



RIIGIHANGETE
VAIDLUSTUSKOMISJON

OTSUS

Vaidlustusasja number	103-26/305132
Otsuse kuupäev	03.06.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	Ühispakkujate AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus vaidlustus Mittetulundusühingu Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus riigihankes „Avaliku bussiliiniveo korraldamine Läänemaa avalikel bussiliinidel“ (viitenumber 305132) ühispakkujate AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus kõrvaldamise otsusele
Menetlusosalised	Vaidlustaja, ühispakkujad AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus, esindaja vandeadvokaat Anneli Aab Hankija, Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, esindaja vandeadvokaat Kristina Laarmaa
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

RHS¹ § 197 lg 1 p-i 4 ja § 198 lg 3 alusel

- 1. Jätta ühispakkujate AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus vaidlustus rahuldamata.**
- 2. Mõista ühispakkujatelt AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus Mittetulundusühingu Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus kasuks välja lepingulise esindaja kulud 5180 eurot (käibemaksuta).**
- 3. Jätta ühispakkujate AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus vaidlustusmenetluse kulud nende enda kanda.**

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).

¹ riigihangete seadus

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 21.01.2026 avaldas Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (edaspidi Hankija) riigihangete registris avatud hankemenetlusena läbi viidava riigihanke „Avaliku bussiliiniveo korraldamine Läänemaa avalikel bussiliinidel“ (viitenumber 305132) (edaspidi Riigihange) hanketeate.

2. 08.05.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) ühispakkujate AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus taotlusega tunnistada kehtetuks Mittetulundusühingu Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus 28.04.2026 otsus nr 2-2/9, millega Vaidlustaja kõrvaldati Riigihangest.

Vaidlustuskomisjoni 13.05.2026 otsusega jäeti rahuldamata Vaidlustaja taotlus Riigihanke peatamiseks.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 15.05.2026 kirjaga nr 12.2-10/103o 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 20.05.2026 ja neile vastamiseks 25.05.2026.

Vaidlustuskomisjoni poolt määratud esimeseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad ja menetluskulude välja mõistmise taotluse Vaidlustaja, menetluskulude välja mõistmise taotluse Hankija. Teiseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad ja täiendava menetluskulu välja mõistmise taotluse Hankija.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, ühispakkujad AS Liepajas autobusu parks ja SIA NordBus, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Vaidlustaja ja Läti riigi osaühingu „Autotransporta direkcija“ (edaspidi ATD) vahel on riigihanke tulemusena sõlmitud kolm lepingut ühistransporditeenuse osutamiseks erinevatel maakonnaliinidel:

- i) Leping nr ATD/ST-2020/04 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Liepāja“ (lepingu periood: 1. augustist 2021 kuni 31. juulini 2031);
- ii) Leping nr ATD/ST-2020/05 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Rīta ümbrus“ (lepingu periood: 1. augustist 2021 kuni 31. juulini 2031);
- iii) Leping nr ATD/ST-2021/03 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Ogre, Aizkraukle“ (lepingu periood: 1. juulist 2022 kuni 30. juunini 2032).

Nimetatud lepingute (Läti lepingud) osas palus Hankija mh esitada selgitusi ja andmeid teenuse osutamise kvaliteedi, ärajäänud väljumiste, rakendatud meetmete ning lepingute täitmise kohta. Vaidlustaja esitas Hankijale nõutud selgitused, tegevusstatistika ning muud täiendavad andmed seonduvalt hankelepingute täitmise käigus esinenud rikkumistega.

28.04.2026 teavitas Hankija Vaidlustajat 28.04.2026 hankekomisjoni ettepaneku alusel (lisa 1) tehtud otsusest nr 2-2/9 (lisa 2), millega Vaidlustaja kõrvaldati hankemenetlusest RHS § 95 lg 4 p 8 alusel. Hankija leidis, et AS Liepajas autobusu parks (edaspidi LAP) poolt Läti Vabariigis täidetavate avaliku teenindamise lepingute täitmisel esinenud teenuse osutamise

häired ja ärajäänud väljumised seavad kahtluse alla LAP usaldusväärse Riigihanke esemeks oleva lepingu nõuetekohasel täitmisel.

Vaidlustaja hinnangul puudusid alused nende kõrvaldamiseks Riigihankest.

4.2. Vaidlust ei ole, et Vaidlustaja poolt esines Läti lepingute täitmisel üksikuid rikkumisi ja ärajäänud väljumisi. Samas ei tähenda rikkumiste olemasolu iseenesest, et RHS § 95 lg 4 p 8 kohaldamise eeldused oleksid täidetud või et Vaidlustaja oleksid käsitatavad hankelingu täitmiseks ebausaldusväärsetena. Direktiivi 2014/24/EL põhjenduse 101 kohaselt ei ole RHS § 95 lg 4 p 8 aluseks oleva direktiivi art 57 lg 4 p g eesmärk ettevõtja karistamine varasemate rikkumiste eest, vaid hinnata, kas need rikkumised annavad alust tõsisteks kahtlusteks ettevõtja usaldusväärse suhte tulevase hankelingu nõuetekohase täitmise perspektiivist.

Hankija on lähtunud pelgalt asjaolust, et rikkumised eksisteerisid ja sanktsioone (s.o leppetrahvi) kohaldati ning kuna seda tehti korduvalt, siis järelkult esineb alus kõrvaldamiseks. Vaidlustaja sellega ei nõustu.

Läti lepingud eristasid olulisi lepingutingimusi ja seeläbi olulisi lepingu rikkumisi nn tavapära rikkumistest. Olulise lepingulise kohustuse rikkumise korral võis tellija lepingu üles öelda (vt nt Läti lepingute p-d 17.2.2-17.2.7), kuid kui lepinguline kohustus (ja rikkumine) polnud oluline, oli rikkumine pelgalt leppetrahviga sanktsioneeritav (vt nt Läti lepingute p 15). Lepingu lõpetamise aluseks saavad üldjuhul olla üksnes sellised rikkumised, mis on käsitatavad oluliste lepingurikkumistena. Ka VÕS § 116 lg 1 kohaselt eeldab lepingust taganemine olulist lepingurikkumist ning VÕS § 116 lg 2 järgi on rikkumine oluline eelkõige juhul, kui kahjustatud lepingupool jääb olulisel määral ilma sellest, mida ta õigustatult lepingust lootis, või kui rikkumise laad annab mõistliku aluse eeldada, et kohustusi ei täideta nõuetekohaselt ka edaspidi.

4.3. RHS § 95 lg 4 p 8 kohaldamisel peab hankija läbi viima ettevõtja usaldusväärse individuaalse ja tervikliku hindamise.

Käesoleval juhul ei ole Hankija sellist sisulist ja tasakaalustatud hindamist nõuetekohaselt läbi viinud. Hankija on jätnud tähelepanuta, et Vaidlustaja pole rikkunud ühtegi Läti lepingutingimust selliselt, et see tooks kaasa lepingu ülesütlemise tellija poolt. Järelikult pole Vaidlustaja olulisi lepingu tingimusi rikkunud. Hankija on rajanud oma järeldused üksnes statistiliste näitajate formaalsele võrdlemisele ning käsitlenud üksikuid tegevusnäitajaid sisuliselt automaatse kõrvaldamise alusena, jättes ebapiisavalt arvestamata nende tekkimise põhjuseid, lepingulist raamistikku, tegevuslikku konteksti ning Vaidlustaja poolt rakendatud parandusmeetmeid. Hankija on oma järeldused rajanud peamiselt statistiliste näitajate võrdlusele, omistades nendele põhjendamatult otsustava kaalu vaidlustajate usaldusväärse hindamisel. Selline lähenemine ei ole kooskõlas RHS § 95 lg 4 p 8 eesmärgi ega Euroopa Liidu riigihankeõiguse põhimõtetega.

Vaidlustajate hinnangul ei ole Hankija tuvastanud asjaolusid, mis võimaldaksid põhjendatult järeldada, et Vaidlustaja oleks käesoleva hankelingu täitmisel ebausaldusväärne või suuteline lepingut olulisel määral rikkuma.

4.4. Kõrvaldamise eelduseks on muu hulgas see, et tegemist oleks olulise lepingutingimuse olulise või pideva rikkumisega, mis ettevõtja usaldusväärse kahtluse alla seab. Käesoleval

juhul ei ole need eeldused täidetud.

4.4.1. Hankija otsusest ei nähtu, et LAP oleks rikkunud selliseid lepingutingimusi, mida oleks võimalik RHS § 95 lg 4 p 8 tähenduses käsitleda oluliste lepingutingimustena.

Hankija on pidanud avaliku liiniveo teenuse olulisteks tingimusteks muu hulgas plaanipäraste väljumiste täitmist, sõiduplaanist kinnipidamist, piletimüügiga seotud kohustusi, busside tehnilist nõuetekohasust, videosüsteemidega seotud kohustusi ning peatusteabe edastamist. Vaidlustaja ei vaidle vastu sellele, et nimetatud kohustused on avaliku liiniveo teenuse osutamisel tähtsad. Sellest ei tulene siiski automaatselt, et iga nende kohustustega seotud tegevuslik kõrvalekalle või iga leppetrahviga sanktsioneeritud juhtum kujutab endast RHS § 95 lg 4 p 8 tähenduses olulise lepingutingimuse rikkumist.

Lepingud sisaldavad detailset ja astmelist sanktsioonisüsteemi, milles on selgelt eristatud ühelt poolt leppetrahviga sanktsioneeritavad tegevuslikud kõrvalekalded ning teiselt poolt kohustused, mille rikkumine võib anda aluse lepingu erakorraliseks lõpetamiseks. Näiteks ärajäänud või osaliselt täitmata väljumiste korral näevad Läti lepingud (vt Läti lepingute p 15.1.7) ette eelnevalt leppetrahvide kindlaksmääratud sanktsiooniskaala vahemikus 70 kuni 500 eurot sõltuvalt juhtumite arvust kalendrikuu jooksul. Samas lepingu erakorraline ülesütlemine on ette nähtud üksnes selliste rikkumiste puhuks, mida pooled on käsitlenud lepingu jätkumist välistava raskusega rikkumistena (vt. Läti lepingute p-d 17.2.2-17.2.7).

4.4.2. Kui leping näeb mõne rikkumise puhul ette ainult leppetrahvi, kuid teiste rikkumiste puhul annab ülesütlemisõiguse, siis see tähendab, et pooled tegid teadliku eristuse rikkumiste raskusastmete vahel.

Läti lepingud andsid ATD-le õiguse lepingud süsteemsete või raskete rikkumiste korral lõpetada. ATD seda õigust ei kasutanud. Vastupidi, Hankija kogutud materjalidest nähtub, et ATD kinnitas OMA 09.04.2026 kirjas, et lepingute täitmisel ei esinenud selliseid rikkumisi, mis oleksid ATD hinnangul õigustanud lepingute erakorralist ülesütlemist.

4.4.3. Väär on Hankija järeldus, et tegemist oleks olnud pidevate rikkumistega RHS § 95 lg 4 p 8 tähenduses.

Hankija käsitluse kohaselt võiks juba leppetrahvide korduv esinemine avaliku liiniveo lepingu täitmisel olla piisav alus ettevõtja hankemenetlusest kõrvaldamiseks. See tähendaks sisuliselt, et RHS § 95 lg 4 p 8 kohaldamine taanduks statistiliseks ja automaatseks kontrolliks, mitte pakkuja tegeliku usaldusväärsuse individuaalseks hindamiseks. Selline lähenemine ei ole kooskõlas ei Euroopa Liidu riigihankeõiguse ega RHS § 95 lg 4 p 8 eesmärgiga.

Seda kinnitab ka Hankija enda esitatud Eesti võrdlusstatistika (hankekomisjoni ettepaneku lisa 3), millest nähtub, et ärajäänud väljumisi ja muid tegevuslikke kõrvalekaldeid esineb ka Eesti avaliku liiniveo praktikas. Seetõttu ei saa ainuüksi lepingu rikkumiste või leppetrahvide esinemist avaliku liiniveo sektoris käsitada automaatselt tõendina ettevõtja ebausaldusväärsusest või selliste raskete ja püsivate lepingurikkumiste olemasolust, mis õigustaksid hankemenetlusest kõrvaldamist.

4.4.4. Hankija käsitus Riia lepingu täitmisega seotud asjaoludest ei ole järjekindel ega võimalda kontrollida, millises ulatuses Hankija neid asjaolusid Vaidlustaja usaldusväärsuse

hindamisel tegelikult arvesse võttis.

4.5. Hankija statistiline võrdlus Vaidlustaja ja Eesti bussivedajate vahel on meelevaldne.

4.5.1. RHS § 95 lg 4 p 8 kohaldamisel ei piisa sellest, et Hankija viitab varasemate lepingute täitmisel esinenud rikkumiste arvule või protsentuaalsele osakaalule. Hankija peab põhjendama, miks need andmed võimaldavad teha järelduse pakkuja praeguse usaldusväärsuse kohta. Juhul, kui Hankija tugineb võrdlusstatistikale, tuleb tal ühtlasi selgitada, millisel alusel on kasutatud võrdlusandmed käsitatavad omavahel võrreldavatena ning kuidas on arvesse võetud erinevusi lepingulistest, majanduslikes ja tegevuslikes tingimustes.

Hankekomisjoni ettepanekus käsitleb Hankija Läti ja Eesti tegevusstatistikat võrreldavate lähteandmetena, kuigi asjaomased avaliku teenindamise lepingud põhinevad erinevatel lepingulistel, majanduslikel ja tegevuslikel raamistikul. Statistiline võrdlus saab olla usaldusväärne üksnes juhul, kui võrreldavad näitajad on kujunenud sisuliselt võrreldavates tingimustes ning võrreldava meetoodika alusel. Olukorras, kus erinevad nii sanktsioonimehhanismid, rikkumiste kvalifitseerimise alused, tegevusmahud kui ka tegevuskeskkond, ei võimalda pelgalt protsentnäitajate kõrvutamine teha põhjendatud järeldusi ettevõtja usaldusväärsuse kohta RHS § 95 lg 4 p 8 tähenduses.

Eelkõige erinevad märkimisväärselt asjaomaste lepingute sanktsionisüsteemid ning rikkumiste kvalifitseerimise põhimõtted. Hankija enda selgituste kohaselt kohaldatakse Eesti avaliku teenindamise lepingutes rangemaid sanktsioonimehhanisme, sealhulgas üksikjuhtumipõhiseid leppetrahve, mis võivad ulatuda kuni 1500 euronile iga rikkumise eest. Seevastu Läti lepingutes koondatakse rikkumised valdavalt perioodipõhiselt ning sanktsioonide rahaline mõju kujuneb teistsugusel alusel. Samuti erinevad rikkumiste arvestamise põhimõtted, sanktsioonide rakendamise eeldused ning tegevusriskide jaotus lepinguosaliste vahel.

Samavõrd olulised erinevused esinevad lepingute majandusmudelid ja hüvitiste korrigeerimise mehhanismides. Eesti avaliku teenindamise lepingud võimaldavad vedajatele oluliselt paindlikumaid ja sagedasemaid indekseerimiskohandusi, sealhulgas kvartalipõhist indekseerimist. Läti lepingute puhul on hüvitiste korrigeerimine seevastu pikema aja jooksul märksa piiratum, vaatamata ulatuslikule inflatsioonisurvele ning transpordisektori tööjõukulude kiirele kasvule. Need asjaolud mõjutavad otseselt vedaja suutlikkust, sealhulgas reservtööjõu hoidmist, asendussõidukite tagamist ja teenuse üldist stabiilsust. Hankija ei ole neid erinevusi oma otsuses sisuliselt analüüsinud, kuigi tegemist on asjaoludega, millel on otsene mõju tegevusstatistika kujunemisele.

4.5.2. Ärajäänud väljumiste protsentuaalne näitaja ei ole eraldiseisvalt usaldusväärne võrdlusalus, kui arvesse ei võeta vähemalt veomahu kogusuurust, liinivõrgu struktuuri, kilometraaži, piirkondlikku liikluskorrumust, tööjõuturu olukorda ning teenuse korralduslikku keerukust. Sama protsentuaalne kõrvalekalle võib erinevate lepingute puhul väljendada täiesti erinevat tegevuslikku korrumust ja riskitaset.

Hankekomisjoni ettepaneku lisana esitatud Eesti võrdlusstatistika ei võimalda kontrollida, kas Hankija võrreldud näitajad põhinevad sisuliselt samaväärsetel lähteandmetel. Pelgalt protsentnäitajate kõrvutamisest ei nähtu, kas võrreldavad olid teenuse mahud, piirkondlikud

tingimused, liinivõrkude keerukus, sanktsioonisüsteemid või lepingute majanduslik raamistik. Sellises olukorras ei võimalda esitatud statistika teha usaldusväärseid järeldusi Vaidlustaja varasema lepingutäitmise kvaliteedi ega usaldusväärsuse kohta.

4.5.3. Hankija ei ole piisavalt arvestanud asjaolu, et võrreldavad lepingud toimisin oluliselt erinevates tegevuskeskkondades, mis mõjutavad otseselt teenuse osutamise stabiilsust ja tegevusstatistika kujunemist. Erinesid nii piirkondlik liikluskoormus, bussijuhtide kättesaadavus (lisa 3) ja tööturu olukord kui ka reisijate arvukus, liinivõrkude ülesehitus ning teenuse osutamise korralduslik keerukus. Eriti oluline on see olukorras, kus LAP-i teenindatud piirkondades mõjutasid asjaomast perioodi ulatuslik tööjõupuudus, kiire inflatsioon ning transpordisektori suurenenud tegevuskoormus.

4.5.4. Arvestada tuleb, et Läti lepingute hinnakujundus oli määratud kindlaks enne 2022. aasta veebruarile järgnenud geopoliitilist ja inflatsioonilist šokki, samas kui sisuliselt toimiv hinnakorrigeerimine rakendus alles 2025. aasta augustis. Ajavahemikul 2021. aasta III kvartalist kuni 2025. aasta II kvartalini suurenes bussijuhtide tööjõukulu ühe töötunni kohta ligikaudu 60%, samas kui üldine hinnatase tõusis tarbijahinnaindeksi järgi ligikaudu 35,1%. Tegemist ei olnud pelgalt üldise majanduskeskkonna muutusega, vaid asjaoludega, millel oli vahetu mõju vedaja tegevuskuludele ja operatiivsele võimekusele, sealhulgas bussijuhtide kättesaadavusele, reservtööjõu hoidmisele, asendusvedude korraldamisele ning teenuse osutamise üldisele stabiilsusele.

Hankija ei ole analüüsinud, millist mõju need asjaolud tegevusnäitajatele avaldasid ega miks oleks sellistes tingimustes kujunenud statistika võrreldav Eesti lepingute alusel kujunenud näitajatega.

Nii on Hankija jätnud sisuliselt käsitlemata Pierīga piirkonna tegevusliku eripära ning selle mõju tegevusnäitajate kujunemisele. Tegemist on piirkonnaga, kus liikluskoormus, bussijuhtide puudus (lisa 4) ning liinivõrgu korralduslik keerukus on märkimisväärselt kõrgemad kui valdavas osas Hankija võrdlusaluselt toodud Eesti regionaalsetest liinidest. Need asjaolud mõjutavad otseselt reservjuhtide kättesaadavust, asendusvedude korraldamise võimalikkust ning teenuse osutamise üldist stabiilsust.

Hankija ei saa kasutatud võrdlusandmeid pidada metodoloogiliselt usaldusväärselt võrreldavateks. Hankija on kõrvutanud erinevates regulatiivsetes, majanduslikes ja tegevuslikes tingimustes täidetud lepinguid, jättes nende erinevused sisuliselt arvesse võtmata, ning omistanud saadud näitajatele tähenduse, mida olemasolevad andmed objektiivselt ei toeta.

4.5.5. Hankija on hankekomisjoni ettepanekus asunud seisukohale, et üle 0,1% ärajäänud reiside osakaal kujutab Eesti avaliku liiniveo praktikas iseäranis jämedat lepingurikkumist ning on äärmiselt haruldane. See pidavat peegelduma ka RHAD lisa 2 lisa 10 p-s 1.3. Selline järeldus ei nähtu asjakohasest alusdokumendist ega ka hankija enda esitatud võrdlusstatistikast.

RHAD lisa 2 lisa 10 „Vedaja toetuse suurendamine ja vähendamine seoses ärajäänud ning hilinenud veootsadega“ p 1.1 ütleb, et toetussumma muutmise arvestus toimub kvartalite lõikes, v.a kui hilinenud või ärajäänud veoots/veootsad on käsitatavad olulise või ebaolulise rikkumisena ATL tähenduses. RHAD lisa 2 lisa 10 p 1.3 näeb olulise rikkumisena seda, kui

vedaja ei koosta tähtaegselt nõuetekohaselt abinõude kava või ei rakenda seda ellu, see on expressis verbis välja toodud. Järelikult muud rikkumised võivad mõjutada küll toetussummat (st see väheneb), kuid kusagilt ei tulene, et sellisel juhul oleks tegemist olulise lepingurikkumisega. Vastupidi, RHAD regulatsioonist nähtub, et hankija on pidanud vajalikuks eraldi määratleda, millisel juhul on tegemist olulise lepingurikkumisega. Kui hankija oleks soovinud käsitada juba üle 0,1% ärajäänud reiside osakaalu iseenesest iseäranis jämeda või olulise rikkumisena, oleks see RHAD-s ka sõnaselgelt sätestatud.

Hankija enda esitatud Eesti võrdlusstatistikast ei tulene, et üle 0,1% ärajäämismäär oleks Eesti avaliku liiniveo praktikas käsitatav sedavõrd erandliku näitajana, mis võimaldaks sellest iseenesest teha järeldusi pakkuja usaldusväärsuse kohta.

Hankija enda lisatud statistika sisaldab mitmeid näiteid, kus Eesti vedajate ärajäämismäärad ületasid 0,1% taseme. Näiteks nähtub Hankija võrdlusmaterjalist, et erinevate lepingute puhul esines 2023. aastal ärajäämismäärasid 0,15%, 0,16%, 0,17%, 0,18%, 0,21% ja 0,22%. Seetõttu ei võimalda ka Hankija enda võrdlusmaterjal teha järeldust, et üle 0,1% ärajäämismäär kujutaks Eesti avaliku liiniveo praktikas endast automaatselt sellist rikkumise taset, mis viitaks ettevõtja püsivale või süsteemsele ebausaldusväärsusele.

4.5.6. Hankija käsitus viib sisuliselt selleni, et tegevusnäitajale, mida esineb ka Eesti avaliku liiniveo praktikas, omistatakse Vaidlustaja puhul automaatselt kõrvaldamist õigustav tähendus. Selline lähenemine ei ole kooskõlas võrdse kohtlemise ega proportsionaalsuse põhimõttega ning kinnitab, et Hankija ei ole hinnanud LAP-i usaldusväärsust individuaalselt ega kõiki asjaolusid kogumis arvestades.

4.6. Samuti selgitas Vaidlustaja Hankijale detailselt, milliseid heastamis- ja ennetusmeetmeid rikkumiste vähendamiseks rakendati, sealhulgas valvevahetuste süsteemi kasutuselevõttu, töökorralduse muutmist, hooldus- ja remondigraafikute täiendamist, personalipoliitika ümberkorraldamist ning piletikontrolli tugevdamist.

Hankija leidis küll, et rakendatud meetmed ei olnud piisavalt tulemuslikud, kuid sidus selle järelduse peamiselt ärajäänud reiside statistiliste näitajatega.

Käesoleval juhul ei nähtu otsusest, et Vaidlustaja esitatud selgitusi ja rakendatud meetmeid oleks hinnatud sisuliselt ning individuaalselt koostoimes rikkumiste tegelike tekkepõhjustega. Hankija on piirdunud peamiselt rikkumiste statistiliste näitajate kirjeldamise ja nende formaalse võrdlemisega Eesti vedajate näitajatega.

4.7. Vaidlustaja poolt Hankijale esitatud Liepāja ja Ogre avaliku teenindamise lepingute tegevusstatistika (hankekomisjoni ettepaneku lisad 1 ja 2) ei näita, et Vaidlustaja oleks olnud püsivalt või süsteemselt võimetud nimetatud lepinguid nõuetekohaselt täitma. Vastupidi, esitatud andmetest nähtub, et lepingute üldine täitmise määr püsis vaadeldaval perioodil väga kõrgel tasemel.

Näiteks nähtub Hankijale esitatud 2025. a tegevusstatistikast, et planeeritud väljumiste koguarv oli 292 520 ning ärajäänud väljumiste arv 1103,27, mistõttu kujunes teenuse üldiseks täitmise määraks ligikaudu 99,62%. Selline teenuse osutamise tase ei võimalda objektiivselt järeldada, et Vaidlustaja oleks olnud püsivalt või süsteemselt võimetud avaliku teenindamise kohustusi täitma.

Seejuures nähtub Hankijale esitatud statistikast, et tegevusraskused ei olnud ajaliselt ühtlaselt jaotunud, vaid koondusid piiratud hooajalistesse perioodidesse, eelkõige 2025. a suvekuudele. Näiteks oli ärajäänud väljumiste arv 2025. a juulis 218,95, augustis 325,7 ning septembris 141,45.

Väljaspool nimetatud perioode püsis teenuse täitmise määr järjepidevalt ligikaudu 99,7-99,9% tasemel. Seetõttu ei kinnita tegevusstatistika järeldust, nagu oleks tegemist olnud püsiva või süsteemse suutmatusega avaliku teenindamise lepinguid täita. Esitatud andmed viitavad pigem sellele, et suurem osa tõrgetest langes kokku perioodidega, mil bussijuhtide kättesaadavus oli hooajalistel põhjustel tavapärasest keerulisem ning teenuse korraldamine nõudis samal ajal suuremat tegevuslikku paindlikkust ja reservvõimekust.

Hankijale esitatud statistikast nähtub, et kõrgemate tegevushäiretega perioodidele järgnesid hilisemad stabiliseerumisperioodid ning mitmete tegevusnäitajate paranemine. See kinnitab, et rakendatud meetmetel oli tegelik mõju teenuse osutamise stabiilsuse parandamisele. Näiteks kui 2025. a oli lepingute üldine täitmise määr ligikaudu 99,62%, siis perioodil 01.01.–30.04.2026 oli üldine täitmise määr juba ligikaudu 99,79%. Seega rakendatud meetmetel oli tegelik mõju teenuse osutamise stabiilsuse parandamisele.

4.8. Vaidlustaja usaldusvärsust kinnitab ka sõltumatu koostööpartneri hinnang. FlixBus Estonia OÜ 07.05.2026 kinnituskirjast nähtub, et NordBus on osutanud rahvusvahelist reisijateveo teenust liinil Riia–München / München–Riia kvaliteetselt ja lepingutingimustele vastavalt ning tõendanud end usaldusväärse ja professionaalse koostööpartnerina. Kinnituskirja kohaselt on teenust osutatud stabiilselt ka erandlikes ja vedajast sõltumatutes olukordades ning reisijate tagasiside on olnud valdavalt positiivne (lisa 5).

4.9. Kuigi Hankija on ulatuslikult kirjeldanud varasemate lepingute rikkumisstatistikat ja võrrelnud seda Eesti vedajate tegevusnäitajatega, ei nähtu põhjendustest, millistel sisulistel alustel jõuti järelduseni, et Vaidlustaja ei ole käesoleva hankelepingu täitmiseks usaldusväärne. Eelkõige ei ole Hankija selgitanud, miks pidid just asjaomased statistilised näitajad, arvestades rikkumiste tekkepõhjuseid, tegevuskonteksti, rakendatud heastamismeetmeid, Läti lepingute eripära ning ATD hinnangut, viima järelduseni Vaidlustaja ebausaldusvärsuse kohta.

Hankija ei ole põhjendustes piisavalt selgitanud, miks ta pidas võrreldavaks erinevates lepingulistes, majanduslikes ja tegevuslikes tingimustes täidetud lepinguid, miks omistas ta otsustava tähenduse just valitud statistilistele näitajatele ning miks ei olnud Vaidlustaja esitatud selgitused, rikkumiste tekkepõhjused, rakendatud heastamismeetmed ja ATD hinnang piisavad vaidlustajate usaldusvärsuse kinnitamiseks.

Samuti ei ole Hankija põhjendanud, kuidas on kõrvaldamisotsuse tegemisel arvesse võetud asjaolu, et ATD ei pidanud rikkumisi lepingute erakorralist lõpetamist õigustavaks ega seda, kuidas on hinnatud Riia lepingu täitmise korraldust ja sellega seotud andmete omistatavust Vaidlustajale.

Hankija on käsitlenud Vaidlustajale etteheidetavaid piletimüügiga seotud rikkumisi, peatusteabe edastamise rikkumisi, videosalvestistega seotud rikkumisi ning busside nõuetekohasusega seotud rikkumisi sisuliselt selliste oluliste lepingurikkumistena, mis kinnitavat Vaidlustaja ebausaldusvärsust. Samas ei nähtu otsusest, millistel objektiivsetel ja

metodoloogiliselt võrreldavatel alustel selline järeldus tehti. Hankija ei ole esitanud võrreldavaid andmeid selle kohta, kui sageli sedalaadi rikkumisi Eesti avaliku liiniveo praktikas tuvastatakse, milline on kontrollide sagedus ja intensiivsus, millises mahus teenuseid kontrolliti ega millistes tegevuslikes tingimustes vastavad kontrollid toimusid. Seejuures sõltub selliste rikkumiste tuvastamise sagedus paratamatult ka kontrollide ulatusest ja metoodikast. Võrreldava lähteandmestiku puudumise tõttu ei ole kontrollitav, kas Hankija järeldused rikkumiste raskuse, erandlikkuse ja vaidlustajate usaldusväärsuse kohta on metodoloogiliselt usaldusväärsed.

4.10. Vaidlustaja 20.05.2026 täiendav seisukoht.

4.10.1. RHS § 95 lg 4 p 8 ei võimalda pakkuja kõrvaldamist automaatselt pelgalt seetõttu, et varasema lepingu täitmisel on esinenud leppetrahviga sanktsioneeritud rikkumisi.

Olukorras, kus lepingu vahetu tellija ei ole pidanud rikkumisi selliseks, mis õigustaks lepingu ülesütlemist või vedaja ebausaldusväärseks tunnistamist, on tegemist olulise asjaoluga pakkuja usaldusväärsuse hindamisel.

4.10.2. Läti lepingu p 17.2.3 sätestab lepingu ülesütlemise alusena olukorra, kus vedaja põhjendamatult ja ette teatamata katkestab ühistransporditeenuse osutamise. Hankija jätab tähelepanuta, et nimetatud säte ei käsitle mistahes ärajäänud reise või operatiivseid häireid, vaid olukorda, kus teenuse katkestamine toimub põhjendamatult ning tellijat eelnevalt teavitamata. Hankija ei ole aga tuvastanud ega isegi väitnud, et Vaidlustaja oleks teenuse osutamise katkestanud tahtlikult, põhjendamatult või tellijat ette teavitamata.

Vastupidi, Vaidlustaja poolt Hankijale esitatud selgitustest nähtub, et rikkumiste põhjused olid seotud muu hulgas bussijuhtide puuduse, tehniliste probleemide ning avaliku liiniveo sektorit tervikuna mõjutanud erakorraliste asjaoludega. Samuti ei ole Hankija väitnud, et Vaidlustaja oleks teenuse osutamise katkestanud omavoliliselt või pahatahtlikult. Seetõttu ei ole põhjendatud Hankija järeldus, nagu vastaksid Vaidlustaja rikkumised automaatselt p 17.2.3 tähenduses lepingu ülesütlemise alustele.

Hankija viitab Läti lepingu p-le 17.2.5, mille kohaselt on lepingu ülesütlemise aluseks süstemaatiline rikkumine. Hankija ei selgita aga millise kriteeriumi alusel tuleb rikkumisi pidada süstemaatilisteks ega miks Vaidlustaja tegevus sellele standardile vastas. Pelgast asjaolust, et lepingu täitmisel on esinenud korduvaid rikkumisi, ei saa automaatselt järeldada rikkumise süstemaatilisust Läti lepingu p 17.2.5 tähenduses. Vastupidine tõlgendus tähendaks sisuliselt, et juba rikkumiste korduv esinemine võimaldaks automaatselt käsitada neid lepingu ülesütlemise alusena, sõltumata rikkumiste tegelikust raskusest, mõjust või kontekstist. Sellisel juhul kaoks sisuline piir tavapäraste lepingurikkumiste ja lepingu jätkumist välistavate raskete rikkumiste vahel. Lisaks sellele nähtub ka Läti lepingute tegelikust kohaldamispraktikast, et lepingu vahetu tellija ATD ei käsitlenud LAP tegevust süstemaatilise rikkumisena, mis õigustaks lepingute ülesütlemist.

Oluline on see, kuidas eelmine hankija ise rikkumist käsitles. Kui eelmine hankija ei pidanud vajalikuks lepingut üles öelda ega käsitanud rikkumist lepingu jätkumist välistava olulise rikkumisena, vaid piirdus näiteks leppetrahvi kohaldamisega ja jätkas lepingulist suhet, on sellel oluline kaal hinnangus, kas tegemist oli olulise kohustuse ja olulise või püsiva rikkumisega.

Asjaolu, et tellija lepingut üles ei öelnud ning jätkas lepingulist suhet, näitab vastupidist - tellija ise ei hinnanud rikkumisi sellise raskusastmega rikkumiseks, mis muudaks lepingu jätkamise võimatuks või mõttetuks. Samuti on ilmne, et tellija jaoks polnud tegu ka süstemaatilise rikkumisega, sest vastasel juhul oleks Läti tellija lepingu saanud ka süstemaatilise rikkumise tõttu üles öelda (lepingu p 17.2.5).

Hankija ei saa väita, Vaidlustaja rikkumiste näol oli tegemist olemuslikult selliste oluliste rikkumistega, mis kvalifitseeruvad p 17.2 tähenduses lepingu lõpetamise alusteks, olukorras, kus Läti tellija ise käsitles neid üksnes leppetrahviga heastatavate rikkumistena.

Hankija väidab, et Vaidlustaja suhtes kohaldatud leppetrahvid piletimüügikohustuste rikkumise, hilinemiste, ärajäänud reiside ja mittenõuetekohaste busside kasutamise eest võivad samaaegselt kujutada endast ka Läti lepingu p 17.2.3, p 17.2.5 ja p 17.2.6 tähenduses lepingu ülesütlemise alust. Vaidlustaja ei vaidle sellele vastu, et teatud asjaoludel võib sama rikkumine olla käsitatav nii leppetrahviga sanktsioneeriva kui ka ülesütlemist võimaldava rikkumisena. Samas ei tulene sellest automaatselt, et iga leppetrahviga sanktsioneeritud rikkumine oleks juba olemuslikult käsitatav sellise raskusastmega rikkumisena, mis õigustab RHS § 95 lg 4 p 8 kohaldamist.

4.10.3. Hankija poolt kasutatud metoodika ei võimalda teha põhjendatud ega objektiivseid järeldusi Vaidlustaja usaldusvärsuse kohta, kuivõrd võrdlus on mitmes osas asümmeetriline, valikuline ning sisemiselt vastuoluline.

4.10.3.1. Jääb arusaamatuks, millise metoodika alusel on Hankija jõudnud järeldusele, et just Eesti vedajate praktika kujutab endast universaalset võrdlusstandardit Läti lepingute täitmise hindamisel. Hankija ei selgita ega põhjenda, milline oli võrreldaval perioodil Läti avaliku liiniveo sektoris tavapärane ärajäänud reiside määr ega selgita, miks tuleb Eesti siseturul kujunenud näitajad automaatselt üle kanda Läti lepingute hindamisele.

4.10.3.2. Kui Hankija soovib võrrelda erinevate vedajate teenuse kvaliteeti kuiste tipunäitajate alusel, tulnuks samasugust metoodikat rakendada ka Eesti vedajate suhtes. Kui aga võrdlus toimub aasta keskmiste näitajate alusel, tulnuks samu aasta keskmisi näitajaid kasutada ka vaidlustajate puhul.

4.10.3.3. Sisemiselt vastuoluline on ka Hankija käsitlus leppetrahvide kogusummade osas. Kui sanktsioonisüsteemid on Hankija enda hinnangul olemuslikult erinevad, ei võimalda pelgalt leppetrahvide kogusummade võrdlemine teha usaldusväärseid järeldusi rikkumiste tegeliku raskuse või vedajate usaldusvärsuse kohta.

4.10.3.4. Sõltumata sellest, et Vaidlustaja tõi vaidlustuses esile Läti erineva majandusliku raamistiku, eirab Hankija seda, viidates pelgalt, et ka Eestis esines inflatsioonisurvet, tööjõupuudust jms. Seeläbi aga eiratakse Vaidlustaja põhilist väidet. Vaidlustaja pole väitnud, et Eestis inflatsiooni vmt ei esine, vaid põhjendatult selgitanud, et Eestis ja Lätis ei tegutse teenusepakkujaid asjaomasel ajavahemikul võrreldavatel lepingutingimustel. Läti pikaajalised ühistranspordilepingud sisaldasid ligikaudu kümneaastase lepingu jooksul vaid kahte olulist hinna indekseerimiskorrektiooni. See omakorda tähendas, et ettevõtjad (sh ka Vaidlustaja) pidid väga pika aja jooksul katma kütusehinna, parkade, varuosade, hoolduskulude ja finantseerimiskulude järsu tõusu ilma piisavate kompensatsioonimehhanismideta. Ilmselgelt on selle näol tegemist olulise asjaoluga, mis

mõjutab otseselt ettevõtja tegevusvõimet ning osutatava teenuse stabiilsust. Eesti ATL-d seevastu sisaldavad märkimisväärselt rohkem regulatiivseid hüvitiste korrigeerimismehhanisme ning väidetavalt ka kvartaalindeksserimismehhanisme. See loob aga oluliselt erineva tegevuskeskkonna, sest Eesti ettevõtjaid kaitstakse kiirete majandusšokkide eest viisil.

Läti hankemudel nägi kümne aasta jooksul ette üksnes kaks piiratud indekseerimisvõimalust, ilmselt erandlikult jäik ning kandis märkimisväärselt suurema majandusliku riski teenuse osutajale. Selline regulatsioon mõjutab vältimatult ka lepingu praktilist täitmist, poolte käitumist ning võimalike rikkumiste tekkimise konteksti.

Seetõttu ei ole metodoloogiliselt ega õiguslikult põhjendatud võrrelda Läti lepingute väidetavaid rikkumisi vahetult Eesti lepingute täitmise või rikkumistega. Eesti lepingud toimusid oluliselt erinevas regulatiivses ja majanduslikus raamistikus, kus indekseerimismehhanismid võimaldasid teenuse osutajal kohanduda kulude muutumisega ning säilitada lepingu majanduslik jätkusuutlikkus. Läti lepingute puhul oli teenuse osutaja seevastu seotud erakordselt jäiga hinnamudeliga, mis suurendas täitmiskulude ja kõrvalekallete tekkimise riski objektiivselt juba lepingu struktuurist endast tulenevalt. Sellest tulenevalt tuleb Läti lepingute täitmist ja võimalikke rikkumisi hinnata nende lepingute spetsiifilist riskijaotust ja majanduslikku raamistikku arvestades, mitte abstraktses võrdluses Eesti lepingutega.

Järelikult, kui Hankija hindab Läti tegevusstatistikat (sh rikkumisi) Eesti ootuste kohaselt, ignoreerides erinevat lepingulist konteksti ja muid tingimusi, muutub võrdlus puudulikuks ja potentsiaalselt ka eksitavaks. Lepingu rikkumisi ei ole võimalik lepingust ja selle raamistikust iseseisvalt välja rebida ja kui asja iseenesest hinnata, vaid rikkumisi tuleb hinnata, võttes arvesse pooltevahelist lepingulist suhet tervikuna. Hankija seda teinud ei ole.

Ei ole põhjendatud käsitleda statistilisi kõrvalekaldeid automaatselt selliste raskete rikkumistena, mis iseenesest välistaksid Vaidlustaja usaldusväärsuse tulevase hankelepingu täitmisel.

4.10.4. Kuigi Hankija selgitab, miks avaliku bussiliiniveo nõuetekohane toimimine, sõiduplaanist kinnipidamine, piletimüük ja busside nõuetekohasus on avaliku teenuse seisukohalt olulised, ei vasta antud selgitus veel küsimusele, kas Vaidlustaja konkreetsed rikkumised olid sellise raskuse, kestuse ja mõjuga, mis annaksid aluse pidada Vaidlustajat ebausaldusväärseks. Hankija seisukohas esitatud statistika näitab küll rikkumiste arvu, kuid ei asenda rikkumiste tegeliku raskuse, tekkepõhjuste ja mõju sisulist hindamist.

Hankija väidab, et rikkumiste sagedus ja raskus ei ole perioodil 2023–2025 vähenenud, ning, et ärajäänud reise osakaal on Liepaja ja Ogre lepingutes 2024. aastaga võrreldes 2025. aastal suurenenud. See käsitus on aga valikuline, sest Hankija tugineb üksnes ühele näitajale – ärajäänud reise osakaalule – ega hinda rikkumiste dünaamikat tervikuna.

Hankija enda seisukohas esitatud andmetest nähtub, et Liepaja ja Ogre lepingute puhul oli 2023. aastal kokku 52 sanktsioneerimise juhtumit, 2024. aastal 83 sanktsioneerimise juhtumit ning 2025. aastal 47 sanktsioneerimise juhtumit. Seega vähenes sanktsioneerimise juhtumite koguarv 2024. aastaga võrreldes 2025. aastal ligikaudu 43%. See ei välista, et mõne konkreetse rikkumisliigi või perioodi osas esines jätkuvalt probleeme, kuid see on vahetult

asjakohane näitaja vaidlustajate rakendatud meetmete mõju hindamisel. Hankija ei anna sellele asjaolule sisulist hinnangut.

2025. aastal suurenes Liepaja ja Ogre lepingute koondarvestuses ärajäänud reiside osakaal võrreldes 2024. aastaga, kuid see suurenemine ei olnud ühtlaselt jaotunud kogu aasta peale. Koondandmetest nähtub, et 2025. aasta jaanuarist juunini oli Liepaja ja Ogre lepingute koondtäitmise määr ligikaudu 99,82%, oktoobrist detsembrini ligikaudu 99,88%, samas kui halvem tulemus koondus eeskätt 2025. aasta juuli–septembri perioodi. Seega ei saa üksnes aastase keskmise pinnalt teha järeldust, et Vaidlustaja teenuse kvaliteet oleks tervikuna ja püsivalt halvenenud.

2025. aasta andmetest nähtub, et ärajäänud reiside suurem osakaal koondus üksikutesse perioodidesse ja lepingutesse. Näiteks moodustasid 2025. aastal Liepaja lepingu juulikuu ning Ogre lepingu augustikuu ärajäänud reisid märkimisväärse osa aasta koguhälbest. Kui Hankija tugineb nendele näitajatele Vaidlustaja ebausaldusvärsuse põhjendamisel, pidi Hankija analüüsima ka seda, kas tegemist oli püsiva ja kogu lepingu täitmist iseloomustava probleemiga või ajaliselt piiratud kõrvalekalletega (millega tegu oli). Hankija ei ole seda teinud.

Ka 2026. aasta andmete käsitus Hankija poolt jääb ebaselgeks. Vaidlustaja esitatud 2026. aasta statistika puudutab aasta alguse perioodi ega võimalda iseenesest teha lõplikke järeldusi kogu aasta teenuse kvaliteedi kohta. Samas oli tegemist Hankija otsuse tegemise ajaks kõige ajakohasema informatsiooniga Vaidlustaja tegeliku lepingutäitmise kohta. Hankija ei selgita aga, millist tähendust ta nendele andmetele omistas ega miks ei mõjutanud need Hankija lõppjäreldust Vaidlustajate usaldusvärsuse kohta.

Hankija on küll kirjeldanud rikkumiste arvu ja ärajäänud reiside osakaalu, kuid ei ole sisuliselt hinnanud rikkumiste põhjuseid, ajalist koondumist, eri näitajate omavahelist suhet, rakendatud meetmete mõju ega seda, kas tuvastatud asjaolud annavad kogumis piisava aluse pidada Vaidlustajat käesoleva hankelepingu täitmisel ebausaldusväärseks.

4.10.5. Hankija ei selgita, miks ei olnud väidetavaid riske võimalik maandada vähem piiravate meetmetega. Hankija ei käsitle näiteks võimalust rakendada lepingu täitmise käigus kõrgendatud järelevalvet, täiendavat aruandlust, regulaarset kvaliteedikontrolli või muid lepingulisi riskimaandamismeetmeid. Selliste kaalutluste puudumine näitab, et Hankija ei ole tegelikult hinnanud kõrvaldamise vajalikkust proportsionaalsuse põhimõtte tähenduses.

Vaidlustaja esitas Hankijale ulatuslikud selgitused, sanktsioonidokumentatsiooni ning andmed rakendatud meetmete kohta. Samuti jätkus lepingute täitmine ka pärast rikkumiste esinemist ning lepingute vahetu tellija ei pidanud vajalikuks lepinguid üles öelda.

Kõrvaldamisotsuse proportsionaalsuse hindamisel ei saa jätta tähelepanuta ka selle mõju konkurentsile ja avalike vahendite kasutamisele. RHS § 3 p 3 kohustab hankijat tagama konkurentsi efektiivse ärakasutamise ning RHS § 3 p 5 kohustab kasutama rahalisi vahendeid säästlikult ja otstarbekalt. Vaidlustaja pakkumus oli hankemenetluses soodsam kui järgmise pakkuja pakkumus. Hankija ei ole aga selgitanud, miks kaalub Vaidlustaja kõrvaldamine käesoleval juhul üles konkurentsi säilitamise ja säästliku rahakasutuse eesmärgid.

5. Hankija, Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, vaidleb vaidlustusele

vastu.

5.1. Riigihankes esitas ühispakkumuse Vaidlustaja, seejuures vastavalt Vaidlustaja selgitustele on Vaidlustaja planeerinud Riigihankes sõlmitava lepingu (ATL) täitmise nii, et igapäevast reaalset liinivedu teostab AS Liepajas autobusu parks (hankekomisjoni protokollis ja edaspidi nimetatud ka kui LAP), kelle eelnevale liiniveokogemusele ja käibele ühispakkujad toetusid ka Riigihankes seatud kvalifitseerimistingimuste täitmisel.

Hankija on Riigihankes teinud 28.04.2026 otsuse Vaidlustajad kõrvaldada RHS § 95 lg 4 p 8 alusel (vaidlustuse lisa 2 Hankija 28.04.2026 otsus ja vaidlustuse lisa 1 Hankija hankekomisjoni protokoll, mis on otsuse lahutamatu lisa). Nähtuvalt hankekomisjoni protokollist on protokollis juures olevad lisad 3 ja 4 esitatud Vaidlustajale kujul, mis Eesti vedajate ärisaladust ei sisalda. Hankija on samal päeval ehk 28.04.2026 allkirjastanud hankekomisjoni protokollis, milles sisalduvad lisad 3 ja 4 koos ärisaladusega ning nimetatud protokoll koos lisadega on üles laetud riigihangete registris tulemdokumentide sektsioonis juurdepääsuga vaid hankemeeskonnale. Ärisaladust sisaldavad protokollis lisad 3 ja 4 kajastavad mh Eesti vedajate ATL-de veomahte, sõiduotste arvu ja ärajäänud reiside arvu (protokollis lisa 3) ja samuti muus kui hilinevates ja ärajäänud reisides seisnevate lepingurikkumiste detaile (protokollis lisa 4 – sisaldab kõikide rikkumiste eest rakendatud sanktsioone ning muus kui hilinevates või ärajäävates seisnenud rikkumiste üksikasju). Seetõttu ei saa olla kahtlust, et Hankija on vaidlusaluse otsuse tegemisel lähtunud kõikidest kaalutlustest ja asjaoludest, mis sisalduvad protokollis lisades 3 ja 4 kujul, milles kajastub Eesti vedajate ärisaladus. Käesolevale menetlusedokumendile on lisatud hankekomisjoni protokoll koos ärisaladust sisaldavate lisadega (protokollis lisad 3 ja 4) käesoleva menetlusedokumendi lisas 1 –kuivõrd see sisaldab Eesti vedajate ärisaladust (milliste hankelepingute täitmisel esinesid täpselt millised rikkumised ja millises summas sanktsiooni iga konkreetse rikkumise eest on rakendatud), siis palub Hankija käesoleva menetlusedokumendi lisaks 1 olevat hankekomisjoni protokollis ja selle lisasid Vaidlustajatele mitte esitada.

5.2. Vaidlustaja oli oma hankepassis märkinud, et neil hankelepingute sanktsioneeritud rikkumisi üldse ei ole. Hankija küsis sellele vaatamata Vaidlustajalt üle, kas see hankepassi kinnitus vastab tõele, mistõttu alles Vaidlustaja selgitustest ilmnes, et Vaidlustajal esineb tegelikult palju hankelepingute rikkumisi. Hankija on Vaidlustajalt küsinud selgitusi hankelepingute eelnevate rikkumiste kohta kolmel korral ning Vaidlustaja on vastanud 20.03.2026 (hankekomisjoni protokollis lisa 1), 27.03.2026 ja 03.04.2026 (hankekomisjoni protokollis lisa 2 sisaldab Vaidlustajate selgituses esitatud summaarseid tabeleid lepingurikkumiste kohta perioodil 2023 – 2026). Nähtuvalt hankekomisjoni protokollist on Hankija arvestanud kõiki Vaidlustaja poolt vastusena selgitustaotlustele esitatud tõendeid ja materjale, kuid suure mahu tõttu ei olnud Vaidlustaja esitatud kõikide tõendite ja selgituste lisamine protokollis juurde lihtsalt võimalik ega ka vajalik. Seetõttu piirdus Hankija protokollis lisades 1 Vaidlustaja poolt vastavalt 20.03.2026 vastusele lisatud ärajäänud reiside statistikaga 2024 – 2025 ja protokollis lisas 2 03.04.2026 Vaidlustajate poolt esitatud tabelikujul andmetega rikkumiste kohta perioodil märts 2023 – märts 2026, mis peegeldasid kokkuvõtlikult nii ärajäänud reiside kui ka kõikide ülejäänud lepingurikkumiste sagedust, rikutud kohustuste sisu (viitega rikutud lepingupunktidele) ja sanktsioneerimist aastate vältel.

Hankija nõudis Vaidlustajalt välja kõikide lepingurikkumiste kohta esitatud pretensioonid, mille Vaidlustaja ka esitas 03.04.2026 ning millest kõikidega on Hankija vaidlusaluse otsuse koostamisel põhjalikult tutvunud ja otsuse tegemisel ka lähtunud.

Vastavad zip-failid sisalduvad Vaidlustaja enda poolt Hankijale antud vastuses 03.04.2026 riigihangete registris. 2023 kohta on Vaidlustaja Hankijale tutvumiseks esitanud 96 pretensiooni-leppetrahvinõuet, 2024 kohta on Vaidlustaja Hankijale tutvumiseks esitanud 131 pretensiooni-leppetrahvinõuet ja 2025 kohta on Vaidlustajad Hankijale tutvumiseks esitanud 97 pretensiooni-leppetrahvinõuet.

Hankija jääb vaidlusaluses Hankija otsuses esitatud kõikide kaalutluste ja põhjenduste juurde neid siinkohal täismahus kordamata. Hankija kaalutlusotsus Vaidlustaja kõrvaldamiseks on põhjalik ja õiguspärane, Hankija on kaalutlusõigust teostanud nõuetekohaselt ja Vaidlustaja etteheited on paljasõnalised.

5.3. Hankija on Vaidlustaja kõrvaldamise otsuse tegemisel tuginenud vaid kahele hankelepingle – nn Ogre lepingule ja Liepaja lepingule.

Vaidlustaja on Riigihankes avaldanud, et neil esineb eelnevalt kolme hankelepingu rikkumisi – nn Ogre leping, nn Liepaja leping ja nn Pieriga ehk Riia leping. Kuivõrd Vaidlustaja ise on 20.03.2026 selgituses Hankijale avaldanud, et kõik Läti kolm lepingut on sisult identsed ja Vaidlustaja on esitanud eestikeelse tõlke vaid Liepaja lepingu kohta 20.03.2026 selgitusega, siis lisab Hankija käesolevale menetluskokkuleppele tõendina vaid Liepaja lepingu (**lisa 2**), millele viidates esitab Hankija põhjendused rikutud kohustuste sisu ja rikkumiste raskuse ja pidevuse kohta.

5.4. Vaidlustaja esitas 20.03.2026 ärajäänud reiside statistika (hankekomisjoni protokollis lisa 1) kõigi kolme lepingu kohta, samuti esitas Vaidlustaja 27.03.2026 selgitustes ja 03.04.2026 selgitustes ka kõikide kolme lepingu alusel perioodil 2023 – 2025 tehtud pretensioonid ja sanktsiooniotsused. Nähtuvalt hankekomisjoni protokollis lk 4 märgitust, rajaneb vaidlusalune Hankija otsus Vaidlustaja kõrvaldamiseks vaid nn Ogre lepingul ja nn Liepaja lepingul, kus AS Liepajas autobusu parks (hankekomisjoni protokollis nimetatud lühendiga SAP) oli ainus vedaja – nimelt on hankekomisjoni protokollis sedastatud järgmist:

„Kuivõrd Riia lepingu alusel olid vedajateks konsortsium teistsuguses koosseisus kui käesolevas Riigihankes pakkumuse esitanud Ühispakkujad, siis jättis Hankija eelnevate lepingurikkumiste kaalutlemisel kõrvale Riia lepingu rikkumised, kuivõrd Ühispakkujate esitatud materjalidest ei olnud võimalik tuvastada, kuidas olid konsortsiumi sees jaotatud pakkujate omavahelised kohustused ja vastutus Riia lepingu täitmisel. Kuigi Hankija sellise konsortsiumilepingu esitamist otsesõnu küsis ja selgitas, et see on vajalik kaalutlusotsuse tegemiseks lepingurikkumiste osas, on Ühispakkujad oma 3.04.2026 vastuses ühemõtteliselt keeldunud konsortsiumilepingu esitamisest. Kuigi see pigem kinnitab Hankija kahtlust, et ka Riia lepingu täitmisel oli juhtrollis justnimelt SAP ja seetõttu on Riia lepingu rikkumised samuti omistatavad SAP-le, ei ole tõendite puudumise tõttu Hankijal võimalik selles veenduda. Vastavalt Ühispakkujate poolt esitatud ärajäänud reiside statistikale on Riia lepingu täitmisel olnud ärajäänud reiside osakaal 2024 0,14% kõikidest reisidest, sh jaanuaris 2024 oli ärajäänud reiside osakaal 0,75%, ning 2025 oli ärajäänud reiside osakaal 0,5%, seejuures septembris 2025 0,8% ja oktoobris 0,67%. 3.04.2026 selgitustele lisatud rikkumiste tabelitest (Lisa 2) on tuvastatav, et Riia lepingu täitmisel esines samalaadseid rikkumisi ja veelgi suuremas osakaalus kui ülejäänud kahes Lepingus (s.t. Liepaja lepingus ja Ogre lepingus)“

Ka hankekomisjoni protokollis lk 7 on sõnaselgelt öeldud: „Kuivõrd Riia lepingut täitis vedajate kontsern, kelle koosseis ei ole samasugune käesolevas Riigihankes pakkumuse

esitanud pakkujate koosseisuga, siis käesolevas protokollis ei tugine Hankija Riia lepingu rikkumistele kui potentsiaalsele kõrvaldamise alusele.“

Seetõttu on hankekomisjoni protokollis lk 4 ja lk 7 üheselt ümber lükatud vaidlustuse etteheide, et Hankija oleks pidanud kaaluma, et Riia lepingu lepingurikkumiste puhul esinesid erakordsed asjaolud, mille tõttu Vaidlustaja meelest Riia lepingu lepingurikkumised ei saa olla kõrvaldamise aluseks.

Hankija on protokollis otsesõnu selgitanud, et Vaidlustaja poolt konsortsiumilepingu avaldamisest keeldumise tõttu ei olnud üheselt tuvastatav SAP roll Riia lepingu täitmisel ja just seetõttu ei ole kõrvaldamise otsuse tegemisel Riia lepingu lepingurikkumistele tuginetud. Riia lepingu lisast 1 nähtuvad küll SAP poolt teenindatavad liinid, kuid sellest ei saa järeldada, et SAP vastutus ka piirdus üksnes nende liinide teenindamisel esinenud rikkumistega (sest tellija ees vastutasid kõik konsortsiumiliikmed solidaarselt, mitte ei olnud tegemist osavastutusega üksnes konkreetse vedaja poolt teenindatud liinide järgi) ja teiseks ei olnud Vaidlustaja poolt esitatud Riia lepingu rikkumiste andmetest eristatav, millised rikkumised puudutasid SAP poolt teenindatud liine ja millised teiste vedajate teenindatud liine.

Eelnevat arvestades tuleb tähelepanuta jätta kõik vaidlustuse etteheited, mis on seotud Riia lepingu rikkumiste osas kaalutusõiguse teostamisega, sest Riia lepingu rikkumised ei olnud aluseks Vaidlustaja kõrvaldamisele.

5.5. Vaidlustaja peamine vastuväide Hankija otsusele näib olevat see, et Vaidlustaja arvates ei ole Liepaja lepingus ja Ogre lepingus rikutud avaliku teenindamise olulisi kohustusi ning rikkumised ise ei ole olnud olulised ega pidevad ning seda sellepärast, et Ogre ega Liepaja lepingut ei ole üles öeldud.

Vaidlustaja keskne argumentatsioon on see, et kui rikkumise eest on ette nähtud leppetrahv ja tellija ei ole rikkumise tõttu lepingut üles öelnud, siis järelikult ei saa olla tegemist olulise lepingulise kohustusega ega olulise rikkumisega ning seetõttu ei saa sellise rikkumise tõttu pakkujat kõrvaldada. RHS § 95 lg 4 p 8 sõnastus ja ka ulatuslik kohtupraktika selle sätte rakendamisel kinnitavad veenvalt, et kõrvaldamise aluseks saab olla ka selline rikkumine, mida on sanktsioneeritud leppetrahviga. Sama järeldus tuleneb üheselt ka RHS § 95 lg 4 p 8 aluseks olevast direktiivist 2014/24 art 57 lg 4 p -st g.

Ülesütlemise aluseks olevad rikkumised (Läti lepingute p 17.2 alapunktid) ja leppetrahviga sanktsioneeritavad lepingurikkumised (Läti lepingute p 15.1 alapunktid) ei ole mitte mingil moel üksteist välistavad ega tulene mitte kuskilt Läti lepingust, et p 15.1 alapunktides loetletud lepingurikkumised on ebaolulised. Vastupidi – sama rikkumine võib olla sanktsioneeritav nii leppetrahviga p 15.1 alapunkti alusel kui ka samaaegselt olla alus lepingu ülesütlemiseks p 17.2 alapunkti alusel.

Vaidlustaja suhtes on rakendatud Läti lepingu alusel leppetrahve järgmiste kohustuste rikkumise tõttu: piletimüügikohustuste rikkumine (Läti lepingu p 15.1.1), videoalvekaameratega seotud rikkumised (Läti lepingu p 15.1.2), sularahata maksevõimaluste kohustuste rikkumine (p 15.1.5), ärajäänud reisirid ja hilinemised (Läti lepingu p 15.1.7 ja p 15.1.8), mittenõuetekohaste busside kasutamine (Läti lepingu p 15.1.11).

Samas on needsamad rikkumised põhimõtteliselt ka aluseks lepingu ülesütlemiseks Läti

lepingu p 17.2.3 ja p 17.2.5- 17.2.6 järgi, mis sätestavad ülesütlemise alusena järgmist:

17.2.3. Lepingu kehtivuse ajal katkestab Vedaja põhjendamatult ja ette teatamata ühistransporditeenuste osutamise marsruutide võrguosas, üksikul marsruudil või konkreetsel väljumisel;

17.2.5. Süstemaatilise rikkumise korral.

17.2.6. Tellija on tuvastanud, et Vedaja on ühistransporditeenuste osutamisel vähemalt kahel korral kasutanud busse, mis ei vasta kohaldatavate õigusaktide ja Lepingu nõuetele;

Seega vastupidiselt Vaidlustaja väidetele ei ole Läti lepingutes üksteist välistavalt loetletud olulisi lepingurikkumisi üksnes Läti lepingu punktis 17.2 (seejuures Vaidlustaja lepingurikkumised täidavad vähemalt p 17.2.3, 17.2.5 ja 17.2.6 koosseisud lepingu ülesütlemiseks) ega ole oluliste lepingurikkumiste ainus võimalik sanktsioon ülesütlemine.

5.6. Vaidlustaja on Liepaja ja Ogre lepingutes rikkunud olulisi lepingulisi kohustusi ning rikkumised on olnud olulised ja pidevad

5.6.1. Vaidlustaja heidab Hankija otsusele ette, et Vaidlustajad ei ole rikkunud olulisi lepingulisi kohustusi ning et rikkumised ei ole olnud olulised ega pidevad. Vaidlustaja seisukohad jäävad paljasõnaliseks. Hankija on hankekomisjoni protokollis üksikasjalikult põhjendanud nii rikutud kohustuste olulisust kui ka seda, et rikkumised ise on olnud olulised ja samas ka pidevad.

Hankija jääb ka vaidlustusmenetluses selle juurde, et kõik protokollis loetletud rikutud kohustused on vedaja olulised kohustused avaliku liiniveo teostamisel, seejuures iseäranis oluliseks peab Hankija sõiduplaani järgimist. Avaliku liiniveo kui teenuse kvaliteedi keskne element on see, et bussid väljuvad ettenähtud ajal ja kohas alati. Liinivedu määratletaksegi ühistranspordiseaduses läbi selle, et transport toimub ettenähtavalt vastavalt kindlaksmääratud sõiduplaanile. Avalik liinivedu teenib olulist avalikku huvi pakkuda elanikele ettenähtud sõiduplaani alusel usaldusväärset ja alati toimivat ning turvalist transpordilahendust. Laialdasem ühistranspordi kasutamine on ühiskonnale ressursisäästlik, aitab vältida ummikuid tiipitudidel ja säästab keskkonda. Kui hilinejad ja ärajäämised on sagedasemad kui valdkonnas tavapärane, siis see õhonestab oluliselt avaliku liiniveo usaldusväärsust ja kvaliteeti. Seejuures peab avaliku liiniveo teenus olema turvaline ja vastama hankes seatud kvaliteedinõuetele, millise eesmärgi täitmiseks on vajalik kasutada teenuse osutamisel hanketingimustele vastavaid busse ning tagada nõuetekohane piletimüük. Piletimüügiga seotud kohustuste nõuetekohane täitmine on ilmselgelt oluline ka riigieelarve jaoks ning pidev ja usaldusväärne piletimüügiga seotud kohustuste täitmine on oluline ka reisijate distsipliini tagamiseks ja tarbimisharjumuste suunamiseks.

Hankija on hankekomisjoni protokollis ka veenvalt põhjendanud, miks Liepaja ja Ogre lepingute rikkumised on olulised ja pidevad, seejuures pidevust näitabki samalaadsete kohustuste rikkumise sagedus ehk rikkumiste statistika.

Hankija hinnangul kinnitavad Vaidlustaja enda poolt esitatud andmed seda, et Liepaja ja Ogre lepingute rikkumised on olnud pidevad ja olulised ning rikkumiste sagedus ja raskus ei ole perioodil 2023 – 2025 vähenenud, ehkki Vaidlustaja väidab olevat rakendanud heastamise meetmeid.

5.6.2. Ebaõige on vaidlustuse etteheide, et Hankija on kuidagi „automaatselt“ Vaidlustaja kõrvaldanud pelgalt seetõttu, et on tuvastatud korduvad lepingurikkumised. Vaidlustaja etteheide on ümber lükatud hankekomisjoni protokolliga kaalutlustega, kus Hankija on põhjalikult põhjendanud, et Vaidlustaja lepingurikkumiste sagedus ja olulisus (ning seejuures iseäranis ärajäänud reisi suur osakaal) on oluliselt suurem võrreldes Eesti avaliku liiniveo sektori näitajatega. Hankija peab hea seisma avaliku huvi eest tagada avaliku liiniveo kvaliteet sellisena nagu see Eestis tavapärane on, mistõttu on kohane võrrelda Vaidlustajate eelnevat praktikat hankelepingute täitmisel sellega, mis on Eesti kontekstis tavapärane rikkumiste sagedus ja määr.

Ka ei saa Eesti hankijale olla siduv Läti hankija seisukoht selle kohta, kas ärajäänud reisi osakaal ja muud Vaidlustaja lepingurikkumised on Läti lepingute täitmisel on sellised, mis tingivad kõrvaldamise Eestis läbiviidavast avaliku liiniveo hankest või mida Läti tellija ise on pidanud taluvuspiiri ületavaks, et leping üles öelda.

5.7. Hankija on kohaselt võrrelnud Läti lepingute täitmise praktikat Eesti avaliku liiniveo praktikaga.

5.7.1. Ei saa olla mõistlikku vaidlust, et Läti lepingute täitmisel esinenud rikkumiste kaalumisel Vaidlustaja usaldusväärse hindamiseks on kohane võrrelda Läti lepingute rikkumiste olulisust ja sagedust sellega, mis on tavapärane Eesti avalikus liiniveos. Hankija ei ole teinud kaalutusvigu, vaid on erakordse põhjalikkusega analüüsinud millised avaliku liiniveo lepingud on Läti lepingutega piisavalt sarnased, et olla kohaseks võrdlusaluseks. Hankekomisjoni protokollis lk 7 nähtuvalt on Hankija selgitanud, millised avaliku teenindamise lepingud on Hankija võtnud võrdlusaluseks (seejuures Hankija on kõikide allolevat loetletud lepingute tellija ja seetõttu üksikasjalikult kursis lepingute täitmise käiguga):

- 1) AS-ga Sebe sõlmitud avaliku teenindamise lepingud põhjasuuna (RH 193780), lääne2 suuna (RH 203), idasuuna (RH 222644), ida2 suuna (RH 203234), edelasuuna (RH243610) riigihangetes;
- 2) AS-ga Hansabuss sõlmitud avaliku teenindamise lepingud läänesuuna (RH 220835) ja Lääne Virumaa (RH 231687), Harku siseliinid (RH 232751), Kose siseliinid osa 1 (RH 232940), Keila siseliinid (RH 275153), Lääne Harju siseliinid osa 1 ja osa 2 (RH 247550) riigihangetes;
- 3) AS-ga GoBus sõlmitud avaliku teenindamise lepingud lõunasuuna (RH 219196) ja Raplamaa RH 245900) riigihangetes, Jõelähtme siseliinid (RH 232266), Anija siseliinid osa 1 (RH 247587), Kose siseliinid osa 2 RH 232940).

Hankija on iga lepingu juures märkinud vastava riigihanke viitenumbri ja kuna kõik lepingud on sõlmitud avatud hankemenetluste tulemusena, on kõikide nende lepingute tingimused avalikult kättesaadavad ja kontrollitavad. Seega puudusid mistahes takistused Vaidlustaja jaoks veendumaks, et võrdlusaluseks võetud avaliku liiniveo lepingud on oma regulatsioonilt Läti lepingutega võrreldavad ja rikkumiste sanktsioneerimise osas on Eesti lepingud seejuures märksa rangemad nii rikkumise koosseisude kui ka sanktsioonide suuruse poolest.

Hankekomisjoni protokollis lk 8 on selgitatud järgmist:

„Nagu Ühispakkujad ise selgitavad 20.03.2026 selgituses on tüüpiline sanktsioon vahemikus 70-200 eurot (mis enamasti hõlmab mitme rikkumise juhtumi sanktsioneerimist korraga), seejuures ärajäänud sõitude puhul on sanktsioonid iseäranis vähesed (nt 2025 augustis

sanktsioneeriti Ogre lepingus 226 ärajäänud reisi eest vaid trahviga 500 eurot) ning sanktsioneerimise eeldused oluliselt leebemad (nt sanktsioneeritakse kõrvalkaldeid sõiduplaanist alles eeldusel, et hiline mine on olnud pikem kui 10 minutit ning trahvimäära suurus on ca 20 korda väiksem võrreldes Eestis tavapäraste sanktsioonidega analoogsete rikkumiste puhul). Seevastu Eesti avaliku liiniveo lepingutes on loetakse hälbeid sõiduplaanist eelduslikult olulisteks rikkumisteks, mis sõltuvalt asjaoludest tingivad trahvi rakendamise kuni summas 1500 eurot iga üksiku rikkumise juhtumi kohta (vt nt edelasuuna ATL riigihankes nr 243610 hankelepingu p 9.4.1 kohaselt loetakse igasugune sõiduplaanist hälve ja reisi teenindamata jätmine oluliseks lepingurikkumiseks, 9.5 kohaselt on iga ebaolulise rikkumise eest määratav trahv kuni 150 eurot juhtumi kohta ja iga olulise lepingurikkumise eest määratav trahv on kuni 1500 eurot juhtumi kohta). /.../

Vaatamata sellele, et Eesti avaliku liiniveo lepingutes on sanktsioonimäärad ja sanktsioneerimise eeldused kordades rangemad võrreldes Lepingutega, ei ole mitte ühelgi Eesti vedajal perioodil 2023-2025 rakendatud leppetrahvide kogusumma isegi mitte Ühispakkujate endi poolt õiglaseks peetud summas 54 133,75 eurot, vaid oluliselt väiksemas ulatuses.“

Eelnevat arvestades on kummutatud vaidlustuse etteheited, et Hankija ei ole arvestanud Läti lepingute ja Eesti ATL-de sanktsioonisüsteemi erinevusi – Hankija on tuvastanud, et Eesti ATL-des on samasisuliste rikkumiste sanktsioneerimise eeldused palju rangemad ja sanktsioonimäärad palju kõrgemad kui Läti lepingutes, ent sellele vaatamata on Vaidlustaja suhtes kõnealuste Läti hankelepingute täitmisel rakendatud leppetrahvide summa 140 333,75 eurot (ja isegi Vaidlustaja endi poolt põhjendatud peetud leppetrahvide kogusumma 54 133,75 eurot) kordades suurem kui ühegi Eesti vedaja suhtes rakendatud leppetrahvide summa samal perioodil ja seejuures teenindavad võrdlusena aluseks võetud 3 Eesti vedajat palju suuremal arvul hankelepinguid.

Hankija on võrdlusaluseks võtnud maakondlikud ja kohalike liinide ATL-d, sest ka Liepaja ka Ogre lepingud on justnimelt regionaalsed liiniveolepingud. Lisaks on Hankija arvestanud ärajäänud reiside osakaalu arvutamise, et võrdlusaluseks olevad Eesti ATL-d oleksid võrreldavad Liepaja ja Ogre lepingutega nii veomahu kui ka planeeritud reiside arvu poolest – vastav info on üksikasjalikult välja toodud hankekomisjoni protokollis lisa 3, mis sisaldab ärisaladust (sest seostab iga konkreetse vedaja ja tema teenindatava lepingu, vastava lepingu veomahu ja planeeritud reiside arvu ning ärajäänud reiside arvu, mille suhtest kujunebki ärajäänud reiside protsentuaalne osakaal). Seetõttu ei ole Hankija ärajäänud reiside osakaalu arvestamisel võtnud hankekomisjoni protokollis lisa 3 aluseks neid protokollis loetletud Eesti ATL-e, kus veomahud ja planeeritud reiside arvud olid kordades väiksemad kui Liepaja ja Ogre lepingutes. Nimelt nähtub Vaidlustaja poolt 27.03.2026 selgitusele lisatud ATD soovituskirjast (**lisa 3**), et veomahud kilomeetrites olid Liepaja ja Ogre lepingutes järgmised:

Lepingu nr.	2022. aasta	2023. aasta	2024. aasta	2025. aasta
ATD/ST-2020/04 Liepaja	6 054 068,65	6 043 797,98	5 191 506,36	4 855 676,28
ATD/ST-2021/03- Ogre, Aizkraukle	1 564 989,29	3 152 723,03	3 146 977,52	3 140 737,17

Vaidlustaja 20.03.2026 selgituste koosseisus esitatud tabelitest ärajäänud reiside statistika kohta (hankekomisjoni protokollis lisa 1) nähtub Ogre lepingus ja Liepaja lepingus veomahu

piires planeeritud veootste ehk reiside arv ning ärajäänud sõitude arv, mille suhtest kujunebki ärajäänud reiside osakaal.

Hankija võttis hankekomisjoni protokollis lisas 3 ärajäänud reiside osakaalu arvestamiseks aluseks just need Eesti ATL-d, mis olid nii veomahtude kui ka veootste ehk reiside arvu poolest võrreldavas suurusjärgus Ogre lepingu ja Liepaja lepinguga – see väide on kontrollitav hankekomisjoni protokollis lisast 3, mis sisaldab ärisaladust (käesoleva menetluskohaldamise lisa 1) ja milles on ära näidatud iga lepingu puhul nii veomaht, planeeritud veootste arv kui ka ärajäänud reiside arv. Seega on kohatu Vaidlustaja etteheide, et ärajäänud reiside osakaalud ei ole võrreldavad, sest Läti lepingute ja Eesti lepingute täitmise asjaolud on võrreldamatud. Vastupidi, tegemist on regionaalliinide lepingute täitmisega, mille veomahud ja planeeritud veootste koguarv on võrreldavad.

Seejuures Eesti ATL-de puhul kontrollitakse läbitud vedusid ja vastavust sõiduplaanile elektroonilise süsteemiga automaatselt, mistõttu pole põhjendatud Vaidlustaja kahtlus, et Eestis lihtsalt ei kontrollita samavõrd hoolsalt ATL-de täitmisel ärajäänud reise. Vastupidi, Eesti ATL-de täitmisel ei jää elektroonilise süsteemi kasutuse tõttu tähelepanuta mitte ükski hilinevõtte ärajäänud veoots.

5.7.2. Vaidlustaja püüab väita, et Liepaja ja Ogre lepingute rikkumised tekkisid seepärast, et Liepaja ja Ogre lepingutes olid hinnapakkumised tehtud enne 2022 veebruari „geopoliitilist ja inflatsioonilist šokki“. Vaidlustaja püüab väita, et lepingute täitmise kulukuse tõttu ongi lepingute rikkumised olnud sedavõrd massilised ja et Vaidlustaja seetõttu nende rikkumiste eest ei vastuta. Ühtegi tõendit oma väidete toetamiseks Vaidlustaja ei esita. Vaidlustaja argumendid on üldsõnalised ja asjakohatud. Läti lepingud on sõlmitud riigihangete tulemusena, mistõttu on Läti lepingute teenindamiseks sobiva hinnataseme määranud LAP ise, arvestades seejuures Läti lepingus sätestatud vedaja tasu indekseerimise mudelit ja majanduslike riskide jaotust. Teisisõnu pidi LAP ise määrama sellise hinnataseme, mille juures ta pidas võimalikuks täita Liepaja ja Ogre lepinguid nõuetekohaselt, arvestades mh lepingute ajalist kestust ja seda, et majanduskeskkond võib vahepeal muutuda ning samuti arvestades Läti lepingutes ettenähtud majanduslike riskide jaotust tellija ja vedaja vahel. Vedaja tasu indekseerimise mudel Läti lepingutes on oma sisult sarnane Eesti ATL-dele, sest vastavalt Euroopa Kohtu kohtupraktikale ei peagi avaliku liiniveo riigihangetes olema tagatud vedajale tema reaalsete kulude hüvitamine ning vedaja peab ise oma majanduslikke riske kaaluma pakkumuse hinnastamisel. Põhimõtteliselt on asjakohatu Vaidlustaja arutluskäik sellest, et Läti lepingute rikkumised on vabandatavad majanduskeskkonna muutumise tõttu ega tohi sellised rikkumised olla kõrvaldamise aluseks seetõttu, et LAP-il oli enda väitel majanduslikult raske lepinguid täita.

2022 veebruaris seoses Ukraina sõjaga toimunud geopoliitilised muudatused ja hinnatõus mõjutasid samavõrd palju ka Eesti vedajaid. Hankija poolt võrdlusaluseks võetud ATL-de hulgas on valdav osa Eesti lepinguid sõlmitud ja hinnastatud enne 2022, ent sellegipoolest ei ole Eesti vedajad neid ATL-uid rikkunud sedavõrd massiliselt nagu LAP on rikkunud Ogre ja Liepaja lepinguid. Vastavad andmed ATL-de sõlmimise aja ja kehtivuse kohta lisas 4.

5.7.3. Hankekomisjoni protokollide lisade 3 ja 4 andmetega on üheselt tõendatud, et Vaidlustaja lepingurikkumised Ogre ja Liepaja lepingute täitmisel on olnud püsivalt 2023 – 2025 sagedasemad (seejuures iseäranis on püsivalt kõrge olnud ärajäänud reiside osakaal) Eesti vedajatega võrreldes: Hankekomisjoni protokollis lk 8 on märgitud:

„Manuses olevast statistikast on järeldatav, et Eesti maakonnaliinide teenindamise praktikas on tavapärane ärajäänud vedude osakaal reeglina vähem kui 0,1% kõikidest sõitudest. Terve perioodi 2023-2026 vältel on vaid ühe eelviidatud maakonnaliini lepingu täitmisel aastane ärajäänud reiside osakaal tõusnud 0,22%-ni ning sedagi 2023 aastal, misjärel järgnevatel aastatel on ärajäänud reiside osakaal sama lepingu täitmisel drastiliselt langenud.

Veel enam, mitte ühegi vedaja lõikes arvestades vedaja täitmisel olevaid lepinguid kokku ei ole samuti perioodil 2023 – 2026 ärajäänud sõitude osakaal ületanud 0,1%.

Eelnevat peegeldab Eesti avaliku liiniveo praktikas juurdunud tava, et ärajäänud reiside osakaal üle 0,1% kõikidest reisidest on iseäranis jäme lepingurikkumine, mille tõttu peab vedaja lisaks leppetrahvi tasumisele rakendama ka täiendavaid lisameetmeid teenuse kvaliteedi parandamiseks. See peegeldub mh ka käesoleva Riigihanke alusdokumentides RHAD lisa 2 lisa 10 punktis 1.3. Seetõttu on Eesti avaliku liiniveo praktikas äärmiselt haruldane ärajäänud reiside osakaal üle 0,1%.

Ka muude rikkumiste osas peale ärajäänud veotste on Eesti avaliku liiniveo praktikas rikkumiste juhtumid väga erakorralised ja kaugeltki mitte nii sagedased kui SAP poolt Leipaja ja Ogre lepingu täitmisel. Nähtuvalt käesoleva protokollis lisast 4 on perioodil 2023-2025 vedajal A esinenud muid ATL rikkumisi peale ärajäänud veotste ja hilinemiste kõikide lepingute täitmisel vaid 6-l korral, vedajal B üldse mitte ja vedajal C vaid 2-l korral, seejuures on kõikide kolme vedaja teenindamisel oluliselt suurem arv avaliku liiniveo lepinguid kui Ühispakkujate kaks lepingut (Ogre leping ja Leipaja leping).“

5.7.4. Vaidlustaja eksitab väites, et hankekomisjoni protokollis lisa 3 andmete kohaselt on ka Eesti vedajatel pidevalt ärajäänud reiside osakaal üle 0,1% - nii see ilmselgelt ei ole ja selles on lihtne veenduda hankekomisjoni protokollis lisast 3. Nagu hankekomisjoni protokollist nähtub on vaid ühe lepingu puhul 2023 aastal esinenud aastane ärajäänud reiside osakaal 0,22%, ent 2025 on sama lepingu täitmisel ärajäänud reiside osakaal vaid 0,05% ehk vedaja on oma teenuse kvaliteeti oluliselt parandanud.

Seevastu LAP Ogre ja Leipaja lepingute täitmisel ei ole ärajäänud reiside osakaal aastate lõikes vähenenud, vaid vastupidi suurenenud – kui 2024 oli Leipaja lepingus ärajäänud reiside osakaal 0,29%, siis 2025 oli ärajäänud reise juba 0,43%, Ogre lepingus oli 2024 ärajäänud reiside osakaal 0,22%, kuid 2025 juba 0,28%. Hankija toonitab, et Eesti vedajate keskmine ärajäänud reiside osakaal nii perioodi 2023 – 2025 kohta kokku kui ka iga aasta kaupa eraldivõttes jääb alla 0,1% ja trend on selgelt ajas kahanev. Seevastu Vaidlustajal on teenuse täitmise määraks keskmiselt pelgalt 99,62% ja ärajäänud reiside osakaal keskmiselt 0,3%, seejuures teatud kuudel on ärajäämisteprotsent veel mitmekordselt kõrgem.

5.7.5. Ehkki erinevused ärajäänud reiside osakaaludes Läti lepingute ja Eesti vedajate täidetud ATL-de vahel on juba aastate lõikes erinevad, on olulised siiski ka Vaidlustaja eriti drastilised lepingurikkumised teatud kuude kaupa. Nt 2024 jaanuaris oli ärajäänud reiside osakaal Leipaja lepingus suisa 0,61% (sanktsioneeritud 40 ärajäänud reisi) ja veebruaris 0,52% (sanktsioneeritud 27 ärajäänud reisi). Ogre lepingus oli jaanuaris 2024 ärajäänud reiside osakaal 0,83% (sanktsioneeritud 91 ärajäänud reisi) ja veebruaris 0,63% (sanktsioneeritud 65 ärajäänud reisi). 2025 juulis oli Leipaja lepingus ärajäänud reiside osakaal 0,68% ja septembris 0,65%).

Sellised olulised kõikumised avaliku liiniveo järjepidevuses ja sõiduplaani järgimisel on Hankija arvates väga olulisel määral teenuse kvaliteeti halvendavad, sest mõjutavad vahetult avaliku teenindamise teenuse usaldusväärsust. Seepärast vastupidiselt Vaidlustaja väidetele

on kohane arvestada mitte üksnes ärajäänud reiside osakaalu aastate lõikes, vaid asjakohane on arvestada ka igakuiseid ja igakvartaalseid olulisi kõikumisi teenuse tasemes.

5.7.6. Vaidlustajal esineb ka kõiki muid rikkumisi (peale ärajäänud reiside) igakuiselt ja massiliselt (vt täpsemalt hankekomisjoni protokollis lk 5). Eesti ATL-des on sanktsioneeritud samasuguste kohustuste rikkumised, mida LAP on Läti lepingute täitmisel toime pannud - Eesti ATL-des on samamoodi vedajatel ulatuslikud kohustused piletimüügi ja valvekaameratega seoses, kohustus tagada busside nõuetekohasus ja peatuste info. Selles on lihtne veenduda tutvudes hankekomisjoni protokollis nimetatud mistahes Eesti ATL-ga. Seetõttu on ilmselgelt alusetu Vaidlustaja väide, et Eesti vedajate poolt selliste muude kohustuste rikkumised ei ole dokumenteeritud. Vastupidi - hankekomisjoni protokollis 4 on kajastatud absoluutselt kõik lepingurikkumised ning nende hulgas leidub ka selliste kohustuste rikkumisi, mis seisnevad muus kui hilinemises või ärajäänud reisis. Kuid oluline on see, et Eesti vedajatel esineb selliseid rikkumiste juhtumeid perioodil 2023 – 2025 üksikuid, seevastu LAP-il esineb muude kohustuste rikkumisi igakuiselt nii Liepaja kui Ogre lepingu täitmisel.

5.7.7. Võrreldes Vaidlustaja lepingurikkumiste raskust, korduvust ja seda, et lepingurikkumiste profiil ei ole 2023 – 2025 paranenud, vaid pigem on lepingurikkumiste sagedus ja ärajäänud reiside osakaal süvenenud, ühelt poolt ning teiselt poolt Eesti vedajate lepingutäitmise distsipliini (sh iseäranis ärajäänud reiside osakaalu), on ilmne, et Vaidlustaja lepingurikkumised on oluliselt sagedasemad ja raskemad kui Eesti avaliku liiniveo sektoris tavapärane. Vaidlustaja eelnev praktika Liepaja ja Ogre lepingute täitmisel on tekitanud Hankijas põhjendatult usaldamatuse Vaidlustaja võimekuses täita Riigihankes sõlmitavat ATL-t kvaliteedis ja tasemel nagu see Eesti avaliku liiniveo sektoris tavapärane on. Just selleks ongi RHS § 95 lg 4 p 8 ellu kutsutud, et Hankijal oleks võimalik seeläbi vältida avaliku huvi kahjustamist ja seista hea sõlmitava hankelepingu täitmise kõrge kvaliteedi eest.

5.8. Hankija 25.05.2026 täiendav seisukoht.

5.8.1. Vaidlustaja ise on esitanud Hankijale Ogre ja Liepaja lepingute alusel tehtud kõik leppetrahvinõuded, milles on kajastatud iga etteheidetud rikkumise faktilisi asjaolusid ja Läti tellija kaalutlusi leppetrahvide rakendamiseks.

2023 kohta on Vaidlustaja Hankijale tutvumiseks esitanud 96 pretensiooni-leppetrahvinõuet, 2024 kohta on Vaidlustaja Hankijale tutvumiseks esitanud 131 pretensiooni-leppetrahvinõuet ja 2025 kohta on Vaidlustajad Hankijale tutvumiseks esitanud 97 pretensiooni-leppetrahvinõuet.

Hankija on vaidlustatud otsuse tegemisel tutvunud iga leppetrahvinõudega ja hankekomisjoni protokollis kajastanud kogu selle materjali kokkuvõtliku analüüsi – milliseid kohustusi on rikutud, milline on rikutud kohustuste olulisus ATL täitmise kvaliteedi jaoks, milline on rikkumiste raskus ja sagedus, millised on rakendatud sanktsioonid. Hankekomisjoni protokollis ei tuvasta Hankija mitte fakte Riigihanke algamisele eelnenud 3 aasta jooksul esinenud sanktsioneeritud lepingurikkumiste kohta, vaid hankekomisjoni protokoll koos lisadega ongi kaalutlused ja hinnangud lepingurikkumistele (sh rikutud kohustuste olulisusele, rikkumiste endi raskusele ja sagedusele, samuti heastamise meetmetele) ja sellest tulenevalt Vaidlustaja usaldusväärsele.

5.8.2. Hankelepingu ülesütlemine ei ole RHS § 95 lg 4 p 8 kohaldamise vältimatu eeldus. Vastuses vaidlustusele illustreeris Hankija, et Läti lepingu p-is 15 loetletud ja leppetrahviga sanktsioneeritud lepingurikkumised ei ole oma olemuselt midagi erinevat võrreldes p-is 17.2 lepingu ülesütlemise aluseks olevate lepingurikkumistega - samasisuline ja sama raskuse või sagedusega lepingurikkumine võib samaaegselt olla sanktsioneeritav nii leppetrahviga Läti lepingu p-i 15 alusel kui ka olla lepingu ülesütlemise aluseks Läti lepingu p-i 17.2 sätestatud alustel.

Läti lepingute tellija ei ole andnud hinnangut (vt Hankija vastus vaidlustusele lisa 3) sellele, kas Vaidlustaja lepingurikkumised Ogre ja Liepaja lepingus on sellised, mis õigustaks kõrvaldamist RHS § 95 lg 4 p 8 alusel. Vastupidiselt Vaidlustaja väitele ei saa Läti lepingute tellija hinnang lepingurikkumistele (isegi kui see oleks antud) olla ka Hankijale siduv otsustamaks, kas pakkuja kõrvaldada või mitte. See on kinnitust leidnud nii Riigikohtu lahendis 3-21-1733 p-is 14 kui ka õiguskirjanduses². Hankija on hankekomisjoni protokollis selgitanud ja põhjendanud, miks vaatamata sellele, et Läti lepingute tellija ei ole lepinguid üles öelnud, peab Hankija rikutud kohustusi olulisteks ja lepingurikkumisi sedavõrd olulisteks ja pidevateks, et Vaidlustaja kõrvaldada.

5.8.3. Vaidlustaja heidab ette, et „*jääb arusaamatuks, millise metoodika alusel on hankija jõudnud järeldusele, et just Eesti vedajate praktika kujutab endast universaalset võrdlusstandardit Läti lepingute täitmise hindamisel.*” Etteheide iseloomustab vaidlustuse pahatahtlikkust ja argumentide otsitust. Kuna Riigihankes sõlmitakse ATL teenuse osutamiseks justnimelt Eestis, siis on ilmselgelt kohane lähtuda justnimelt harjumuspärasest teenindus-standardist Eestis analoogsete ATL-de teenindamisel. Eesti avaliku liniveo sektoris lihtsalt juhtuvad kõiki ATL-d teenindama Eesti vedajad.

5.8.4. Vaidlustaja heidab ette, et Hankija on võrrelnud Eesti vedajate aastaseid ärajäänud reise osakaalusid Vaidlustaja igakuiste ärajäänud reise osakaaludega. See etteheide on ilmselgelt vale ja üheselt ümber lükatud hankekomisjoni protokollis avaldatuga - nähtuvalt protokollist ja selle lisast 3 on Hankija võrrelnud Vaidlustaja ärajäänud reise osakaalu iga-aastaselt (tuues välja ka teatud kuude osas iseäranis suured ärajäänud reise juhtumid) Eesti vedajate iga-aastaste ärajäänud reise osakaaludega (vt hankekomisjoni protokollis lisa 3). Järeldus on ilmne ja ühene - Läti lepingutes on ärajäänud reise osakaal ka aasta lõikes nii 2024 kui ka 2025 (2023 kohta Vaidlustaja statistilisi andmeid ärajäänud reise osakaalu kohta ei esitanud) ca 2-3 korda kõrgem kui üheski Eesti analoogses ATL-s ning ärajäänud reise osakaal ajas ei ole Vaidlustajal kahanenud vaatamata väidetavate heastamismeetmete rakendamisele. Nähtuvalt protokollis lk 5 Liepaja lepingus oli 2024 ärajäänud reise osakaal aastas 0,29%, Ogre lepingus oli ärajäänud reise osakaal aastas 0,22%; 2025 aastal oli Ogre lepingus ärajäänud sõitude osakaal 0,28% ning Liepaja lepingus on ärajäänud reise osakaal aastas 0,43%. Hankekomisjoni protokollis lisast 3 on üheselt tuvastatav, et võrdlusaluseks olnud Eesti ATL-de puhul on Eesti vedajate aastased ärajäänud reise osakaalud haruharva ületanud 0,1% piiri ning veelgi olulisem on, et 0,1% ületavad ärajäänud reise osakaalud jäävad 2023. aastasse (st ajas on ärajäänud reise osakaalud Eesti vedajatel 2024 ja 2025 drastiliselt vähenenud, jäädes püsivalt 0,1% piiresse või alla seda). Nähtuvalt protokollis lisast 3 on ärajäänud reise keskmine osakaal kõikide ATL-de peale keskmiselt igal aastal alla 0,1% ning ka vaadeldes iga vedaja kaupa eraldi kõiki vastava vedaja poolt teenindatavaid lepinguid jääb kõikide lepingute puhul ärajäänud reise keskmine osakaal kõikidel vedajatel igal aastal

² Riigihangete seadus.kommenteeritud väljaanne 2025.lk 614 p 75 : “RK selgitusel ei saa varasema hankelepingu rikkumise olulisust hinnata vaid selle kaudu kui tähtsaks pidas tellija varasemas lepingus rikutud kohustust”

(sh 2023) alla 0,1% aastas. Seepärast on ilmselgelt kohane järeldada, et Eesti avaliku liiniveo praktikas Läti lepingutega analoogsete ATL-de teenindamisel on ärajäänud reiside osakaal aastas 0,1% piires. Kuna ärajäänud reisid on äärmiselt oluline avaliku liiniveo usaldusväärsuse ja kvaliteedi näitaja, siis oleks kolmekordselt suurem ärajäänud reiside osakaal võrreldes Eesti tavapärase praktikaga väga olulisel määral Eesti avaliku liiniveo kvaliteeti halvendav asjaolu, mis mõjutaks negatiivselt ühistranspordi kasutamise harjumust ja seeläbi transpordipoliitikat laiemalt.

Oluline on arvestada ka suuri kõikumisi erinevate kuude lõikes Läti lepingute teenindamisel, mitte üksnes ärajäänud reiside osakaalu aastas. Vaidlustaja möönab ka ise, et Läti lepingute täitmisel on aastased ärajäänud reiside osakaalud paisunud seetõttu, et esinevad teatud kuud, mil ärajäänud reiside osakaalud on veel kaugelt kõrgemad kui aastased näitajad. Nt 2024 jaanuaris oli ärajäänud reiside osakaal Liepaja lepingus suisa 0,61% (sanktsioneeritud 40 ärajäänud reisi) ja veebruaris 0,52% (sanktsioneeritud 27 ärajäänud reisi). Ogre lepingus oli jaanuaris 2024 ärajäänud reiside osakaal 0,83% (sanktsioneeritud 91 ärajäänud reisi) ja veebruaris 0,63% (sanktsioneeritud 65 ärajäänud reisi). 2025 juulis oli Liepaja lepingus ärajäänud reiside osakaal 0,68% ja septembris 0,65%).

Hankija ei ole nõus Vaidlustaja arvamusega, et teatud kuudel pea 1% ulatuses ärajäänud reiside osakaal ei mõjuta oluliselt avaliku liiniveo kvaliteeti, kui aasta lõikes jääb ärajäänud reiside osakaal 0,3% piiresse. Sellised olulised kõikumised avaliku liiniveo järjepidevuses ja sõiduplaani järgimisel on Hankija arvates väga olulisel määral teenuse kvaliteeti halvendavad, sest mõjutavad vahetult avaliku teenindamise teenuse usaldusväärsust – reisijal pole võimalik ette näha, kas mingil kalendrikuul juhtub vedajal olema nõ raske kuu, mil oluline osa reisidest jääb lihtsalt ära. Seepärast vastupidiselt Vaidlustaja väidetele on kohane arvestada mitte üksnes ärajäänud reiside osakaalu aastate lõikes, vaid asjakohane on arvestada ka igakuiseid ja igakvartaalseid olulisi kõikumisi teenuse tasemes. Eesti vedajatel selliseid suuri kõikumisi kuude ega kvartalite lõikes ei ole.

5.8.5. Vaidlustaja heidab ette, et kohane pole võrrelda Vaidlustaja suhtes rakendatud leppetrahvide kogusummat Eesti vedajate suhtes rakendatud trahvide kogusummaga, sest Eesti ATL-des on trahvimäärad suuremad. Vaidlustaja mõttekäik on loogikavaba. Kui samasuguste lepingurikkumiste (ärajäänud reisid, hilinemised, jne) puhuks näevad Eesti ATL-d ette *suuremad* trahvimäärad Läti lepingutega võrreldes, ent sellele vaatamata on Vaidlustaja suhtes Läti lepingute alusel rakendatud trahvide kogusummad mitu korda suuremad 2023-2025 perioodil võrreldes Eesti vedajatega, siis ilmselgelt järeldub sellest, et Eesti vedajatel esineb kordades vähem lepingurikkumisi.

5.8.6. Vaidlustaja argumenteerib sisuliselt seda, et Läti lepinguid ei tohiks võrrelda Eesti ATL-dega, sest Ukraina sõda mõjutas Lätit kardinaalselt teisiti kui Eestit, Läti lepingutes kannab vedaja oluliselt suuremat kuluriski ja justnimelt lepingute vähesel kasumlikkuse ja majandusliku riskantsuse tõttu on õigustatud Läti lepingute sedavõrd suurem lepingurikkumiste osakaal. Vaidlustaja väited ei ole tõsiseltvõetavad.

5.8.6.1. Eesti ja Läti asuvad sisuliselt samas geopoliitilises sfääris, mistõttu on tõenditegagi selge, et sõja mõjud nende riikide majandusele, sh avaliku liiniveo sektorile läbi kütusehinna tõusude, inflatsiooni jne on sisuliselt samaväärsed. Vaidlustaja ei ole mitte mingil moel oma väiteid tõendanud, et justnimelt Läti avaliku liiniveo sektoris olid sõja mõjud sedavõrd palju karmimad Eestiga võrreldes.

5.8.6.2. Lepingurikkumiste vabandavuse osas lasub tõendamiskohustus Vaidlustajal, Vaidlustaja väited on küll ohtrasõnalised, ent täiesti tõendamata. Riigikohus on asjas 3-21-1733 p-id 14-16 ja p 20 selgitanud, et tõendamiskoormis rikkumise vabandavuse osas lasub lepingut rikkunud poolel ehk antud juhul Vaidlustajal. Seda, et lepingurikkumised ei ole vabandavad ja Vaidlustajad vastutavad lepingurikkumiste eest, tõendab õigupoolest juba ainuüksi see, et Vaidlustaja ei ole Läti lepingute alusel tehtud leppetrahviotsused vaidlustanud (kohtumenetlus on Vaidlustaja väitel vaid Riia lepingu osas, millest kõrvaldamisel ei olegi lähtutud ning kohtumenetlus ei puuduta mitte lepingurikkumise vabandavust ja Vaidlustajate vastutust, vaid üksnes trahvi arvutamise metoodikat). Ka ei ilmne mitte ühtegi lepingurikkumisi vabandavat asjaolu leppetrahviotsustest endist, mille Vaidlustaja on Hankijale esitanud. Seepärast on Läti lepingute alusel tehtud leppetrahvinõuetes juba kaalutletud selle üle kas ja millist mõju võis muutunud majanduskeskkond omada Vaidlustaja lepingurikkumiste ja rakendatud sanktsioonide suhtes.

5.8.6.3. Mõlemad Läti lepingud on sõlmitud riigihanke tulemusena ja Vaidlustaja tasustamine nende lepingute alusel toimub Vaidlustaja enda poolt riigihankes pakutud hindade alusel. Vedaja tasu indekseerimise regulatsioon Läti lepingutes oli Vaidlustajale teada juba pakkumuse hinnastamisel. Täpselt nii on see ka kõikidest Eesti ATL-des.

5.8.6.4. Ka ei ole Läti lepingutes vedajate kanda pandud mitte mingil moel suurem kulurisk kui Eesti ATL-des. Nii Läti ATL-des (Hankija vastus vaidlustusele lisa 2) kui Eesti asjaomastes ATL-des on ette nähtud vedaja tasu indekseerimine tulenevalt kütusehinna ja töötunnitasku perioodilisest muutusest – see on üheselt tõendatud Liepaja lepingu (Hankija vastus vaidlustusele lisa 2) p 13.4 regulatsiooniga. Indekseerimise sagedus ei oma määravat tähtsust, sest kvartaalne või iga-aastane indekseerimine võib küll jooksvalt reageerida kulumuutustele kiiremal, kuid seda mõlemas suunas – kui kulud kahanevad, siis kahaneb ka vedaja tasu. Seevastu pikema perioodiga indekseerimine arvestab hinnamuutustega pikema perioodi peale kokku ning isegi kui vahepeal kuluartiklite hinnatasemed alanevad, ei mõjuta see vedajale makstavat tasu. Kõige olulisem on aga ikkagi see, et indekseeritakse Vaidlustajate endi poolt pakutud hinda ehk algtaseme, millest lähtudes kulude muutusi indekseerimise kaudu kajastatakse, on määranud Vaidlustaja ise pakkumuse esitamisel. Ka on indekseerimise mudelid hankekomisjonis võrdlusaluseks olnud Eesti ATL-des samuti erinevad (sh esineb indekseerimist vaid THI muutuste alusel nt riigihankes 193780, 232751, 232940, RH 247550, RH 232266 kui ka erinevaid indekseerimise perioode – nt RH 232751 ja RH 232940 ja RH 247550, RH 232266 kord aastas). Sellele vaatamata ei ole ATL-des, kus indekseerimine on harvem või piiratud THI-ga, täheldatav suurem lepingurikkumiste osakaal. Sest vedaja tasu indekseerimine ei saagi mõjutada lepingurikkumiste raskust ja osakaalu. Küll aga on oluline tähele panna, et erinevalt Eesti ATL-des sisaldab Läti ATL hoopis soodsamat regulatsiooni vedaja reaalsete kulude kompenseerimiseks – nimelt Läti lepingu p 13.16 kohaselt on vedajal õigus nõuda tasu suurendamist või täiendavaid hüvitisi, kui vedaja reaalsed kulud lepingu täitmisel suurenevad üle 10% tulenevalt lepingu täitmise nõuete muutumisest. Eesti ATL-des analoogne regulatsioon puudub ja mistahes muutused avaliku liiniveo valdkonnas või õigusaktides on täielikult vedajate endi risk. Seega puudub mistahes alus väitmaks, et Eesti ATL-d ja Läti lepingud on olemuslikult sedavõrd erinevad, et nende lepingute rikkumiste võrdlemine oleks asjakohatu.

5.8.6.5. Lepingu täitmise kasumlikkus ei saa olla õigustus suuremaks lepingurikkumiste osakaaluks, nagu Vaidlustaja näib väitvat. Seepärast ei saa ka põhimõtteliselt olla tähtsust sellel, kas vedajate tasusid indekseeritakse täpselt sama mudeli järgi, vaid oluline on see, et

tegemist on samasisuliste lepingutega, mille raames osutatakse avaliku liiniveo teenust maakonnaliinidel võrreldavas liiniveomahus ja võrreldavate reiside arvuga, milles lepingurikkumiste koosseisud (äräjäämised, hilinemised jne) on samasisulised ja lepingurikkumiste sanktsioonisüsteem on samuti sisuliselt sama (ehkki Eesti ATL-des on sanktsioonid samade rikkumiste eest kordades rangemad). Vaidlustaja olid Läti lepinguid sõlmides ja oma pakkumusi hinnastades täielikult teadlikud nii vedaja tasustamise tingimustest kui ka sanktsioonisüsteemist ning olid kohustatud pakkuma just sellist hinda, mis võimaldaks ka majanduskeskkonna muutuste korral lepingut nõuetekohaselt täita. Seejuures väärrib rõhutamist, et Vaidlustaja ei ole mitte mingil moel siamaani tõendanud enda väidet Läti lepingute tohutust kahjumlikkusest, rääkimata sellest, et tõendada sellise kahjumlikkuse ja etteheidetud lepingurikkumiste omavahelist seost.

5.8.6.6. Vaidlustaja ei ole esitanud mitte ühtegi tõsiseltvõetavat argumenti, miks Hankija poleks pidanud kaalutlusotsuse tegemisel lähtuma Eesti ATL-de täitmise praktikast ja Eestis analoogsete lepingute tavapärasest täitmise kvaliteedist. Vaidlustajatele lihtsalt ei meeldi, et võrreldes Eesti laiapõhjalise võrdlusega joonistub iseäranis teravalt välja Vaidlustaja enda kehv lepingu täitmise distsipliin Läti lepingute täitmisel. Seejuures ei piirdu lepingurikkumiste osas võrdlus sugugi äräjäänud reiside osakaaluga. Hankekomisjoni protokollist ja selle lisadest 3 ja 4 on üheselt nähtav, et Hankija on kaalunud ka muude lepingurikkumiste osakaalu võrreldes Eesti ATL-dega. Võrdlusest on ilmne, et kui Vaidlustajal on Läti lepingutes ka muusisulisi lepingurikkumisi igakuiselt ja püsivalt, on Eesti ATL-des selliseid muid rikkumisi vaid üksikjuhtumitel. Protokollis lk 8 seisab „*Ka muude rikkumiste osas peale äräjäänud veootste on Eesti avaliku liiniveo praktikas rikkumiste juhtumid väga erakorralised ja kaugeltki mitte nii sagedased kui SAP poolt Leipaja ja Ogre lepingu täitmisel. Nähtuvalt käesoleva protokollis lisast 4 on perioodil 2023-2025 vedajal A esinenud muid ATL rikkumisi peale äräjäänud veootste ja hilinemiste kõikide lepingute täitmisel vaid 6-l korral, vedajal B üldse mitte ja vedajal C vaid 2-l korral, seejuures on kõikide kolme vedaja teenindamisel oluliselt suurem arv avaliku liiniveo lepinguid kui Ühispakkujate kaks lepingut (Orge leping ja Liepaja leping).*“

Kaalutlemaks, kas Vaidlustaja on usaldusväärne lepingupartner Riigihankes sõlmitava ATL täitmiseks Eestis on Hankija hinnangul vältimatult vajalik kõrvutada Vaidlustaja eelnevad kogemust analoogsete lepingute täitmisel Lätis Eesti sellekohase praktikaga.

5.8.7. Hankekomisjoni protokollis on põhjalikult analüüsitud ja selgitatud, kuidas Vaidlustaja eelnev kogemus Läti lepingute täitmisel ja rikutud kohustuste olulisus ning rikkumiste endi olulisus ja sagedus on viinud Hankija järelduseni, et Eestis tavapärase avaliku liiniveo kvaliteedistandardi tagamiseks Vaidlustaja võimeline ei ole. Hankekomisjoni protokollis on ka põhjendatud, miks Vaidlustaja eelnevate lepingurikkumiste profiil, hulk ja ajaline pidev kestus aastates Läti lepingute täitmisel annavad põhjendatud aluse eeldada, et Vaidlustaja võimekus Riigihankes sõlmitava ATL täitmisel ei ole kvalitatiivselt parem ning arvestades Eestis tavapärast avaliku liiniveo teenuse kvaliteedistandardit oleks seeläbi negatiivne mõju olulisele avalikule huvile äärmiselt suur.

5.8.8. Hankija peab äärmise hoolsusega kaaluma, kas Riigihankes lepingupartneriks valitav pakkuja on usaldusväärne, arvestades mh pakkuja eelnevaid lepingurikkumisi analoogsete lepingute täitmisel. Vaidlustaja poolt esitatud põhjalikud andmed eelnevate lepingurikkumiste kohta on Hankijas tekitanud veendumuse, et Vaidlustajaga ATL sõlmimise korral oleks väga suur risk, et ATL täitmise kvaliteet langeks oluliselt allapoole Eestis tavapärast teenuse

standardit, sh suureneks olulisel määral ärajäänud reise osakaal ja saaneks ka muud lepingurikkumised.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

6. Hankija on 28.04.2026 käskkirjaga nr 2-2/9 kõrvaldanud Riigihankest Vaidlustaja (ühispakkujad SIA NordBus ja AS „Liepajas autobusu parks“) RHS § 95 lg 4 p-i 8 alusel eelnevate hankelepingute rikkumiste tõttu *vastavalt hankekomisjoni protokollis kajastatud kaalutlustele*.

28.04.2026 hankekomisjoni protokollis on seda otsust kokkuvõtlikult põhjendatud järgmiselt (edaspidi Põhjendused):

- 1) Riigihankes sõlmitava hankelepingu täitmisel on juhtiv roll AS-l „Liepajas autobusu parks“ (edaspidi LAP).

LAP hankepassis oli märgitud vastusena küsimusele eelnevate lepingurikkumiste kohta eitav vastus. Hankija 12.03.2026 esitatud selgitustaotlusele vastati 20.03.2026, et Läti riigi osaühinguga „Autotransporta direkcija“ (edaspidi ATD) on riigihanke tulemusena sõlmitud kolm lepingut ühistransporditeenuse osutamiseks maakonnaliinidel:

- LEPING nr ATD/ST-2020/04 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Liepāja“ (lepingu periood: 1. augustist 2021 kuni 31. juulini 2031) (edaspidi Liepāja leping);
- LEPING nr ATD/ST-2020/05 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Rīa ümbrus“ (lepingu periood: 1. augustist 2021 kuni 31. juulini 2031) (edaspidi Rīa leping);
- LEPING nr ATD/ST-2021/03 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Ogre, Aizkraukle“ (lepingu periood: 1. juulist 2022 kuni 30. juunini 2032) (edaspidi Ogre leping).

Vaidlustaja on selgitanud, et nende lepingute täitmise käigus on kohaldanud LAP suhtes üksikjuhtudel leppetrahve väheoluliste rikkumiste eest.

Samuti on Vaidlustaja selgitanud, et LAP on võtnud tarvitusele asjakohased meetmed rikkumiste kordumise vältimiseks (heastamismeetmed), sh on täiendanud töökorraldust, tugevdanud personali planeerimist ja rakendanud täiendavaid tehnilisi ja organisatsioonilisi lahendusi (mh valvevahetuste süsteem, piletikontrolli tugevdamine ja tehniliste rikete operatiivne kõrvaldamine).

Vaidlustaja 27.03.2026 Hankijale esitatud andmetest nähtub, et perioodil 2023 – 2025 rakendatud sanktsioonide kogusumma on 140 333,75 eurot. Vaidlustaja selgitas, et kui lähtuda enne 01.06.2024 kohaldatud praktikast, siis oleks perioodil 2023 – 2025 rakendatud sanktsioonide kogusumma ca 54 133,75 eurot.

Vaidlustaja on kirjeldanud heastamismeetmeid liinide teenindamise katkemise vähendamiseks.

Vaidlustaja esitas tellija (ATD) kinnituskirjaga, mis kinnitab, et *teenust osutatakse nõuetekohaselt ning et vedaja on kasutanud alati kõiki võimalikke vahendeid selleks, et selliseid olukordasid ennetada ja on tegutsenud alati ka proaktiivselt selleks, et sellised olukorrad tulevikus enam ei korduks. Samuti on ATD eraldi välja toonud, et vedaja juhtkond on alati olnud kättesaadav tõusetunud olukordade lahendamiseks ning teinud erinevaid ettepanekuid selleks, et ühistransporditeenuse kogemust reisijatele tervikuna parandada.*

Hankijale esitati 03.04.2026 aastate 2023 – 2025 kohta kõigi kolme lepingu alusel rakendatud sanktsioonide dokumentatsioon koos kokkuvõtlike tabelitega rikkumiste kohta (protokolli lisa 2) ja 20.03.2026 ärajäänud reiside statistikast 2024 – 2025 (protokolli lisa 1).

2) Hankija jättis lepingurikkumiste kaalutlemisel kõrvale Riia lepingu rikkumised, kuivõrd esitatud materjalidest ei olnud võimalik tuvastada, kuidas olid konsortsiumi sees jaotatud pakkujate omavahelised kohustused ja vastutus Riia lepingu täitmisel.

3) Sanktsioonid on olnud järgmised:

3.1.2023 - 03.04.2026 vastuses (protokolli lisa 2) esitatud andmetes nähtub, et Liepaja ja Ogre lepingute osas on rakendatud alates märtsist 2023 sanktsioone kokku 52-l korral, seejuures enamikel juhtudel on sama sanktsiooni rakendamise juhtumi raames sanktsioneeritud mitut rikkumise juhtumit korraga. Liepaja ja Ogre lepingute puhul on rikkumised korduvad ja samalaadsed - igakuiselt esineb massiliselt ärajäänud sõitude eest sanktsioneerimist (kokku sanktsioneeritud 17 korral, igal korral sanktsioneeritud mitme ärajäänud sõidu eest, nt septembris 2023 sanktsioneeriti pelgalt Liepaja lepingus 147 ärajäänud sõidu eest), lisaks esineb pea igakuiselt piletimüügi reeglite rikkumisi (kokku sanktsioneeritud 9 korral) ja sõiduplaanist olulisi kõrvalekaldeid (kokku sanktsioneeritud 9 korral), korduvad on videosalvestistega seotud rikkumised (kokku sanktsioneeritud 3 korral) ja peatuste info edastamise rikkumised (kokku sanktsioneeritud 8 korral), samuti busside mittenõuetekohasusega seotud rikkumised (kokku sanktsioneeritud 6 korral). 2023 kohta ei ole esitatud statistilisi andmeid selle kohta, kui palju oli ärajäänud reiside osakaal kõikidest reisidest.

3.2.2024 - Liepaja ja Ogre lepingute puhul esines kokku 83 sanktsioneerimise juhtumit. Ärajäänud reiside sanktsioneerimist esines igakuiselt ja kokku sanktsioneeriti 25 korral, seejuures tüüpiliselt hõlmas sanktsioon mitme ärajäänud reisi sanktsioneerimist samas leppetrahvinõudes (nt Ogre lepingus jaanuaris sanktsioneeriti sama trahvinõudega kokku 91 ärajäänud reisi summaarselt). Liepaja lepingus oli 2024 ärajäänud reiside osakaal 0,29%, seejuures jaanuaris 2024 oli ärajäänud reiside osakaal 0,61% (sanktsioneeritud 40 ärajäänud reisi) ja veebruaris 0,52% (sanktsioneeritud 27 ärajäänud reisi). Ogre lepingus oli ärajäänud reiside osakaal 0,22%, seejuures jaanuaris oli ärajäänud reiside osakaal 0,83% (sanktsioneeritud 91 ärajäänud reisi) ja veebruaris 0,63% (sanktsioneeritud 65 ärajäänud reisi). Lisaks esineb igakuiselt massiliselt piletimüügi reeglite rikkumisi (kokku sanktsioneeritud 33 korral) ja sõiduplaanist olulisi kõrvalekaldeid (kokku sanktsioneeritud 8 korral), korduvad on videosalvestistega seotud rikkumised (kokku sanktsioneeritud 4 korral) ja peatuste info edastamise rikkumised (kokku sanktsioneeritud 2 korral), samuti busside mittenõuetekohasusega seotud rikkumised (kokku sanktsioneeritud 8 korral). Võrreldes 2023 aastaga on rikkumiste sagedus ja raskus hoopis suurenenud.

3.3.2025 - esines Liepaja ja Ogre lepingute puhul kokku 47 sanktsioneerimise juhtumit. Ogre lepingus on ärajäänud sõitude osakaal 0,28%, Liepaja lepingus on ärajäänud reiside osakaal 0,43% (seejuures juulis 0,68% ja septembris 0,65%). Ärajäänud reiside osakaal on suurenenud võrreldes 2024. Ärajäänud reiside eest sanktsioone rakendati igakuiselt, kokku 24 korral (sh Liepaja lepingus juulis 92 ja oktoobris 93 ärajäänud reisi, Ogre lepingus augustis 226 ärajäänud reisi). Lisaks esineb massiliselt piletimüügi reeglite rikkumisi (kokku sanktsioneeritud 12 korral) ja sõiduplaanist olulisi kõrvalekaldeid (kokku sanktsioneeritud 4 korral), peatuste info edastamise rikkumised (kokku sanktsioneeritud 2 korral), samuti busside mittenõuetekohasusega seotud rikkumised (kokku sanktsioneeritud 5 korral).

3.4.Perioodil märts 2023 – 2025 on LAP täitmisel olevates kolmest lepingust kõikide puhul olnud pidevalt suur ärajäänud reiside osakaal ja pidevad samalaadsed

rikkumised piletimüügiga seotud kohustuste rikkumisel, peatuste info kohustuste rikkumisel, videosalvestistega seotud kohustuste rikkumisel, busside nõuetekohasuse kohustuste rikkumisel ja sõiduplaani rikkumistel (seejuures sanktsioneeritakse vaid selliseid hälbeid sõiduplaanist, mis on pikemad kui 10 minutit).

- 4) 09.04.2026 kirjas Hankijale on ATD mh märkinud, et tellija hinnangul ei ole lepingute täitmisel esinenud sedavõrd olulisi rikkumisi, mis tellija arvates õigustaks lepingute erakorralist ülesütlemist.

Vaatamata tellija ATD 09.04.2026 kirjas avaldatud hinnangule, kinnitavad esitatud andmed, et Liepaja ja Ogre lepingute täitmisel on rikutud hankelepingu olulisi tingimusi ning rikkumised ise on olulised ja pidevad.

- a) piletimüügiga seotud kohustused - piletimüügiga seotud kohustuste nõuetekohane täitmine on vajalik ATL rahastamiseks, ent samuti tagamaks ühistransporditeenuse usaldusväärsus avalikkuse silmis.
- b) busside nõuetekohasusega seotud rikkumised - busside tehnilisest mittevastavusest tulenevaid rikkumisi peab hankija jämedateks hoolsuskohustuse rikkumisteks, kuna vedajal lasub enne bussi liinile laskmist alati kohustus veenduda, et sõiduvahend vastab kehtivatele nõuetele ja hanketingimustes seatud tingimustele. Bussidel tehniliste rikete esinemine võib olla küll eluline paratamatus, ent vedajal lasub kohustus busside tehnilistele nõuetele mittevastavus tuvastada ja veenduda bussi turvalisuses enne bussi liinile laskmist.
- c) videosalvestistega seotud rikkumised - videosalvestistega seotud nõuded on seatud avaliku liiniveo teenuse kvaliteedi ja turvalisuse tagamiseks ja tõhusa järelevalve teostamiseks. Kui vedaja ei taga videosalvestistega tutvumise võimalust tellijale või ei kasuta videoseadmeid nõuetekohaselt, ei ole tellijal võimalik ka infot koguda teenuse osutamise asjaolude ja kvaliteedi kohta ega anda vedajale juhiseid kvaliteedi tagamiseks.
- d) peatuste info jagamisega seotud rikkumised - peatuste info on ilmselgelt vajalik avaliku liiniveo kvaliteedi tagamiseks, andmaks reisijale operatiivset infot teenuse kasutamiseks ja planeeritud sihtkohta jõudmiseks. Peatuste kohta info nõuetekohane jagamata jätmine õõnestab avaliku liiniveo teenuse usaldusväärst
- e) sõiduplaani rikkumised ja ärajäänud reisirid - avaliku liiniveo usaldusväärsus rajaneb peaaesjalikult selles, et reisija võib usaldada sõiduplaani, st. et sõiduk on sõiduplaanis määratud ajal sõiduplaanis määratud kohas. Peatuste teenindamata jätmised, hilinemised, varasemad ettesõidud ja muud lahknevused sõiduplaanist on seetõttu olulised rikkumised, mis mõjutavad olulisel määral avaliku liiniveo kvaliteedi. Iseäranis suure mõjuga teenuse kvaliteedile on ärajäänud reiside osakaal.

Hankija on asunud seisukohale, et LAP poolt Liepaja ja Ogre lepingutes rikutud kohustused on avaliku liiniveo teenuse olulised kohustused. Hankija leiab, et nähtuvalt esitatud andmetest ja statistikast on lepingu oluliste kohustuste rikkumised oma kaalukuselt olulised ja samas ka pidevad. Iseäranis kaalukas on ärajäänud reiside pidev suur osakaal, mis ei ole perioodil 2023 – 2025 kahanenud, vaid esitatud statistika järgi näitab kasvutrendi.

- 5) Protokollis lisa 3 on 2023 – 2026 IkV Hankija haldamisel olevate maakonnaliinide avaliku teenindamise lepingute ärajäänud reiside statistika ja protokollis lisas 4 on lisaks maakondlikele avaliku liiniveo lepingutele kajastatud ka kohalike omavalitsuste avaliku teenindamise lepingute rikkumiste statistika, kus aluseks on võetud järgmised avaliku liiniveo lepingud:

- 1) AS-ga Sebe sõlmitud avaliku teenindamise lepingud põhjasuuna (RH 193780), lääne2 suuna (RH 203), idasuuna (RH 222644), ida2 suuna (RH 203234), edelasuuna (RH 243610) riigihangetes;
- 2) AS-ga Hansabuss sõlmitud avaliku teenindamise lepingud läänesuuna (RH 220835) ja Lääne Virumaa (RH 231687), Harku siseliinid (RH 232751), Kose siseliinid osa 1 (RH 232940), Keila siseliinid (RH 275153), Lääne Harju siseliinid osa 1 ja osa 2 (RH 247550) riigihangetes;
- 3) AS-ga GoBus sõlmitud avaliku teenindamise lepingud lõunasuuna (RH 219196) ja Raplamaa (RH 245900) riigihangetes, Jõelähtme siseliinid (RH 232266), Anija siseliinid osa 1 (RH 247587), Kose siseliinid osa 2 (RH 232940).

Eesti maakonnaliinide teenindamise praktikas on tavapärane ärajäänud vedude osakaal reeglina vähem kui 0,1% kõikidest sõitudest. Perioodi 2023 – 2026 vältel on vaid ühe eelviidatud maakonnaliini lepingu täitmisel aastane ärajäänud reiside osakaal tõusnud 0,22%-ni ning sedagi 2023 aastal, misjärel järgnevatel aastatel on ärajäänud reiside osakaal sama lepingu täitmisel drastiliselt langenud.

Mitte ühegi vedaja lõikes arvestades vedaja täitmisel olevaid lepinguid kokku ei ole samuti perioodil 2023 – 2026 ärajäänud sõitude osakaal ületanud 0,1%.

Ärajäänud reiside osakaal üle 0,1% kõikidest reisidest on iseäranis oluline lepingurikkumine.

Eesti avaliku liiniveo praktikas on äärmiselt haruldane ärajäänud reiside osakaal üle 0,1%.

Ka muude rikkumiste osas on Eesti avaliku liiniveo praktikas rikkumiste juhtumid väga erakorralised ja mitte nii sagedased kui LAP poolt Leipaja ja Ogre lepingu täitmisel. Protokolli lisast 4 nähtub, et perioodil 2023 – 2025 on vedajal A esinenud muid ATL rikkumisi peale ärajäänud veootste ja hilinemiste kõikide lepingute täitmisel vaid 6-l korral, vedajal B üldse mitte ja vedajal C vaid 2-l korral, seejuures on kõikide kolme vedaja teenindamisel oluliselt suurem arv avaliku liiniveo lepinguid kui kaks lepingut (Orge leping ja Liepaja leping).

Läti lepingu tüüpiline sanktsioon on vahemikus 70 – 200 eurot (mis enamasti hõlmab mitme rikkumise juhtumi sanktsioneerimist korraga), seejuures ärajäänud sõitude puhul on sanktsioonid iseäranis vähesed (nt 2025 augustis sanktsioneeriti Ogre lepingus 226 ärajäänud reisi eest vaid trahviga 500 eurot) ning sanktsioneerimise eeldused oluliselt leebemad (nt sanktsioneeritakse kõrvalekaldeid sõiduplaanist alles eeldusel, et hiline mine on olnud pikem kui 10 minutit ning trahvimäära suurus on ca 20 korda väiksem võrreldes Eestis tavapäraste sanktsioonidega analoogsete rikkumiste puhul).

Eesti avaliku liiniveo lepingutes on loetakse hälbeid sõiduplaanist eelduslikult olulisteks rikkumisteks, mis sõltuvalt asjaoludest tingivad trahvi rakendamise kuni summas 1500 eurot iga üksiku rikkumise juhtumi kohta (vt nt edelasuuna ATL riigihankes 243610 hankelingu p 9.4.1 kohaselt loetakse igasugune sõiduplaanist hälve ja reisi teenindamata jätmine oluliseks lepingurikkumiseks, 9.5 kohaselt on iga ebaolulise rikkumise eest määratav trahv kuni 150 eurot juhtumi kohta ja iga olulise lepingurikkumise eest määratav trahv on kuni 1500 eurot juhtumi kohta). Protokolli lisas 4 statistikas aluseks võetud Eesti vedajatega sõlmitud ATL-d on kõik analoogse regulatsiooniga.

Vaatamata sellele, et Eesti avaliku liiniveo lepingutes on sanktsioonimäärad ja sanktsioneerimise eeldused kordades rangemad võrreldes Lepinguga, ei ole mitte ühelgi Eesti vedajal perioodil 2023-2025 rakendatud leppetrahvide kogusumma 54 133,75 eurot, vaid on oluliselt väiksemas ulatuses.

- 6) Arvestades, et LAP on planeeritud Riigihankes sõlmitava ATL-i täitmisel vastutama

igapäevase liiniveo teenindamise eest ja vastutama 80% ulatuses ATL-i täitmisest, on LAP eelnevad lepingurikkumised Liepaja ja Ogre lepingute täitmisel väga kaalukad. Arvestades LAP lepingurikkumiste sagedust ja osakaalu (sh iseäranis ärajäänud reiside püsivat suurt osakaalu) perioodil 2023 – 2025, ei ole rikkumiste andmetest tuvastatav, et LAP poolt rakendatud heastamise meetmed oleksid tulemuslikud.

Vaidlust ei saa olla selles, et:

- 1) Hankija on Vaidlustaja RHS § 95 lg 4 p-i 8 alusel kõrvaldamisel lähtunud ühe ühispakkuja LAP (AS „Liepajas autobusu parks“), kes asuks Riigihanke tulemusena sõlmitavat hankelepingut tegelikult täitma, poolt Läti riigi osaühinguga „Autotransporta direkcija“ (ATD) sõlmitud Liepaja lepingu ja Ogre lepingu rikkumistest;
- 2) Hankija on hinnanud Vaidlustaja usaldusväärstust võrreldes LAP poolt Liepaja ja Ogre lepingute rikkumisi Eesti maakonnaliinide teenindamisel vedajate rikkumistega ja asunud seisukohale, et LAP-i on rikkumisi on olnud oluliselt rohkem kui Eesti vedajatel.

7. RHS § 95 lg 4 p-i 8 kohaselt võib hankija kõrvaldada hankemenetlusest pakkuja või taotleja, kes on oluliselt või pidevalt rikkunud eelnevalt sõlmitud hankelepingu olulist tingimust või hankelepingute olulisi tingimusi nii, et rikkumise tulemusena on lepingust taganatud või leping üles öeldud, hinda alandatud, hüvitatud kahju või makstud leppetrahvi.

Seega pakkuja hankemenetlusest kõrvaldamiseks RHS § 95 lg 4 p-i 8 alusel peavad olema üheaegselt täidetud järgmised tingimused:

- 1) pakkuja peab olema rikkunud eelnevalt sõlmitud hankelepingu või hankelepingute olulist tingimust;
- 2) hankelepingut või hankelepinguid peab olema rikutud oluliselt või pidevalt;
- 3) rikkumise tulemusena on lepingust taganatud, leping üles öeldud, hinda alandatud, kahju hüvitatud või makstud leppetrahvi.

Hankija pidi Vaidlustaja RHS § 95 lg 4 p-i 8 alusel Riigihankest kõrvaldamiseks:

- 1) otsuses selgelt ära näitama milles seisneb varasema(te) hankelepingu(te) rikkumine ning hindama iga konkreetse rikkumise kaupa, kas rikutud tingimust saab pidada asjaomase lepingu oluliseks osaks ja kas rikkumine oli oluline või pidev;
- 2) otsuses esitama küllaldased kaalutlused, miks on Vaidlustaja Riigihankest kõrvaldamine proportsionaalne (hinnangud sellele, millistel põhjustel on Vaidlustaja varasem tegevus muutnud ta Hankija jaoks sedavõrd ebausaldusväärseks, et temaga hankelepingu sõlmimine oleks mõistlikust seisukohast vastuvõetamatu).

7.1. Hankija on Vaidlustaja poolt varasemate hankelepingute rikkumiste asjaolude välja selgitamiseks pöördunud selgitustaotlustega Vaidlustaja poole.

12.03.2026 on Hankija pöördunud Vaidlustaja poole ³:

„Oma pakkumuses on mõlema ühispakkuja hankepassides märgitud, et käesoleva riigihanke algamisele eelneva 3 aasta jooksul ei ole kummalgi ühispakkujal esinenud mitte ühtegi

³ Sõnumi ID 1065698

hanklepingu rikkumist, mille osas oleks sanktsioone rakendatud. Hankija hinnangul on see tavatu. Palun kinnitage, kas jääte selle juurde, et kummalgi ühispakkujal ei ole viimase 3 aasta jooksul esinenud mitte ühtegi hanklepingu rikkumist, mida oleks sanktsioneeritud. Kui sanktsioneeritud hanklepingu rikkumisi on siiski esinenud, esitage ammendavad tõendid ja selgitused iga rikkumise kohta, sh millist lepingut on rikutud, kes on lepingu teine osapool, millist lepingusätet ja millist kohustust on rikutud, rikkumise faktilised asjaolud ja toimumise aeg, lepingu teise osapoole poolt rakendatud sanktsioon, sh sanktsiooni rahaline suurus ja rakendamise aeg.“

Vaidlustaja on 20.03.2026 vastanud järgmiselt:

„Olete palunud täpsustada varasemate hanklepingute täitmist, sh sanktsioneeritud rikkumisi. Ühispakkujate hankepassides esitatud vastus tugines heausksele ning meie tegevuskoha (Läti) õiguskorraldust tulenevale mõiste „sanktsioneeritud hanklepingu rikkumine“ tõlgendusele. Nimelt lähtusime vastamisel Läti õiguskorraldust kujunenud praktikast, mis põhineb Läti riigihangete seadusel (Publisko iepirkumu likums), mille § 42 lõike 2 punkti 10 kohaselt käsitatakse „sanktsioneeritud rikkumisena“ eelkõige selliseid olulisi lepingurikkumisi, mis toovad kaasa hanklepingu erakorralise ülesütlemise ning võivad olla aluseks pakkuja hankemenetlusest kõrvaldamiseks.

Sellest tulenevalt mõistsime küsimust kitsamalt, s.o viitena tõsistele ja lepingulise suhte lõpetamiseni viivatele rikkumistele. Kummalgi ühispakkujal ei ole viimase kolme aasta jooksul esinenud sellise raskusastmega rikkumisi, mis oleksid viinud hanklepingu ülesütlemiseni. Seda ka hankepassis kinnitasime.

Oleme nüüd aru saanud, et hankepassis esitatud küsimus oli mõnevõrra laiem ning mõistame tänaseks, et Eesti seadus on avaram. Vabandame oma inimliku eksimuse eest. Rõhutame, et tegemist ei olnud asjaolude varjamisega, vaid pelgalt erinevast õiguslikust ja praktilisest tõlgendusest tuleneva vastusega. Mõistame, et hankija käsitus „sanktsioneeritud rikkumisest“ võib olla laiem ning hõlmata ka lepingulisi sanktsioone, nagu leppetrahvid või muud rahalised mõjutusvahendid, mis ei too kaasa lepingu lõpetamist.

Selgitame, et ka meil on olnud hanklepingu rikkumisi, mida on sanktsioneeritud. Sellest tulenevalt esitame alljärgnevalt täielikkuse huvides ka kõik üksikjuhtumid, kus lepingulisi sanktsioone on kohaldatud, koos vastavate selgituste ja asjaoludega.

Pakkuja ja Läti riigi osatühingu „Autotransporta direkcija“ vahel on riigihanke tulemusena sõlmitud kolm lepingut ühistransporditeenuse osutamiseks maakonnaliinidel:

1. LEPING nr ATD/ST-2020/04 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Liepāja“ (lepingu periood: 1. augustist 2021 kuni 31. juulini 2031);
2. LEPING nr ATD/ST-2020/05 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Rīta ümbrus“ (lepingu periood: 1. augustist 2021 kuni 31. juulini 2031);
3. LEPING nr ATD/ST-2021/03 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Ogre, Aizkraukle“ (lepingu periood: 1. juulist 2022 kuni 30. juunini 2032).

Nimetatud lepingute täitmise käigus on „Autotransporta direkcija“ kohaldanud pakkuja suhtes üksikjuhtudel leppetrahve väheoluliste rikkumiste eest, milleks on olnud:

- a) Piletimüügieeskirja rikkumine (lepingu p 15.1.1); kohaldatud leppetrahv 70–210 eurot, sõltuvalt samaaegselt tuvastatud rikkumiste arvust (vastavalt lepingus sätestatud piirmääradele). Kontrollide käigus on üksikutel juhtudel tuvastatud pileti reisisijaid. Nimetatud rikkumised on olnud tingitud eeskätt reisisijate pettuslikust käitumisest (sh kontrolli vältimine), samuti olukordadest, kus reisisija on pileti reisi käigus kaotanud või puudus võimalus tasuda pileti eest sularahata. Edaspidiste rikkumiste vältimiseks on pakkuja tugevdanud piletikontrolli ning teavitanud reisisijaid

kohustusest säilitada pilet reisi lõpuni.

- b) Sularahata maksevõimaluse või elektroonilise valideerimise võimaldamise kohustuse rikkumine (lepingu p 15.1.5); kohaldatud leppetrahv vahemikus 70–210 eurot iga rikkumise eest, sõltuvalt rikkumise korduvusest (esimene, teine või järgnev rikkumine). Rikkumised on olnud tingitud tehnilistest riketest piletimüügi- ja valideerimisprotsessides, mis tõid mõnel juhul kaasa ka punktis a kirjeldatud olukorrad. Tekkinud olukordades tuli teha operatiivne valik, kas katkestada liiniteenus seadme koheseks parandamiseks või tagada teenuse järjepidevus, võimaldades ajutiselt tasumist sularahas ning kõrvaldades rikke esimesel võimalusel. Pakkuja on lähtunud teenuse jätkuvuse põhimõttest ning kõrvaldanud tehnilised rikked esimesel võimalusel.*
- c) Sõidu täitmata jätmine või osaline täitmata jätmine kalendrikuu jooksul (lepingu p 15.1.7); kohaldatud leppetrahv 70–500 eurot kuus. Tegemist on üksikjuhtumitega, mille osakaal kõigist planeeritud sõitudest on olnud alla 0,3%. Juhtumid on olnud peamiselt tingitud inimfaktorist, eelkõige olukordades, kus bussijuhid ei ole saanud tööle ilmuda või on esinenud ettenägematuid transpordivahendite tehnilisi rikkeid. Selliste olukordade vältimiseks on pakkuja üle vaadanud personalipoliitika, tööajakavad ning transpordivahendite hooldus- ja remondigraafikud.*
- d) Sõiduplaanist kõrvalekaldumine (enneaegne väljumine või hilinemine üle 10 minuti ilma mõjuva põhjuseta (lepingu p 15.1.8); kohaldatud leppetrahv 70–210 eurot rikkumise kohta, sõltuvalt rikkumise korduvusest (esimene, teine või järgnev rikkumine). Üksikud juhtumid on olnud tingitud eelkõige ebasoodsatest ilmastikutingimustest, aga ka punktis c kirjeldatud personaliga seotud olukordadest, kus asendusjuhi leidmine on nõudnud täiendavat aega. Rikkumiste vähendamiseks on pakkuja täiendanud töökorraldust, sealhulgas kehtestanud valvevahetuste süsteemi.*
- e) Muud ühistransporditeenuse osutamist reguleerivate eeskirjade rikkumised (lepingu p 15.1.13); kohaldatud leppetrahv summas 70 eurot rikkumise kohta. Tegemist on olnud üksikute ja vähese tähtsusega juhtumitega, mis ei ole mõjutanud teenuse üldist kvaliteeti ega lepingu nõuetekohast täitmist.*

Kõikide ülaltoodud rikkumiste näol on tegemist vähetähtsate rikkumistega. Pakkuja opereerib ulatuslikku ühistranspordivõrku, teenindades ligikaudu 880 liini/sõitu päevas (näitena 18. märtsi 2026 seisuga). Pakkuja teenuse üldine täitmise tase on ligikaudu 99,7%–100%, mis peegeldab väga kõrget töökindlust.

Arvestades teenuse mahtu ja olemust, ei ole objektiivselt võimalik välistada üksikute operatiivsete kõrvalekallete esinemine, sh üksikud teenindamata või mittenõuetekohaselt teenindatud liinid. Sellised juhtumid moodustavad siiski ebaolulise osa kogu teenuse mahust ning on oma iseloomult väheolulised ning ei mõjuta teenuse üldist kvaliteeti ega lepingu nõuetekohast täitmist. Tegemist ei ole süsteemsete ega korduvate puudujääkidega lepingu põhikohustuste täitmisel.

Pakkuja käsitleb selliseid juhtumeid igapäevase töökorralduse raames ning on alati kõrvaldanud rikkumiste põhjused esimesel võimalusel. Samuti on pakkuja võtnud tarvitusele asjakohased meetmed rikkumiste kordumise vältimiseks (heastamismeetmed), sh on täiendanud töökorraldust, tugevdanud personali planeerimist ja rakendanud täiendavaid tehnilisi ja organisatsioonilisi lahendusi (mh valvevahetuste süsteem, piletikontrolli tugevdamine ja tehniliste rikete operatiivne kõrvaldamine). Kirjeldatud üksikjuhtumid on ühistransporditeenuse osutamisele omased ning nende täielik välistamine ei ole objektiivselt võimalik.

Õiguslikult ei kujuta sellised kõrvalekalded endast riigihankeõiguse tähenduses tõsiseid ega olulisi rikkumisi. Eelkõige ei ole tegemist direktiivi 2014/24/EL artikli 57 lõike 4 punktis g nimetatud oluliste või korduvate puudustega lepingu oluliste kohustuste täitmisel.

Rakendatud meetmed on olnud tõhusad ning kajastuvad teenuse kõrges täitmise tasemes (ligikaudu 99,7%–100%). Eeltoodust tulenevalt ei viita kirjeldatud üksikjuhtumid pakkuja usaldusväärsuse puudumisele ega võimetusele lepingut nõuetekohaselt täita. Seega ei saa kirjeldatud rikkumisi ei saa pidada RHS § 95 lg 4 p 8 tähenduses oluliseks ega pidevaks. Nimetatud sätte kohaldamine eeldab sellise raskusastmega rikkumisi, kusjuures ainuüksi leppetrahvi kohaldamine ei ole selleks piisav (RKHKo 3-21-1733, p 12). Rikkumise hindamisel tuleb arvestada eelkõige selle mõju lepingu täitmisele ja tegelikke tagajärgi (samas, p 14).

Käesoleval juhul ei ole rikkumised toonud kaasa lepingu ülesütlemist, teenuse olulist häirumist ega muid selliseid tagajärgi, mis viitaksid olulisele rikkumisele. Samuti ei ole rikkumiste laad ega ulatus selline, et neid saaks käsitada pidevana kohtupraktika tähenduses. Eeltoodut arvestades on kirjeldatud üksikjuhtumid esitatud hankija küsimuse täielikuks ja läbipaistvaks käsitlemiseks ning nende ulatust ja iseloomu tuleb hinnata eeltoodud kontekstis. Lisaks soovime märkida, et sellise detailsusastmega teabe koostamine (sealhulgas iga rikkumise faktiliste asjaolude, selle toimumise aja ning teise lepingupoole kohaldatud sanktsioonide, sh nende suuruse ja kohaldamise aja kohta) eeldaks märkimisväärset aja- ja ressursikulu. Seetõttu on teave esitatud üldistatumas vormis.

Eeltoodut arvestades kinnitame, et kõik rikkumiste liigid on eespool kirjeldatud. Tegemist on valdkonnale omaste ning tavapärase sagedusega esinevate rikkumistega, mis on iseloomulikud bussitranspordi valdkonnale üldiselt. Need on üksikjuhtumid, mis esinevad praktikas paratamatult ega mõjuta oluliselt lepingu kui terviku nõuetekohast täitmist. Selle kinnituseks esitame ka 2024. ja 2025. aasta statistika kõigi ärajäänud sõitude kohta, mis hõlmab muu hulgas ka juhtumeid, kus tellija pidas sõidu ärajäämist põhjendatuks (nt liiklusõnnetused jms). Esitatud andmetest nähtub, et teenuse kvaliteet on keskmiselt 99,70% tasemel ning võimalikud rikkumised on üksnes väheolulised ega mõjuta lepingu nõuetekohast täitmist. “

23.03.2026 on Hankija pöördunud Vaidlustaja poole ⁴:

„Oma 20.03.2026 vastuses möönate, et Teie poolt hankepassis esitatud kinnitus lepingurikkumiste puudumise kohta on vale. Teie 20.03.2026 vastusest ja sellele lisatud Excel tabelitest ei ole võimalik järeldada, milliseid konkreetseid lepingurikkumisi on riigihanke algamisele eelneva 36 kuu jooksul esinenud (olete üldsõnalised andmed ja statistika esitanud vaid 2024 ja 2025 aasta kohta seoses ärajäänud veootstega, ent mitte ülejäänud lepingurikkumiste kohta), samuti ei ole Te esitanud andmeid selle kohta, kui palju on riigihanke algamisele eelneva 36 kuu jooksul Teie suhtes rakendatud sanktsioonide summa, sh kui palju rahaliselt on sanktsioone kokku rakendatud ärajäänud sõitude, sõiduplaani eiramise ja muud liiki lepingurikkumiste kohta.

Palun esitada ammendavad andmed kõikide hankelepingu rikkumiste ja rakendatud sanktsioonide kohta riigihanke algamisele eelneva 36 kuu jooksul. Juhime tähelepanu, et hankijal lasub kohustus kaalutleda eelnevate lepingurikkumiste ja rakendatud sanktsioonide tõttu pakkuja kõrvaldamist. Ent kui pakkuja ise ei suuda isegi avaldada kontrollitavaid detailseid andmeid iga rikkumise asjaolu ja rakendatud sanktsiooni kohta, on pakkuja ise oma tegevusega muutnud kaalutlemise võimatuks.“

Vaidlustaja on 27.03.2026 vastanud järgmiselt:

„[---] Käesolevaga esitame ammendava ülevaate kõikidest riigihanke algamisele eelneva 36 kuu jooksul esinenud hankelepingute nr ATD/ST-2020/04, ATD/ST-2020/05 ja ATD/ST-

⁴ Sõnumi ID 1069742

2021/03 rikkumistest ning nende eest rakendatud sanktsioonidest. Kõik rikkumised ja nende eest kohaldatud sanktsioonid on esitatud käesolevale vastusele lisatud eraldi Excel failides aastate lõikes struktureeritud tabelitena, milles iga üksikjuhtumi kohta on eraldi välja toodud rikkumise liik, toimumise aeg, asjaolud ning kohaldatud sanktsioon (palun vt käesolevale vastusele lisatud failid nimedega „ATD_AASTA – ATD sanktsioonide koondaruanne 2023-2026“, „ATD_koondülevaade 2023“, „ATD_koondülevaade 2024“, „ATD_koondülevaade 2025“, „ATD_koondülevaade 2026“). Selguse huvides viitame, et fail „ATD_AASTA – ATD sanktsioonide koondaruanne 2023-2026“ sisaldab küll tõlget eesti keelde, kuid see tõlge oli masintõlge ja osaline. Seega on eraldi eestikeelsed tõlked – niivõrd kuivõrd nii lühikese ajaga oli võimalik tõlget teha – juurde lisatud parema ülevaate saamiseks. Etteruttavalt sisaldub failis „ATD_AASTA – ATD sanktsioonide koondaruanne 2023-2026“ ka eelinfo 2026 aasta kohta (mis küll hankel osalemist silmas pidades ei ole määrav).

Esitatud andmetest nähtub, et perioodil 2023-2025 rakendatud sanktsioonide kogusumma on 140 333,75 eurot.

Pöörame täiendavalt tähelepanu sellele, et „Riia ümbruse“ (Pierīga) lepingupiirkonnas osutab pakkuja teenust koos partneritega konsortsiumi koosseisus (AS „Liepājas autobusu parks“, SIA „Latvijas Sabiedriskais Autobuss“ ja AS „Nordeka“). Sellest tulenevalt kajastavad teatud juhtudel esitatud andmed (eelkõige täitmata sõitude ja kohaldatud leppetrahvide kogusummad) konsortsiumi kui terviku näitajaid, mitte üksnes pakkuja enda tegevust. Juhtudel, kus rikkumised ja sanktsioonid ei ole vedajate lõikes eristatavad, kajastavad need konsortsiumi kui terviku tegevuse käigus tekkinud juhtumeid.

Täiendavalt selgitame, et kohaldatud leppetrahvide rahaline suurus on osaliselt pakkuja poolt vaidlustatud. Vaidlus puudutab hankija (Autotransporta direkcija, edaspidi ATD) poolt alates 01.06.2024 kuni 30.05.2025 rakendatud leppetrahvide arvutamise metoodikat, mida muudeti tellija poolt pärast enam kui kolme aasta pikkust lepingute täitmist. Muudatuse tulemusel suurenes kohaldatavate sanktsioonide rahaline määr. Pakkuja ei nõustunud nimetatud ühepoolse arvestuspraktika muutmisega ning pöördus leppetrahvide arvutamise aluste üle tekkinud vaidluses kohtusse. Esimese astme kohus on asunud seisukohale, et leppetrahvide arvutamisel tuleb lähtuda enne 01.06.2024 kohaldatud praktikast. Nimetatud vaidlus on hetkel apellatsioonimenetluses. Kui lähtuda enne 01.06.2024 kohaldatud praktikast, siis oleks perioodil 2023-2025 rakendatud sanktsioonide kogusumma ca 54 133,75 eurot (summa on ligikaudne!), seega ca kolm korda väiksem.

Sellest hoolimata kinnitame, et kõik rikkumised ja nende eest kohaldatud sanktsioonid on esitatud täielikult ja läbipaistvalt ning võimaldavad hankijal teha nõuetekohase kaalutusotsuse pakkuja usaldusväärsuse hindamisel. Remargi korras siiski viitame, et need andmed võivad sisaldada väga väikest veaallikat, kuna need koostati väga piiratud aja jooksul.

Rõhutame siinkohal veelkord, et arvestades teenuse mahtu ja olemust, ei ole objektiivselt võimalik välistada üksikute operatiivsete kõrvalekallete esinemine, sh üksikud teenindamata või mittenõuetekohaselt teenindatud liinid. Sellised juhtumid moodustavad siiski ebaolulise osa kogu teenuse mahust ning on oma iseloomult väheolulised ning ei mõjuta teenuse üldist kvaliteeti ega lepingu nõuetekohast täitmist. Rikkumised pole kaasa toonud lepingu ülesütlemist, teenuse olulist häiret ega muid selliseid tagajärgi, mis viitaksid olulisele rikkumisele. Samuti ei ole rikkumiste laad ega ulatus selline, et neid saaks käsitada pidevana kohtupraktika tähenduses.

Heastamise meetmed liinide teenindamise katkemise vähendamiseks

Tegutseme uute töötajate värbamisel proaktiivselt, kuna Läti transpordisektoris on juba mitu aastat olnud märkimisväärne bussijuhtide puudus. Värbame inimesi, kellel puudub nõutav D1-kategooria juhiluba, ning rahastame nende koolitust, sealhulgas esialgset eksamit. Sel

viisil meelitasime 2025. aastal sektorisse 100 uut töötajat.

Samuti tegeleme aktiivselt bussijuhi elukutse propageerimisega naiste seas ja oleme saavutanud häid tulemusi – meil on tänaseks 15 naissoost bussijuhti.

Säilitame pidevat suhtlust tellija (ATD) ja teiste riigiasutustega, et parandada sektori üldolukorda ja suurendada bussijuhtide heaolu (sh aktiivne osalemine üldlepingu sõlmimise protsessis).

Samuti teeme koostööd omavalitsustega teede kvaliteedi parandamiseks.

Meie ettevõtte rakendab ebaausate töötajate suhtes nulltolerantsi poliitikat ning on kehtestanud kontrollimehhanismid, sealhulgas kontrollimeeskonna, mis jälgib teenuse osutamist videote kaudu ja reageerib rikkumistele reaalajas.

Samal ajal on lepingu täitmise üldine tase ja teenuse kvaliteet ligikaudu 99%, mis näitab kõrget nõuetele vastavuse taset.

Kõik eespool nimetatu on kinnitatud ka tellija (ATD) oma kinnituskirjaga (vt fail „Soovituskiri_atsaukmse Info par sab transporta pak sniegšanu reģionālās nozīmes maršrutos“), mis samuti kinnitab, et teenust osutatakse nõuetekohaselt ning et vedaja on kasutanud alati kõiki võimalikke vahendeid selleks, et selliseid olukordasid ennetada ja on tegutsenud alati ka proaktiivselt selleks, et sellised olukorrad tulevikus enam ei korduks. Samuti on ATD eraldi välja toonud, et vedaja juhtkond on alati olnud kättesaadav tõusetunud olukordade lahendamiseks ning teinud erinevaid ettepanekuid selleks, et ühistransporditeenuse kogemust reisijatele tervikuna parandada.“

30.04.2026 on Hankija pöördunud Vaidlustaja poole ⁵:

„Hankija on juba eelnevalt kahel korral palunud esitada ammendav info hankelepingute täitmisel esinevate lepingurikkumiste kohta käesoleva riigihanke algamisele eelneva 36 kuu jooksul. Hankija on oma selgitustaotluses ka selgitanud, et hankijale on vajalik detailne info iga konkreetse lepingurikkumise asjaolude ja rakendatud sanktsiooni kohta, et hankijal oleks võimalik teostada kaalutlusõigust küsimuses, kas hankelepingu rikkumiste alusel on põhjendatud pakkuja kõrvaldada või mitte.

Eelnevale vaatamata ei ole Teie poolt siiaamaani esitatud info selge, ühemõtteline ega piisav kaalutlusõiguse teostamiseks. Seepärast palub hankija viimast korda, et esitaksite käesoleva riigihanke algamisele eelneva 36 kuu kohta ammendava ja lõpliku info iga hankelepingu rikkumise kohta koos tõlkega – sh esitage iga lepingurikkumise kohta tellija poolt esitatud pretensioon ja sanktsiooni rakendamise nõudeavaldus (trahvinõue vms) konkreetse originaaldokumendina koos tõlkega. Hankija juhib tähelepanu, et isegi teie enda poolt koostatud 27.03 excel tabelite nn koondinfo lepingurikkumiste kohta on vastuoluline, sest eestikeelsed tõlked ei lange kokku lätikeelsete tõlgetega.

Viitate oma vastuses järgmist: ” Pöörame täiendavalt tähelepanu sellele, et „Riia ümbruse“ (Pierīga) lepingupiirkonnas osutab pakkuja teenust koos partneritega konsortsiumi koosseisus (AS „Liepājas autobusu parks“, SIA „Latvijas Sabiedriskais Autobuss“ ja AS „Nordeka“). Sellest tulenevalt kajastavad teatud juhtudel esitatud andmed (eelkõige täitmata sõitude ja kohaldatud leppetrahvide kogusummad) konsortsiumi kui terviku näitajaid, mitte üksnes pakkuja enda tegevust. Juhtudel, kus rikkumised ja sanktsioonid ei ole vedajate lõikes eristatavad, kajastavad need konsortsiumi kui terviku tegevuse käigus tekkinud juhtumeid.“

Hankija on eelnevalt palunud kõnealuse hankelepingu koopia esitada kvalifitseerimistingimuse täitmiseks. Te olete sellest varem keeldunud, väites, et kvalifitseerimistingimus on täidetud vaid ühe referentslepingu alusel („Esitame käesolevaga LEPINGU nr ATD/ST-2020/04 ühistransporditeenuste osutamiseks bussiga piirkondliku

⁵ Sõnumi ID 1072283

marsruutide võrguosa „Liepaja“ raames (lepingu periood 1. august 2021 kuni 31. juulini 2031).“.

Kuivõrd nüüd väidate, et nn Pieriga lepingu alusel teostas teenust hoopis konsortsium, siis palun esitage nii kõnealune Pieriga hankeleping kui ka konsortsiumi leping, et hankijal oleks võimalik tuvastada konsortsiumi liikmete kohustuste jaotus kõnealuse lepingu täitmisel.

Hankija toonitab, et pakkujal lasub kohustus esitada tähtaegselt ja ammendavalt tõendid ja dokumendid, mis on vajalikud kõrvaldamise aluste sisuliseks kontrolliks. Hea tahte märgiks on hankija valmis aktsepteerima ka tõlkeid inglise keelde, kuid ebapiisavate tõlgete esitamise riski kannab ikkagi pakkuja ise.“

Vaidlustaja on vastanud 02.04.2026:

„[---] Esiteks, olete viidanud, et pakkuja poolt seni hankelepingu(te) rikkumise kohta esitatud info ei ole selge, ühemõtteline ega ka piisav kaalutusõiguse teostamiseks. Sellega seoses peame siiski selgitama, et me pole hankija selles osas nõus. Hankija on pöördunud nüüd küll käesolevaks hetkeks kolmel korral pakkuja poole, kuid pakkuja on vastanud kõigile hankija küsimustele, seda sealjuures eriti põhjalikult eelmises, s.o 27.03.2026 vastusega esitatud tabelis. 27.03.2026 edastatud vastus ei kujuta endast üksnes rikkumiste koondülevaadet, vaid esitatud Exceli tabelites on üksikasjalikult välja toodud kõik pakkujale omistatavad lepingurikkumised ning nende eest kohaldatud sanktsioonid. Nimelt nähtub tabelitest selgelt iga rikkumise toimumise kuupäev, rahatrahvi määramise aeg ning selle suurus. Samuti sisaldavad tabelid iga rikkumise sisulist kirjeldust ning viidet tegevuspiirkonnale, kus rikkumine toimus.

Täiendavalt juhime tähelepanu, et pakkuja esitas juba 20.03.2026 hankijale andmed selle kohta, millised lepingud on sõlmitud konkreetsete teeninduspiirkondade osas ning milliseid lepingulisi kohustusi rikuti, sh on viimast tehtud lepingu punkti täpsusega. Samast viidatud lepingupunktist (nt lepingu p 15.1.1., 15.1.5, 15.1.7, 15.1.8, 15.1.13) nähtub ka kohaldatav leppetrahvi suurus. Kõike seda oli hankijal võimalik ka kontrollida, kuivõrd pakkuja edastas ka lepingu nr ATD/ST-2020/04 koos eesti keelse tõlkega. Samuti selgitas pakkuja oma 20.03.2026 vastuses, et teised hankelepingud on oma sisult identsed ning et pakkuja on valmis ka need vajadusel esitama, kui on saanud mõistliku aja nende tõlkimiseks. Koosmõjus 27.03.2026 esitatud tabelitega annab see hankijale tervikliku ja piisava ülevaate nii rikkumiste sisust, ulatusest kui ka nende lepingulisest alusest.

Mööname, et teatud samasisulised rikkumised on tabelites esitatud kuupõhiselt, mitte üksikute kuupäevade lõikes. See tuleneb asjaolust, et ka tellija (ATD) on vastavaid rikkumisi käsitletud koondina ning need on hõlmatud ühe pretensiooni ja sellele järgneva trahvinõudega. Samas ei ole tegemist ulatusliku või põhjendamatu koondamisega – kuupõhine esitusviis on kasutatud üksnes juhtudel, kus rikkumised on oma olemuselt samaliigilised, ajaliselt lähestikku ning käsitletud ka tellija poolt ühtse juhtumina ning ka nende eest kohaldatud sanktsioon hõlmab kõiki rikkumisi ühiselt. Selline lähenemine on kooskõlas ka praktilise ja mõistliku andmete esitamise põhimõttega, vältides sisult identsete rikkumiste kunstlikku killustamist, mis ei lisaks hankijale sisulist teavet ega aitaks kaasa kaalutusõiguse teostamisele. Seega on esitatud andmed struktureeritud viisil, mis on ühtaegu ülevaatlik ja sisuliselt täpne.

Sellest hoolimata esitame käesolevaga täiendatud rikkumiste tabeli, milles oleme varasemalt esitatud andmeid täpsustanud, tuues iga rikkumise puhul selgelt välja vastava lepingu, rikkumise kirjelduse ja leppetrahvi kohaldamise aluse. Esitame täiendavalt ka asjakohased ATD trahvinõuded, mis on süstematiseeritud aastate lõikes. Märgime, et 2023. aasta andmete puhul puuduvad üksikud dokumendid (vastavad kohad Excel tabelis on punasega märgitud), kuid vastavad leppetrahvid on tabelites siiski kajastatud, kuivõrd need on määratud. 2025.

aasta andmetes on tehtud üksikud täpsustused ning võrreldes 27.03.2026 esitatud tabeliga on korrigeeritud ka numeratsiooni seondult ühe täiendavalt leitud dokumendi lisandumisega - kõnealune rikkumine oli juba lisatud 27.03.2026 esitatud materjalides; numereerimisvea tõttu on see nüüd märgitud numbriga 59.1. Juhtumite koguarv jääb samaks – 27.03.2026 esitatud tabelis oli neid 98 ning ka käesoleva vastusega koos on esitatud lisadokumendid, mis tõendavad 98 rikkumist (punktides 59.1 ja 97 on neid kokku 98). Käesolev dokument oli juba lisatud 27.03.2026 esitatud materjalidesse; numbrimisvea tõttu on see nüüd märgitud numbriga 59.1. Rikkumiste juhtumite koguarv jääb samaks – 27.03.2026 seisuga oli juhtumeid 98 ning käesoleva vastusega koos on esitatud dokumendid, mis tõendavad 98 rikkumist (punktides 59.1 ja 97 on neid 98). Selguse huvides rõhutame, et trahviteates on esitatud rikkumise laad ja kirjeldus, asjaolu, et hankija nõudis pakkujalt selgitust rikkumise kohta ja sai selle kätte, ning hankija hilisem analüüs leppetrahvi kohaldamise kohta. Seega on kogu hankija nõutud teave nähtav trahviotsusest endast, seda hoolimata sellest, et hankija oli varem esitanud eraldi teate rikkumise kirjelduse kohta. Kuna kogu hankija nõutud teave on näha ka leppetrahvi määramise otsusest, on pakkuja esitanud hankijale kogu nõutud teabe. Seda arvestades ei ole rikkumisest teavitavatel teatistel lisaväärtust, vaid need kujutaksid endast teabe dubleerimist.

Lisaks selgitasime Teile 27.03.2026 vastuses, et ajavahemikul 01.06.2024 kuni 30.05.2025 kohaldatud leppetrahvid mittetäidetud sõitude eest (s.o suuremad sanktsioonisummad) on esimese astme kohtuotsusega nende määratud ulatuses tühistatud. Sellest tulenevalt ei oleks nimetatud perioodil kohaldatavad leppetrahvid per rikkumine tegelikkuses mitte tuhandetes eurodes (nagu trahviteadetes kajastatud), vaid pigem vahemikus 70–500 eurot, vastavalt lepingute punktile 15.1.7. Sellekohane kohtuotsus (koos tõlkega) on ka selguse huvides käesolevaga lisatud, olgugi, et see pole veel jõustunud ja menetlus on hetkel apellatsioonistmes. Seega, kuigi vaidlus leppetrahvide arvutamise meetodika üle on hetkel apellatsioonimenetluses ja kohtuotsus ei ole veel jõustunud, on esimese astme kohus juba leidnud, et tellija kasutatud arvestusmeetodika ei olnud lepinguga kooskõlas. Antud asjaolu viitab ühtlasi sellele, et nimetatud perioodil kohaldatud trahvide tegelik suurus ja sellest tulenevalt ka rikkumiste kaal on oluliselt väiksem, kui trahviteadetest nähtub.

Teiseks, olete selgitustaotluses viidanud meie eelmises vastuses toodud viitele konsortsiumile ning seejärel uuesti palunud esitada konsortsiumi lepingu, viidates, nagu oleksime me varasemalt selle esitamisest keeldunud. Hankija sellekohased küsimused ja etteheited jäävad arusaamatuks.

Selgitasime oma 20.03.2026 vastuses, et kvalifitseerimistingimus nägi ette, et pakkuja poolt käesoleva hankemenetluse algatamise kuupäevale eelneva kolme aasta jooksul, arvestatuna käesolevas riigihankes hanketeate avaldamise kuupäevast, teostatud liiniläbisõit sõitjate liiniveo valdkonnas ühistranspordiseaduse § 4 tähenduses peab olema kokku vähemalt 3 600 000 kilomeetrit. Vastav tingimus on täidetud LEPINGU nr ATD/ST-2020/04 ühistransporditeenuste osutamiseks bussiga piirkondliku marsruutide võrguosa „Liepaja“ raames (lepingu periood 1. august 2021 kuni 31. juulini 2031), millise lepingu me Teile ka 20.03.2026 esitasime. Samuti esitasime Teile tellija Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Autotransporta direkcija” (riigiosäühing) poolt 11.02.2025 väljastanud teate ühistransporditeenuste osutamise kohta maakonnaliinidel, kust nähtub LEPINGU nr ATD/ST-2020/04 alusel teostatud läbisõidukilomeetrite maht perioodil 2022-2024 (ja planeeritud maht 2025) ning et see on piisav kvalifitseerimistingimuse täitmiseks. Kuna küsisite lepingut kvalifitseerimistingimuse kontrollimiseks ja ühest lepingust piisas, siis leidsime, et kvalifitseerimistingimusele vastavuse kontrolli silmas pidades ülejäänud lepingute nõudmine pikendab kvalifitseerimistingimuse kontrollimiseks vajaliku ulatuses, mistõttu ei pidanud mõistlikuks ülejäänud lepingute tõlkimist ja esitamist. Küll viitasime ka sama kirja lõpus, et

teised lepingud on sisult identsed ning vajadusel oleme valmis ka need esitama, kui saame mõistliku aja nende tõlkimiseks.

Olete nüüd palunud esitada konsortsiumi lepingu kui ka hankelepingu selleks, et hankijal oleks võimalik tuvastada konsortsiumi liikmete kohustuste jaotust kõnealuse lepingu täitmisel. Olgugi, et vastav soov on arusaadav juhul, kui pakkuja oleks tuginenud sellele lepingule referentslepinguna, jääb olukorras, kus lepingu näol on tegemist hankelepinguga, mille täitmist hankija soovib hinnata pakkuja poolsete rikkumiste osas RHS § 95 lg 4 p 8 alusel, jääb küsitavaks hankija eesmärk tuvastada konsortsiumi liikmete kohustuste jaotus kõnealuse lepingu täitmisel.

Eeltoodust hoolimata esitame Teile ka ülejäänud kaks lepingut, s.o LEPINGU nr ATD/ST-2020/05 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Riia ümbrus“ (lepingu periood: 1. augustist 2021 kuni 31. juulini 2031) ja LEPINGU nr ATD/ST-2021/03 bussiliiniveo teenuste osutamiseks maakonnaliinide võrgu lõigul „Ogre, Aizkraukle“ (lepingu periood: 1. juulist 2022 kuni 30. juunini 2032) alusel koos tõlgetega, sh nähtub lepingu nr ATD/ST-2020/05 lisa 1 selgelt poolte kohustuste jaotus (s.o nähtub mis liinid, millisele pakujaga on seotud). Seega saab hankija tuvastada konsortsiumi liikmete kohustuste jaotuse ka pelgalt hankelepingu enda alusel. Muud konsortsiumi liikmete omavahelised kokkulepped ei ole pakkuja hinnangul käesolevas hankes osalemist silmas pidades olulised.

Pakkuja on käesolevaga esitanud kogu teabe, mida oli võimalik mõistliku aja jooksul koguda, süstematiseerida ja esitada, ning loodab, et esitatud andmed on hankijale piisavad kaalutusotsuse tegemiseks.“

7.2. RHS § 95 lg 4 p-i 8 koosseisu täitmine

7.2.1. Vaidlust on selle üle, kas LAP on Liepaja lepingu ja Ogre lepingu olulist tingimust oluliselt või pidevalt rikkunud.

Vaidlustaja on kõiki Liepaja lepingu ja Ogre lepingu rikkumisi pidanud väheolulisteks ja leidnud, et kuna ATD pole nende rikkumiste tõttu lepinguid üles öelnud, siis ei saanud Hankija neist lepingutest RHS § 95 lg 4 p-id 8 kohaldamisel lähtuda.

Vaidlustuskomisjon Vaidlustajaga ei nõustu.

7.2.2. Tallinna Ringkonnakohus on 08.01.2026 otsuses kohtuasjas 3-25-3248, p-is 15 leidnud, et [---] *Hankelepingu rikkumise olulisuse kindlakstegemine ei ole hankija kaalutusõiguse küsimus, vaid sõltub asjaolude tõendamisest ja neile õigusliku hinnangu andmisest. Hinnanguline otsus on pakkuja usaldusväärsuse suhtes seisukoha kujundamine. Kaalutusotsus on hankija otsus ebausaldusväärne pakkuja RHS § 95 lg 4 p 8 alusel kõrvaldada (Riigikohtu 25.02.2022 otsus nr 3-21-1733, p 18). Hankija võib lepingurikkumise olulisuse sisustamisel lähtuda mh VÕS § 116 lg-st 2 ja § 647 lg-st 1 (vt nt Tallinna Ringkonnakohtu 12.09.2019 otsus nr 3-19-1000, p-d 8–9, ja 11.06.2020 otsus nr 3- 20-80, p 24), kuid ei pea nendes sätetes nimetatud juhtumitega piirduma. RHS § 95 lg 4 p 8 sätestab autonoomsed mõisted. Hankemenetluse tulemusena sõlmitud lepingu eesmärgiks on teenida avalikku huvi, mistõttu on oluline, et see saaks nõuetekohaselt täidetud. [---].*

Hankija on Põhjendustes lähtunud järgmistest Liepaja lepingu ja Ogre lepingu rikkumistest ja pidanud neid olulisteks lepingu rikkumisteks:

- 1) piletimüügiga seotud kohustused;
- 2) busside nõuetekohasusega seotud rikkumised;

- 3) videosalvestistega seotud rikkumised;
- 4) peatuste info jagamisega seotud rikkumised;
- 5) sõiduplaani rikkumised ja ärajäänud reisirid.

Põhjendustest ei tulene see, et Hankija on lähtunud nendest rikkumistest kogumis.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et vähemalt üks rikkumistest (sõiduplaanide rikkumine ja ärajäänud reisirid) on Liepaja lepingu ja Ogre lepingu oluline tingimus. See tuleneb ka lepingu (Vaidlustaja Hankijale 20.03.2026 esitatud eesti keelne tõlge lepingust, Liepaja ja Orge lepingud (edaspidi Leping) on samas sõnastuses) p-ist 7.2., mille kohaselt *vedaja tagab ühistransporditeenuste korrapärasuse, sageduse ja täpsuse vastavalt Tellija kinnitatud bussisõiduplaanidele ja marsruutide kirjeldustele (Lepingu lisad 2 ja 4).*

Mistahes hälbed sõiduplaanist, mis pole tingitud ettenägematutest ja erakordsetest liiklustakistustest või liiklusoludest, on juba oma olemuselt olulised lepingurikkumised. Avaliku liiniveo puhul on sõiduplaani täpne järgimine teenuse osutamise keskseks kohustuseks. On ilmne, et kui liinivedu ei toimu kindlaksmääratud kellaaegadel või kui sõidud üldse ära jäävad, vähendab see olulisel määral elanikkonna huvi avaliku sektori eelarvest rahastatava avaliku liiniveo teenuse kasutamise vastu.

7.2.3. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et Lepingu järgi võib sama rikkumine olla sanktsioneeritav nii leppetrahviga Lepingu 15.1 alapunktide alusel kui ka olla alus Lepingu ülesütlemiseks Lepingu p 17.2 alusel.

Lepingu p 17.2. järgi *Tellijal võib lepingu ühepoolset lõpetada, esitades Vedajale kirjaliku teatise, kui esineb mõni järgmistest asjaoludest:*

[---]

17.2.3. *Lepingu kehtivuse ajal katkestab Vedaja põhjendamatult ja ette teatamata ühistransporditeenuste osutamise marsruutide võrguosas, üksikul marsruudil või konkreetsel väljumisel;*

[---]

17.2.5. *Süsteemataolise rikkumise korral.*

[---]

Käesoleval juhul oluliseks Lepingu rikkumiseks pidada seda, kui esineb ära jäetud reise näiteks üksikul marsruudil või konkreetsel väljumisel või kui sõidu ära jäämine või muu mistahes rikkumine esineb süstemaatiliselt (pikaajaliselt, korduvalt).

Sõiduplaanidest kinnipidamine on vedaja üheks põhikohustuseks avaliku liiniveo lepingu täitmisel.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et sõiduplaanidest mittekinnipidamist saab pidada oluliseks lepingurikkumiseks.

Asjaolu, et ATD on rakendanud LAP suhtes üksnes leppetrahve, ei tähenda, et tegemist poleks olulise tingimuse rikkumisega, see ei võta Hankijalt õigust hinnata Liepaja ja Orge lepingute rikkumisi olulisteks ning kohaldada RHS § 95 lg 4 p-i 8.

7.2.4. Kõik Põhjendustes viidatud rikkumised 2023 – 2026 on kirjas Põhjenduste lisas 2.

Põhjenduste lisas 1 on toodud ärajäänud reiside statistika 2024 ja 2025. Need on Vaidlustaja esitatud andmed.

2023 on Liepaja ja Ogre lepingute alusel täitmata reiside eest määratud LAP-ile leppetrahve 17-l korral. Enamikel kordadel on leppetrahv määratud mitmete ära jäänud reiside eest (3, 4, 5, 14, 18, 21, 25, 31, 32, 35, 147).

2024 on Liepaja ja Ogre lepingute alusel täitmata reiside eest määratud LAP-ile leppetrahve 25-l korral. Enamikel kordadel on leppetrahv määratud mitmete ära jäänud reiside eest (3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 19, 24, 40, 54, 65, 91).

Liepaja lepingus oli 2024 ärajäänud reiside osakaal 0,29%, Ogre lepingus 0,22%.

2025 on Liepaja ja Ogre lepingute alusel täitmata reiside eest määratud LAP-ile leppetrahve 24-l korral. Enamikel kordadel on leppetrahv määratud mitmete ära jäänud reiside eest (3, 5, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 27, 41, 44, 92, 93, 226).

Ogre lepingus oli 2025 ärajäänud sõitude osakaal 0,28%, Liepaja lepingus 0,43%.

Leppetrahvide määramise korrad on küll vähenenud, kuid see kordade arv ei näita ärajäänud reiside vähenemist. Ühe leppetrahvi kohaldamise põhjus oli näiteks 226 ärajäänud sõitu.

7.2.5. Riigikohus on 25.02.2022 otsuses 3-21-1733 (p-id 15 ja 16) leidnud, et üldjuhul poleks proportsionaalne lugeda RHS § 95 lg 4 p-i 8 kohaldamisel oluliseks rikkumist, mis on VÕS § 103 kohaselt vabandatav tulenevalt asjaolust, mida võlgnik ei saanud mõjutada ega lepingu sõlmimise ajal arvestada, tõendamiskoormus võlausaldaja poolt rikkumise põhjustamise ja rikkumist vabandatavate asjaolude osas - lepingut rikkunud pakkujal.

Tallinna Ringkonnakohus on 31.03.2023 otsuses 3-22-2653 (Riigikohus ei võtnud 10.04.2023 kassatsioonkaebust menetlusse) leidnud, et kui rikkumine oli VÕS § 103 mõttes vabandatav tulenevalt asjaolust, mida võlgnik ei saanud mõjutada ega lepingu sõlmimise ajal arvestada, omab see tähendust hankelepingu olulise või pideva rikkumise sisustamisel (vt Riigikohtu halduskolleegiumi 25.02.2022 otsus asjas 3-21-1733, p 15)

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et tööjõupuudus, inflatsiooniline surve, kulude kasv ja muud sektoripõhised asjaolud ei saa olla aluseks pidada Lepingu p-i 7.2. rikkumisi vabandatavateks.

LAP sõlmis vaidlusalused lepingud riigihangete tulemusena, mistõttu on lepingute teenindamiseks sobiva hinnataseme määranud LAP ise, arvestades seejuures Läti lepingus sätestatud vedaja tasu indekseerimise mudelit ja majanduslike riskide jaotust.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja arutluskäik sellest, et Läti lepingute rikkumised on vabandatavad majanduskeskkonna muutumise tõttu ega tohi seetõttu olla kõrvaldamise aluseks, et LAP oli endal majanduslikult raske lepinguid täita, ei tõenda seda, et tegemist oleks vabandatavate rikkumistega.

Rikkumisi ei muuda vabandatavaks Vaidlustaja viide Pierīga piirkonna eripärale ning selle mõjule tegevusnäitajate kujunemisel. See, et on tegemist piirkonnaga, kus on liikluskooormus,

bussijuhtide puudus ning liinivõrgu korralduslik keerukus, pidi olema LAP-ile teada pakkumust esitades.

7.2.6. Eelpooltoodud näitajatest lähtuvalt on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Liepaja ja Ogre lepingutes on LAP rikkunud Lepingu olulist tingimust (Lepingu p 7.2.) oluliselt ja pidevalt ning nende rikkumiste eest on kohaldatud leppetrahve.

FlixBus Estonia OÜ 07.05.2026 kinnituskiri Vaidlustaja usaldusväärse ja professionaalsuse kohta (vaidlustuse lisa 5) ei võimalda vaidlustuskomisjonil asuda teisele seisukohale.

7.3. RHS § 95 lg 4 p-i 8 koosseisu täitmisel võib Hankija jätta Vaidlustaja Riigihankest kõrvaldamata, kui Hankija ei ole vaatamata Vaidlustajal kõrvaldamise aluse esinemisele kaotanud tema suhtes usaldust. Praegusel juhul on Hankija põhjendanud, et ta kahtleb Vaidlustaja usaldusväärsuses ja on seda Põhjendustes ka motiveerinud.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja usaldusväärse küsimus on Hankija sisemise hinnangu küsimus, mille üle vaidlustuskomisjoni kontroll on piiratud - vaidlustuskomisjon sekkub vaid juhul, kui Hankija on lähtunud lubamatutest, asjakohatutest või sobimatutest kaalutlustest, millega käesoleval juhul tegemist ei ole.

7.3.1. Hankija on lähtunud kolme ettevõtja (vedaja) Eesti avaliku liiniveo teenuste osutamise lepingutest, nende rikkumistest, määratud õiguskaitsevahenditest ja võrrelnud neid LAP poolt täitmisel olevate Liepaja ja Ogre lepingutega.

Erinevalt Vaidlustajast leiab vaidlustuskomisjon, et ärajäänud reise protsentnäitajate kõrvutamine võimaldas teha Hankijal põhjendatud järeldusi Vaidlustaja usaldusväärse kohta. Vaidlustaja on küll välja toonud selle, et *protsentuaalne kõrvalekalle võib erinevate lepingute puhul väljendada täiesti erinevat tegevuslikku koormust ja riskitaset*, kuid ei ole millegagi põhjendanud/tõendanud seda, miks saab/võib ärajäänud reise õigustada nende asjaoludega.

Pole alust asuda seisukohale, et võrreldavad lepingud on erinevad. Hankija on võrdlusaluseks võtnud maakondlikud ja kohalike liinide avaliku teenindamise lepingud, Liepaja ka Ogre lepingud on ka regionaalsed liiniveolepingud. Lepingud on võrreldavad nii veomahu kui ka planeeritud reise arvu poolest.

Põhjenduste lisast 1 nähtub Ogre lepingus ja Liepaja lepingus veomahu piires planeeritud veotste ehk reise arv ning ärajäänud sõitude arv – nendest näitajatest on võimalik välja arvutada ärajäänud reise osakaal. Põhjenduste lisast 3 nähtub, et ärajäänud reise osakaalu arvutamiseks olid teada veomahud, planeeritud veotste arv ja ärajäänud reise arv. Vaidlustaja pole millegagi tõendanud, et selliselt välja arvutatavad sõitude ärajäämise protsendid ei ole õiged, et neid ei saa omavahel võrrelda.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et Põhjenduste lisade 3 ja 4 andmetega on tõendatud, et LAP lepingurikkumised Ogre ja Liepaja lepingute täitmisel on olnud püsivalt 2023 – 2025 sagedasemad (kõrge on olnud ärajäänud reise osakaal) Eesti vedajatega võrreldes. Kui Eesti kolme vedaja 2023 – 2026 Ikv ärajäänud sõitude keskmine aastas on 0,09% (0,09, 0,07, 0,1), siis LAP puhul on see näitaja aastas olnud:

- 1) 2024 – Liepaja lepingus 0,29%, Ogre lepingus 0,22%;

2) 2025 – Liepaja lepingus 0,43%, Ogre lepingus 0,28%,

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et kuna ärajäänud reisirid on oluline avaliku liiniveo usaldusväärsuse ja kvaliteedi näitaja, *siis oleks kolmekordselt suurem ärajäänud reisiride osakaal võrreldes Eesti tavapärase praktikaga väga olulisel määral Eesti avaliku liiniveo kvaliteeti halvendav asjaolu, mis mõjutaks negatiivselt ühistranspordi kasutamise harjumust ja seeläbi transpordipoliitikat laiemalt.*

7.3.2. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et RHS § 95 lg 4 p-i 8 koosseis on täidetud, sh ei ole Hankija teinud ilmselt kaalutlusviga Vaidlustaja usaldusküsimuse hindamisel (Hankija on seda Protokollis piisavalt kajastanud ja avanud). Hankija ei ole lähtunud lubamatutest, asjakohatutest või sobimatutest kaalutlustest või jätnud midagi olulist, mis võinuks kaasa tuua teistsuguse otsuse, äratuntavalt arvestamata. Hankija ei ole pidanud Vaidlustajat usaldusväärseks, sest Liepaja ja Ogre lepingute täitmisel on ärajäänud reisiride osakaal suurem kui Eesti sarnaseid lepinguid täitnud vedajatel.

7.4. Tulenevalt eespooltoodust jääb vaidlustus rahuldamata.

8. Vaidlustusmenetluse kulud

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

Hankija on esitanud tähtaegselt taotlused lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks summas 7076 eurot (käibemaksuta), 38,2 tunni õigusabi osutamise eest, tunnitasuga 185 eurot (käibemaksuta). Vaidlustuskomisjon leiab, et Hankija kulud on mõnevõrra ülepaistutatud. Hankija oli vaidlustatud otsust põhjendanud, vaidlustusmenetluses tuli Hankijal üksnes täiendavalt selgitada oma põhjendusi. Asja materjalide mahukust silmas pidades on Vaidlustaja lepingulise esindaja kulud põhjendatud ja vajalikud summas 5180 eurot (käibemaksuta), 28 tunni õigusabi osutamise eest tunnitasuga 185 eurot (käibemaksuta).

Vaidlustaja kulud jäävad tema enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)