab vaidlustatud kriteerium tehnilises kirjelduses juba ette nähtud ligipääsetavate teenuste tegelikku kasutatavust. Astmeteta lahendus muudab teenuste kasutamise lihtsamaks ka lapsevankriga reisijatele, piiratud liikumisvõimega reisijatele, eakatele ja pagasiga reisijatele.

5.2.3. Astmeteta lahenduse väärtustamine üleüldiselt on kooskõlas tehnilise kirjelduse läbiva ligipääsetavuse põhimõttega. Veerem peab võimaldama piiratud liikumisvõimega reisijatele, sh ratastoolikasutajatele, iseseisva ligipääsetavuse ilma tavapärastes käitamistingimustes personali abi või eelneva teatamiseta. Ligipääsetavus tuleb saavutada eelkõige veeremi konstruktsiooni ja integreeritud tehniliste süsteemide kaudu, mitte töökorralduslike abinõude või personali sekkumisega. Ligipääsetavuse funktsioonid peavad toimima sõltumata reisijate arvust, istekohtade kasutusest või rongi täituvusest, sh tipptunni tingimustes. Ligipääsetavust tuleb valideerida muu hulgas ratastoolikasutajate ja meelepuudega reisijate iseseisvalt läbitavate tervikteekondade kaudu. Astmeteta lahendus toetab otseselt seda tehnilises kirjelduses läbivalt väljendatud eesmärki.

5.2.4. Astmeteta ja katkestusteta liikumistee piki rongi lihtsustab ka puhastus- ja teenindusvahendite liigutamist rongi eri osade vahel ning toetab rongi tõhusamat igapäevast teenindamist.

5.3. Kriteerium võimaldab reaalsel konkurentsi.

5.3.1. Vaidlustaja väide, et üksnes Stadler on võimeline pakkuma astmeteta lahendust on tõendamata ja vastuolus avalikult kättesaadava turuinfoaga. Mitme teise suure veeremitootja tootevalikus, nt Siemensi Müncheni uue põlvkonna S-Bahni rongil, Alstomi Coradia Streami regionaalrongil ja Talgo VITTALI linna- ja regionaalrongide on astmeteta sisemist liikumist võimaldavad lahendused. Astmeteta lahendus ei ole Stadlerile ainuomane.

5.3.2. Isegi olukorras, kus vaid vähesed ettevõtjad suudaksid vaidlustatud omadust pakkuda, ei järelduks sellest automaatselt võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumist. Olukorras, kus kriteeriumid on objektiivsed, kohalduvad kõikidele pakkumustele ühetaoliselt ja on otseselt seotud riigihanke esemega ei riku võrdse kohtlemise põhimõtet see, et vaid väike osa ettevõtjatest suudab kriteeriumi täita. Vaidlustatud kriteerium on objektiivne ja kontrollitav, pakutaval veeremil kas on kogu reisijate liikumistee ulatuses astmeteta lahendus või ei ole. Kriteerium on otseselt seotud hangitava veeremiga, kohaldub kõigile pakkujatele ühtemoodi ega jäta Hankijale hindamisel piiramatut vabadust.

5.3.3. Hankija ei ole kohustatud arvestama kõigi riigihankes osaleda soovivate isikute võimaluste ja huvidega ning sel viisil ise täiendavat konkurentsi looma. Tehnilise kirjelduse kontekstis on kohtud öelnud, et lubatav on tehnilise kirjelduse koostamine ka nii, et sellele vastab isegi vaid üks pakkuja (*Kui hankija arusaadavalt selgitab, miks ta seab toodetele konkreetsed tingimused, siis ei ole alust nõuda hankijalt tingimuste muutmist põhjendusega, et hankija [---] vajaduse rahuldamiseks on otstarbekam seada hanke tingimustes vähem piiranguid.*). See põhimõte peaks kehtima ka kvalitatiivsete hindamise kriteeriumide puhul, mis ei välista ühegi pakkuja osalemist. Kvalitatiivse hindamise kriteeriumi õiguspärasuse tuvastamisel tuleb lähtuda Hankija põhjendatud kvaliteedieelistustest. Konkurentsi efektiivne ärakasutamine ei tähenda võimalikult suure hulga identsete või peaaegu identsete punktidega pakkumuste saamist. Selline käsitlus muudaks kvaliteedi hindamise sisuliselt võimatuks, sest iga kvaliteedieelistus asetab sellest omadusest ilma oleva lahenduse ebasoodsamasse olukorda.

5.4. Kriteeriumi osakaal on proportsionaalne.

5.4.1. Vaidlustaja väidab, et kriteeriumi 10-punktiline osakaal ja süsteem, mille kohaselt antakse kas 0 või 10 punkti, mõjutavad pakkumuste järjestust sedavõrd, et hindamiskriteeriumil on kohustusliku tehnilise tingimusega samaväärne toime. See väide on vastuoluline.

Vaidlustaja möönab ise, et astmetega lahendus võib osutuda edukaks, kui selle pakkumuse muud omadused ja maksumus on kokkuvõttes soodsamad. Seega ei ole astmetega lahendus Riigihankest välistatud ning hindamise kriteeriumil ei ole tehnilise kirjeldusega samaväärset toimet.

5.4.2. Hindamise kriteerium peabki pakkumuste järjestust mõjutama. Vastasel juhul ei täida see oma eesmärgi. Asjaolu, et 10 punkti võib pakkumuste järjestust muuta, ei näita kriteeriumi ebaproportsionaalsust.

5.4.3. Vaidlustaja argumentatsioon lähtub ekslikust eeldusest, et kvalitatiivse hindamise kriteeriumi osakaal peab olema vastavuses hinnatava omaduse rahalise maksumusega. Sellist nõuet ei tulene RHS-ist ega Euroopa Liidu õigusest. Euroopa Kohus on selgitanud, et kõik majanduslikult soodsaima pakkumuse kindlakstegemiseks kasutatavad hindamise kriteeriumid ei pea olema puhtalt majandusliku iseloomuga. Pakkumuse väärtust hankija jaoks võivad mõjutada ka omadused, mida ei ole võimalik või mõistlik väljendada selle omaduse eraldiseisva rahalise maksumusena. Astmeteta lahenduse väärtus ei ole ühekordne ega piirdu veeremi soetamise hetkega. Väärtus avaldub iga päev suure hulga reisijate liikumismugavuses, ligipääsetavuses, reisijate sujuvas paiknemises rongis ning rongisestest teenuste osutamise lihtsuses.

5.4.4. Veerem peab olema projekteeritud vähemalt 35-aastaseks kasutuseaks ja läbima vähemalt 300 000 kilomeetrit aastas. Ligipääsetavusega seotud süsteemid, seadmed ja funktsioonid peavad olema hooldatavad kogu rongi kavandatud kasutusea jooksul ning tarkvarauuendused, moderniseerimine, renoveerimine ega komponentide asendamine ei tohi ligipääsetavuse toimivust halvendada. Seega tuleb kriteeriumi väärtust hinnata kogu veeremi pika kasutusaja ja selle vältel teenindatavate reisijate arvu, mitte ainult lahenduse tootmiskulu alusel.

5.4.5. Vaidlustaja leiab, et proportsionaalne oleks kuni kolm punkti ning tavapärane olevat ühe- kuni kahepunktiline osakaal. Vaidlustaja ei põhjenda, millisel alusel tulenevad just sellised piirid ja kuidas need sobituksid siia hankesse. Ühe- kuni kolmepunktilise osakaalu korral jääks kriteeriumi mõju sedavõrd väikeseks, et sellel puuduks veeremi disaini valiku tegemisel sisuline mõju. Pakkujal ei oleks motivatsiooni pakkuda astmeteta – s.o kvaliteetsemat – lahendust, kui hindamise kriteerium seda ei soosi.

5.4.6. Hindamise kriteeriumile on Hankija soovinud määrata osakaalu, mis motiveerib pakkujaid astmeteta lahendust pakkuma. Kriteerium ei otsusta pakkumuse edukust eraldiseisvalt ning pakkumuste järjestus sõltub maksumusest ja kõigist teistest kvaliteedikriteeriumidest kogumis. Pakkujal on õigus osaleda Riigihankes ja võrdsetel tingimustel konkureerida.

5.5. Vaidlustaja hinnavõrdlus on eksitav ega tõenda kriteeriumi ebaproportsionaalsust.

Vaidlustaja väidab, et astmetega lahenduse pakkuja peab 10 punkti kompenseerimiseks esitama 22,22% madalama maksumuse ning vähendama ühe rongi hinda ligikaudu kolme miljoni euro võrra. Selline käsitus on eksitav.

5.5.1. Hankija juba selgitas, et põhimõtteliselt ebaõige on analüüsida, kui palju maksab astmeteta lahendus eraldiseisva tehnilise lahendusena või millise summa võrra on ühe rongi tootmine selle tõttu kallim. Osakaalu eesmärk pole väljendada, kui palju vastav tehniline lahendus maksab. Osakaal näitab, kui tähtsaks peab Hankija seda omadust pakkumuste võrdlemisel. Astmeteta lahenduse väärtus avaldub 35 aasta jooksul iga päev suure hulga reisijate liikumismugavuses, ligipääsetavuses, reisijate sujuvas paiknemises rongis ning rongisestest teenuste osutamise lihtsuses.

5.5.2. Vaidlustaja viidatud ligikaudu 22% hinnavahe põhineb teoreetilisel kahe pakkumuse näitel, milles astmeteta lahenduse pakkuja esitab suurima hinnatava maksumuse, astmetega lahenduse pakkuja madalaima hinnatava maksumuse ning kõik muud hindamise kriteeriumid annavad täpselt sama tulemuse. Maksumuse eest antavate punktide erinevus sõltub tegelikult kõigi esitatud pakkumuste hinnatavatest väärtustest ning pakkumuste lõplik järjestus ka tugiteenuste hinna ja teiste kvaliteedikriteeriumide alusel saadavatest punktidest.

5.5.3. Korrektne ei ole väljendada teoreetilist hinnavahet ühe veeremiühiku kohta. Kriteeriumi „Kogu ostuhind“ alusel hinnatakse kogu maksimaalse ostuprogrammi maksumust, mis hõlmab 20 veeremiühikut ning esmaste varuosade, hooldusjärgsete varuosade ja eriseadmete komplektide maksimaalseid koguseid. Veeremiühikute maksumuse arvutamisel võetakse lisaks arvesse pakutud allahindluse protsenti. Seetõttu ei saa kogu hinnatava ostuprogrammi maksumuse võimalikku erinevust jagada üksnes viie kindla tellimuse veeremiühiku või seitsme Elroni võimaliku veeremiühiku vahel.

5.5.4. Isegi kui Vaidlustaja esitatud näite eeldused oleksid täidetud, ei tõendaks see hindamise kriteeriumi õigusvastasust. Hindamise kriteeriumi osakaalu eesmärk ongi väljendada, millise hinnavahe korral eelistab Hankija kvaliteetsemat lahendust. Vaidlustaja ei ole näidanud, miks ei tohiks Hankija pidada kogu kasutusaja jooksul astmeteta lahendust piisavalt oluliseks, et see õigustaks kõrgemat kogumaksumust.

5.6. Astmeteta lahenduse eemaldamine tehnilisest kirjeldusest ei tõenda kriteeriumi õigusvastasust.

Astmetega lahenduse pakkumine ei too enam kaasa pakkumuse mittevastavust, Vaidlustaja saab sellise veeremiga Riigihankes osaleda ning tema pakkumust hinnatakse koos kõigi teiste pakkumustega. Kriteeriumi muutmine pakkujate jaoks vähem piiravaks ei tähenda, et Hankija peaks üldloobuma sellele omadusele sisulise kaalu andmisest. Hindamise kriteeriumi eesmärk ongi võimaldada astmeteta lahendust eelistada, ilma et astmetega lahendus oleks hankest välistatud.

5.7. 05.08.2026 täiendas Hankija oma seisukohti järgnevalt.

5.7.1. Tehniline ekspert kinnitab, et astmeteta lahenduse pakkumisel esineb konkurents.

Hankija on Riigihanke aluseks olevate tehniliste nõuete autor, kuid Hankijat nõustas tehnilise dokumentatsiooni koostamisel sõltumatu Šveitsi inseneribüroo PROSE. Ekspertarvamus lükkab ümber Vaidlustaja seisukoha turu lukustamise kohta.

5.7.2. Leedus on sarnases vaidluses apellatsioonikohus kinnitatud astmeteta lahenduse õiguspärasust ja kasulikkust (Leedu apellatsioonikohtu 30.09.2021 lahend (Lietuvos apeliacinis teismas, tsiviilasi nr e2A-1063-553/2021)). Selles kohtuvaidluses on Leedu raudtee-ettevõtte toonud esile samasugused kaalutlused, mis on praegusel juhul Hankijalegi olulised reisijate suurema mugavuse ja turvalisuse tagamiseks: paljudele reisijatele tekitavad astmed ebamugavusi vagunite vahel liikumisel, eriti rongi pidurdamisel, kuid pidurdamine toimub alati enne reisijate väljumist, mil rongides valitseb suurim liikumine, sest reisijad valmistuvad väljumiseks ja enamasti ei hoia kinni käsipuudest, kuna kannavad käes pagasit. Astmed raskendavad liikumist ja põhjustavad ebamugavusi mitte ainult liikumispuudega inimestele, vaid ka kolmanda isiku töötajatele, kiirustavatele reisijatele, kes vaatavad telefonide ekraane, või reisijatele, kellel on kaasas väikesed lapsed. Hankijal peab olema õigus parandada reisijate rongis viibimise kogemust. Elronil on ka mahukas õnnetuste statistika, kus näiteks klienditeenindajad kukuvad astmetel rongi liikuma hakates või pidurdades. Hankija eelistab astmeteta lahendust ka turvalisuse kaalutlustel. Õnnetusjuhtumeid ei juhtu sageli ja õnnetusel on tavaliselt korraga mitmeid põhjuseid, kuid Hankijal on õigus eelistada disaini, mis treppe väldib. Treppide olemasolu liikuvast rongist, kus korraga viibib palju inimesi (sh koos pagasiga) ning nende vahel piki rongi peab pidevalt edasi-

tagasi liikuma ka klienditeenindajad, võib suurendada õnnetuse riski. Ebaproportsionaalne ei ole niisugust asjaolu pakkumuste hindamisel arvesse võtta.

5.8. 10.08.2026 täiendas Hankija oma seisukohti järgnevalt.

5.8.1. Hankija teostab oma põhitegevust – parima reisirongiteenus pakkumist – läbi rongipargi ehk veeremi. Seetõttu peab Hankijal olema ulatuslik vabadus kehtestada rongidele nõudeid ja väärtustada seda, mis teeb rongiga reisimise tarbijale mugavamaks ja turvalisemaks; seda isegi juhul, kui niisugused tingimused muudavad pakkujale pakkumuse tegemise keerukamaks.

5.8.2. Kompromisslääbirääkimised ei ole argument vaidlustuse rahuldamiseks.

Hankija tahet või vajadust ei saa tõendada järeleandmised, mida Hankija on olnud valmis tegema kompromissi saavutamiseks. Hankija ei kommenteeri motiive, miks ta kompromissi välja pakkus. Vaidlustaja esitas vastuseks ettepaneku, mis nulliks hindamise kriteeriumi täielikult.

5.8.3. Hankijal ei pea olema hindamise kriteeriumide kehtestamisel „objektiivset ümberlükkamatut vajadust“. Niisugust õiguslikku lävendit RHS ei sea. RHS § 85 lg 1 kohaselt kehtestab hankija hindamise kriteeriumid majanduslikult soodsaima pakkumuse väljaselgitamiseks ning kriteeriumid peavad võimaldama reaalsel konkurentsi ja olema hankelepingu esemega seotud. Vaidlust ei ole selles, et veeremi ostu riigihankes on rongi konstruktsiooni ja disaini puudutavad kriteeriumid hankelepingu esemega seotud. Samuti ei ole vaidlust, et reaalne konkurents on tagatud

5.8.4. Hankija ei pea ostma miinimumtingimustele vastavat toodet.

5.8.4.1. Hankijal on õigus tehnilises kirjelduses nõuda (ammugi siis hindamise kriteeriumiga väärtustada) lahendusi, mis ületavad Euroopa Liidus kehtestatud miinimumnõudeid. Hankijal on õigus kehtestada rangemad nõuded, kui see on reisijate huvides või neile mugav. Hankijal on avalikku huvi kandvad eesmärgid, mille täitmisel peab äriühing esmajärjekorras lähtuma riiklikust transpordi arengukavast. Arengukava kohaselt on Eesti transpordipoliitika eesmärk tagada mugavad, ohutud, kiired, ligipääsetavad ja kestlikud liikumisvõimalused, võttes arvesse erinevate sihtrühmade ning kogukondade vajadusi.

5.8.4.2. Hankija ei soovi pakkuda teenust nõnda, nagu seda peab mõistlikuks Vaidlustaja. Hankija soovib lahendust, mis võimaldaks liikumiskustega isikutel liikuda reisijatele mõeldud kõigil aladel. Hankija jaoks on oluline, et reisijakogemus oleks võimalikult võrdne ning liikumiskustega reisijal säiliks võimalus liikuda rongi erinevate kasutusotstarbega alade vahel. Eelistatuim lahendus ongi seetõttu astmeteta käigutee läbi rongi.

5.8.4.3. Vaidlustaja üritab „kaubelda“ vaidlustusmenetluse kaudu endale tingimusi, mis võimaldavad tal teha kõige konkurentsivõimelisema pakkumuse. Hankija ei pea arvestama ühe ettevõtja ärihuvidega. Proportsionaalsuse nõue ei eelda, et tingimused sobiksid kõigile pakkujatele. PROSE tehnilise eksperdi arvamuse näitab, et astmeteta lahendus on tehniline nõue ega soosi üht konkreetset ettevõtjat: see ei seonu ühe tootja või ühe patenteeritud platvormiga; reisijate ligipääsetavusnõude täitmine on võimalik erinevate konstruktsioonide ja lahenduste abil; nõue ei sõltu ühestki konkreetsest patenteeritud tehnoloogiast ega raudteesõidukist.

5.8.5. Astmeteta lahendus näitab pakkumuse majanduslikku soodsust.

5.8.5.1. Hankijal on ulatuslik kaalutusõigus tehnilise kirjelduse koostamisel. Just hankijad teavad, milliseid seadmeid on neil vaja ja just nemad saavad kõige paremini kindlaks määrata nõuded, mis tuleb soovitud tulemuse saavutamiseks täita. Asjakohatud on Vaidlustaja arvamused, millega ta on asunud astmeteta lahendust kritiseerima. Hindamise kriteeriumi ei muuda RHS-ga

vastuolus olevaks see, kas astmeteta lahendus mõjutab oluliselt veeremi disaini. Tehniline kirjeldus on koostatud nii, et see jätab pakkujatele arvestatava vabaduse rongi disaini projekteerida.

5.8.5.2. Vaidlusalune hindamise kriteerium puudutab lisaks rongi sisenemisele ka liikumisteed piki vaguneid. Ühest vagunist teise liikumine ilma astmeteta on objektiivselt mõõdetav mugavus: reisija kas peab ületama astmeid või mitte. Rongid hangitakse vähemalt 35 aastaks ning täna kehtivad standardid ja tehnilised lahendused ei peegelda arenguid, mis selle jooksul aset leiavad. Loomulikult on igal tehnilisel lahendusel eeliste kõrval ka riske või puudusi. Küsimus ei ole selles, mis on astmeteta lahenduse puudused, vaid selles, kas Hankija on usutavalt põhjendanud, miks ta eelistab astmeteta disaini.

5.8.5.3. Vaidlustaja väidab, et regionaalsed rongid liiguvad kiirusel ca 200 km/h ja sõidu kestuseks on kuni neli tundi, mistõttu ei liigu reisijad sõidu ajal, vaid istuvad kogu reisi vältel. Vaidlustaja ei ole arvestanud asjaoluga, et tegemist ei ole üksnes pikamaaliikluseks mõeldud rongidega. Riigihankes on parameetrina antud ette kuni neljatunnine reisikestus selleks, et rongide sisekujundus ja mugavuslahendused vastaksid pikemate reiside nõuetele. Samas isegi pikkadel reisidel soovivad reisijad rongis ennast sirutada ja liikuda (sh tualetti ja toitlustusalale).

5.8.5.4. Vaidlustaja väidab, et „selliste rongide vagunite lahti ühendamise on keerulisem ja eeltoodu toob igal juhul kaasa veeremi kõrgemad hoolduskulud“. Tegemist on otstarbekust puudutava küsimusega. Hindamise kriteeriumide hulgas on eraldi adresseeritud hoolduskulusid ja hoolduseks kuluvaid töötunde. Kriteeriumi „Kogu ostuhind“ üheks osaks on esmaste varuosade ostuhind ja hooldusjärgsete varuosade ostuhind. Hooldust adresseerib kriteerium „Tugiteenuste hind“. Hooldusega seotud ajakulu adresseerivad kriteeriumid „Hooldusintervall“ ja „Hooldustööde maht“. Hankija küsib seega majanduslikult soodsaima pakkumuse väljaselgitamisel võistlevaid pakkumusi ka veeremi hooldusega seoses.

Kui astmeteta lahendus on hooldusmahukam ja -kulukam, nagu Vaidlustaja väidab, siis on Vaidlustajal eelis nende ees, kes niisugust lahendust pakuvad.

5.8.5.5. Treppideta vagunitevaheline läbipääs ei ole üksnes mugavus, vaid sel on palju laiem kasutegur. Astmeteta lahendus:

- tagab parema ligipääsetavuse, vähendab komistamis-, kukkumis- ja libisemisohtu rongi liikumise ajal;
- võimaldab ratastooli kasutajatel, liikumispuudega reisijatel, eakatel, lapse-vankritega peredel ning suure pagasiga reisijatel liikuda rongis iseseisvalt ja tehnoloogiliste barjäärideta ning muudab vagunitevahelise liikumise sujuvamaks;
- parandab ligipääsetavust teenuste kasutamisele;
- parandab reisikogemust ning muudab rongi atraktiivsemaks alternatiiviks autole ja bussile, ahvatleb ka kasutama rongi kui mugavaimat maismaatranspordi vahendit;
- võimaldab kõigil reisijatel kasutada rongi teenuseid, sõltumata nende liikumisvõimest;
- toetab tulevasi teenusekontseptsioone, nt kus teenindaja toob kohviku tellimused reisija istekohale (astmetel libastumise oht puudub);
- võimaldab teenindaval personalil liikuda kiiremini ja väiksema füüsilise koormusega, vähendab klienditeenindajate, puhastustöötajate ning muu rongipersonali tööõnnetuste riski;
- parem nähtavus piki rongi, avatud vaade suurendab ka subjektiivset turvatunnet;
- kiirem reageerimine eriolukordades; turvatöötajad ja päästetöötajad saavad kiiremini läbi rongi liikuda, sh kandraamiga;
- pommirobotil lihtsam vahekäike ületada;
- kiirendab evakuitsiooni ja vähendab evakuitsioonil tekkivaid pudelikaelu (mis on evakueerumise suurim tõrge ja risk), sh kiirendab liikumispuudega reisijate evakueerimist;
- väldib olukordi, kus ratastoolid, jalgrattad või lapsevankrid tuleb treppidest üle tõsta;
- toetab kiiremat reisijate vahetust peatustes (kui ühe ukse juures on ummik ja reisija otsustab

väljuda teisest uksest);

- ühtlane põrandapind loob kaasaegse, avara ja kvaliteetse mulje, mida Hankija soovib Rail Baltica esimeste rongidega avalikkusele pakkuda, ning näitab eeskju ühistranspordi sõidukite disainimisel Eestis.

5.8.6. Hindamise kriteeriumi on õigus kehtestada 10-punktilise sammuga.

Vaidlustaja heidab ette hindamismetoodikat, mille kohaselt astmeteta lahenduse pakkumine saab 10 punkti ja pakkumata jätmise 0 punkti (kõik või mitte midagi). Hindamismetoodika, kus funktsionaalsuse pakkuja saab punktid, mittepakkuja ei saa, on Eesti riigihangetes tavaline.

5.8.7. Vaidlustaja ise mõonab, et astmeteta lahendus on kallim.

5.8.7.1. Hindamise kriteeriumi eesmärk on eelistada astmeteta lahendust. Selleks on vaja määrata hindamise kriteeriumile osakaal. See osakaal ei pea olema seotud astmeteta lahenduse maksumusega. Hindamise kriteeriumi osakaal ei pea võrduma kriteeriumi esemeks oleva lahenduse väärtusega.

5.8.7.2. Vaidlustaja arvutused lähtuvad sellest, kui kallilt tema saab veeremit pakkuda. Vaidlustaja ei arvesta, et lisaks veeremi maksumusele on Hankija kehtestanud veel 8 hindamise kriteeriumi. Astmeteta lahenduse eest „kaotatud“ punktide tagasiteenimine ei pea toimuma ainult maksumuse arvelt. Hindamise kriteeriumile tuleb omistada tõsiseltvõetav osakaal, et üleüldse oleks võimalik saada astmeteta lahendusega disaini. Mitte ükski ettevõtja ei paku Hankijale eelistatud disaini, kui Hankija seda punktidega ei premeeri. Hindamise osakaalud peavad tekitama pakkujatele motivatsiooni pakkuda eelduslikult kallimat lahendust.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

6. Ei saa olla vaidlust, et RHAD-i kohaselt on võimalik Riigihanke eesmärgi täitmiseks pakkuda nii astmetega kui ka astmeteta rongide lahendust ja etteheiteid tehnilise kirjelduse koostamisele viisil, et tehnilise kirjeldusega on takistatud Riigihanke avamine konkurentsile, esitatud ei ole ja esitada ei saa. Tasapinnalisuse nõude seadmisega eelistab Hankija Riigihankes astmeteta rongide lahendust, hinnates seda 10 punkti võrra kõrgemalt kui astmetega lahendust. Vaidlustuskomisjon mõonab, et üldreeglina ongi pakkumuse majanduslikku soodsust näitavate hindamise kriteeriumide kehtestamise eesmärk hinnata kõrgemalt pakkumust, mis pakub hankijale rohkem lisaväärtust/kõrgemat kvaliteeti ja kui hankija eelistab põhjendatult mingit tehnilist lahendust, ei pea pakkumuste hindamise süsteem olema üles esitatud selliselt, et tehniliste lahenduste eripärasid arvesse ei võeta või võetakse arvesse viisil, mis hankija soovitud tulemust tegelikult saavutada ei võimalda.

7. Vaidlustuse kohaselt ei ole hindamiskriteerium kehtestatud osakaalupunktide tõttu proportsionaalne (nii astmeteta kui ka astmetega lahendus võimaldavad täita Riigihanke eesmäärke) ja tasapinnalisuse nõudele omistatud osakaal moonutab põhjendamatult konkurentsi (annab ülemäärase eelise astmeteta lahendusele).

Vaidlustuskomisjoni hinnangul väljendub proportsionaalsuse põhimõte hindamiskriteeriumi hindepunktide (osakaalu) suuruses eelkõige selles, et punktide arv peab vastama selle omaduse tegelikule tähtsusele Hankija jaoks, tekitama pakkujatele tegeliku motivatsiooni seda omadust pakkuda, kuid ei tohi muuta kvaliteedipunkte varjatud vastavustingimuseks või konkurentsipiiranguks. Vaidlustuskomisjoni arvates tasapinnalisuse nõue proportsionaalsuse põhimõttega vastuolus ei ole.

7.1. Antud juhul ei saa olla vaidlust, et tasapinnalisuse nõue ei välista astmetega lahenduse pakkumist Riigihankes, st et nõue iseenesest ei ole hindamise kriteeriumiks maskeeritud

vastavustingimus.

7.2. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et pakkumuse vastavus RHAD-ile tehniliste miinimumnõuete osas näitab üksnes seda, et pakkumus on hankelepingu täitmiseks vastuvõetav, kuid see ei tähenda, et kõik miinimumnõuetele vastavad lahendused oleksid Hankija vajaduste seisukohalt võrdväärsed. Astmeteta lahendus, mis on selgelt hankelepingu esemega seotud, kuulub otseselt kvalitatiivsete omaduste hulka, mida Hankijal on õigus väärtustada ja vastavalt RHS § 85 lg-le 1 hinnata (RHS § 85 lg 8 p 1 nimetab nt funktsionaalsed omadused ja ligipääsetavuse selgelt kvalitatiivse näitajana, mida on lubatud hinnata). Vaidlustajal puudub subjektiivne õigus nõuda, et Hankija tasapinnalisuse nõuet kvaliteedinäitajana ei hindaks või kehtestaks hindamise kriteeriumi viisil, mis tagaks rohkem Vaidlustaja ärihuve, jättes Hankija vajadused ja huvid sellega tahaplaanile.

Riigikohus on tehnilise kirjelduse koostamisega seoses märkinud, et *Hankijal ei ole kohustust hankida valdkonna miinimumnõuetele vastavat toodet, vaid tal on õigus kehtestada enda eesmärkidele vastavad täiendavad tingimused [---]* (Riigikohtu otsus nr 3-20-718, p 17). Vaidlustuskomisjon leiab, et see seisukoht on asjasse puutuv ka käesolevas vaidluses – olukorras, kus Hankija on piisavalt ja asjakohaselt põhjendanud, miks ta eelistab osta astmeteta lahendust, võib Hankija hinnata kõrgemalt oma vajadustele ja eesmärkidele paremini vastavaid lahendusi. Seega Hankija ei pea ostma miinimumnõuetele vastavat toodet, vaid võib taotleda enda vajadustest lähtuvat kõrgemat kvaliteeditaset. Hankija peab Riigihankes kõrgemaks kvaliteeditasemeks astmeteta lahendust.

Oluline on ka märkida, et praegusel juhul on Hankija tasakaalustanud maksumusega seotud kvaliteedikriteeriumidega (maksumuse osakaal 55 punkti ning kvaliteedikriteeriumid 45 punkti, sh üksikute kvaliteedikriteeriumide osakaal on 5–10 punkti). Kvaliteedikriteeriume on mitu ja vaidlusaluse tasapinnalisuse nõude täitmise eest omistatav 10 punkti ei moodusta kogu kvaliteedikriteeriumi.

7.3. Astmeteta lahendus on hankelepingu esemega seotud omadus, mille eelistamise põhjuseid on Hankija põhjalikult ja asjakohaselt vaidlustusmenetluses avanud. Vaidlustaja pädevuses ei ole öelda, et Hankijal sellist vajadust olla ei saa või ei tohi või et tema poolt pakutav lahendus (odavama hinna eest) on tegelikult sama hea. Kõik hindamise kriteeriumid, mida Hankija majanduslikult soodsaima pakkumuse määratlemiseks kasutab, ei pea olema tingimata puhtalt majandusliku iseloomuga (Euroopa Kohtu lahend C-513/99, p 55 (direktiiv 2014/25/EL vastavat põhimõtet ei muutnud)), st, et kvaliteedi osakaal ei pea õiguspärasuseks vastama tehnilise lahenduse tootmismaksumusele ega olema muul moel hinnastatav või rahas selgelt välja arvutatav.

Veenev on ka Hankija selgitus, mille kohaselt on antud juhul tegemist omadusega, mis lõpptulemusel mõjutab lepingulist tulemit kümnete aastate jooksul iga päev (nt ligipääsetavus, ohutus), mistõttu on suurema punktiosakaalu proportsionaalsus põhjendatud ka sellega, et Hankija jaoks avaldub väärtus pikaajaliselt, mitte üksnes soetushetkel. RHS ei keela Riigihanke lepinguperioodist väljuvat lisaväärtust pakkumuste hindamisel arvesse võtta.

7.4. Hankijal on ulatuslik kaalutusõigus oma vajaduste määratlemisel, aga ka vajadusi täitvate erinevate lahenduste reastamisel hindamiseks ning neile vastavate osakaalude kehtestamisel. RHS § 85 lg 9 ega ükski muu RHS-i säte ei määra ette kriteeriumide konkreetset osakaalu.

10 punkti omistamine oleks ebaproportsionaalne juhul, kui selle osakaalu ei saa põhjendada tasapinnalisuse nõude tegeliku tähtsusega (Hankijale tuleneva lisaväärtusega), pakkujatele kaasneva täiendava kulu ja hindamismetoodika konkurentsimõjuga. Vaidlustuskomisjoni hinnangul ei ole alust järeldada, et 10-punktiline osakaal on eeltoodud asjaolusid arvestades ebaproportsionaalne.

7.4.1. Puudub vaidlus, et astmeteta lahendus on kallim kui astmetega lahendus. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et väiksema osakaalu (nt 1–3 punkti) puhul võib puududa

pakkujatel motivatsioon paremaid/kallemaid lahendusi pakkuda. Olukorras, kus Riigihankes osalemisest huvitatud isikul on võimalik pakkuda oma tootevalikust mõlemaid lahendusi, peab hindepunktide osakaal astmeteta lahenduse eest olema piisavalt suur, et motiveerida pakkujat tegema juba enne pakkumuse esitamist Hankija poolt eelistatud (kallimat) valikut ja seda siis ka Riigihankes pakkuma. Asjaolu, et Vaidlustajal sellist dilemmat ei teki, ei tähenda, et kõrgematel hindepunktidel sellist motiveerivat mõju ei oleks või sellist eesmärki olla ei saaks. Vaidlustuskomisjoni hinnangul on olukorras, kus astmeteta lahendus on Hankijale reaalselt oluliselt väärtuslikum ja selle saavutamine tähendab pakkujale täiendava kulu, 10 punkti omistamine Hankija eesmärgi saavutamiseks vajalik ja põhjendatud. Hindamismetoodika peab kõrgema kvaliteediga pakkumuse saamiseks andma sellele omadusele piisava kaalu, et pakkujal oleks majanduslikult põhjendatud motivatsioon teha täiendavat kulu eeldav valik. Kõrgema kvaliteeditasemega pakkumuste esitamist ei ole võimalik saavutada tasapinnalisuse nõude hindamisel marginaalsete hindepunktidega. Hankijal on põhimõtteline õigus anda olulisele kvalitatiivsele hindamise kriteeriumile oluline kaal.

7.4.2. Tasapinnalisuse nõude osakaal ei ole ka ilmselgelt ebaproportsionaalne valitud metoodika tõttu. *Kõik või mitte midagi* metoodika, kus 10-punktilise sammuga hinnatakse konkreetse funktsionaalsuse olemasolu (10 punkti) või puudumist (0 punkti) on riigihangetes tavapärane. 10 punkti ei muuda astmeteta lahendust iseenesest ainsaks lahenduseks, mille pakkumise kaudu saaks Riigihankes edukaks osutada.

7.4.3. Vaidlustaja väited turu lukustamise või konkurentsi puudumise kohta on põhjendamatud. Hankija on piisavalt põhjendanud, et astmeteta lahendused on olemas mitmete suuremate veeremootjate tootevalikus (nt Siemens, Alstom, Talgo). Seda, et tehnoloogia ei ole patenteeritud ega ühe tootja monopoolne omand, Vaidlustaja ka ei väida. Seega Hankija eelistatud lahendus on turul reaalselt saavutatav ja tasapinnalisuse nõue ei ole suunatud konkreetsele pakkujale või tootjale.

Tasapinnalisuse nõue on objektiivne, kontrollitav (astmeteta lahendus kas on või ei ole) ja kohaldub kõigile pakkujatele ühetaoliselt. Asjaolu, et mõni pakkuja Hankija poolt eelistatud (kõrgemate hindepunktidega hinnatud) lahendust pakkuda ei saa või ei taha või nõuab mõne pakkuja lahendus suuremat ümberprojekteerimist, ei tähenda võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumist. Pakkujate võrdse kohtlemise põhimõtet ei saa käsitleda Hankija kohustusena kehtestada RHAD-is hindamise kriteeriumid nii, et maksimaalsed hindepunktid kvaliteedi eest tuleks omistada kõikide pakkujate pakkumustele.

8. Tulenevalt eeltoodust leiab vaidlustuskomisjon, et Hankija on piisavalt põhjendanud, et astmeteta lahendust väärtustav hindamiskriteerium ja sellele omistatud 10-punktiline osakaal on proportsionaalne, asjakohane, läbipaistev, riigihanke esemega otseselt seotud ning ei too kaasa konkurentsi põhjendamatu piiramist.

Asjaolu, et Hankija oleks olnud kokkuleppe faasis nõus hindama tasapinnalisuse nõuet väiksema arvu punktidega, ei näita iseenesest seda, et 10 punkti hindamise kriteeriumi eest on õigusvastane. Vaidlustuskomisjon näeb Hankija pakkumist kui vastutulekut ja soovi vaidlus lahendada, mitte kui hindepunktide õigusvastasuse möönmist. Vaidlustajal ei saanud olla ootust, et kokkuleppe sõlmimata jätmisel saavutab ta vähemalt kokkuleppes pakutu vaidlustusmenetluses.

9. Vaidlustusmenetluse kulud

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

Hankija on esitanud 05.08.2026 ja 10.08.2026 taotlused menetluskulude väljamõistmiseks kogusummas 11362 eurot (käibemaksuta) 49,4 töötunni eest keskmise tunnihinnaga 230 eurot.

Esindaja kulude suuruse hindamisel ei oma üldjuhul tähtsust asjaolu, et esindajateks oli mitu advokaati, kuid oluline on see, et esindajate kulude suurus lähtuks asja keerukusest ja materjalide mahukusest. Asja keerukust ja materjalide mahukust silmas pidades (asi oli tavapärasest ühe

RHAD-i punkti vaidlusest keerukam ja mahukam) leiab vaidlustuskomisjon, et Hankija lepinguliste esindajate kulud on siiski ülepaisutatud. Vaidlus oli lõpptulemusel ikkagi vaid ühes hindamise kriteeriumis, samuti ei kuulu kulude hulgas välja mõistmisele Hankija tegevus ca 12 tundi (ebaõnnestunud) kompromissi saavutamiseks (isegi kui kompromiss oleks saavutatud, oleks tulnud kulude jagamises kokku leppida või kokkuleppe puudumisel jäänuksid kulud poolte endi kanda – RHS § 198 lg 4). Vaidlustuskomisjoni hinnangul on Hankija vajalikeks ja põhjendatud kuludeks vaidlustusmenetluses 5520 eurot 24 töötunni eest ja vaidlustuskomisjon mõistab need Vaidlustajalt välja.

Vaidlustaja kulud jäävad tema enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)

Angelika Timusk