



RIIGIHANGETE
VAIDLUSTUSKOMISJON

OTSUS

Vaidlustusasja number	27-25/286130
Otsuse kuupäev	10.03.2025
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	Aktsiaseltsi Atko Bussiliinid vaidlustus Riigi Tugiteenuste Keskuse riigihankes „Avalik bussiliinivedu Viljandi maakonnas 2026-2034” (viitenumber 286130) riigihanke alusdokumentidele
Menetlusosalised	Vaidlustaja, Aktsiaselts Atko Bussiliinid, esindaja Irina Embrich
Vaidlustuse läbivaatamine	Hankija, Riigi Tugiteenuste Keskus, esindaja Triinu Eismel Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

1. Riigihangete seaduse § 192 lg 2 p-i 5 alusel jätta läbi vaatamata vaidlustus „Tehniline kirjeldus“ lisa 1 Nõuded bussidele p-i 1.12 osas.
2. Riigihangete seaduse § 197 lg 1 p-i 5 ja § 198 lg 2 alusel:
 - 2.1.rahuldada Aktsiaseltsi Atko Bussiliinid vaidlustus osaliselt ja kohustada Riigi Tugiteenuste Keskust viima „Tehniline kirjeldus“ lisa 1 Nõuded bussidele p-id 1.1., 1.9. ja „ATL lepinguprojekt“ p 3.2. vastavusse õigusaktidega ettenähtud nõuetega.
 - 2.2. mõista Riigi Tugiteenuste Keskuselt Aktsiaseltsi Atko Bussiliinid kasuks välja tasutud riigilõivust 256 eurot.

EDASIKAEBAMISE KORD

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

JÕUSTUMINE

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

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 31.12.2024 avaldas Riigi Tugiteenuste Keskus (edaspidi ka Hankija) riigihangete registris avatud hankemenetlusena läbi viidava riigihanke „Avalik bussiliinivedu Viljandi maakonnas

2026-2034” (viitenumber 286130) hanketeate.

2. 12.02.2025 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) Aktsiaselts Atko Bussiliinid (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus riigihanke alusdokumentidele. Vaidlustaja vaidlustab järgmised regulatsioonid:

- 1) „Juhised pakkumuse koostamiseks“ (edaspidi Juhised) p 14.2.;
- 2) „ATL lepinguprojekt“ (edaspidi ATL) p 7.11.3.;
- 3) „Tehniline kirjeldus“ lisa 1 Nõuded bussidele (edaspidi TK lisa 1) p-id 1.1., 1.9. ja ATL p 3.2.;
- 4) ATL p 9.4.;
- 5) ATL p 9.1.;
- 6) TK lisa 1 p 1.12.

Vaidlustusmenetluse käigus on Vaidlustaja kinnitanud, et õigusrikkumine TK lisa 1 p-i 1.12. osas on kõrvaldatud, mistõttu jääb selle regulatsiooni osas vaidlustus RHS § 192 lg 2 p-i 5 alusel läbi vaatamata.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 19.02.2025 kirjaga nr 12.2-10/27 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 25.02.2025 ja neile vastamiseks 28.09.2025.

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

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, **Aktsiaselts Atko Bussiliinid**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Juhised p 14.2.

Kui Hankija soovib tulevikus kasutada eduka pakkumuse välja selgitamiseks muud kriteeriumi kui liisuheitmine, peab ta lisama selle kriteeriumi hindamiskriteeriumina ehk see peab olema riigihanke alusdokumentides ühemõtteliselt määratletud.

Käesoleval juhul on riigihanke alusdokumentides ainult üks hindamiskriteerium - madalam hind ning keskkonnahoidlikkuse nõuetele vastavate busside arv ei ole hindamiskriteerium. Seetõttu ei ole Hankijal õigus muuta seda kriteeriumit hilisemates otsustusprotsessides hindamiskriteeriumiks.

Õiguspärane ei ole teha otsust hindamiskriteeriumi alusel, mida ei ole ametlikult arvesse võetud pakkumuste hindamisel. Selline tegevus on vastuolus riigihangete seaduse (edaspidi RHS) § 3 p-is 2 sätestatud võrdse kohtlemise põhimõttega.

Kui hindamiskriteeriumid on ammendavalt kaalutud ja tulemus jääb võrdseks, on liisuheitmine lubatud ja õiguspärane lahendus. See meetod välistab subjektiivsed või ootamatud otsustusmehhanismid. Vaidlustaja rõhutab, et kui keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaal hakkab mängima määravat rolli pärast hindamiskriteeriumide kaalumist, on see vastuolus võrdse kohtlemise põhimõttega.

Vaidlustaja leiab, et Juhised p 14.2. on vastuolus RHS § 3 p 1 sätestatud üldpõhimõtetega, mille kohaselt Hankija tegutseb riigihanke korraldamisel läbipaistvalt, kontrollitavalt ja proportsionaalselt.

4.2. ATL p 7.11.3.

Vaidlustaja leiab, et ükskõik millised rikked likvideeritakse viie tööpäeva jooksul või turvakaamera asendatakse, ei ole realistlik. Selle põhjuseks on asjaolu, et vedaja ei osuta tehnilist teenust, mistõttu peab ta sõlmima hoolduslepingu kolmanda isikuga. Kahjuks ei saa vedaja tagada, et kolmas isik kõrvaldab tehnilise probleemi viie tööpäeva jooksul või asendab turvakaamera. Kolmandal isikul võib olla mõistlik järjekord, mis ei pruugi võimaldada kiiret tegutsemist.

Arvestades, et kui vedaja rikub korduvalt kohustusi seoses bussidesse paigaldatavate turvakaameratega, loetakse viimane oluliseks rikkumiseks, mille eest võib Hankija rakendada vedajale rahalise sanktsiooni kuni 3000 eurot (ATL p 8.3.9), saab nõue olla, et vedaja seadmete riketest viivitamatult teavitab seadmete hooldajat, ning kõrvaldab rikked mõistliku aja jooksul, võttes arvesse kolmandast isikust hooldusteenuse osutaja võimalusi.

ATL p 7.11.3 on vastuolus RHS § 3 p-s 1 sätestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõttega, mille kohaselt hankija tegutseb riigihanke korraldamisel proportsionaalselt.

4.3. TK lisa 1 p-id 1.1., 1.9. ja ATL p 3.2.

Vaidlustaja leiab, et tegemist on vastuoluga, mis puudutab asendusbusside vanusepiirangut ja pakkumuses märgitud busside vanust.

Kui vedaja pakkumuses on märgitud näiteks uued bussid (nt esmaregistreerimine 2026), siis võib tekkida vastuolu asendusbusside vanuse osas. Nimelt, kui lepingu kestel tekib vajadus mõni buss asendada, ei pruugi vanemad asendusbussid vastata pakkumuses sätestatud busside vanuse tingimusele, kui viimased vastavad TK lisa 1 p 1.9. ehk ei ole vanem kui 10 aastat.

Asendusbuss võib küll vastata üldisele vanusenõudele (mitte vanem kui 10 aastat), kuid mitte pakkumuses esitatud tingimustele, kus olid ette nähtud näiteks ainult uued bussid. Selline olukord seab vedajale praktilised piirangud, kuna asendusbussina ei saa kasutada vanemat bussi isegi siis, kui see vastab kõigile TK lisa 1 nõuetele. Samuti tekib ebavõrdne kohtlemine – juhul, kui pakkuja pakkus vanemaid busse, on tal õigus kasutada vanemat asendusbussi, kuid pakkujal, kes esitas uuemad bussid, sellist õigust ei ole.

TK lisa 1 p 1.1., 2.9. ja ATL p 3.2. tingimused on vastuolulised. Tingimused seavad piiranguid, mis takistavad lepingu täitmist asendusbussidega, mis vastavad üldistele nõuetele. Hankija on kehtestanud riigihanke alusdokumentides ainult ühe hindamiskriteerium – madalam hind – mistõttu busside vanus ei ole hindamiskriteerium. Asendusbusside kasutamise piiramine busside vastavuse //samaväärsed Vedaja pakkumuses loetletud bussidega// on ebamõistlik ja toob kaasa vedajale tarbetuid kulusi. Samal ajal on sätestatud vanusenõue (kuni 10 aastat) piisav kvaliteedi tagamiseks.

Asendusbusside kasutamise piiramine ainult bussidega, mis on *samaväärsed Vedaja pakkumuses loetletud bussidega* ehk vastavad pakkuja pakkumuses näidatud tingimustele on ebamõistlik ja vastuolus ka võrdse kohtlemise põhimõttega ning samuti võib põhjustada raskusi lepingu täitmisel.

Vastuolu lahendamiseks tuleb täpsustada, et asendusbussid peavad vastama nõuetele (samaväärsus ja vanus kuni 10 aastat), sõltumata pakkumuses loetletud busside vanusest (Pakkumuse vorm 7 – busside loetelu).

Vaidlustatud tingimused rikuvad võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtteid, seades vedajale ebamõistlikke piiranguid. RHS § 3 p-i 1 kohaselt peab Hankija tegutsema riigihanke korraldamisel läbipaistvalt, kontrollitavalt ja proportsionaalselt.

4.4. ATL p 9.4.

ATL täitmistagatis 350 000 (kolmsada viiskümmend tuhat) eurot muutub sissenõutavaks Tellija poolt Vedajale Lepingu ülesütlemise teate esitamisest. Eeltoodu ei välista tellija õigust kasutada muid seadusega ette nähtud õiguskaitsevahendeid, samuti esitada muid nõudeid, eelkõige nõuda Lepingu ennetähtaegsest lõpetamisest tekkivate kahjude hüvitamist.

Vaidlustaja hinnangul on see tingimus, nähes ette täitmistagatise realiseerimise näol, samuti esitada muid nõudeid, eelkõige nõuda Lepingu ennetähtaegsest lõpetamisest tekkivate kahjude hüvitamist vedaja suhtes ebaproportsionaalselt karm.

ÜTS § 20 lg 4 järgi on pädeval asutusel, kes sõlmib avaliku teenindamise lepingu, õigus vedajalt nõuda avaliku teenindamise kohustuse täitmise tagamiseks kohast tagatist kahjude hüvitamiseks lepingu täitmata jätmise korral. Ka RHS § 3 p 1 on sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte, mis ei ole kooskõlas ATL p 9.4. Riigihankes on täitmistagatise eesmärk tagada, et hankelepingu sõlminud vedaja täidab oma kohustused vastavalt lepingutingimustele.

Vaidlustaja leiab, et nõuda Vedajalt hüvitist ATL täitmistagatise summa ulatuses on ebaproportsionaalselt koormav tingimus, millel puudub seos hankelepingu eesmärgiga ning mis ei arvesta vedaja rikkumise ulatust või Hankijale tekitatud kahju. Leppetrahvi täitmistagatise ulatuses peab olema mõeldud hankelepingu ennetähtaegsest lõpetamisest tingitud kahjude hüvitamiseks. Ka Riigikohus on rõhutanud, et leppetrahvi nõude kaudu saab võlausaldaja esmajoones lihtsama võimaluse kohustuse rikkumisest tuleneva eeldatava kahju hüvitamise nõude realiseerimiseks kokkulepitud suuruses.

Vedaja ei pea olema kohustatud tasuma Hankijale täitmistagatise 350 000 eurot selle eest, et Hankija kasutab talle lepinguga ette nähtud õigust. Täitmistagatise makstakse lepingulise kohustuse täitmata jätmise korral (VÕS § 158 lg 1), mitte aga selle eest, et lepingu üks osapool otsustab lepingu teise poole rikkumiste tõttu üles öelda. Ühe lepingupoole poolt lepingu ülesütlemise teos ei väljendu lepingu rikkumine teise poole poolt. Viimane eelneb lepingu ülesütlemisele ja on selle eeltingimuseks. Seda on kinnitanud ka vaidlustuskomisjon oma otsuses analoogses vaidluses (vaidlustusjasjas 18-21/228963).

ÜTS § 20 lg 4 kohaselt on õigus vedajalt nõuda avaliku teenindamise kohustuse täitmise tagamiseks kohast tagatist kahjude hüvitamiseks lepingu täitmata jätmise korral, ehk hankijal, kes sõlmib avaliku teenindamise lepingu, on õigus vedajalt nõuda avaliku teenindamise kohustuse täitmise tagamiseks kohast tagatist kahjude hüvitamiseks lepingu täitmata jätmise korral.

ATL p 9.4 on vastuolus RHS § 3 p-s 1 sätestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõttega ning seetõttu õigusvastane.

4.5. ATL p 9.1.(teine lause)

Lähtudes TK lisa 1 p-dest 1.11.1 ja 1.11.2, peavad pakkumuse raames vähemalt pooled pakkumuses nimetatud keskkonnahoidlikest M3 I klassi bussidest ehk kogu M3 I klassi busside arvust minimaalselt 15,6% peavad olema heiteta bussid, seega tuleb pakkumuses ette näha kahe elektribussi kasutamine.

TK lisa 1 p-is 1.9. on sätestatud, et ATL alusel liine teenindavatest bussidest ei tohi ükski olla lepingu kehtivuse ajal vanem kui 10 aastat esmarestreerimise kuupäevast arvates. See tähendab, et hanketingimused ei kohusta pakkujat alustama ATL-i täitmist täiesti uute bussidega. Seega on pakkujal lubatud kasutada ATL-i täitmiseks kasutatud busse, mis vastavad kehtestatud vanusepiirangule ja TK-s sätestatule.

Tegemist ei ole tavapäraste tavatootmises olevate bussidega, mida on võimalik soetada kasutatuna järelturult.

Tegemist on elektribussidega, mis ei ole turul veel kaua kasutusel olnud, mistõttu ei paku ka kasutatud busside müügi- ja renditurg nõutele vastavaid sõidukeid. Seda tõendab otsing auto24.ee keskkonnas (kriteeriumid: vähemalt 27 istekohta, kokku vähemalt 82 sõitjakohta, madala sisenemisega kõikidest uuest, heiteta bussid ehk elektribussid, vanus kuni 10 aastat), mis 07.02.2025 seisuga ei andnud ühtegi müügipakkumist ehk andis tulemuseks 0 müügipakkumist (Lisa 5).

Seetõttu ei ole võimalik hankida kuni kümne aasta vanuseid kasutatud elektribusse, mistõttu jääb ainsaks võimaluseks uute elektribusside soetamine.

Elektribusside soetamiseks pöördus vedaja päringutega Eesti turul tegutsevate bussitarnijate poole (AS Balti Bussi Grupp, Veho AS, Keil M.A. OÜ). Ükski tarnija ei suuda tarnida uusi, riigihanke tingimustele vastavaid elektribusse 11-12 kuu jooksul. Tavapärane elektribusside tarneaeg on vähemalt 16–20 kuud, mis hõlmab tehase tarneaega ning sellele lisandub veel aeg busside kohandamiseks hanke tingimustega Eestis.

Vaidlustaja esitab kirjavahetuse tarnijatega, mille kohaselt saavad kolm Eesti turul tegutsevat bussitootjat tarnida vaidlusaluse hanke nõutele vastavad uued elektribussid mitte varem kui 16-20 kuu jooksul (Lisa 6). Esitatud tõendid viitavad sellele, et hanketingimustele vastavaid uusi elektribusse ei ole võimalik kätte saada 11–12 kuu jooksul.

Eeltoodust lähtuvalt ei ole ATL p-is 9.1. sätestatud 12-kuuline ettevalmistusaeg realistlik. Vaidlustaja leiab, et vaidlusaluses sättes ette nähtud 12-kuuline ettevalmistusaeg ei ole uute elektribusside tarnimiseks piisav, kuna nõutele vastavaid elektribusse ei ole järelturul saadaval ning uute nõutele vastavate elektribusside tarnimine võtab aega ca 18 kuud.

ATL-i kohaselt, kui vedaja ei esita nõuetekohaseid busse tellijale ülevaatuseks hiljemalt sätestatud tähtajaks (bussid, sh bussidele vedaja poolt paigaldatavad seadmed, peavad olema tellijale ülevaatuseks valmis Viljandi maakonnas hiljemalt 20 päeva enne liiniveo algust), saab Hankija rakendada sanktsioone iga olulise rikkumise eest summas kuni 3000 eurot (vt ATL p 8.3.10., p 8.4.). ATL p 9.3.4. kohaselt on Tellijal õigus lõpetada ATL ühepoolset ennetähtaegselt kui Vedaja ei ole sätestatud tähtaegadeks esitanud Tellijale ülevaatuseks kõiki Vedaja pakkumuses nimetatud busse või busside ülevaatuse tulemusena tuvastatakse busside mittevastavused riigihanke alusdokumentidele, õigusaktide või Vedaja pakkumuse

tingimustele ning Vedaja ei ole rikkumist kõrvaldanud hiljemalt 10 päeva jooksul riigihanke alusdokumentides sätestatud tähtaja saabumisest, mil pakkumuses nimetatud bussid tuli tellijale ülevaatuseks esitada.

Seetõttu tuleks ATL p 9.1., mis on tulevikus sanktsiooni kohaldamise ja lepingu erakorralise lõpetamise aluseks, muuta realistlikumaks ning sätestada see nii, et heiteta busside tarneaeg oleks praktiliselt teostatav. See tähendab, et ATL alusel teenuse osutamise alguse ja lepingu sõlmimise vahele peab jääma vähemalt 18 kuud ettevalmistusaega heiteta busside tarnimiseks. Vaidlustaja hinnangul on ATL p 9.1. teine lause vastuolus RHS sätestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõttega. Hankelepingu tingimused ei saa olla meelevaldsed, nõuded peavad olema riigihanke objekti suhtes proportsionaalsed ja põhjendatud (RHS § 3 p 1).

4.6. TK lisa 1 p 1.12.

Tekib ebavõrdne kohtlemine – juhul, kui pakkuja, kes pakub uusi busse, ei saa nõutud dokumentatsiooni esitada enne, kui bussid on reaalselt toodetud, ning seetõttu ei suuda täita kohustuslikku nõuet, samas kui pakkuja, kes pakub vanemaid busse, saab seda nõuet täita. Selline nõue seab ebamõistlikke piiranguid ja piirab konkurentsi. Hankija ei tohi hankelepingu tingimuste määratlemisel põhjendamatult kitsendada pakkujate ringi. Samuti on tegemist ebavõrdse kohtlemisega.

Vaidlustatud tingimused rikuvad võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtteid, seades vedajale ebamõistlikke piiranguid. Hankijal ei ole õigust sätestada ebaproportsionaalselt koormavat ja pakkujate konkurentsi põhjendamatult piiravaid tingimusi. RHS § 3 p 1 kohaselt peab hankija tegutsema riigihanke korraldamisel läbipaistvalt, kontrollitavalt ja proportsionaalselt. Sama peab Hankija kohtlema võrdselt kõiki isikuid.

4.7. Vaidlustaja täiendavad seisukohad.

4.7.1. Vaidlustajat rahuldavad tehtud parandused TK lisa 1 p-is 1.12., seega Vaidlustaja õiguste riive TK lisa 1 p-i 1.12. osas võib lugeda kõrvaldatuks.

4.7.2. Juhised p 14.2.

Vaidlustaja lähteseisukoht on, et pakkumuste hindamisel võib lisaks riigihankes seatud hindamiskriteeriumidele kehtestada ka alternatiivse meetodi juhuks, kui hindamiskriteeriumide rakendamise tulemusena ei ole võimalik edukat pakkumust välja selgitada kui see ei muuda pakkumuse majanduslikku või tehnilist sisu.

Vaidlustaja ei väida, et iga eduka pakkuja väljaselgitamise meetod peab olema hindamiskriteerium. Küsimus on selles, kas kasutatud meetod mõjutab pakkumuse sisu ja selle hindamist. Kui keskkonnahoidlike busside osakaalu arvestamine mõjutab pakkujate asetust edetabelis või annab eelise, siis on see sisuliselt hindamiskriteerium ja oleks pidanud olema riigihanke alusdokumentides selgelt määratletud.

Liisuheitmine on objektiivne juhuslik meetod, mida kasutatakse alles siis, kui kõik hindamiskriteeriumid on ammendatud ja tulemuseks on viik. See ei muuda pakkumuse majanduslikku või tehnilist sisu. Keskkonnahoidlike busside osakaalu lisamine aga mõjutab otseselt pakkujate järjestust ja peab seetõttu olema eelnevalt riigihanke alusdokumentides määratletud hindamiskriteeriumina.

Eesti ja EL-i kohtupraktika kinnitab, et kõik hindamisel määravad aspektid peavad olema riigihanke alusdokumentides selgelt esitatud. Kui mingi tegur mõjutab eduka pakkumuse valikut, ei tohi seda hiljem sisuliselt uue hindamiskriteeriumina kasutusele võtta. Seega, kui keskkonnasõbralike busside osakaalu arvestamine mõjutab lõplikku otsust, peab see olema eelnevalt määratletud hindamiskriteeriumina, kuna see muudab pakkumuse majanduslikku ja/või tehnilist sisu. Seega, ei tohiks seda rakendada alles pärast pakkumuste esitamist, juhul, kui olemasolevate hindamiskriteeriumide alusel ei ole võimalik edukat pakkumust välja selgitada.

4.7.3. ATL p 7.11.3.

Kaamerate hooldus ja asendamine sõltub hoolduspartneri tarneajast, mis võib ületada viit tööpäeva.

Praktika on korduvalt näidanud, et kolmandal isikul võib olla mõistlik ootejärjekord, mis ei pruugi võimaldada viivitamatut tegutsemist ega tagada rikke parandamist täpselt viie tööpäeva jooksul. Mõned kaamerate rikked võivad vajada diagnostikat, varuosade tellimist või tarkvarauuendusi, mis võivad võtta rohkem kui viis tööpäeva. Teatud varuosi või asendusseadmeid ei pruugi olla võimalik hankida lühikese tähtajaga, kusjuures tarneaeg võib ulatuda 7–14 tööpäevani. Seetõttu saab vedaja kõrvaldada rikked mõistliku aja jooksul, arvestades kolmandast isikust hooldusteenuse osutaja võimalusi.

Võrdlus teiste tehniliste süsteemidega näitab, et kriitilistele turvasüsteemidele kehtestatakse sageli pikemad tähtajad rikke kõrvaldamiseks, kuna keerukad remondi- ja hankemenetlused nõuavad rohkem aega.

Mõistlik lähenemine oleks pikema tähtaja määramine, näiteks 10 tööpäeva, mis arvestaks realistlikke hooldus- ja tarneaegu, säilitades samal ajal Hankija huvi kaamerate töökindluse vastu.

Kolmanda isiku tegevust ei ole võimalik täielikult tagada. Kogemus on näidanud, et kolmandal osapoolel võib olla mõistlik ooteaeg või võib remondi teostamiseks olla vajalik varuosade tellimine, mis ei võimalda viivitamatut tegutsemist. Seetõttu saab vedaja kõrvaldada rikked mõistliku aja jooksul, arvestades kolmanda osapoolle hooldusteenuse pakkuja võimalusi ja rikke põhjust.

4.7.4. TK lisa 1 p 1.1.

Hankija on täiendanud TK lisa 1 p-i 1.1., mille kohaselt on erandina lubatud kohustuslike keskkonnahoidlikkuse tingimustele vastavate busside tehniliste rikete korral nende asendamine pakkumuses loetletud bussidega samaväärsete, ent kohustuslike keskkonnahoidlikkuse tingimusi mittetäitvate bussidega. See on lubatud tingimusel, et asendus tehakse vaid tehnilise rikke kõrvaldamise ajaks ning mitte kauemaks kui 30 päeva. Hankija tehtud täiendus on asjakohane, kuid lisatud võimalus ei kõrvalda asendusbusside vanusepiirangut.

Hankija leiab, et olukorras, kus pakkumuses oleksid esitatud näiteks 2 aastat vanad bussid (või uued), kuid Vaidlustaja soovitud viisil oleks võimalik need lepingu täitmisel asendada näiteks 9 aastat vanade bussidega, ei oleks tegemist enam pakkumuses esitatud ja hinnastatud kvaliteediga teenuse osutamisega. Vaidlustajal jääb aga arusaamatuks, kuidas hinnatakse kvaliteeti (busside vanuse osas), kui riigihanke alusdokumentides on ainult üks

hindamiskriteerium – madalam hind –, mistõttu busside vanus ei ole hindamiskriteerium ning samal ajal on Hankija sätestatud vanusenõue (kuni 10 aastat), mis on piisav kvaliteedi tagamiseks.

Hankija arvates on busside piisava kvaliteedi tagamiseks vajalik 10-aastane vanus, ning et viimane ei ole hindamiskriteerium, seega ei saa vanem buss kui pakkumuses näidatud rikkuda hinnatud kvaliteedi taset kui ta vastab nõuetele.

Seetõttu tekib jätkuvalt ebavõrdne kohtlemine – kui pakkuja on pakkunud uuemaid busse, ei saa ta asendusbussina kasutada vanemat, kuid siiski kuni 10-aastast bussi, isegi kui see vastab kõigile TK lisa 1 nõuetele. Samal ajal saab pakkuja, kes pakkus vanemaid busse, seda teha. Vaidlustaja leiab jätkuvalt, et tuleb täpsustada, et asendusbussid peavad vastama nõuetele (samaväärsus ja vanus kuni 10 aastat), sõltumata pakkumuses loetletud busside vanusest (Pakkumuse vorm 7 – busside loetelu). Ainult sel juhul on kõikidele pakkujatele tingimused võrdsed, sõltumata sellest, millise vanusega busse keegi pakkus.

4.7.5. ATL p 9.4.

ÜTS § 20 lg 4 järgi on pädeval asutusel, kes sõlmib avaliku teenindamise lepingu, õigus vedajalt nõuda avaliku teenindamise kohustuse täitmise tagamiseks sobivat tagatist kahjude hüvitamiseks lepingu täitmata jätmise korral.

Küll aga ei ole RHS § 3 p 1 sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas see, et ATL p-is 9.4. on selge sõnastusega määratud, et täitmistagatis on lepingu ühepoolisel lõpetamisel Hankija poolt „kokkuleppeliseks hüvitiseks“ ehk leppetrahviks lepingu ülesütlemise eest. Ei leidu ühtegi mõistlikku põhjust - ja Hankija pole ka ühtegi sellist põhjust nimetanud-, miks peaks vedaja olema kohustatud tasuma Hankijale leppetrahvi selle eest, et viimane kasutab talle lepinguga ette nähtud õigust.

4.7.6. ATL p 9.1.

ATL p-i 9.1. (teise lause) kohaselt peab Tellija Vedaja nõudel tagama, et ATL sõlmimise ja ATL alusel teenuse osutamise alguse vahele jääks vähemalt 12 kuud ettevalmistusaega. Seega busside tarnimeseks (arvestades TK p 7) jääb 11 kuud ja 10 päeva.

Hankija ei vaidle vastu, et Eestis ei ole järelturul saadaval kasutatud elektribusse ega ole võimalik hankida kuni kümne aasta vanuseid kasutatud elektribusse.

Hankija põhjendab 12-kuulist tähtaega (mis on tegelikult 11 kuud ja 10 päeva) sellega, et see kehtib kõigile võrdselt, kuid tegelikult on see kõigi pakkujate jaoks võrdselt täitmata jäetav. Hankija väide, et bussid on saadaval 13 kuu jooksul, ei erine oluliselt Vaidlustaja poolt esitatud tarneaegadest, mis kinnitab, et 12-kuuline tähtaeg ei ole realistlik. Seega möönab ka Hankija, et elektribusside tarneajaks tuleb arvestada vähemalt 13 kuud.

Hankija poolt esitatud tarnija kiri, mille kohaselt on riigihanke tingimustele vastava elektribussi tarnimine võimalik 13 kuu jooksul, kehtib vaid juhul, kui busside tellimine toimub hiljemalt 10.05.2025. Samal ajal on sama tarnija, kelle poole Hankija pöördus, varem vastanud Vaidlustajale, et elektribusside tegelik tarneaeg on 18–20 kuud (vt vaidlustuse lisa 6, lk 2). Tootjad annavad erinevaid tarneprognoose, kuna busside tarneaeg sõltub tehase tootmisvõimsusest ja koormusest. Praktika näitab, et ükski tarnija ei sõlmi bussi ostu-

müügilepingut, lubades minimaalset tarneaega, kuna teoreetiline ja tegelik tarneaeg erinevad selgelt.

Eeltoodust lähtudes on kehtestatud 12-kuuline tähtaeg meelevaldne, kui Hankija ise kinnitab, et tarneaeg on vähemalt 13 kuud.

Kui turul ei ole võimalik tarnida kõigile hanketingimustele vastavaid elektribusse 12 kuu jooksul, piirab see konkurentsi ja seab pakkujatele ebamõistlikud tingimused. 12-kuuline tähtaeg on ebarealistlik, piirates konkurentsi ja tuues kaasa põhjendamatuid rahalisi sanktsioone pakkujale, kuna sõltumatud tarnijad on kinnitanud, et elektribusside tarneajad on pikemad kui 12 kuud.

5. Hankija, Riigi Tugiteenuste Keskus, vaidleb vaidlustusele vastu.

5.1. Hankija on TK lisa 1 p-i 1.12. muutnud ja sätestatud, et keskkonnahoidlikkuse nõuetele vastavuse tõendamiseks tuleb juhul, kui lepingu täitmiseks kasutatavad bussid on uued, esitada pakkumuses lepingu täitmiseks pakutavate sõidukite kohta tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited või alternatiivkütuste kasutamine ning bussi sertifikaat (CoC) esitatakse enne liinilepingu täitmise alustamist vastavalt TK p-ile 7.

Hankija on täiendanud TK lisa 1 p-i 1.1., mille kohaselt on erandina lubatud kohustuslike keskkonnahoidlikkuse tingimustele vastavate busside tehniliste rikete puhul nende busside asendamine pakkumuses loetletud bussidega samaväärsete, ent kohustuslikke keskkonnahoidlikkuse tingimusi mittetäitvate bussidega tingimusel, et selline asendus tehakse vaid tehnilise rikke kõrvaldamise ajaks ning mitte kauemaks kui 30 päeva.

5.2. Juhised p 14.2.

RHS § 85 lg 1 kohaselt sätestab hankija hankilepingu esemega seotud ja reaalselt konkurentsi tagavad riigihanke hindamiskriteeriumid ning § 85 lg 3 kohaselt võtab hankija majanduslikult soodsaima pakkumuse väljaselgitamisel arvesse eelkõige hinna ja kvaliteedi suhet, mis võib hõlmata mh keskkonnahoidlikkuse kriteeriume, sealhulgas on hankijal pakkumuste hindamise kriteeriumide seadmisel avar kaalutlusruum. Hindamiskriteeriumide osakaalude määramisel ja hindamismetoodika kujundamisel ei või hankija kohaldada lepingu sõlmimise kriteeriumide suhtes kaalutegureid või alamkriteeriume, mida ta eelnevalt pakkujatele teatavaks ei ole teinud. Vaidlustuskomisjon on varasemalt leidnud, et on mõisteta ja vajalik kehtestada pakkumuste hindamisel lisaks riigihankes seatud hindamiskriteeriumidele nõ alternatiiv juhiks, kui hindamise kriteeriumide tulemusena ei ole võimalik edukat pakkumust välja selgitada, kuid need tingimused ei või sellesse olukorda sattunud pakkujaid kohelda ebavõrdselt (st olla vastuolus RHS § 3 p-ga 2). Kuivõrd RHS §-des 85-86 puuduvad nõuded vaidlusaluse tingimuse kehtestamiseks, allub see üksnes riigihanke korraldamise üldpõhimõtetele (vaidlustuskomisjon 35-22/244839, p-id 8,9).

Hankija ei ole hindamismetoodika kirjelduse koostamisel läinud võrdsete väärtuspunktide korral pakkumuse edukaks tunnistamise põhimõtteid kirjeldades vastuollu RHS § 3 p-ga 2, kuivõrd metoodika tagab kõikide pakkujate võrdse kohtlemise ning alternatiiv on selgelt seotud lepingu esemeks oleva teenuse ning keskkonnahoidlikkuse põhimõttega, mis on lepingu esemeks olevat valdkonda arvestades oluline lisaväärtus.

Vaidlustaja on asunud seisukohale, et hindamiskriteeriumide kohaselt võrdsete pakkumuste

korral on eduka pakkuja väljaselgitamise meetodina liisuheitmine lubatud, ent Hankija sätestatud meetod, mille kohaselt arvestatakse keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaalu, mitte. Vaidlustaja leiab, et Hankija sätestatud meetod peaks olema sätestatud hindamiskriteeriumina ja liisuheitmine välistab subjektiivsed või ootamatud otsustusmehhanismid.

Hankija sätestatud meetod välistab täpselt samamoodi subjektiivsed või ootamatud otsustusmehhanismid, kuivõrd meetod, mille järgi edukas pakkuja võrdsete pakkumuste korral välja selgitatakse, on selgelt ja ühemõtteliselt riigihangete alusdokumentides sätestatud ning kõikidel riigihankest huvitatud ettevõtjatel on võimalik sellega arvestada.

Kui nõustuda Vaidlustaja seisukohaga, mille kohaselt ei ole õiguspärane teha eduka pakkumuse leidmise otsust meetodi alusel, mida ei ole arvesse võetud pakkumuste hindamisel, tuleks ka liisuheitmine sätestada samamoodi hindamiskriteeriumina. Ei liisuheitmise ega keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaalu arvestamisel ei ole aga tegemist hindamiskriteeriumidega, vaid eduka pakkuja väljaselgitamise meetodiga juhul, kui hindamiskriteeriumide kohaselt osutuvad kaks või enam pakkumust võrdseks.

5.3. ATL p 7.11.3.

Hankijal on riigihanke tingimuste sisustamisel lai kaalutlusruum ning hankelepingu eset arvestades on lepingu alusel osutatava teenuse oluliseks kriteeriumiks ka reisijate ja bussijuhi turvalisus. Turvakaamerate paigaldamise eesmärgiks on mh tagada turvalisus, bussis viibivate isikute (sh bussijuhi) ja nende vara kaitse. Turvakaamerate olemasolu eelkõige distsiplineerib ennetava meetmena ja võimaldab hiljem kindlaks teha, mis tegelikult konfliktsituatsioonis toimus või kes vara rikkus. Teisalt on turvakaameratel teenuse järelevalve funktsioon. Kaamerate salvestusi kasutatakse, kui on kliendiga vaidlus, kas buss on peatuses peatunud või mööda sõitnud. Eeltoodust tulenevalt on kaamerate tehniline korrasolek Hankija jaoks oluline tingimus hankelepingu alusel osutatava teenuse osutamisel ning nõue puuduse kõrvaldamiseks või asendamiseks 5 tööpäeva jooksul tingimuse olulisust arvestades proportsionaalne.

Nõue on vedajale teada ja põhjendatud ning hoolduslepingud on võimalik vastavalt sõlmida. Välistatud ei ole ka teenuse osutamine asendusbussiga, kui nõuet ei ole võimalik etteantud aja jooksul kaamerat asendades või riket kõrvaldades täita. Arvestades tehniliste lahenduste kasutamise suurt osakaalu erinevate turvaseadmete valdkonnas, ei ole alust kahelda, et viis tööpäeva kaamerate rikete kõrvaldamiseks ei oleks selles valdkonnas mõistlik aeg. Tegemist ei ole ka ebaproportsionaalselt lühikese tähtajaga võrreldes teistes maakondades avaliku liiniveo teenuse osutamise tingimustega.

ATL p-is 8.4. kajastatud leppetrahvi määr ei ole esitatud fikseeritud summana, vaid maksimummäärana kuni 3000 eurot. Tellijal on leppetrahvi nõude rakendamisel kohustus hinnata rikkumise asjaolusid ning sellest tulenevate tagajärgede ulatust. ATL p 8.3.9 sõnastusest nähtub, et rikkumiseks loetakse korduvaid turvakaameratega seotud nõuete rikkumisi ning Hankija hinnangul on vastavad nõuded ATL p-is 7.11.3. võimalike riskide hinnastamiseks piisavalt selgelt määratletud.

5.4. TK lisa 1 p 1.1., 1.9. ja ATL p 3.2 .

Hankija ei ole riigihanke alusdokumentides sätestanud, et teenuse osutamiseks kasutatavad bussid peavad olema uued. TK lisa 1 p-de 1.1., 1.9. ning ATL p-i 3.2. eesmärgiks on, et ühelgi

ajahetkel lepingu täitmisel ei osutataks teenust madalama kvaliteediga või vanemate bussidega kui pakkumuses esitatud. Pakkujail on võimalik pakkumuse esitamisel hinnata, milliste riigihanke alusdokumentidele vastavate bussidega teenust osutada ning kalkuleerida pakkumuses esitatav ühikuhind sellele vastavalt.

Vaidlustaja pakutud viisil, kui asendusbussid vastaksid üksnes riigihanke alusdokumentides toodud tehnilistele nõuetele, tekitaks see lepingu täitmisel vastupidiselt olukorra, kus teenust osutataks küll pakkumuses esitatud ühikuhinna alusel, ent pakkumuses esitatutest erinevate, näiteks vähemkaasaegsete bussidega. Ka sellist lepingulise tasakaalu muutumist pakkuja kasuks teenuse osutamisel ei saa pidada läbipaistvaks ega kontrollitavaks arvestades RHS § 120 lg-s 1 toodut, mille kohaselt sõlmitakse hankeleping asjaolude osas, mille osas Hankija võistlevaid pakkumusi ootab, lähtudes edukas pakkumuses sisalduvatest tingimustest. Kirjeldatud viisil samaväärsete asendusbusside nõudmine tagab riigihankes pakkumuste esitamisel ja ka lepingu täitmisel võrdse kohtlemise ja läbipaistvuse põhimõtete järgimise, kuivõrd pakkumuses esitatud busside vanusest sõltumata on edukal pakkujal kohustus osutada teenust pakkumuses esitatutega samaväärsete bussidega.

Kohtupraktikas on leitud, et hankijal ei ole kohustust kehtestada potentsiaalsetele pakkujatele meelepäraseid hanketingimusi ning samuti ei saa võimalikud pakkujad hankedokumentide vaidlustamisega kaubelda endale sobilikke või soodsamaid hankelepingu tingimusi (Tartu Halduskohus, 3-21-749, p 20). Olukorras, kus pakkumuses oleksid esitatud näiteks 2 aastat vanad bussid (või uued), mida oleks Vaidlustaja soovitud viisil võimalik lepingu täitmisel asendada näiteks 9 aastat vanade bussidega, ei oleks tegemist enam pakkumuses esitatud ja hinnastatud kvaliteediga teenuse osutamisega.

Hankijale arusaadavalt võib tingimuse vaidlustamine olla seotud kohustuslike keskkonnahoidlikkuse nõuete täitmisega avaliku liiniveo teenuse tellimisel lähtudes KKM 16.02.2023 määrusest nr 6. Kuivõrd TK lisa 1 p-s 1.11.2. kirjeldatud kohustuslikele keskkonnahoidlikkuse tingimustele vastavate busside näol on suure tõenäosusega tegemist uute, tellitavate bussidega, mille tarneaega arvestades võib nõue asendada need bussid pakkumuses esitatutega, sh kohustuslike keskkonnahoidlikkuse näitajate osas samaväärsetega, osutada ebaproportsionaalseks, on Hankija täiendanud TK lisa 1 p-i 1.1. erandiga, mille kohaselt võib keskkonnahoidlike busside tehniliste rikete puhul asendada need tehnilise rikke kõrvaldamise ajaks, ent mitte kauemaks kui 30 päevaks pakkumuses loetletud bussidega samaväärsete, ent keskkonnahoidlikkuse tingimusi mittetäitvate bussidega.

5.5. ATL p 9.4.

Hankija ei nõustu Vaidlustaja seisukohaga, et ATL p 9.4. on vastuolus RHS § 3 p-s 1 sätestatud üldpõhimõtetega ning seega õigusvastane. Tartu Halduskohus on oma otsuses 3-21-749 sarnases sõnastuses tingimuse puhul leidnud, et tingimusest nähtub, et tagatise arvelt leppetrahvi nõudmine on hankija õigus, mitte kohustus. Selle õiguse kasutamisel tuleb lähtuda hea usu põhimõttest ning nõuda leppetrahvi tasumist üksnes ulatuses, mis väldib hankija alusetult rikastamist.

Kuna lepingu erakorralise ülesõltlemise asjaolud võivad olla erinevad, on kaalutlusruumi jätmine Hankijale põhjendatud. Negatiivsed tagajärjed, mida leppetrahvi ja täitmistagatisega tuleb ära hoida, puudutavad vedaja võimalikke raskeid lepingurikkumisi, mis võib põhjustada suuri ja ootamatuid raskusi liinivedude tagamisega hankelepingu alusel hallataval territooriumil. Lepingu ülesõltlemise korral vedajapoolsete rikkumiste tõttu tuleb Hankijal

leida ühistranspordi korraldamisel alternatiivne lahendus mõnel juhul väga kiiresti. Sellisel juhul võivad Hankija kulud olla märkimisväärsed ega piirdu üksnes uue hanke korraldamise kuludega ja uue hanke tulemusel sõlmitava ja praeguse hanke tulemusel sõlmitava hankelepingu hinnavahega. Olukorras, kus leping öeldakse üles vedaja rikkumise tõttu ilma Hankija eriliselt suurel määral kahju põhjustamata, saab Hankija leppetrahvi sisse nõuda sellest summast väiksemas ulatuses. Täitmistagatise käsitlemine leppetrahvina võimaldab vedajal taotleda selle vähendamist vastavalt VÕS § 162 sätestatule.

Kohus ei tuvastanud viidatud otsuses ka vastuolu ÜTS § 20 lg-ga 4. ÜTS § 20 lg 4 võimaldab koosmõjus lepingu rikkumise eest rakendada leppetrahvi vastavalt ATL p-le 8.4. ning juhul, kui rikkumine on seotud kahju tekitamisega, nõuda sama teo eest (mitte lepingu ülesütlemise eest) täiendava leppetrahvina ka täitmistagatist. Hankija hinnangul on viidatud otsuses käsitletud põhjendused asjakohased ka käesoleva ATL puhul. Riigihanke eeldatavat maksumust arvestades vastab ATL p-is 9.4 sätestatud täitmistagatise suurus ca 1,25 kuu teenuse osutamise maksumusele, mistõttu ei ole täitmistagatise suurus ühistranspordi teenuse osutamata jätmisega põhjustatava võimaliku kahju raskust arvestades ka ebaproportsionaalselt suur.

5.6. ATL p 9.1.

Hankija ei välista, et Eestis järelturul kasutatud elektribusse veel ei müüda. Erinevalt Vaidlustaja esitatud kirjavahetustest busside müüjatega on Viljandimaa Ühistranspordikeskusele esitatud info, et riigihanke tingimustele vastav elektribuss on võimalik 13 kuu jooksul tarnida (Lisa 2). Ka Vaidlustaja lisatud kirjavahetustest esimeses (Lisa 6, AS Balti Bussi Grupp) on tarneaeg esitatud umbmääraselt ning kolmandas (Lisa 6, VEHO) maksimaalsena. Hankija hinnangul ei ole ATL p-is 9.1. esitatud nõuded meelevaldsed ega põhjendamatud, vaid rakenduvad kõikidele riigihankes osalemisest huvitatud ettevõtjatele ühetaoliselt ja on otseselt seotud hankelepingu esemega.

5.7. Hankija täiendavad seisukohad.

5.7.1. Juhised p 14.2.

Hankija on sätestanud pakkumuste hindamiskriteeriumina liinikilomeetri maksumuse km-ta ning näinud ette alternatiivid, mille alusel võrdsete väärtuspunktide korral edukas pakkumus selgitatakse. Alternatiividest esimese puhul ei ole tegemist täiendava hindamiskriteeriumiga, mida Hankija asuks rakendama pärast pakkumuste esitamist, vaid objektiivselt ja läbipaistvalt kirjeldatud meetodikaga eduka pakkuja väljaselgitamiseks, mistõttu puudub vastuolu RHS § 3 p-ga 2. Alternatiiv oleks tulenevalt vaidlustuskomisjoni varasemast praktikast õigusvastane juhul, kui see eelistaks pärast pakkumuste hindamist samaväärsete pakkumuste korral ühe konkreetse pakkuja pakkumust (vaidlustuskomisjon 35-22/244839, p 10), ent Hankija kirjeldatud meetodika seda ei tee ning tagatud on kõikide pakkujate võrdne kohtlemine.

5.7.2. ATL p 7.11.3.

Kohtupraktikas on leidnud kinnitust, et üksnes Hankija enda otsustada on, mida ja millistel tingimustel ta hankida soovib ning kohus saab sekkuda vaid juhul, kui hankija sätestatud tingimused on ilmselgelt asjakohatud või meelevaldsed (TlnHKO 3-19-1443, p 13). Käesoleval juhul sellise olukorraga tegemist ei ole ning Hankija on põhjendanud tingimuse asjakohasust vaidlustusele esitatud vastuses.

ÜTS § 2 defineerib ühistranspordi tasulise sõitjate veona, mida teostatakse eelkõige liiniveo, juhuveo või taksoveo korras, ning tasuline sõiduki ja selle haagise vedu laeva-, väikelaeva- ja

parvlaevaliinidel. Töökorras kaamerad võimaldavad liiniveo hankijal klientide pretensioonide korral mh kontrollida, kas kõikidel ühistransporti kasutada soovijail on olnud võimalus seda teha, ehk kas buss on peatuses peatunud. Eeltoodust tulenevalt on töökorras kaamerad hankija jaoks olulise tähtsusega. Tingimus ei ole liiniveo valdkonnas ebamõistlik ega ebaproportsionaalne, kaamerad on laialdaselt kasutusel ning senine praktika näitab, et tõrkeid kaameratega esineb harva.

Kui Vaidlustaja leiab, et hankelepingu tingimused ei ole temale vastuvõetavad või on lepinguga kaasnev äririsk põhjendamatult suur, on tal õigus jätta pakkumus esitamata. Samuti on Vaidlustajal võimalik sõlmitavas hankelepingus lepinguliste õiguste ja kohustuste tasakaalustamiseks määrata pakkumuse hind selliselt, et see oleks hanketingimustes sätestatud kohustusi ja riske arvestades piisav (TrtHKO 3-21-749, p 20).

5.7.3. TK lisa 1 p 1.1

Vaidlustajale on Hankija vastusest ekslikult nähtunud nagu Hankija viitaks kvaliteedi hindamisele. Hankija on selgitanud, et juhul, kui lepingu täitmise käigus oleks võimalik asendada busse vaidlustuses taotletaval viisil, ei oleks tegemist enam lepingu täitmisega pakkumuses esitatud kujul. Hankija on seisukohal, et pakkuja esitab pakkumuse ja kalkuleerib pakkumuses esitatava liinikilomeetri hinna pidades silmas pakkumuses esitatud busse ja valdkonnas asjassepuutuvaid äriske. Juhul, kui võimaldada pakkumuses esitatud bussid asendada tehnilisele kirjeldusele samaväärsetega ehk Vaidlustaja taotletaval viisil vanemate bussidega, ent liinikilomeetri hind jääb Hankija jaoks samaks, ei ole tegemist teenuse osutamisega sellistel asjaoludel (ehk kvaliteediga) nagu pakkuja on pakkumuse maksumuse kalkuleerimisel aluseks võtnud.

Hankijale jääb selgusetuks etteheide, milles seisneb ebavõrdne kohtlemine, kui kõikidel pakkujatel on kohustus edukaks osutumisel tagada lepingu täitmine pakkumuses esitatutega samaväärsete bussidega ning iga pakkuja enda otsustada on, millises vanuses bussid ta pakkumuses esitab. Nagu Vaidlustaja isegi rõhutab, tuleb pakkumuses suure tõenäosusega KKM 16.02.2023 määrusele nr 6 vastavad keskkonnahoidlikud heiteta bussid võtta teenuse osutamiseks kasutusele uutena ning nende puhul ei teki ka lepingu kestust arvestades lepingu täitmisel lubatud bussi vanuse ületamisest tingitud väljavahetamise kohustust.

5.7.4. ATL p 9.4.

ATL p-ist 9.4. ei nähtu Vaidlustaja kirjeldatud viisil määratlust, et täitmistagatis on leppetrahviks lepingu ülesütlemise eest, vaid täitmise tagatise eesmärk tuleneb ÜTS § 20 lg-st 4 - kahjude hüvitamine lepingu täitmata jätmise korral. Hankija on sätestanud võimaluse täitmistagatise realiseerimiseks üksnes lepingu ülesütlemist põhjustanud rikkumise korral. Kui kahjud on väiksemad kui täitmistagatis, siis pole tellijal õigust realiseerida tagatist täies ulatuses. Juhul, kui vedaja leiab, et Hankija esitatud leppetrahvi nõue on õigusvastane, on vedajal olemas õiguskaitsevahendid leppetrahvi nõude rakendamise ning nõude suuruse vaidlustamiseks (TlnHKO 3-20-1199, p 27).

5.7.5. ATL p 9.1.

Vaidlustaja on vaidlustuses ja täiendavates seisukohtades esitatud põhjendustes vaidlustanud lepingu punkti, mis käsitleb olukorda, kui hankelepingu sõlmimine viibiks ning teenuse osutamisega alustamine ei osutuks võimalikuks eelduslikul alguskuupäeval.

Hankija on seadnud riigihankes vastavustingimuse, mille kohaselt tuleb teenuse osutamiseks kavandata busside kirjeldus ja dokumendid, mis kinnitavad, et kõikidele hankes seatud

nõuetele vastavad bussid on pakkuja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses Viljandi maakonnas hiljemalt 20 kalendripäeva enne ATL alusel planeeritud teenuse osutamise eelduslikku algusaega st hiljemalt 10.06.2026, esitada pakkumuses. Eeltoodust tulenevalt on Hankija seisukohal, et kuivõrd pakkujal peavad olema kinnitused busside kasutamiseks juba pakkumuse esitamisel, on lepingu sõlmimisega hilinemisel jääv teenuse osutamise ettevalmistusaeg seda tingimust arvestades proportsionaalne. Veelkord, kui Vaidlustaja leiab, et hankelepingu tingimused ei ole temale vastuvõetavad või on lepinguga kaasnev äririsk põhjendamatult suur, on tal õigus jätta pakkumus esitamata või hinnastada pakkumus vastavalt.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

6. Juhised p-i 14.2. kohaselt *kui võrdsete väärtuspunktidega majanduslikult soodsamaid pakkumusi on rohkem kui üks, tunnistatakse edukaks pakkumus, kelle pakkumuse vormil „Pakkumuse vorm 7 – busside loetelu“ nimetatud busside hulgas on tehnilise kirjelduse lisa 1 „Nõuded bussidele“ p 1.11 nimetatud keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaal suurem. Kui eeltoodud meetodika alusel ei õnnestu välja selgitada edukat pakkumust, valitakse edukas pakkumus liisukehiteamise teel. Liisukehiteamise koht ja ajakava teatatakse eelnevalt pakkujatele vähemalt 1 tööpäev ette. Pakkujate esindajatel on õigus liisukehiteamisel kohal viibida või osaleda elektrooniliselt, kuid ühe või mõne pakkuja esindaja puudumine ei takista eelnevalt teavitatud liisukehiteamise protseduuri läbiviimist.*

Vaidlustaja leiab, et kui Hankija soovib kasutada eduka pakkumuse välja selgitamiseks muud kriteeriumi kui liisukehiteamine, peab ta lisama selle kriteeriumi hindamiskriteeriumina ehk see peab olema riigihanke alusdokumentides ühemõtteliselt määratletud hindamiskriteeriumina. Vaidlustaja peab Juhised p-i 14.2. RHS § 3 p-is 1 sätestatud üldpõhimõtete, mille kohaselt Hankija tegutseb riigihanke korraldamisel läbipaistvalt, kontrollitavalt ja proportsionaalselt, vastuolus olevaks. Samuti leiab Vaidlustaja, et eduka pakkumuse välja selgitamine keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaalu järgi rikub pakkujate võrdse kohtlemise põhimõtet.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Juhised p 14.2. ei kahjusta riigihanke läbipaistvust ning kontrollitavust, tegemist pole ebaproportsionaalse eduka pakkumuse väljaselgitamise alusega. Vaidlustaja pole veenvalt selgitanud seda, kuidas Juhides p 14.2. pakkujaid ebavõrdselt kohtleb.

Vaidlustuskomisjon ei saa Hankijale ette kirjutada, et ta kehtestaks täiendava hindamiskriteeriumi - keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaal. Seda saaks teha üksnes siis, kui sellise hindamiskriteeriumi puudumine oleks vastuolus RHS-iga. Käesoleval juhul see nii aga pole.

Edukas pakkumus selgitatakse välja lähtudes pakkumustes esitatavatest liinikilomeetri maksumusest km-ta (*Madalaima väärtusega pakkumus saab maksimaalse arvu punkte. Teised pakkumused saavad punkte arvutades valemiga: "osakaal" - ("pakkumuse väärtus" - madalaim väärtus) / "suurim väärtus" * "osakaal"*). Üksnes, siis kui sama madalaima liinikilomeetri maksumuse on esitanud vähemalt 2 pakkujat, kohaldub Juhised p 14.2. - tegemist on osaga pakkumuste hindamise protseduurist ja mille rakendamise tulemus võib hakata põhjendama pakkumuse edukaks tunnistamise otsust. Seega - keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaal ei muutu kõigi pakkumuste hindamise kriteeriumiks, võib

olla võimalik, et seda polegi vaja rakendada, sest eduka pakkumuse saab välja selgitada juba liinikilomeetri maksumuste alusel.

Keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaal on sobiv ja vajalik ega ole ebaproportsionaalselt koormav. Kõik pakkujad on võrdses olukorras - pakkumuses tuleb esitada vorm 7 - busside loetelu (Dokumendi vorm/ Pakkumuse vorm 7 - busside loetelu.docx), mille alusel on võimalik kindlaks teha keskkonnahoidlikkuse nõudele vastavate busside osakaal.

Eeltoodud põhjendustel jääb vaidlustus Juhised p-i 14.2. osas rahuldamata.

7. ATL p-i 7.11.3. kohaselt vedaja kohustub enne liiniveo alustamist vastaval päeval veenduma, et bussis paiknevad turvakaamerad on töökorras (s.t Vedaja peab veenduma turvakaamera toimivuses vähemalt ühel korral igal päeval, mil bussi kasutatakse ATL teenindamiseks). Vedaja kohustub hiljemalt 60 minuti jooksul rikke ilmnemisest Tellijat teavitama turvakaameratel esinevatest tõrgetest ja kõrvaldama puuduse või asendama mittenõuetekohase või mittetoimiva kaamera hiljemalt 5 tööpäeva jooksul.

Vaidlustaja peab 5 tööpäeva ebarealistlikuks - ei saa tagada, et kolmas isik kõrvaldab tehnilise probleemi just viie tööpäeva jooksul või asendab turvakaamera. Kui vedaja rikub korduvalt kohustusi seoses bussidesse paigaldatavate turvakaameratega, loetakse see oluliseks rikkumiseks, mille eest võib Hankija rakendada vedajale rahalise sanktsiooni kuni 3000 eurot (ATL p 8.3.9.). Vaidlustaja peab ATL p-i 7.11.3. RHS § 3 p-is 1 sätestatud üldpõhimõtetega, mille kohaselt Hankija tegutseb riigihanke korraldamisel läbipaistvalt, kontrollitavalt ja proportsionaalselt, vastuolus olevaks.

Vaidlust ei saa olla selles, et töötav turvakaamera bussis on vajalik. Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et (töötavate) turvakaamerate korrasolek bussis on ATL-i täitmisel oluline tingimus ja sellepärast peab aeg, mille jooksul turvakaamerat bussis pole, olema minimaalne.

Igale pakkujale on pakkumust esitades teada, et bussi turvakaamerate olemasolu ja nende töötamise eest vastutab vedaja. Kui vedajal puuduvad asenduskaamerad ja ta ise turvakaamerasid ei remondi, siis tuleb korraldada mittetöötavate turvakaamerate remont. Ainuüksi põhjenduse alusel, et seda remonti võib olla ei ole võimalik teostada 5 tööpäeva jooksul, ei saa asuda seisukohale, et see 5 tööpäevane tähtaeg ei ole realistlik ja on vastuolus RHS-iga. Õige on Hankija väide, et hoolduslepingud on võimalik sõlmida ja sätestada seal vastava töö teostamise tähtaeg.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et 5 tööpäeva turvakaamerate rikete kõrvaldamiseks on mõistlik aeg.

Eeltoodud põhjendustel jääb vaidlustus ATL p-i 7.11.3. osas rahuldamata.

8. TK lisa 1 p-i 1.1. kohaselt bussid peavad kogu avaliku liiniveo teenindamise lepingu (ATL või Lepingu) kehtivuse ajal vastama Hankija poolt esitatud nõuetele ning olema vähemalt samaväärsed Vedaja pakkumuses loetletud bussidega. ATL täitmise perioodil võib busse vähemalt samaväärsetega asendada üksnes Tellija eelneval kirjalikul loal. Erandina on lubatud kohustuslike keskkonnahoidlikkuse tingimustele vastavate busside tehniliste rikete puhul nende busside asendamine pakkumuses loetletud bussidega samaväärsete, ent

kohustuslikke keskkonnahoidlikkuse tingimusi mittetäitvate bussidega tingimusel, et selline asendus tehakse vaid tehnilise rikke kõrvaldamise ajaks ning mitte kauemaks kui 30 päeva.

TK lisa 1 p-i 1.9. kohaselt *ATL alusel liine teenindavatest bussidest ei tohi ükski buss olla ühelgi Lepingu kehtivuse hetkel vanem kui 10 aastat arvates esmarestreerimise kuupäevast.*

ATL p-i 3.2. kohaselt *vedaja kohustub kogu ATL kehtivuse vältel tagama ATL täitmisel kasutatavate busside vastavuse RHAD ja pakkumuses sätestatud tingimustele. Vedaja kohustub ATL täitmiseks kasutatavad bussid esitama enne teenuse osutamise algust Tellijale ülevaatuks vastavalt RHAD-s sätestatule. Vedaja võib ATL täitmisel kasutatavaid busse vahetada või muuta üksnes Tellija sellekohasel eelneval kirjalikul nõusolekul ja eeldusel, et ATL täitmiseks kasutatavad bussid vastavad igal ajahetkel RHAD ja pakkumuse tingimustele.*

Vaidlustaja arvates on tegemist vastuoluga, mis puudutab asendusbusside vanusepiirangut ja pakkumuses märgitud busside vanust - asendusbuss võib küll vastata üldisele vanusenõudele (mitte vanem kui 10 aastat), kuid mitte pakkumuses esitatud tingimustele, kus olid ette nähtud näiteks ainult uued bussid, asendusbussina ei saa kasutada vanemat bussi isegi siis, kui see vastab kõigile TK lisa 1 nõuetele. Juhul, kui pakkuja pakkus vanemaid busse, on tal õigus kasutada vanemat asendusbussi, kuid pakkujal, kes esitas uuemad bussid, sellist õigust ei ole. Vaidlustaja arvates kõrvaldab vastuolu täpsustus, et asendusbussid peavad vastama nõuetele (samaväärsus ja vanus kuni 10 aastat), sõltumata pakkumuses loetletud busside vanusest (Pakkumuse vorm 7 – busside loetelu). Vaidlustaja peab TK lisa 1 p-i 1.1. ja p-i 1.9. ning ATL p-i 3.2. vastuolus olevaks RHS § 3 p-is 1 sätestatud üldpõhimõtetega, mille kohaselt Hankija tegutseb riigihanke korraldamisel läbipaistvalt, kontrollitavalt ja proportsionaalselt.

Nende vaidlusalauste regulatsioonide eesmärgiks on tagada see, et vedaja osutaks teenust ATL-i täitmisel just pakkumuses nimetatud bussidega või bussidega, mis vastavad riigihanke alusdokumentidele ja pakkumusele, mitte madalama kvaliteediga või vanemate bussidega võrreldes pakkumuses esitatuga.

Hankija selgituste kohaselt Vaidlustaja pakutud viisil, kui asendusbussid vastaksid üksnes riigihanke alusdokumentides toodud tehnilistele nõuetele, tekitaks see ATL täitmisel olukorra, kus teenust osutatakse küll pakkumuses esitatud liinikilomeetri maksumuse alusel, ent pakkumuses esitatutest erinevate bussidega.

Hankija on TK lisas 1 esitanud nõuded ATL-i täitmisel kasutatavatele bussidele. „Vastavustingimused“ näeb ette, et pakkuja esitab pakkumuses vorm 7 - busside loetelu (Dokumendi vorm / Pakkumuse vorm 7 - busside loetelu.docx). Hankijale on täpselt teada see, milliseid konkreetseid busse pakkuja kavatseb ATL-i täitmisel kasutada. RHS § 120 lg 1 kohaselt *hankeleping sõlmitakse riigihanke alusdokumentides ettenähtud tingimustel ja vastavuses edukaks tunnistatud pakkumusega*. Seega eduka pakkumuse esitanud pakkujaga sõlmitakse ATL vastavuses esitatud pakkumusega, st lähtudes mh pakkumuses esitatud vormist 7.

Hankija väitel võib nende tingimuste vaidlus olla seotud kohustuslike keskkonnahoidlikkuse nõuete täitmisega avaliku liiniveo teenuse osutamisel. Kohustuslikele keskkonnahoidlikkuse tingimustele vastavate busside näol on suure tõenäosusega tegemist uute, tellitavate bussidega. Hankija on TK lisas 1 p-is 1.1. sätestanud vastava erandi, mis lubab nende busside asendamise *mitte kauemaks kui 30 päeva* samaväärsete, ent keskkonnahoidlikkuse tingimusi

mittetäitvate bussidega.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et vaidlusalustes regulatsioonides pole arvestatud asjaoluga, et pakkumuses esitatud bussidega osutatakse ATL-i täitmisel teenust, need on kasutuses. ATL-i täidetakse eeldatavalt 01.07.2026 - 30.06.2034, st 8 aastat. 8 aasta jooksul võib tekkida vajadus pakkumuses esitatud busside asendamiseks. Hankija seisukohtadest järeldub, et näiteks 4 aastat ATL-i täitmisel kasutatud pakkumuses esitatud uut bussi või 2 aasta vanust bussi saab asendada 8 aasta jooksul ainult uue või 2 aasta vanuse bussiga. Kuigi asendatav buss on olnud kasutuses.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et nõue vedajale osutada teenust ATL-i täitmise ainult bussidega, mis vastavad lisaks riigihanke alusdokumentidele ka pakkumusele, on vastuolus eelkõige RHS § 3 p-is 1 toodud proportsionaalsuse põhimõttega, mis näeb ette, et vältida tuleb liialt koormavat nõuet. Kui vedaja võib näiteks 4 aasta pärast osutada teenust 4 või 6 aastat vana bussiga, siis vaidlustuskomisjoni hinnangul on nõue asendada need bussid vastavalt pakkumuses esitatud uue või 2 aastat vana bussiga vedajale ebamõistlikult koormav. Seda ei lahenda ka TK lisa 1 p-is 1.1. toodud erand. Hankija ei selgitanud seda, mis ATL-i võib täita vanemate bussidega, kuid asendada tuleb need uuematega.

Eeltoodud põhjendustel kuulub vaidlustus TK lisa 1 p-ide 1.1., 1.9. ja ATL p-i 3.2. osas rahuldamisele.

9. ATL p-i 9.4. kohaselt *ATL erakorralisel ülesütlemisel Tellija poolt Vedajast tingitud asjaoludel on Tellijal õigus nõuda Vedajalt kokkuleppelist hüvitist ATL täitmistagatise summa ulatuses ja pöörata sel eesmärgil täitmisele ATL täitmistagatis. Käesolevas punktis nimetatud hüvitis muutub sissenõutavaks alates Tellija poolt Vedajale ATL ülesütleamise teate esitamisest. Eeltoodu ei välista Tellija õigust kasutada muid seadusega ette nähtud õiguskaitsevahendeid, samuti esitada muid nõudeid, eelkõige nõuda ATL ennetähtaegsest lõpetamisest tekkivate kahjude hüvitamist.*

Vaidlustaja hinnangul on tingimus, nähes ette täitmistagatise realiseerimise, samuti esitada muid nõudeid, eelkõige nõuda lepingu ennetähtaegsest lõpetamisest tekkivate kahjude hüvitamist, vedaja suhtes ebaproportsionaalselt karm, leppetrahv täitmistagatise ulatuses peab olema mõeldud ATL-i ennetähtaegsest lõpetamisest tingitud kahjude hüvitamiseks. Vaidlustaja peab ATL p-i 9.4 vastuolus olevaks RHS § 3 p-s 1 sätestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõttega.

ATL p-i 5.1. kohaselt *ATL täitmistagatise suuruseks on 350 000 (kolmsada viiskümmend tuhat) eurot. Täitmistagatis tagab kõiki Tellija nõudeid Vedaja vastu, mis tulenevad ATL täitmisest, ülesütlemisest või rikkumisest, sh kuid mitte ainult Tellija leppetrahvinõudeid ja kahjuhüvitusnõudeid Vedaja vastu.*

ATL p 9.3. alapunktides 9.3.1. – 9.3.6. on toodud alused, millede esinemisel on *tellijal õigus lõpetada ATL ühepoolset ennetähtaegselt, teatades sellest Vedajale kirjalikult ette 30 päeva.* Vaidlustuskomisjon saab ATL p-ist 9.4. aru selliselt, et ATL p 9.3. alapunktides 9.3.1. – 9.3.6. toodud alustel ATL-i erakorralisel ülesütlemisel on Tellijal õigus nõuda vedajalt *kokkuleppelist hüvitist ATL täitmistagatise summa ulatuses.* Ja lisaks kokkuleppelisele hüvitisele näeb ATL p 9.4. ette, et tellija võib kasutada muid õiguskaitsevahendeid ja nõuda ka kahjude hüvitamist.

Hankija selgitust järeldeb, et ATL p 9.4. esimeses lauses on silmas peetud leppetrahvi ATL-i erakorralise ülesütlemise eest. Samuti viitab Hankija sellele, et ATL p 9.4. esimeses lauses nimetatud kokkuleppeline hüvitis (leppetrahv) on ette nähtud just tellijal tekkivate kahjude hüvitamiseks (*Lepingu ülesütlemise korral vedajapoolsete rikkumiste tõttu tuleb hankijal leida ühistranspordi korraldamisel alternatiivne lahendus mõnel juhul väga kiiresti. Sellisel juhul võivad hankija kulud olla märkimisväärsed ega piirdu üksnes uue hanke korraldamise kuludega ja uue hanke tulemusel sõlmitava ja praeguse hanke tulemusel sõlmitava hankelepingu hinnavahetusega. Olukorras, kus leping öeldakse üles vedaja rikkumise tõttu ilma hankija erilisel suurel määral kahju põhjustamata, saab hankija leppetrahvi sisse nõuda sellest summast väiksemas ulatuses.*)

VÕS § 161 lg 2 järgi kui kahjustatud lepingupool võib nõuda lepingu rikkumisega tekitatud kahju hüvitamist, tuleb kahju hüvitada osas, mida leppetrahv ei katnud (eelduselt, et leppetrahvi ja kahju hüvitamise nõude eesmärgiks on hüvitada sama kahju). Seega - kui tellija ATL p 9.4. alusel pöörab täitmisele ATL täitmistagatise, siis hilisema kahju hüvitamise nõude saab tellija esitada osas, mida täitmistagatis ei katnud.

ÜTS § 20 lg 4 sätestab, et pädeval asutusel, kes sõlmib avaliku teenindamise lepingu, on õigus vedajalt nõuda avaliku teenindamise kohustuse täitmise tagamiseks kohast tagatist kahjude hüvitamiseks lepingu täitmata jätmise korral. ATL p 9.4. ei ole vastuolus ÜTS § 20 lg-ga 4, sest hüvitise üheks eesmärgiks ongi tellijale tekitatud kahju hüvitamine.

Eeltoodud põhjendustel jääb vaidlustus ATL p-i 9.4. osas rahuldamata.

10. ATL p-i 9.1. kohaselt *teenuse osutamise eelduslik algus on 01.07.2026 ning ATL kehtib 96 kuud alates teenuse osutamise algusest. Juhul, kui ATL sõlmimise viibimise tõttu, sealhulgas tulenevalt ATL sõlmimisele eelneva hankemenetlusega seonduvatest võimalikest vaidlustus- ja kohtumenetlustest ei osutu võimalikuks ATL alusel teenuse osutamise alustamine eelduslikul alguskuupäeval, alustatakse teenuse osutamist Tellija poolt nimetatud kuupäeval pärast viivitust põhjustanud asjaolu äralangemist, seejuures peab Tellija Vedaja nõudel tagama, et ATL sõlmimise ja ATL alusel teenuse osutamise alguse vahele jääks vähemalt 12 kuud ettevalmistusaega, välja arvatud kui Vedaja on valmis teenuse osutamist alustama lühema ettevalmistusajaga. Teenuse osutamise algusest sõltub teenuse osutamise lõppkuupäev, mis muutub tagamaks vastavalt 96 kuu teenuse osutamise perioodi.*

TK p-i 7 kohaselt *bussid, sh bussidele vedaja poolt paigaldatavad seadmed, peavad olema tellijale ülevaatuseks valmis Viljandi maakonnas hiljemalt 20 päeva enne liiniveo algust. [---].*

Vaidlust pole selles, et lähtudes TK lisa 1 p-dest 1.11.1. ja 1.11.2. peavad vähemalt pooled pakkumuses nimetatud keskkonnahoidlikest M3 I klassi bussidest ehk kogu M3 I klassi busside arvust minimaalselt 15,6% olema heiteta bussid, seega tuleb pakkumuses ette näha kahe elektribussi kasutamine.

Vaidlustaja leiab, et ATL p-is 9.1. sätestatud 12-kuuline ettevalmistusaeg ei ole realistlik. Kui vedaja ei esita nõuetekohaseid busse tellijale ülevaatuseks hiljemalt sätestatud tähtajaks (bussid, sh bussidele vedaja poolt paigaldatavad seadmed, peavad olema tellijale ülevaatuseks valmis Viljandi maakonnas hiljemalt 20 päeva enne liiniveo algust), saab Hankija rakendada sanktsioone iga olulise rikkumise eest summas kuni 3000 eurot (ATL p 8.3.10., p 8.4.). ATL

p-i 9.3.4. kohaselt on tellijal õigus lõpetada ATL ühepoolset ennetähtaegselt kui vedaja ei ole sätestatud tähtaegadeks esitanud tellijale ülevaatuks kõiki vedaja pakkumuses nimetatud busse või busside ülevaatu tulemusena tuvastatakse busside mittevastavused riigihanke alusdokumentide, õigusaktide või vedaja pakkumuse tingimustele ning vedaja ei ole rikkumist kõrvaldanud hiljemalt 10 päeva jooksul riigihanke alusdokumentides sätestatud tähtaja saabumisest, mil pakkumuses nimetatud bussid tuli tellijale ülevaatuks esitada. Vaidlustaja arvates peab ATL alusel teenuse osutamise alguse ja lepingu sõlmimise vahele jääma vähemalt 18 kuud ettevalmistusaega heiteta busside tarnimiseks. Vaidlustaja peab ATL p-i 9.1. vastuolus olevaks RHS § 3 p-s 1 sätestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõttega.

Menetlusosalised ei vaidle selle üle, et elektribusse ei ole võimalik kiiresti osta. Vaidlustaja on esitanud kolme elektribusside müüja kinnitused, et elektribusside ostmiseks:

- kulub umbes 17 kuud;
- kulub minimaalselt 18-20 kuud tellimuse esitamisest;
- kulub maksimaalselt 16 kuud tellimuslepingu sõlmimisest.

Hankija esitas ühe elektribusside müüja kinnituse, mille kohaselt kui tellimus esitatakse hiljemalt 10.05.2025, siis kulub tarnimiseks 13 kuud alates tellimuse esitamisest.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et ATL p-is 9.1. sõnad *vähemalt 12 kuud* tähendavad, et minimaalne aeg ATL sõlmimise ja teenuse osutamise alustamise vahel on 12 kuud, kuid see võib olla ka rohkem – näiteks 13, 14 või isegi rohkem kuud. Peaasi on see, et ATL-i täitmine ei alga enne 12 kuu möödumist ATL-i sõlmimisest (kui vedaja pole valmis lühema aja jooksul asuma ATL-i täitma). Sõnad *vähemalt 12 kuud* kehtivad nii eeldusliku algusaja kui ka edasi lükkunud algusaja puhul ja tellija peab selle vedaja nõudel tagama.

Tellija poolne busside ülevaatu aeg (hiljemalt 20 päeva enne liiniveo algust) sõltub teenuse osutamise algusajast.

Eeltoodud põhjendustel jääb vaidlustus ATL p-i 9.1. osas rahuldamata.

11. Vaidlustusmenetluse kulud

Lähtudes sellest, et vaidlustus rahuldatakse RHS § 197 lg 1 p-i 5 osaliselt, kuulub vaidlustusmenetluse kulude osas kohaldamisele RHS § 198 lg 2.

Hankija ei taotlenud kulude väljamõistmist.

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

Vaidlustuskomisjon võttis seisukoha 5 vaidlustatud regulatsiooni osas ja rahuldab ühe. Seega kuulub Hankijalt Vaidlustaja kasuks välja mõistmisele 1/5 tasutud riigilõivust, st 256 eurot. Muude kulude välja mõistmist pole Vaidlustaja taotlenud.

(allkirjastatud digitaalselt)

Ulvi Reimets