



RIIGIHANGETE
VAIDLUSTUSKOMISJON

OTSUS

Vaidlustusaja number	5-26/289938
Otsuse kuupäev	05.02.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	DEFREM OÜ vaidlustus Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse piiratud hankemenetluses „Ratassõidukite remont ja hooldus“ (viitenumber 289938)
Menetlusosalised	Vaidlustaja, DEFREM OÜ, esindaja vandeadvokaat Ringo Heidmets Hankija, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, esindaja Evelin Adamson Kolmas isik Steltmex OÜ Kolmas isik, Aktsiaselts Baltflex, esindaja advokaat Priit Kala Kolmas isik ACM Service Kolmas isik, Osaühing EGESTEN, esindaja Hilma Siirak Kolmas isik, HR-Service OÜ, esindaja Henno Kivirand Kolmas isik, ART ML OÜ, esindaja Anne Sammel Kolmas isik, OÜ Vaiest, esindaja Janek Tiisler Kolmas isik, Renowa Projektid OÜ, esindaja Janar Helilaid Kolmas isik, Auto Lüliti OÜ, esindaja Meelis Järv Kolmas isik, Truck Trading Estonia OÜ, esindaja Priit Vene Kolmas isik, OÜ GoCraft, esindaja Tormis Saar Kolmas isik, Milworks OÜ, esindaja Jevgenia Pahhutši
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

RHS¹ § 197 lg 1 p-i 5 ja § 198 lg 1 alusel

1. Rahuldada DEFREM OÜ vaidlustus ja tunnistada kehtetuks Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse 31.12.2025 käskkiri nr 2-1/25/520 osas, millega tunnistati vastavaks ja edukaks järgmiste pakkuja pakumused:

- 1) Hanke osas 2 - Steltmex OÜ, Aktsiaselts Baltflex, ACM Service OÜ, Osaühing EGESTEN, HR-Service OÜ, ART ML OÜ, OÜ Vaiest, Renowa Projektid OÜ ja Auto Lüliti OÜ;**
- 2) Hanke osas 3 - OÜ Vaiest, Truck Trading Estonia OÜ, OÜ GoCraft, ART ML OÜ, Osaühing EGESTEN, Renowa Projektid OÜ, HR-Service OÜ, Aktsiaselts Baltflex, ACM Service OÜ, Steltmex OÜ ja Auto Lüliti OÜ;**
- 3) Hanke osas 4 - OÜ GoCraft, ART ML OÜ, Milworks OÜ, Osaühing EGESTEN, HR-Service OÜ, Aktsiaselts Baltflex ja Auto Lüliti OÜ;**
- 4) Hanke osas 5 - ART ML OÜ, ACM Service OÜ, Steltmex OÜ ja Auto Lüliti OÜ;**
- 5) Hanke osas 6 - Renowa Projektid OÜ ja Auto Lüliti OÜ.**

¹ riigihangete seadus

2. Mõista Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuselt DEFREM OÜ kasuks välja tasutud riigilõiv 2560 eurot ja lepingulise esindaja kulud 3600 eurot (käibemaksuta).

EDASIKAEBAMISE KORD

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

JÕUSTUMINE

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

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 31.01.2025 avaldas Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus (edaspidi Hankija) riigihangete registris kaitse- ja julgeolekuvaldkonna piiratud hankemenetlusena läbi viidava riigihanke „Ratassõidukite remont ja hooldus“ (viitenumber 289938) (edaspidi Hange) hanketeate.

Hange on jagatud kuueks (6) osaks:

Osa 1 - L- kategooria sõidukid ja nende haagised

Osa 2 - M1- ja N1-kategooria sõidukid ning nende O1- ja O2-kategooria haagised

Osa 3 - M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria mootorsõidukid ning nende riiklikele normidele vastavad O3- ja O4-kategooria haagised

Osa 4 - Eritehnika

Osa 5 - Traktorid ja liikurmasinad

Osa 6 - Ratassõidukite osandamine

2. 12.01.2025 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) DEFREM OÜ (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus, kus on esitatud taotlused:

- tunnistada kehtetuks Hankija 31.12.2025 otsus nr 2-1/25/520 osas, millega tunnistati vastavaks järgnevate pakkujate pakkumused:

- a) Hanke osas 2 - Steltmex OÜ, Aktsiaselts Baltflex, ACM Service OÜ, Osaühing EGESTEN, HR-Service OÜ, ART ML OÜ, OÜ Vaiest, Renowa Projektid OÜ ja Auto Lüliti OÜ;
- b) Hanke osas 3 - OÜ Vaiest, Truck Trading Estonia OÜ, OÜ GoCraft, ART ML OÜ, Osaühing EGESTEN, Renowa Projektid OÜ, HR-Service OÜ, Aktsiaselts Baltflex, ACM Service OÜ, Steltmex OÜ ja Auto Lüliti OÜ;
- c) Hanke osas 4 - OÜ GoCraft, ART ML OÜ, Milworks OÜ, Osaühing EGESTEN, HR-Service OÜ, Aktsiaselts Baltflex ja Auto Lüliti OÜ;
- d) Hanke osas 5 - ART ML OÜ, ACM Service OÜ, Steltmex OÜ ja Auto Lüliti OÜ;
- e) Hanke osas 6 - Renowa Projektid OÜ ja Auto Lüliti OÜ;

- tunnistada kehtetuks eelpoolnimetatud pakkujate (edaspidi kolmandad isikud) pakkumuste edukaks tunnistamise otsused tulenevalt hankemenetluse etapiviisilisuse põhimõttest: kui nimetatud pakkujate pakkumuste vastavaks tunnistamise otsused tunnistatakse kehtetuks, ei saa olla õiged nende pakkumuste edukaks tunnistamise otsused (edukaks tunnistamise otsusele ei eelne õiguspärast pakkumuse vastavaks tunnistamise otsust).

3. Vaidlustuskomisjon teatas 20.01.2026 kirjaga nr 12.2-10/5 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 23.01.2026 ja neile vastamiseks 28.01.2026.

Vaidlustuskomisjoni poolt määratud esimeseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad ja menetluskulude välja mõistmise taotlus Vaidlustaja, teiseks tähtpäevaks esitasid täiendavad seisukohad Hankija, OÜ Vaiest, ART ML OÜ ning täiendavad seisukohad ja täiendava menetluskulude välja mõistmise taotluse Aktsiaselts Baltflex.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, **DEFREM OÜ**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Pakkumuste esitamise tähtaeg oli 12.11.2025 kell 10.00. Peale pakkumuste avamise protokolliga tutvumist pöördus Vaidlustaja 03.12.2025 (sõnumi ID 1035099) Hankija poole ning juhtis tähelepanu tõsiasjale, et osad pakkujad on tõenäoliselt rikkunud sisest ja välist ristsubsideerimise keeldu.

09.12.2025 tänas Hankija Vaidlustajat pöördumise eest ning 31.12.2025 edastas Hankija Vaidlustajale otsused (vaidlustuse Lisa 1), millega tunnistati muuhulgas vastavaks ka kõigi nende pakkujate pakkumused, kellede pakkumuste mittevastavusele oli Vaidlustaja juba 03.12.2025 tähelepanu juhtinud.

Vaidlustatud otsusest ei tulene, et Hankija oleks pöördumises toodud positsioonide osas läbi viinud kontrolli hoolimata kohati kahekümne kordsetest hinnavahedest (vaidlustuse Lisa 2 – Ülevaatlik pakkumuste koondtabel).

4.2 „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ sätestab, et igas Hanke osas on hindamiskriteeriumite nr 1 „Transpordi maksumus“, nr 3 „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“ ja nr 5 „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“ puhul „*Lepingu väline ja sisene ristsubsideerimine on keelatud!*“.

Pakkumuse hinnakujunduse nõuete kohta selgitavale küsimusele (sõnumi ID 931404) on Hankija vastanud: „*Samuti on hankija keelanud hindamiskriteeriumites ära lepingu välise ja sisese ristsubsideerimise, mis tähendab, et pakkujatel on keelatud mistahes kompensatsiooni mehhanism teenuse maksumuse vähendamiseks.*“ Seega ühe hinnapakkumuse rea kulusid ei ole lubatud katta mõne teise hinnapakkumuse rea arvelt, samuti pole lubatud nende kulude katmine välistest tuludest. See tähendab seda, et Hankijale pakutava hinna eest peab olema võimalik nende teenuste osutamiseга seonduvaid kulusid katta.

4.3. Vaidlustuse Lisast 2 tuleneb, et:

- 1) Hankija ei ole vaidlusaluste pakkumuste osas veendunud ristsubsideerimise keelu järgimises, või
- 2) Hankija on ristsubsideerimise keelu järgimise kontrollimisel jõudnud ebaõige tulemuseni ning teinud seeläbi õigusvastased otsused.

4.4. Hindamiskriteerium „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“ Hankijale tuli esitada sõidukilomeetri hind, mis kohaldub Hankijale autojuhi kasutamisel.

Selle maksumuse esitamisel peab arvestama ka kõigi kaasnevate kulutustega. On paratamatu, et autojuhi teenuse osutamiseks peab autojuht jõudma ka kuidagi Hankija sõiduki juurde (tööaeg, palk, transpordikulud) ning kui see autojuht (kes ei pea olema seotud töökodadega) ei stardi just töökojast kuhu sõiduk remonti viiakse, kaasnevad pakkujale kulud (tööaeg, palk, transpordikulud) ka autojuhi saamisega tagasi oma lähtekohta.

Ei ole eluliselt usutav, et autojuht tuleks Hankija sõidukini jala või kuidagi teistmoodi viisil, millega ei kaasne ühtegi kulu. Kõige tõenäolisemalt toob autojuhi Hankija sõidukini teine autojuht kasutades selleks autot, millega samamoodi kaasnevad kulud. See tähendab seda, et nimetatud kulud peavad olema arvestatud „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumuse“ sisse, sest nende kulude ristsubsideerimine on keelatud, samamoodi nagu mis tahes kompensatsiooni mehhanismide kasutamine pakutava maksumuse vähendamiseks.

Pakkujad pidid arvestama ka raamlepingu p-ist 6.7 tuleneva nõudega, mille kohaselt tuleb tellijale sõidukid tagastada alati täispaagiga. Pakkumuse esitamine arvestamata selle tingimusega viiks olukorrani, kus pakkuja hakkab täispaagini täitmise kulusid (peale autojuhi sõidukilomeetri kasutamist) ristsubsideerima mõne muu kuluartikli alt, mis on keelatud.

Autojuhi sõidukilomeetri pakkumisel pidid pakkujad arvestama kõigi kuludega selle teenuse osutamisel.

Osad pakkujad ei ole arvestanud autojuhi sõidukilomeetri pakkumisel kõigi kuluartiklitega või on neil plaan need mainitud kulud esitatud siiski planeeritava ristsubsideerimise arvestusega:

- 1) Aktsiaselts Baltflex, ART ML OÜ ja OÜ Vaiest pakkumused Hanke osas 2.
- 2) Steltmex OÜ, Aktsiaselts Baltflex, Osaühing EGESTEN, ACM Service OÜ ja OÜ Vaiest pakkumused Hanke osas 3.
- 3) Aktsiaselts Baltflex, Osaühing EGESTEN ja HR-Service OÜ, ART ML OÜ ja Milworks OÜ pakkumused Hanke osas 4.
- 4) Steltmex OÜ, ACM Service OÜ ja ART ML OÜ pakkumused Hanke osas 5.

Need pakkumused on esitanud hindamiskriteeriumi „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“ kohta märkimisväärselt madalamad hinnad, kui teised pakkujad samades Hanke osades. Väljatoodud pakkujate maksumused erinevad kohati kümne ja rohkema kordselt teiste pakkujate hindadest. Need pakkujad ei ole arvestanud pakkumuse esitamisel ristsubsideerimise keeluga ning on seetõttu esitanud ristsubsideerimise keelule mittevastava pakkumuse.

4.5. Hindamiskriteerium „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“

HR-Service OÜ Hanke osades 2 - 4, OÜ Vaiest Hanke osades 2 ja 3, Renowa Projektid OÜ Hanke osades 2, 3 ja 6 ja OÜ GoCraft Hanke osades 3 ja 4 esitanud hindamiskriteeriumi „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“ maksumuseks 0,0001 – 0,01 eurot. Võttes arvesse toodud ristsubsideerimise keeldu ning tõsiasi, et sellise maksumuse eest sellise teenuse osutamine on võimatu, on kasutanud õigusvastaselt oma pakkumuse maksumuse esitamisel keelatud ristsubsideerimist.

Isegi kui need pakkujad mõtlesid selle hindamiskriteeriumi juures „0,0001 – 0,01“ märkides pakkumust esitades väljendada „*Ei, me ei paku seda*“ (sarnaselt näiteks ISO nõuetele), siis on tegemist mittevastavate pakkumustega kuna töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamine on

kohustuslik tingimus. Nende pakkujate pakkumused on igas Hanke osas, kus need esitati igal juhul mittevastavad, sest:

- a. kui nad ristsubsideerisid, on nad mittevastavad tingimusele, mis keelas ristsubsideerida ning
- b. kui nad väljendasid neid väärtusi sisestades seisukohta, et nad seda teenust ei paku, on nad mittevastavad tingimusele, mis sätestab selle teenuse osutamise kohustuslikkuse.

Vaidlust ei saa olla tõsiasjas, et töötaja palgal hoidmine Hankija tarvis töövälisel ajal pakkuja esindaja tagamiseks ei ole reaalselt võimalik maksumuse 0,0001 – 0,01 euro eest. Isegi juhul, kui nendel pakkujatel on ka Hanke väliselt nagunii juba inimene sellise teenuse pakkumiseks palgal, siis rikuks selliste nullhindade pakkumine hankevälisest ristsubsideerimise keeldu.

Lisaks, seda kriteeriumi täpsustava pakkumuse maksumuse vormi vahelehe „Tabeli täitmise kirjeldus“ p ÜI12 kohaselt: „*Maksumused tuleb sisestada 1 sendi täpsusega (kaks kohta pärast koma)*“ ning seega on igal juhul mittevastavad pakkujate pakkumused, kes sisestasid oma pakkumuste maksumused suuremas täpsusastmes kui kaks kohta peale koma.

Seetõttu leiab Vaidlustaja, et nende pakkujate pakkumused on mittevastavad.

4.6. Hindamiskriteerium „Transpordi maksumus“

Igas Hanke osas tuli transpordi maksumuse esitamisel arvestada 12m pikkuse ja 3,5m kõrguse sõidukiga, mis kaalub 18tonni.

Arvestades üleüldist ristsubsideerimise keeldu leiab Vaidlustaja, et osad pakkujad ei ole transpordi maksumuse pakkumisel arvestanud välja toodud nõuetega, sest nende Transpordi maksumused on 5-20 korda soodsamad kui teiste pakkujate omad.

Keelatu ristsubsideerimise kasutamisele või transpordi maksumuse tingimustele (veatava sõiduki pikkus, kõrgus, kaal) mittevastava pakkumuse esitamisele pakkujate Steltmex OÜ osades 2, 3 ja 5, Aktsiaselts Baltflex; osades 2 - 4, ACM Service OÜ; osades 2, 3 ja 5, Osaühing EGESTEN; osades 2 - 4, HR-Service OÜ; osades 2 - 4, ART ML OÜ; osades 2 - 5, Truck Trading Estonia OÜ; osas 3, OÜ GoCraft; osades 3 ja 4 ning Auto Lüliti OÜ pakkumused hanke osades 2 - 5.

Nende pakkujate esitatud transpordi maksumustega ei ole reaalselt võimalik transporti teostada sellistes dimensioonides sõidukitele. Sellest järeldeb tõsiasi, et väljatoodud pakkujate pakkumused on väljatoodud Hanke osades igal juhul mittevastavad, sest:

- a. kui nad ristsubsideerisid transpordi maksumuse esitamisel, on nad mittevastavad tingimusele mis keelas ristsubsideerida ning
- b. kui nad ei arvestanud nõudega pakkuda transpordi maksumust igas Hankes osas arvestusega, et veetavaks sõidukiks on 12 m pikkune ja 3,5 m kõrgune 18 tonni kaaluv sõiduk, on nad mittevastavad pakkumuse maksumuse vormi esimesel vahelehel toodud p-ile ÜI8.

Selle hindamiskriteeriumi täitmist reguleeriv p ÜI8 kui ka Hankija teabevahetuses Sõnumi ID 971661 antud kinnitus on ühemõttelised ning nendest ei ole võimalik teist moodi aru saada.

Nende pakkujate pakkumused on välja toodud Hanke osades mittevastavad, kuna need rikuvad ristsubsideerimise keeldu või siis kohustusliku nõuet, mille kohaselt pidi igas Hankes osas arvestama transpordi maksumuse pakkumusel 12m pikkuse, 3,5m kõrguse 18tonni kaaluva sõiduki transportimisega.

4.7. Vaidlustaja täiendavad seisukohad.

4.7.1. On ilmne, et kolmandate isikute esitatud maksumustega ei ole võimalik nõutud teenuseid osutada ilma, et kolmandad isikud oleksid planeeritud nende teenuste osutamist muude tulude arvelt.

See viib olukorrani, kus kolmandad isikud on saanud hindamisel õigusvastaselt palju punkte hindamiskriteeriumite eest, osutuvad raamlepingus kirjeldatud pingeridades õigusvastaselt parematele positsioonidele ning jõuavad ristsubsideerimise keeldu eirates üleüldse õigusvastaselt raamlepingusse. See kahjustab Vaidlustaja huvisid jõuda raamlepingu alusel võimalikult paljude hankelepingute sõlmimiseni / tellimuste saamiseni ning niisammuti tema positsiooni minikonkursitel olukorras, kus minikonkursitel osalevad pakkujad või on pingereas pakkujad, kes said raamlepingusse õigusvastaselt (Vaidlustaja subjektiivsete õiguste rikkumine, kaebeõiguse alus).

4.7.2. Hindamiskriteerium „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“

Hankija oma vastuses vaidlustusele (p 2.7) toonud välja, et: „*Täispaak peab olema tagatud pärast remondi teostamist sõiduki üleandmisel, millest tulenevalt kuulub see komponent kõikide tegevuste maksumuse sisse ning seda ainult autojuhi kasutamisega seostada ei saa.*“ Seeläbi on Hankija kinnitanud tõsiasi, et ka autojuhi kasutamise hinna sisse peab kuuluma muuhulgas kütusekulu, mis kaasneb täispaagiga tagastamise nõudega.

Kolmandad isikud pole välja toonud eluliselt usutavaid kalkulatsioone selle kohta, kuidas on võimalik selliste hindadega teenust ristsubsideerimist kasutamata osutada. Teenuse osutamise võimalikkust ristsubsideerimist kasutamata selliste hindade peavad tõendama kolmandad isikud ning seda ei ole võimalik teha Vaidlustajal.

Käesoleva seisukoha lisana (Lisa 1 - Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus kalkulatsioon) esitab Vaidlustaja kalkulatsioonid absoluutse miinimumkulu kohta sellise teenuse osutamiseks. Kalkulatsioonidega tutvudes on ilmne, et kõik selle hindamiskriteeriumi alusel vaidlustatud (pakkumus vastavus, ristsubsideerimine) pakkumused on esitatud absoluutset (hankelepingu sisene ja väline) ristsubsideerimise keeldu rikkudes. Järelikult on Hankija tunnistanud need pakkumused kas a) õigusvastaselt vastavaks või b) ebaõigesti hinnanud pakkujate antud selgitusi ning seeläbi teinud õigusvastased otsused.

Kolmandate isikute väited selle kohta, kuidas neil on inimene juba nagunii palgal, mistõttu kulusid Hankes lepingu sõlmimisel ei teki, kinnitavad ristsubsideerimise keelu rikkumist. Kolmandad isikud ristsubsideerivad selle isiku kulu hankelepingu välistest vahenditest.

4.7.3. Hindamiskriteerium „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“

On ilmne, et töövälisel ajal ettevõtja esindaja tagamine ei ole võimalik vaidlustatud 0,0001 – 0,01 eurode eest.

Kolmandate isikute väited selle kohta, kuidas neil on inimene juba nagunii palgal, mistõttu kulusid käesoleva Hanke lepingu sõlmimisel ei teki, kinnitavad ristsubsideerimise keelu rikkumist. Kolmandad isikud ristsubsideerivad selle isiku kulu hankelepingu välistest vahenditest.

Hankija väide selle kohta, kuidas näiteks mehitatud valvega parkla tingimuse tagamiseks olev isik saab täita ka töövälisel ajal ettevõtja esindaja rolli on põhimõtteliselt eluliselt usutav, kuid asjakohatu vaidlusaluses Hankes kehtestatud tingimuste vaates. Kasutades mehitatud valvet tegevat isikut teise hindamiskriteeriumi, so töövälisel ajal ettevõtte esindajana ja näidates töövälisel ajal esindaja kuluks 0-hinda, on tegu hankelepingu sisese ristsubsideerimisega, mis on keelatud. Selliste hinnapakumistega manipuleerimiste vastu ongi Hankija kehtestanud absoluutse ristsubsideerimise keelu.

Ka OÜ GoCraft toodud loogika seoses plaaniga määrata töövälisel ajal ettevõtte esindajatena juhatuse liikmed kinnitab, et ettevõttel on plaanis ristsubsideerida töövälisel ajal ettevõtja esindaja kulu juhatuse liikme tasu arvelt.

Võttes arvesse absoluutset ristsubsideerimise keeldu on ilmne, et teenuse hinna pakkumisel Hankijale peab selle hinna eest olema võimalik teenust osutada. Ristsubsideerimise keeld ei võimalda selle teenuse hinna pakkumist selliselt, et sellega seotud kulud kaetakse mõne teise lepingu alusel, mis kolmandatel isikutel juba nagunii on olemas.

Vastupidine seisukoht viiks pakkujate ebavõrdse kohtlemiseni. Pakkujad, kes on arvestanud Hanke raames palgata omale spetsiaalselt selle teenuse tarvis inimese ja pakkunud seeläbi ausat hinda, on ebavõrdses seisus pakkujatega, kes ristsubsideerivad selle inimese kulud mõne teise lepingu alt.

4.7.4. Hindamiskriteerium „Transpordi maksumus“

Hankija on vaidlustuse vastuses leidnud juhul, kui sõiduki asukoht ja seda teenindava töökoja asukoht on piisavalt lähestikku, on nimetatud fikseeritud transpordi maksumused korrektsed. Vaidlustaja on päri sellega, et transpordi maksumus saab olla madal, kui asukohad on piisavalt lähestikku ning sellel tuginedes esitab käesoleva seisukoha lisana (Lisa 2 – Transpordi maksumus) arvutuskäigu tabeli tõendamaks, et vaidlustatud pakkumused on esitatud ristsubsideerimise keeldu rikkudes.

Kuivõrd transpordi maksumus tuli esitada kaheksasse asukohta, saab Vaidlustaja välja tuua asukoha keskmise transpordi maksumuse jagades pakutud transpordi maksumuse kaheksaga.

Kolmandad isikud on kõik saanud valvega parkla eest maksimaalsed 8 punkti, ehk kõik on pakkunud valvega parklat igas asukohas. See tähendab seda, et kolmandad isikud on pidanud koos pakkumusega Hankijale esitada töökodade aadressid.

Transpordi maksumuse esitamisel pidi Hankija antud selgituse Sõnumi ID 1026050 kohaselt arvestama kolme sõiduga, Lisas 2 on arvestatud kahe sõiduga pareerimaks väidet, et igal kolmandal isikul on alati igas kaheksas asukohas olevas töökojas trailer ja vaja läheb vaid kahte sõitu.

Igas Hanke osas pidi transpordi maksumuse esitamisel arvestama sellega, et traileriga veetav sõiduk on 12m pikk, 3,5m kõrge ja kaalub 18 tonni.

Vaidlustajale teadaolevalt ei ole võimalik sellistes mõõtmetes ja kaaluga sõidukit treileri peal vedada väiksema kütusekuluga kui 35-45l/100km. Päriselus kaasnevad treileri kasutamisega selle juurde käiv auto koha peal käimine (suurendavad keskmist kulu veelgi) sõiduki peale ja mahalaadimisel, aktide vormistamisel, Hankija esindaja ootamisel jms. Lisa 2 tabelis toodud arvutused on tehtud lähtudes kütusekulust 40l/100km. Sellest säästlikuma treileri (nimetatud mõõtmetes ja kaalus sõidukit vedava) kütusekulu kohta peaksid kolmandad isikut esitama tõendid.

Transpordi maksumuse esitamisel pidi arvestama ka sellega, et selle sisse on arvestatud nii sõiduki peale- ja mahalaadimine kui ka 1h pikkune ooteaeg sõiduki peale- või mahalaadimisel tellija asukohas. Tabelis ei ole arvestatud sõiduki peale- ja mahalaadimise ajakuluga – on arvestatud vaid 1h pikkuse ooteajaga, mis on otsene ja teadaolev kulu. Seega on tabel sellest vinklist vaadatuna koostatud kolmandaid isikuid soosivas võtmes ning seda enam on tabelis välja toodud tulemused otseselt ristsubsideerimise keelu rikkumisele viitavad.

Arusaadavalt, sõltuvalt kolmanda isiku töökoja kaugusest Hankija sõidukini, kulub töökojast Hankija sõidukini ning tagasi sõiduki juurest töökotta lisaks 1-tunnisele ooteajale (millega pidi arvestama transpordi maksumuse pakkumusel) ka aega.

Tabelis toodud arvutused on lähtunud miinimumpalgast, kuigi võib tõsiselt kahelda kolmandate isikute kavatsuses maksta sellise vastutuse (militaartehnika transport) ja erioskustega inimestele miinimumpalka.

Selle tabeli koostamisel on arvestatud kütuse hinnaks 1,15 eurot/L. Juhul, kui kolmandatel isikutel on võimalik sellest soodsamalt kütust saada ning selle tõttu muutuksid arvutuse tulemused selliseks, et ristsubsideerimine on välistatud, peavad nad esitama sellekohased tõendid.

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

5.1. Hankija on keelanud hindamiskriteeriumites ära lepingu välise ja sisese ristsubsideerimise, mis tähendab, et pakkujatel on keelatud mistahes kompensatsiooni mehhanism teenuse maksumuse vähendamiseks.

Hankija on Milworks OÜ poolt teabevahetuses (Sõnumi ID 1043060) esitatud küsimusele mh vastanud, et Hankijale esitatud detailsetest maksumustest ei nähtu ristsubsideerimist ja vastavat keeldu ei ole rikutud“, millest nähtub, et Hankija on hinnanud, et ristsubsideerimise keeldu ei oleks rikutud.

5.2. Hankija on üldise ristsubsideerimise keelu kehtestanud selgelt ja üheselt mõistetavalt ning selgitanud ka teabevahetuses, et üldine ristsubsideerimise keeld tähendab seda, et pakkujatel on keelatud mistahes kompensatsiooni mehhanism teenuse maksumuse vähendamiseks. Vastava keelu on Hankija Hankes ette näinud põhjusel, et tagada aus konkurents, läbipaistvus ja rahaliste vahendite säästlik kasutamine. Hankijale on oluline, et ei pakutaks kunstlikult madalat hinda, mis seaks pakkujad ebavõrdsesse olukorda ja moonutaks konkurentsi, et Hankijal oleks võimalik hinnata pakkumuste tegelikke maksumusi. Hankija on kohustatud lähtuma mh RHS §-s 3 sätestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõtetest ning seda on Hankija Hanke läbiviimisel ka järginud.

5.3. Hankija on ette näinud, et raamlepingud igas Hanke osas sõlmitakse kõigi pakkujatega, kelle pakkumused on vastavaks ja edukaks tunnistatud (Hanke osas 1 – 3 pakkujat, Hanke osas 2 – 14 (ühis)pakkujat, Hanke osas 3 – 17 (ühis)pakkujat, Hanke osas 4 – 11 (ühis)pakkujat, Hanke osas 5 – 7 pakkujat ja Hanke osas 6 – 7 (ühis)pakkujat) ning teenuse tellimiseks viiakse läbi minikonkursid (erandlikel juhtudel on võimalik Hankijal kasutada ka kaskaadi).

Sellega soovib Hankija tagada lepingu täitmisel konkurentsi ja rahaliste vahendite säästliku kasutamise. Hankijale on oluline, et kõigil raamlepingu partneritel oleksid võrdsed võimalused teenuse osutamiseks. Hetkel kehtivates raamlepingutes ratastechnika remont- ja hooldustööde tellimiseks, mille osapooliks on mh ka Vaidlustaja (hange „Ratastechnika remont- ja hooldus“, viitenumber 241921), nägi Hankija ette peamisena kaskaadmeetodi kasutamise ning ristsubsideerimine ei olnud keelatud, mis on viinud olukorrani, kus lepingu täitmisel ei ole tagatud piisav konkurents ega rahaliste vahendite säästlik kasutamine. Eeltoodut arvesse võttes viis Hankija läbi Hanke, eesmärgiga tagada piisav konkurents ja rahaliste vahendite kasutamise säästlikkus.

5.4. Võttes arvesse, et Hankija on keelanud lepingu välise ja sisese ristsubsideerimise, järgis Hankija pakkumuste ülevaatamisel esitatud maksumuste osas, et pakkujad ei oleks nimetatud keeldu rikkunud. Hankija analüüsis ja hindas mh esitatud maksumusi, arvestades oma varasemaid kogemusi ja hetke paremaid teadmisi ning leidis, et pakkujad/ühispakkujad ei ole rikkunud ristsubsideerimise keeldu. Hankijal ei tekkinud ühegi esitatud pakkumuse osas kahtlust võimaliku ristsubsideerimise keelu rikkumise osas, millest tulenevalt ei olnud Hankijal selles osas vajadust ka nõuda pakkuja(te)lt täiendavaid selgitusi, dokumente, tõendeid vms. Hankija omab pikaajalist kogemust (ratas)sõidukitele remont- ja hooldustööde tellimisel (omades mh ratasõidukitele remont- ja hooldustööde tellimiseks lepinguid (hange „Ratastechnika remont- ja hooldus“, viitenumber 241921) Vaidlustaja ja enamuse kolmandate isikutega), on kursis turuhindadega ja on varasema kogemuse pinnalt teadlik, milliseid maksumusi tuleb hinnata ning et lepingu väline ja sisene ristsubsideerimine on vajalik keelata, tagamaks ausat konkurentsi, läbipaistvust ja rahaliste vahendite säästlikku kasutamist.

5.5. Vaidlustaja on vaidlustuses tähelepanu juhtinud hindamiskriteeriumile „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“.

Autojuhi kasutamisel arvestatakse maksumuses ainult tellija sõidukiga läbitud sõidukilomeetreid. Hankija on kontrollinud pakkujate pakutud sõidukilomeetri maksumusi, mille kontrollimisel arvestas Hankija, et teenus sisaldab ainult autojuhi tööaega ja muid kulusid sellega ei kaasne. Autojuhi kasutamisel lähtus Hankija valemist, et sõiduki 100 km kaugusele viimiseks kulub 1,5 h, mille eest makstakse täitjale kõige madalama pakkumuse korral 0,15 eurot/km, kokku 15 eurot, mis annab tulemuseks 10 eurot tunnis. Hankija toob välja, et kui võrrelda antud väärtust alampalgaga, milleks oli 5,31 eurot tunnis 2025. aastal, on tegemist igati vastava sõidukilomeetri maksumusega, milles sisaldub ka autojuhi kohalesõit sõiduki juurde.

Vaidlustaja on viidanud vaidlustuses täispaagi nõudele, mille osas märgib Hankija, et täispaagi nõue ei ole otseselt seotud transpordi meetodiga, ehk et kas kasutatakse autojuhti või sõiduk transporditakse pakkuja asukohta treileril. Täispaak peab olema tagatud pärast remondi teostamist sõiduki üleandmisel, millest tulenevalt kuulub see komponent kõikide tegevuste maksumuse sisse ning seda ainult autojuhi kasutamisega seostada ei saa.

Samamoodi kulub kütust sõiduki treilerile laadimisel ja proovisõidul, lisaks ka sõiduki toitesüsteemi remontimisel ja muudel remondi tegevustel. Täispaagiga sõiduki tagastamise nõue kehtib kõikide transpordiliikidega teisdaldatud tellija sõidukite kohta ning see ei ole kuidagi seotud sellega, kui palju on sõiduki kütusekulu, vaid faktiga, et täitja ei saaks tellija kütust sõidukitest välja pumbata ja kasutada seda oma tarbeks või müügiks. Kütus, mis peab üleandmise hetkel olema sõiduki paagis, on igal juhul kaetud muude ridade arvelt ja selle seostamine ainult transpordiliigiga ei ole põhjendatud.

Tulenevalt eeltoodust ning lähtudes Hankijapoolsest analüüsist maksumuste osas pakkumuste vastavuse hindamisel, on Hankija seisukohal, et vastava hindamiskriteeriumi osas esitatud maksumuste puhul ei ole pakkujad rikkunud ristsubsideerimise keeldu ja Hankija on maksumuste hindamisel jõudnud õige tulemini.

5.6. Vaidlustaja on vaidlustuses tähelepanu juhtinud hindamiskriteeriumile „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“.

Ettevõtja esindaja tagamine töövälisel ajal on lepingu täitmise huvides vajalik. Hankija oli nimetatud hindamiskriteeriumi väärtusi hinnates seisukohal, et ettevõttes, kus on töölepinguliselt määratud isikule või isikutele kohustus teatud olukordades ettevõtte territooriumil toimuvatele intsidentidele reageerida, ei ole väärtuste 0,01 ja 0,0001 esitamise puhul tegemist ristsubsideerimisega, kuna tegemist on ettevõtte poolt tagatud esindaja(te)ga. Samuti juhul, kui pakkuja deklareeris, et tal on mehitatud valvega parkla, ei näinud Hankija ristsubsideerimise keelu rikkumist, kui nimetatud valvur on ettevõtte poolt tagatud esindaja või kui ettevõtte töötab vahetustega. Mõlemal juhul on ettevõtte territooriumil isikud, kes saavad ettevõtjat esindada ning kelle kohale tulemise eest ei ole vajalik lisatasu maksta. Hankija on seisukohal, et isikule, kellel on juba olemasolevas töölepingus kohustus reageerida tööandja territooriumile teatud tingimustel või on juba territooriumil kohal, ei kaasne antud lepingu kontekstis lisatasu maksmise kohustus. Lisaks ei ole Hankija nõudnud ega andnud mõista, et pakkuja peab palkama eraldi isiku tellija sõidukite vastuvõtmiseks või üleandmiseks.

Tulenevalt eeltoodust ning lähtudes Hankijapoolsest analüüsist maksumuste osas pakkumuste vastavuse hindamisel, on Hankija seisukohal, et vastava hindamiskriteeriumi osas esitatud maksumuste puhul ei ole pakkujad rikkunud ristsubsideerimise keeldu ning Hankija on maksumuste hindamisel jõudnud õige tulemini.

5.7. Vaidlustaja on vaidlustuses tähelepanu juhtinud hindamiskriteeriumile „Transpordi maksumus“.

Hankija on dokumendi "Vorm 3. Hinnastamine" vahelehel „Tabeli täitmise kirjeldus“ märkinud, et transpordi maksumuse arvutusel peab arvestama 12m pikkuse ja 3,5m kõrguse sõidukiga, kaaluga 18tonni. Transpordi maksumus sõltub täiel määral sõiduki alalisest asukohast ja transpordi teepikkusest. Juhul, kui nt autorong pargib täitja asukohas, mis on tellija asukoha lähedal, on ka transpordi maksumus sellest tulenevalt soodsam. Hankija rõhutab, et hindamiskriteeriumi „Transpordi maksumus“ puhul on tegemist dokumendis "Vorm 3. Hinnastamine" summeeritud transpordi maksumusega. Vastav summa kujuneb erinevates piirkondades asuvate sõidukite töökotta toimetamise tasudest. Arvestades, et pakkujatel on võimalus erinevaid sõidukeid remontida erinevates töökodades, asus Hankija seisukohale, et juhul, kui sõiduki asukoht ja seda teenindava töökoja asukoht on piisavalt

lähestikku, on nimetatud fikseeritud transpordi maksumused korrektsed. Hankija on Hanke ülesehituses selgelt viidanud soovile teostada sõidukite remont- ja hooldustöid võimalikult lähedal sõidukite asukohale ning sellest tulenevalt leidis Hankija, et tegemist ei ole ristsubsideerimise keelu rikkumisega.

Hankija on selgelt ja põhjalikult vastanud teabevahetuses pakkujate pöördumistele, mis puudutavad mh vastavat hindamiskriteeriumit ning pakkujad on mh tuginedes selgitustele, esitanud tingimustele vastavad pakkumused.

5.8. Hankija ei nõustu Vaidlustaja vaidlustuses toodud väidetega, nagu Hankija ei oleks vaidlustatud pakkumuste osas veendunud ristsubsideerimise keelu järgimises või Hankija on ristsubsideerimise keelu järgimise kontrollimisel jõudnud ebaõige tulemuseni ning teinud seeläbi õigusvastased otsused. Hankija analüüsis ja hindas esitatud pakkumuste vastavust esitatud tingimustele ning leidis mh, et pakkumused ei ole esitatud lepingu sisest või välist ristsubsideerimise keeldu rikkudes ning on seega õiguspäraselt vastavaks ja edukaks tunnistatud.

5.9. Hankija täiendavad seisukohad.

5.9.1. Hankes sõlmitavate raamlepingute kohaselt sõlmib Hankija teenuse tellimiseks või kauba ostmiseks hanklepingud raamlepingu partnerite vahel minikonkursi tulemusena. Kui ühekordse soetuse eeldatav maksumus on väiksem kui 30 000 eurot ilma käibemaksuta, on Hankijal õigus minikonkursi korraldamise asemel kasutada kaskaadmeetodit.

Teenuse tellimiseks või kauba ostmiseks hakkab Hankija läbi viima minikonkursse, mille puhul ei ole Hankijal võimalik lähtuda pingeridadest ega kellegi positsioonidest. Kaskaadmeetodi kasutamise õigus on raamlepingu kohaselt ette nähtud vaid erandlikel juhtudel (ühekordse soetuse eeldatav maksumus on väiksem kui 30 000 eurot ilma käibemaksuta või teenust on vaja tellida viivitamatult) ning see on Hankija õigus, mitte kohustus. Hankija on ette näinud, et peamiseks teenuse tellimise või kauba ostmise viisiks on minikonkursside läbiviimine. Sellega tagab Hankija kõigile raamlepingu partneritele võrdsed võimalused ning kellegi õiguseid sellega ei rikuta ega piirata.

Raamlepingud sõlmitakse igas Hanke osas kõigi vastavaks ja edukaks tunnistatud pakkumused esitanud pakkujatega.

5.9.2. Vaidlustaja on taaskord juhtinud tähelepanu hindamiskriteeriumile „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“. Raamlepingu p-i 6.7 kohaselt antakse sõiduk üle tellijalt täitjale ja vastupidi täispaagiga ning raamlepingu p-i 6.7.1 kohaselt käsitletakse täispaagina kütusepaaki, millesse on võimalik tankida täieliku täitmise saavutamiseks veel kuni 20 liitrit kütust ehk siis kütust saab tankida lisaks vähem kui 20 liitrit.

Raamlepingu p 6.8 sätestab, et üldjuhul kasutatakse sõidukite remonti/hooldusesse viimiseks ja remondist/hooldusest toomiseks treilerit. Erandkorras võib kasutada autojuhti, kui sõiduki konditsioon seda võimaldab või treileri kasutamine on raskendatud või sõiduk tuleb transportida lähemale kui 50 km. Autojuhi kasutamine on lubatud ainult eelnevalt kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis sõlmitud kokkuleppel tellijaga.

Vaidlustaja kütusekulu kalkulatsiooni aluseks võttes (32,25 l/100 km) ja kõrvutades seda

maksimaalse autojuhi kasutamisel võimaldatava 50 km-iga, saab kütusekulu olla kuni 16,125 l, mis võibki sõidukit üle andes paagist puududa ja ei kuulu selle tõttu arveldamisele.

5.9.3. Hankija ei nõustu Vaidlustaja poolt välja toodud väitega, et pakkujad, kes on arvestanud selle Hanke raames palgata omale spetsiaalselt selle teenuse tarvis inimese ja pakkunud seeläbi ausat hinda, on ebavõrdses seisus pakkujatega, kes ristsubsideerivad selle inimese kulud mõne teise lepingu alt. Hankija ei ole kuskil Hanke alusdokumentides nõudnud pakkuja poolt eraldi isiku palkamist, mistõttu ei saa tekkida ka ebavõrdsust ega ristsubsideerimise keelu rikkumise kahtlust. Hankija peab pakkumuste hindamisel lähtuma pakkumustes esitatud informatsioonist ja Hankes kehtestatud nõuetest.

5.9.4. Vaidlustaja on taaskord juhtinud tähelepanu hindamiskriteeriumile „Transpordi maksumus“. Hankes oleva vastavustingimuse nr 7 – Nõutele vastava taristu kasutamise võimalus – on Hankija sätestanud, et „*Pakkuja peab hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks omama tööde teostamiseks taristut vastavalt tehnilise kirjelduse (Lisa 1) punktile 4. 1) Täitja esitab hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks kõikide töökodade aadressid, kus tellija jaoks töid teostatakse. 2) Kui töökoda ei ole täitja omanduses, peab ta tõendama töökoja kasutamise võimaluse olemasolu (mõlemapoolselt allkirjastatud siduvate tingimustega kokkulepe). 3) Kui eelnimetatud dokumente ei ole pakkumuse esitamise hetkel võimalik esitada, esitab pakkuja kinnituse töökoja kasutuselevõtuks hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks.*“.

Hankija ei ole nõudnud, et töökojad peavad olema olema pakkumuste esitamise hetkel – Hankija on andnud mh võimaluse kinnituse esitamiseks töökoja kasutuselevõtuks hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks.

5.9.5. Seoses kütuse maksumusega jääb Hankijale selgusetuks, millisest allikast on Vaidlustaja võtnud referentsiks kütuse maksumuse 1,15 eurot + km. Kütuse ajalooliste tankla hindade võrdluses on välja toodud sama perioodi kütuse maksumuseks 1,129 eurot + käibemaks. Hankija ei pea vajalikuks kütuse maksumuse selgitamist, kui Hankija poolt sisse ostetava kütuse maksumus on võrreldav või madalam pakkumuses esitatud kütuse maksumuse kalkulasiooni summadega. Sellest tulenevalt, on kütuse maksumus x 3 vastavalt Hankijale teadaolevatele treilervedudele arvestatavatele kütusekuludele ja transpordiettevõtte kütuse eeldatavale maksumusele (kütusekulust tulenev kütuse liitrihind vastavalt Olerexi hulgihindadele) $24 \times 3 \times 0,98 = 0,7256$ eurot/km. Hankija juhib tähelepanu, et sõidukite transportimisel on üks ots koormata vedu ning käsitleda tuleb vedude keskmist kütusekulu, mitte Vaidlustaja poolt välja toodud veosega sõidu kütusekulu. Koormata veo osakaal transpordi maksumuses on enamasti tunduvalt suurem kui koormaga veo osakaal. Hankija lähtus pakkumuste hindamisel transpordiettevõtte kasutamisest, mis tähendab, et läbisõit kujuneb järgmistest komponentidest: vedaja asukohast kauba asukohta sõit (koormata) + kaubaga sõit tellija asukohast täitja asukohta (koormaga sõit) + sõit täitja asukohast transpordiettevõtte asukohta (koormata sõit).

6. Kolmas isik, **Steltmex OÜ**, oma seisukohti ei esitanud.

7. Kolmas isik, **Aktsiaselts Baltflex**, vaidleb vaidlustusele vastu.

7.1. Kõik kolmanda isiku pakkumuse maksumuse hinnakomponendid on üksikuna reaalse hinnaga ja katavad vastava teenuse pakkumisega seotud kulud (teenuse omahinna) ning samuti on kogu kolmanda isiku pakkumuse maksumus tervikuna reaalne ja katab ära kogu

hanklepingu täitmisega seotud kulud (hanklepingu omahinna). Kolmas isik ei ole oma pakkumust tehes kasutanud mistahes ristsubsideerimist.

7.2. Vaidlustaja käsitlused on üldsõnalised ja oletuslikud ning objektiivselt ei ole Vaidlustaja konkreetselt avanud, et kuidas oleks just kolmanda isiku pakkumus üldse ristsubsideeritud. Vaidlustaja on esitanud pigem oma subjektiivse arvamuse asjadest, kui faktidel rajaneva argumentatsiooni.

Nii ei ole Vaidlustaja esitanud ühtegi täpsemat analüüsi, arvutust vms., mis ristsubsideerimise väite kontekstis võimaldaks jälgitavalt hinnata Vaidlustaja etteheiteid kolmanda isiku pakkumuse maksumuse hinnakomponentidele ja vajadusel neid etteheiteid ümber lükata. Seetõttu ei ole ka teada Vaidlustaja detailsem ja sisuline nägemus sellest millises ulatuses on vaidlustaja arvates kolmanda isiku pakkumuse ristsubsideerimine toimunud, kas hanklepingu siseselt või väliselt, mille arvelt jne. Vaidlustaja ei ole isegi tõendanud, et kolmanda isiku pakkumuse maksumus tervikuna või mõni selle hinnakomponent üleüldse jääks allapoole asjaomase teenuse omahinda ning võimalaks üldse kõneleda teoreetilisestki ristsubsideerimise vajadusest, veelvähem selle kasutamisest.

Pelgalt pakkumuse maksumuse hinnakomponentide madala maksumuse ja selle teiste pakkujate hinnakomponentide maksumusega võrdlemise pinnalt ei saa aga teha tõsikindlaid järeldusi ristsubsideerimisest. Vabal turul konkureerivad ettevõtjad otsivad pidevalt lahendusi oma kaupade ja teenustega seotud kulude vähendamiseks ning oma tegevuse efektiivsuse suurendamiseks. Konkurentsitingimustes tegutsevate ettevõtete kaupade ja teenuste omahinnad ja hinnastamise viisid ongi väga erinevad mitmetel põhjustel, mistõttu ettevõtteid suudavad pakkuda oma kaupu ja teenuseid ka oluliselt erinevate hindadega.

7.3. Kolmas isik ei tea ühtegi tõsikindlat alust Vaidlustaja veendumuseks justkui autojuhi kasutamise teenuse korral ei võiks vastav autojuht startida just töökojast, kuhu sõiduk remonti viiakse või et kõige tõenäolisem Hankija sõidukini jõudmise viis on selleks auto kasutamine koos teise autojuhiga.²

Vaidlustaja osundab raamlepingu projekti p-ist 6.7. tulenevale nõudele, mille kohaselt tuleb tellijale sõidukid tagastada alati täispaagiga,³ kuid jätab seejuures ilmselt tähelepanuta sama raamlepingu alap-i 6.7.1., mille kohaselt käsitletakse täispaagina kütusepaaki, millesse on võimalik tankida täieliku täitmise saavutamiseks veel kuni 20 liitrit kütust.

Ükski raamlepingu sättest tulenev nõue ei saa olla pakkumuse esitamise hetkel pakkumusele kehtiv vastavustingimus, vaid maksimaalselt tulevikutingimus, mida tuleb täita raamlepingu täitmisel. Sellist kontrolli kas pakkumus vastab lepingutingimustele aga RHS § 114 ette ei näe ning see ei ole ka sisuliselt võimalik, kuna ühegi pakkuja puhul ei ole Hanke faasis võimalik kindlaks teha seda, kas ta tulevikus hanklepingut täidab ja osutab ikkagi nõuetele vastavat teenust või mitte. Tulevikku (hanklepingu sõlmimise järgsesse perioodi) suunatud tingimus ei pea olema täidetud pakkumuse esitamise hetke seisuga ning hanklepingu

² vt vaidlustus p-id 8 ja 9;

³ vt vaidlustus p 11;

täitmise tingimuste järgimist ei tule hinnata hankelepingu sõlmimise hetkel.⁴ Hankelepingu täitmine ei allu ka VAKO kontrollile.⁵

Vaidlustaja toob küll omaltpoolt välja Hankes nimetatud sõidukite (seejuures neid sõidukeid täpsustamata) kütusekulud liitrites saja kilomeetri kohta, kuid kolmandale isikule jääb arusaamtuks, kuidas on pelgalt selle numbri pinnalt ja ilma ühegi arvutuseta Vaidlustaja teinud enda jaoks ilmselge järelduse, et ainuüksi kütusekulu ületab kolmanda isiku pakkumuse maksumuse.

Vaidlustaja osundab „Vorm 3. Hinnastamine“ leheküljel „Tabeli täitmise kirjeldus“ p-is Ü18 esitatud Hankija selgitusele, mille kohaselt „pidi transpordi maksumuse arvutusel arvestama 12m pikkuse ja 3,5m kõrguse sõidukiga, kaaluga 18 tonni“,⁶ kuid jätab seejuures ilmselt tähelepanuta samas p-is Ü113 esitatud Hankija selgituse, mille kohaselt on „*hankija hinnangul turutingimustele vastav sõidukilomeetri maksumus treilervedudel leitav valemiga kütusekulu kilomeetri kohta * kütuse maksumus * 3 ± 20 %. Selle sisse on arvestatud nii sõiduki peale- ja mahalaadimine kui ka 1 h pikkune ooteaeg sõiduki peale- või mahalaadimisel tellija asukohas.*“

7.4. Kolmanda isiku **Aktsiaseltsi Baltflex** täiendavad seisukohad.

7.4.1. Kuivõrd Vaidlustaja ise on otsustanud vaidlustada sellise hulga pakkujate pakkumuste vastavuse, siis ei vabasta see Vaidlustajat kohustusest põhjendada ja näidata iga pakkuja kohta eraldi, millele konkreetselt ja täpselt just selle pakkuja pakkumus vaidlustaja arvates ei vasta. Ei ole eriti tõenäoline, et kõikide pakkujate pakkumused on identsed ja neile kohaldub täpselt sama argumentatsioon. Samas ei pea ei kolmandad isikud ega VAKO hakkama täitma Vaidlustaja asemel viimase põhjendamiskohustust ning otsima Vaidlustaja väidetest osiseid ja arvama millise kolmanda isiku pakkumuse suhtes mingi kriitika võiks olla suunatud. Hetkel aga käib kogu Vaidlustaja argumentatsioon samaaegselt kõigi ja mitte kellegi kohta ning selliselt ülesehitatud vaidlustuse põhjendus ei võimalda tuvastada selle valiidsust ning muudab ka selle suhtes ammendavate seisukohtade esitamise komplitseerituks.

7.4.2. Kolmas isik lükkab endaga seoses ümber Vaidlustaja etteheite justkui oleks kolmas isik väitnud midagi sellist, et tal on mingi inimene juba nagunii palgal, mistõttu kulusid riigihanke sõlmimisel ei teki.

7.4.3. Mis puudutab autojuhi kasutamise teenust puudutavaid Vaidlustaja poolt oma 23.01.2026 seisukohas esitatud kalkulatsioone, siis nähtub nendest üksnes see, millise ärimudeliga ja sisendandmetega on Vaidlustaja enda pakkumust hinnastanud. Kuid see ei välista, et teised pakkujad ei oleks saanud teha detailsemaid ja täpsemaid kalkulatsioone erinevate sisendandmetega või et sellisel juhul oleks *a priori* tegemist ristsubsideerimise kasutamisega.

7.4.4. Transpordi maksumust puudutavad vaidlustaja 23.01.2026 seisukohas esitatud kalkulatsioonid jäävad kolmandale isikule ebaselgeks, kuna selle kalkulatsiooniga seoses

⁴ TlnHKO 25.01.2024 nr 3-23-2824, p 32;

⁵ VAKO 28.05.2024 otsus 80-24/275897, p 9.1.3;

⁶ 6 vt vaidlustus p 25.

Vaidlustaja poolt esitatud selgitused⁷ on suures ulatuses asjakohatud ning ei aita seetõttu kaasa nende Vaidlustaja kalkulatsioonide mõistmisele. Kolmandale isikule jäävad arusaamatuks, kust võtab Vaidlustaja enda kalkulatsioonides kasutatavad valemid või mis alustel ta selliseid valemeid kasutab.

Isegi kui proovida hinnata neid Vaidlustaja kalkulatsioone sisuliselt, siis ka antud juhul ei pretendeeri Vaidlustaja poolt sisendina kasutatud kütuse jaehinnad ja sõidukite kütusekulud ainuvõimalikule tõele. Nii on tureaalsus see, et treilervedudega tegelevad transpordiettevõtted saava püsiklientidena kütust soodsamalt. Samuti kasutavad vastavad ettevõtted juba Vaidlustaja referentssõidukitest kaasaegseid ja väiksema kütusekuluga treilerveokeid. Lisaks ei paista Vaidlustaja olevat oma kalkulatsioonides arvestanud, et treilerveokite kütusekulu on üsna tuntavalt erinev, kui treilerveok sõidab tühi-, osa- või täiskoormaga. Ning on igati loogiline, et transpordi maksumuse kalkuleerimisel ei tule arvestada kütusekulu täies ulatuses treilerveoki täiskoormaga kütusekulu baasil, kuna iga sõiduki treileriga transportimine sisaldab muuhulgas ka tühikoormaga sõitu sõiduki juurde.

7.4.5. Mis puudutab Vaidlustaja esitatud väidet, et nende pakkumus on mittevastav, kui mõni pakkuja ei lisanud pakkumusele kõikide töökodade aadresse, siis kolmanda isiku hinnangul on selle väite ja käsitluse näol on tegemist täiesti uue asjaoluga, mida vaidlustus ei sisaldanud. Kolmas isik on seisukohal, et uusi asjaolusid sisaldava vaidlustaja 23.01.2026 seisukoha näol on tegemist vaidlustuse täiendamisega RHS § 191 tähenduses, mille vaidlustaja on esitanud vastuolus RHS § 191 lg-ga 1 mittetähtaegselt ning sellest johtuvalt tuleb jätta need tähelepanuta ja nende asjaoludega vaidlustuse lahendamisel mitte arvestada.

8. Kolmas isik, **ACM Service**, oma seisukohti ei esitanud.

9. Kolmas isik, **Osaühing EGESTEN**, vaidleb vaidlustusele vastu.

9.1. Üksnes hinnataseme võrdlus teiste pakkujatega ei tõenda pakkumuse mittevastavust ega keelatud ristsubsideerimist.

Hanke hinnakomponendid on hinnavormis esitatud eraldi hinnaridadena ning neil on erinev kululoogika. Seetõttu on meetodiliselt ekslik käsitus, mille kohaselt peaks ühe hinnarea väärtus sisaldama teise hinnarea kulukomponente.

Kolmas isik on hinnad kujundanud hinnavormi ja hinnaridade eesmärgi kohaselt: (i) töökoja tööjõukulu on kaetud eeskätt töötunni maksumuse real; (ii) autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus (0,35 eurot/km) on autojuhi teenuse ühikuhind ning sisaldab selle teenuse osutamisega seotud kulukomponente (sh autojuhi kulu); (iii) sõiduki transpordi sõidukilomeetri maksumus (0,89 eurot/km) on eraldi rida ning seotud Hanke tingimustes kirjeldatud veonõuetega (12 m/3,5 m/18 t).

9.2. Hindamiskriteerium „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“

Vaidlustaja väidab, et 0,35 euro/km peab katma autojuhi teenuse osutamisega kaasnevad kulud (mh tööaeg ja kohalejõudmine) ning järeldab, et selle hinnatasemega ei ole teenuse osutamine usutav ilma ristsubsideerimiseta.

⁷ vt vaidlustaja 23.01.2026 seisukoht p 13

0,35 eurot/km on autojuhi teenuse ühikuhind, mis sisaldab autojuhi teenuse osutamisega seotud kulukomponente selle teenuse raames (sh autojuhi kulu). Vaidlustaja järeldus eeldab lisaks, et rasketranspordi (12 m/ 3,5 m/ 18 t) kululoogika laieneb samal kujul autojuhi km hinnale. Need eeldused ei tulene hinnavormi ülesehitusest ega ole Kolmanda isiku suhtes vaidlustuses faktiliselt tõendatud.

Kolmas isik on esitanud eraldi hinnarea „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“ 0,35 eurot/km ning eraldi hinnarea „Sõiduki transpordi sõidukilomeetri maksumus“ 0,89 eurot/km. Seega eristab hinnavorm sisult erinevad teenused ning nende hinnakomponendid; 12m/3,5 m 18 t veonõude kululoogika seostub eeskätt sõiduki transpordi/vedamise teenusega, mitte autojuhi teenuse hinnareaga.

Vaidlustuses ei ole Kolmanda isiku kohta esitatud konkreetseid asjaolusid, mis näitaksid, et tegemist on keelatud ristsubsideerimisega. Seetõttu puudub alus tunnistada Kolmanda isiku pakkumus mittevastavaks (RHS § 114). Vajadusel on asjakohane selgituste küsimine RHS § 115 mõttes.

9.3. Hindamiskriteerium „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“

Vaidlustaja vaidlustab eeskätt nullilähedased väärtused (0,0001–0,01 eurot) ja seob need mittevastavuse või ristsubsideerimisega.

Kolmanda isiku vastav hinnarea väärtus on 10 eurot, seega vaidlustusloogika Kolmanda isiku suhtes ei kohaldu.

9.4. Hindamiskriteerium „Transpordi maksumus“

Vaidlustaja väidab, et transpordi maksumus peab arvestama tingimust (12m/3,5 m/18 t) ning järeldab, et Kolmanda isiku hinnatase viitab nõuete eiramisele või ristsubsideerimisele.

Kolmas isik on esitanud „Transpordi maksumuse“ väärtuseks 132 ning lisaks eraldi hinnarea „Sõiduki transpordi sõidukilomeetri maksumus“ 0,89 eurot/km. Kolmas isik kinnitab, et pakkumus on esitatud Hanke alusdokumentide kohaselt ning teenuse osutamine on kavandatud nii, et hanketingimused (sh 12 m/3,5 m/18 t veonõuded) on täidetavad.

Vaidlustuses ei ole Kolmanda isiku suhtes välja toodud konkreetseid faktilisi asjaolusid, mis näitaksid, et Kolmas isik on jätnud (12m/3,5 m/18 t) nõude arvesse võtmata või kavandab teenuse osutamist hankedokumentidega vastuolus. Transpordihinna kujunemise detailne arvutusloogika (sh lähteandmed ja korralduslikud eeldused) on ärisaladus ning esitatakse põhjendatud nõudmisel piiratud juurdepääsuga.

Seetõttu puudub alus tunnistada Kolmanda isiku pakkumus mittevastavaks (RHS § 114). Vajadusel saab Hankija küsida täpsustusi RHS § 115 alusel.

10. Kolmas isik, HR-Service OÜ, vaidleb vaidlustusele vastu.

10.1. Hankija on õigesti pakkumuse edukaks tunnistanud. Pakkumus on esitatud lähtuvalt Hanke alusdokumentidest ja arvestab kõigi selles toodud nõuetega. Pakkumus pole ei sisulistele tingimustele mittevastav ega ka põhjendamatult madal.

10.2. Jääb arusaamatuks vaidlustuse eesmärk ja Vaidlustaja õiguste rikkumine. Vaidlustaja

enda pakkumus on tunnistatud edukaks ehk meie pakkumise edukaks tunnistamine seda ei muuda. Lisaks jääb arusaamatuks, kuidas Vaidlustaja on üldse esitanud mitu konkureerivat pakkumust ja millise pakkumuse esindajana Vaidlustaja üldse vaidlustuse esitanud on.

11. Kolmas isik, **ART ML OÜ**, kinnitab, et Hankes esitatud andmed ja hinnad vastavad Hankes esitatud dokumentidele ja nõuetele ning kasutatud ei ole ristsubsideerimist., Hankija on õiguspäraselt pakkumuse sobivaks tunnistanud ning vaidlustus tuleb jätta rahuldamata.

12. Kolmas isik, **OÜ Vaiest**, kinnitab, et esitatud andmed ja hinnad vastavad dokumentidele ja nõuetele ning kasutatud ei ole ristsubsideerimist.

13. Kolmas isik, **Renowa Projektid OÜ**, vaidleb vaidlustusele vastu.

13.1. „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“ hind 0,01 eurot ei tähenda teenuse mittepakkumist ega lepingu sisest või välist ristsubsideerimist.

Kolmas isik pakkus Hankes eraldi hindamiskriteeriumi alusel mehitatud valvega ala lepingu täitmise ajal, mille tulemusena on lepingu täitmise asukohas ööpäevaringselt kohal isik, kelle tööülesannete hulka kuulub ligipääsu tagamine territooriumile, sõidukitele ja hankelepinguga seotud dokumentatsioon.

Tulenevalt pakkuja töökorraldusest täidab sama isik töövälisel ajal ka ettevõtja esindaja funktsiooni, sh:

- tagab tellija või tellija esindaja ligipääsu remonditööde asukohale;
- osaleb sõidukite üleandmisel ja vastuvõtmisel;
- esindab täitjat hankelepingu tähenduses.

Seega ei eelda töövälisel ajal ettevõtja esindaja tagamine pakkuja puhul:

- eraldi väljasõitu,
- täiendava tööjõu rakendamist,
- eraldi tööaja arvestust,
- ega muid lisakulusid võrreldes juba pakutud ja hinnastatud mehitatud valvega ala teenusega.

13.2. Hankija selgituste kohaselt on kõnealune tasu ühekordne tasu ühe väljasõidu kohta. Kolmanda isiku töökorralduses selline tasustatav sündmus ei realiseeru, kuna ettevõtja esindaja viibib lepingu täitmise asukohas pidevalt. Sellest tulenevalt puudub objektiivne alus täiendava tasu tekkimiseks.

Kolmas isik on esitanud väärtuse 0,01 eurot ja tegemist on formaalse väärtusega olukorras, kus teenuse osutamine on tagatud, kuid selle osutamisega ei kaasne eraldiseisvat lisakulu.

Kolmas isik rõhutab, et:

- töövälisel ajal ettevõtja esindaja tagamine on reaalselt ja pidevalt tagatud;
- teenust ei ristsubsideerita teiste hinnakomponentide arvelt;
- ei esine lepingu sisest ega lepinguvälist ristsubsideerimist;

14. Kolmas isik, **Auto Lüliti OÜ**, vaidleb vaidlustusele vastu.

14.1. Auto Lüliti OÜ on tegutsenud rasketehnika hoolduse ja remondi ning sellega seotud

logistika valdkonnas kokku üle 12 aasta ning omab ulatuslikku praktilist kogemust rasketehnika transpordil nii Eesti-siseselt kui ka rahvusvaheliselt, sh üle Euroopa.

14.2. Vaidlustaja tõlgendus on ekslik. Tegemist ei ole ristsubsideerimisega, vaid efektiivse logistika, läbimõeldud töökorralduse ning pikaajaliste koostöösuhetega erinevate logistika- ja transpordiettevõtetega. Selline koostöö võimaldab teenuseid osutada kuluefektiivselt, rikkumata Hanke alusdokumentides sätestatud ristsubsideerimise keeldu.

Auto Lüliti OÜ hinnakujundus põhineb tegelikel kuludel, turutingimustel ning pikaajalisel praktilisel kogemusel ning vastab täielikult Hanke dokumentides sätestatud nõuetele.

15. Kolmas isik, **Truck Trading Estonia OÜ**, vaidleb vaidlustusele vastu.

15.1. Transpordi maksumuse arvestamisel on Truck Trading Estonia OÜ arvestanud 12m pikkuse ja 3,5m kõrguse sõidukiga, kaaluga 18tonni.

Samuti võeti transpordi maksumuse arvestamisel arvesse hankedokumendi Vorm 3 Hinnastamine lehel „Tabeli täitmise kirjeldus“ punktis ÜI7 antud sisendit, mille kohaselt transpordi maksumuse arvestamisel tuleb lähtuda järgnevast:

- a) sõidukite asukoht (näiteks JÕHVI - Keskväljak, Jõhvi linn) tähistab konkreetse geograafilise piirkonna keskpunkti;
- b) sõidukid asuvad sellest keskpunktist kuni 10km raadiuses ning võivad asuda erinevates punktides selle raadiuse sees.

15.2. Kolmas isik koostöös oma alltöövõtjatega omab väga laialdast teenindustaristut üle Eesti. Mitmed meie töökojad asuvad punktis ÜI7 kirjeldatud sisendite vahetus läheduses. Transpordi maksumuse arvestamisel oleme alati võtnud arvesse vastava piirkonna punktis ÜI7 toodud sisendi kaugust lähimast töökojast.

Truck Trading Estonia OÜ kinnitab, et pakkumuse tegemisel on arvestatud lepingu välise ja sisese ristsubsideerimise keeluga.

16. Kolmas isik, **OÜ GoCraft**, vaidleb vaidlustusele vastu.

16.1. Vaidlustaja on vaidlustuses hindamiskriteeriumi „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“ osas märkinud, et OÜ GoCraft Hanke osades 3 ja 4 esitanud maksumuse eest vastava teenuse osutamine on võimatu ning kasutanud on õigusvastaselt oma pakkumuse maksumuse esitamisel keelatud ristsubsideerimist.

OÜ GoCraft kinnitab käesolevaga, et vastava teenuse pakkumisel esindavad OÜ-t GoCraft selle seaduslikud esindajad ehk juhatuse liikmed (kokku 3 juhatuse liiget). Võttes arvesse OÜ GoCraft tegutsemist militaarvaldkonnas, siis esindavad OÜ-t GoCraft Hankes nimetatud sõiduki üleandmisel ja vastuvõtmisel töövälisel ajal (st tööpäevadel ajavahemikus 17.00–9.00 ning nädalavahetustel) ainult ja ainult OÜ GoCraft seaduslikud esindajad. Juhatuse liikmed esindavad OÜ-t GoCraft seaduse, põhikirja ja juhatuse liikme lepingu alusel. Viimased neist sätestavad juhatuse liikmete õigused ja kohustused OÜ GoCraft esindamisel, kohustuste täitmise aja (s.h. juhatuse liikme ametiülesannete täitmise kohustuse ajalise piirangute töötundidele vms) ja osaniku otsusega fikseeritud juhatuse liikme tasu. Võttes arvesse, et juhatuse liikme lepingutele kohaldatakse käsundit reguleerivaid sätteid, siis ei kuulu juhatuse

liikmele eraldi hüvitamisele ametiülesannete täitmine puhkepäevadel, riigipühadel jne.

Pakkumuses toodud esindaja tasu on väljendatud õigesti ning nimetatud teenuse maksumuse määramisel ei kasutata ristsubsideerimist.

16.2. Vaidlustaja on vaidlustuses hindamiskriteerium „Transpordi maksumus“ märkinud, OÜ GoCraft osades 3 ja 4 pakkumuses esitatud maksumusega on vastava teenuse osutamine võimatu, kasutanud õigusvastaselt oma pakkumuse maksumuse keelatud ristsubsideerimist.

OÜ GoCraft lähtus pakkumuse koostamisel ja vastava teenuse hinna arvutamisel enda erialastest teadmisest, Hankija poolt hankemenetluse käigus kõikidele Hankes osalevatele isikutele (pakkujatele) antud selgitustest (riigihangete e-keskkonna kaudu) ning võimalikest kütusehindade prognoosist kütuseturul. GoCrafti poolt esitatud kilomeetrihinna maksumus on arvutatud Hankija poolt avaldatud valemi alusel. Kilomeetrihinna maksumuse komponendiks oleva kilometraaži arvutamisel on OÜ GoCraft aluseks võtnud hankes nimetatud vastava piirkonna keskuse ja lähima OÜ GoCraft kasutuses ja/või valduses oleva töökoja vahemaa (kilomeetrites).

OÜ GoCraft transporditeenuse maksumus on väljendatud õigesti, OÜ GoCraft ei kasutata ristsubsideerimist.

16.3. Vaidlustuse Lisas nr 2 „Ülevaatlik pakkumuste koondtabel“ koostamisel ning andmete esitamisel ei ole Vaidlustaja arvesse võtnud pakkumuse koostamisel ja hankelepingu täitmisel olulist tähtsust omavaid asjaolusid, sh kuid mitte ainult võimaliku pakkuja (s.h. OÜ GoCraft tegutsemise geograafiline ulatus, erinevate remondibaaside kasutamise võimalus, töökorralduse alused). Selles koondtabelis toodud fikseeritud transpordimaksumuse summad ei ole võrreldavad, kuna iga pakkuja lähteandmed on erinevad. Antud andmed ja suurused oleksid võrreldavad juhul, kui kõik pakkujad kasutaksid piirkondlikult sama töökoda/remondibaasi. Hankes aga ei ole pakkujatele teada, milliseid töökodasid/remondibaase vastav pakkuja kavatseb kasutada ning sellest tulenevalt ei ole ju teada ka vastavad vahemaad transportimiseks (kilometraaži arvestus).

17. Kolmas isik, **Milworks OÜ**, vaidleb vaidlustusele vastu.

17.1. Hindamiskriteerium „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“

Vaidlustaja leiab, et pakkuja on eiranud ristsubsideerimise keeldu kuna pakutud hinnas ei ole väidetavalt arvestatud raamlepingu p-is 6.7 toodud tingimust, mille kohaselt:

6.7. Tellija annab sõiduki täitjale üle täispaagiga ning täitja tagastab sõiduki tellijale samuti täispaagiga.

6.7.1. Täispaagina käsitletakse kütusepaaki, millesse on võimalik tankida täieliku täitmise saavutamiseks veel kuni 20 liitrit kütust.

17.1.1. Lähtuvalt Kolmanda isiku pakkumusest on tema pakkunud real „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“ 0,4 eurot. Kolmas isik ei ole ristsubsideerimist kasutanud ning pakutud hinnas on kõik kulud arvestatud.

Vaidlustuses toob Vaidlustaja välja, et „hanke osades 3, 4, ja 5 nimetatud sõidukite kütusekulu on suurem kui 30 liitrit/100km kohta ...“. Vaidlustaja seisukohalt vaidlustuses nimetatud pakkujate maksumused ei ole esitatud täispaagiga sõiduki tagastamise nõudega, sest ainuüksi kütusekulu ületab pakkumuste maksumused, jättes kõrvale veel kulud, mis kaasnevad

paratamatute nn. tühisõitude ja tööjõuga.

Kuigi vaidlustuses ei ole täpsem arvutuskäik toodud, saab eeldada, et Vaidlustaja on jaganud 30 liitri maksumust 100 kilomeetri peale ning on saanud kilomeetri maksumust, mis Vaidlustaja mõte järgi on suurem kui pakkuja poolt pakutud sõidukilomeetri maksumus.

Kolmandal isikul ei ole teada millistest hindadest on Vaidlustaja lähtunud.

17.1.2. Raamlepingu p 6.7.1. sätestab, et täispaagina käsitletakse kütusepaaki, millesse on võimalik tankida täieliku täitmise saavutamiseks veel kuni 20 liitrit kütust. Raamlepingu p-i 6.8 järgi üldjuhul kasutatakse sõidukite remonti/hooldusesse viimiseks ja remondist/hooldusest toomiseks treilerit. Autojuhti kasutatakse ainult erandkorras, kui sõiduki konditsioon seda võimaldab või treileri kasutamine on raskendatud või sõiduk tuleb transportida lähemale kui 50 km. Autojuhi kasutamine on lubatud ainult eelnevalt kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis sõlmitud kokkuleppel tellijaga.

[ärisaladus]

17.1.3. Hinnakujundamise analüüsimisel on Vaidlustaja jätnud tähelepanuta ka asjaolu, et teenuste osutamine toimub piirkonniti, milleks on Hanke osas 4 märgitud Jõhvi, Paldiski, Pärnu, Tallinn, Tapa, Tartu, Võru, Ämari. Pakkujal on võimalik kasutada erinevaid töökodasid, mis asuvad võimalikult lähedal sõiduki asukohale, mis vähendab kütusekulusid ja autojuhi tööaega veelgi. Seda lähenemise õigsust kinnitab ka Hankija teabevahetuses (Sõnumi ID 946542) väljendatud seisukoht: „*Hankija näeb ette, et sõidukite remont toimub rikke asukohast lähtudes, arvestades piirkonna remondivõimekust, remondi kiirust, keerukust ja kuluefektiivsust lähimas remondi kohas*“.

Tööjõukulu osas on Vaidlustaja toonud välja, et autojuhi kaasamisega kaasnevad paratamatult kulud (tööaeg, palk, transpordikulud). Kolmas isik on nende kuludega arvestanud. Kolmanda isiku töötajad, kes täidavad autojuhi rolli, töötavad pakkuja juures töölepingute alusel ning saavad töö eest põhipalka (mitte tunnitasu), mis võimaldab pakkujal pakkuda konkurentsivõimelist teenuse hinda. Reeglina stardib autojuht enda töökohast, so töökojast kuhu sõiduk remonti viiakse, ja jõuab hiljem tagasi enda töökohta. Autojuht jõuab ise Hankija juurde. Neid kulusid on pakkuja samuti hinnas arvestanud. [ärisaladus] .

17.1.4. Kolmanda isiku poolt pakutud hinna puhul ei ole tegemist märkimisväärselt madala hinnaga. Pakkuja lähtub teenuse osutamisel säästlikkuse põhimõttest, mis võimaldab tal hinnastada teenused selle hinnaga, mis on Hankel pakutud. Kolmas isik on kinnitanud kõigi Hanke alusdokumentides esitatud tingimuste ülevõtmist ning Hankija on neid kinnitusi õiguspäraselt usaldanud.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

18. Kolmas isik HR-Service OÜ on seadnud kahtluse alla Vaidlustaja õiguse esitada vaidlustust. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustajal on selle vaidlustuse esitamise õigus.

Pakkujatel, sh Vaidlustajal, polnud keelatud esitada mitut pakkumust ja vaidlustusmenetluses pole vaja kindlaks teha seda, millise pakkumuse esitajana Vaidlustaja on vaidlustuse esitanud.

Õige on see, et raamlepingud sõlmitakse kõigi vastavaks ja edukaks tunnistatud pakkumuse esitanud pakkujatega, kuid see ei võta Vaidlustajalt ära õigust vaidlustada Hankija otsuseid, mis tema õigusi rikuvad või huve kahjustavad.

Hankes esitatud maksumused omavad tähtsust nii minikonkursside läbiviimisel kui kaskaadmeetodi kasutamisel. Raamlepingu p-i 7.2. kohaselt lepinguga fikseeritakse maksimaalsed teenuse hinnad minimaalselt üheks aastaks ning igale konkreetsele tellimusele pakutav hind ei või ületada tellijaga sõlmitud Lisas 2 sätestatud või punkti 7.3 alusel muudetud hindu (Hankija on raamlepingu projektis eksinud lisa numbriga, õige on Lisa 4).

Vaidlustuskomisjon leiab, et vaidlustusega taotletav eesmärk on see, et pakkumustes esitatud teenuste hinnad oleksid vastavuses Hanke alusdokumentides kehtestatud ristsubsideerimise keeluga, et nii minikonkursside läbiviimisel kui kaskaadmeetodi kasutamisel saaksid konkureerida Hanke alusdokumentides toodud tingimustele vastavad pakkumused. Vaidlustuskomisjon nõustub Vaidlustajaga, et ristsubsideerimise keeldu eiravad maksumused kahjustavad Vaidlustaja huvisid *jõuda raamlepingu alusel võimalikult paljude hankelepingute sõlmimiseni /tellimuste saamiseni ning positsiooni minikonkursitel olukorras, kus minikonkursitel osalevad pakkujad või on pingereas pakkujad, kes said raamlepingusse õigusvastaselt*

19. Vaidlustaja leiab, et vaidlustusmenetlusse kolmandate isikutena kaasatud pakkujate pakkumused on Hanke vastavates osades tunnistatud õigusvastaselt vastavaks, sest osade esitatud maksumuste puhul on rikutud ristsubsideerimise keeldu. Vaidlus on Hanke osades 2 kuni 6 kolmes „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ ette nähtud maksumuses:

- 1) Hindamiskriteerium „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“
- 2) Hindamiskriteerium „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“
- 3) Hindamiskriteerium „Transpordi maksumus“

Dokumendis „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“ on kõigi kolme maksumuse puhul Hankija ette näinud järgneva: „*Lepingu väline ja sisene ristsubsideerimine on keelatud!*“ (edaspidi Keeld).

Eeltoodust nähtuvalt ei saa olla vaidlust selles, et Hankija on keelanud vaidlusalustes maksumustes nii lepingu sisese kui lepingu välise ristsubsideerimise. Keeld on kehtestanud selgelt ja üheselt mõistetavalt. Ükski menetlusosaline ei vaidle selle üle, et Keeld Hankes on kehtestatud. Hankija on selgitanud, et Keeld on talle oluline.

19.1. Keeld on kehtestatud Hanke alusdokumendis „Hindamiskriteeriumid ja hinnatavad näitajad“. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et RHS-i kohaselt ei pea kõik pakkumuste vastavustingimused olema esitatud „Vastavustingimustes“, vaid vastavustingimuseks on kõik riigihanke alusdokumentide tingimused, mis sisaldavad nõudeid pakkumusele. Kui asuda seisukohale, et Keeld ei ole vastavustingimus, tekiks küsimus, millise tingimusega oleks siis tegemist.

Keelu järgimise kontroll võib olla seotud põhjendamatult madala maksumuse kontrollimisega RHS §-i 115 alusel, kuid Keelu rikkumine ei tähenda ilmingimata põhjendamatult madala maksumusega pakkumust ja Keeldu rikkuv pakkumus ei pruugi üldse olla põhjendamatult madala maksumusega ja võib olla isegi kõrgema maksumusega kui pakkumus, milles Keeldu ei rikuta. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Keeldu rikkuva pakkumuse osas esineb RHS

§ 114 lg-s 2 sätestatud pakkumuse tagasilükkamise alus isegi siis, kui pakkumuse maksumus ei ole põhjendamatult madal.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et kui Hankija on mingil põhjustel otsustanud Keelu kehtestada, oli ta kohustatud ka kontrollima iga maksumuse vastavust Keelule. Hankija peab rangelt kinni pidama enda poolt kindlaks määratud tingimustest (vt nt Riigikohtu halduskolleeegiumi otsus 3-19-1501, p 22 ja EKo C-336/12, p-d 36–37, 39–40, vaidlustuskomisjoni 19.12.2025 otsus vaidlustusasjas 265-25/282071, p-id 11 kuni 17).

19.2. Sisene ristsubsideerimine tähendab, et maksumuses tasaarveldatakse kulusid ja tulusid, mis on seotud ainult konkreetse riigihankemenetluse tulemusena sõlmitava hankelepingu täitmisega. Väline ristsubsideerimine riigihankes tähendab, et maksumuses arvestatakse selle riigihanke väliste rahastusallikatega.

Keeld tähendab seda, et teenus peab olema hinnastatud oma tegelike ja põhjendatud kulude alusel – pakkumuses esitatud teenuse maksumus peab kajastama kõiki selle teenuse osutamiseks vajalikke kulusid.

Keelu puhul ei ole lubatud see, kui:

- 1) teenus A on odav, sest selle kulud kaetakse teenuse B tuludest;
- 2) teenuse maksumus esitatakse madalamana tänu muule toetusele või pakkuja teisele majandustegevusele.

Keeld ei luba seda, kui töötajad tegelikult panustavad selle teenuse osutamisse, kuid nende töötasu kaetakse mõnest muust allikast (nt teine teenus, toetus, eelarve). On võimalik, et töötasu võib jätta ka maksumuses arvestamata, näiteks siis, kui tegemist on vabatahtliku tööga (reaalset töötasukulu ei teki).

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Keeld tähendab seda, et mitte ühtegi kulu ei saa katta ei teiste esitatavate maksumusete ega ka muude pakkuja vahenditega.

19.3. Oma väidete tõendamiseks on Vaidlustaja esitanud:

- 1) Vaidlustuse Lisa 2 „Ülevaatlik pakkumuste koondtabel“;
- 2) Täiendavate seisukohtade Lisa 1 „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus kalkulatsioon“;
- 3) Täiendavate seisukohtade Lisa 2 „Transpordi maksumus“.

Vaidlustuse Lisas 2 on toodud kõik esitatud maksumused ja seal on näha maksumuste erinevused. Täiendavate seisukohtade Lisades 1 ja 2 on Vaidlustaja esitanud tema hinnangul minimaalsed maksumused. Vaidlustuskomisjon ei saa asuda seisukohale, et Vaidlustaja pole oma seisukohti põhjendanud.

Vaidlustuskomisjon nõustub kolmanda isiku Osaühinguga EGESTEN selles, et *üksnes hinnataseme võrdlus teiste pakkujatega ei tõenda pakkumuse mittevastavust ega keelatud ristsubsideerimist ja sellega, et maksumustel on erinev kululoogika.*

Vaidlustuskomisjoni pädevuses on kontrollida seda, kas lähtuvalt Vaidlustaja esitatud põhjendustest on vaidlusalused Hankija otsused tunnistada kolmandate isikute pakkumused vastavates Hanke osades vastavaks kooskõlas RHS-iga. Vaidlus on selles, kas Hankija on

õigesti järeldanud, et nende kolmandate isikute pakkumustes esitatud vastavad maksumused on kooskõlas Keeluga.

Kui Hankija otsustas kehtestada Keelu, siis pidi ta ka teadma seda, kuidas ta Keelu järgimist kontrollib.

Hankija on kinnitanud, et ta *analüüsis ja hindas mh esitatud maksumusi, arvestades oma varasemaid kogemusi ja hetke paremaid teadmisi, ning leidis, et pakkujad/ühispakkujad ei ole rikkunud Keeldu. Hankijal ei tekkinud ühegi esitatud pakkumuse osas kahtlust Keelu rikkumise osas, millest tulenevalt ei olnud Hankijal selles osas vajadust ka nõuda pakkuja(te)lt täiendavaid selgitusi, dokumente, tõendeid vms. Hankija kinnitas, et omab pikaajalist kogemust (ratas)sõidukitele remont- ja hooldustööde tellimisel (omades mh ratassõidukitele remont- ja hooldustööde tellimiseks lepinguid (hange „Ratastehnika remont- ja hooldus“, viitenumber 241921) Vaidlustaja ja enamuse kolmandate isikutega), on kursis turuhindadega ja on varasema kogemuse pinnalt teadlik, milliseid maksumusi tuleb hinnata [---].*

Seega pole Hankija üheltki kolmandalt isikult küsinud selgitusi vaidlusaluste maksumuste kohta. Hankija kinnitus eeldab, et tal on olemas analüüs, mille alusel tehti mh järeldus, et Vaidlustaja poolt vaidlustatud maksumuste puhul pole Keeldu rikutud.

Kontrollides pakkumuse vastavaks tunnistamise otsuse õiguspärasust ei saa hankija põhjendada oma otsust üksnes varasemate kogemuste ja teadmistega. Vaidlustuskomisjon saab lähtuda eelkõige Hankija analüüsist (miks ta iga vaidlusaluse maksumuse puhul järeldas, et tegemist pole Keelu rikkumisega) ja ka kolmandate isikute selgitustest.

19.4. Täiendavates seisukohades on Vaidlustaja vaidlustanud ka selle, et pakkujad ei ole oma töökodade aadresse pakkumuses esitanud.

„Vastavustingimused“ osas NÕUETELE VASTAVA TARISTU KASUTAMISE VÕIMALUS on ette nähtud, et *pakkuja peab hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks omama tööde teostamiseks taristut vastavalt tehnilise kirjelduse (Lisa 1) punktile 4. 1) Täitja esitab hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks kõikide töökodade aadressid, kus tellija jaoks töid teostatakse. 2) Kui töökoda ei ole täitja omanduses, peab ta tõendama töökoja kasutamise võimaluse olemasolu (mõlemapoolselt allkirjastatud siduvate tingimustega kokkulepe). 3) Kui eelnimetatud dokumente ei ole pakkumuse esitamise hetkel võimalik esitada, esitab pakkuja kinnituse töökoja kasutuselevõtuks hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks.*

Vormi 3 „Hinnastamine V4“ „Tabeli täitmise kirjeldus“ p-id ÜI15, 16 ja 17 näevad ette, et:
ÜI15- *Pakkumisele tuleb lisada remondihalli(de) joonised või fotod ning uste ja remondipindade mõõtmed, kui märgitakse „JAH“ reale läbisõiduga remondihall*
ÜI16 - *Pakkumisele tuleb lisada kõikide töökodade aadressid, kus Hankija jaoks töid teostatakse, kui märgitakse "JAH" reale „parkla“ või „mehitatud valvega parkla“.*
ÜI17 - *Pakkumisele tuleb lisada tõstukite spetsifikatsioonid, kui märgitakse "JAH" reale "sõidukite tõstuk*

Tegemist on vastuoluga „Vastavustingimuste“ ja Vormi 3 „Hinnastamine V4“ „Tabeli täitmise kirjeldus“ vahel. Selle vastuolu kohta on Hankijalt küsitud 06.11.2025 selgitusi (Sõnumi ID 1 025 127) ja Hankija on 07.11.2025 vastanud järgmiselt: „ÜI-des 15, 16 ja 17 märgitud

nõuetele tohib hinnastamistabelisse märkida sõna „Jah“ vaid juhul, kui vastavad nõuded on pakkujal täidetud – sellisel juhul tuleb pakkujal esitada ka vastavad tõendid. Juhul, kui nimetatud võimeid pakkujal ei ole, ei saa pakkuja nende kvaliteedikriteeriumite eest lisapunkte.“

Vaidlustusmenetluses on Hankija kinnitanud, et Hankija ei ole nõudnud, et töökojad peavad olemas olema pakkumuste esitamise hetkel – Hankija selgituste kohaselt on antud mh võimalus kinnituse esitamiseks töökoja kasutuselevõtuks hiljemalt hankelepingu täitmise hetkeks.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et tegemist on vaieldava vastuolu lahendamisega, kuid nõustub kolmanda isiku Aktsiaseltsiga Baltflex selles, et isegi siis, kui need töökojad oleks tulnud pakkumuses nimetada ja vastavad tõendid pakkumuses esitada, on Vaidlustaja selle asjaolu välja toomisega hilinenud (RHS § 191) ja see tuleb jätta tähelepanuta.

19.5. Hankija on ette valmistanud Vormi 3 „Hinnastamine V4“, kus on toodud Hanke osades 1 kuni 6 maksumuste esitamise tabelid ja „Tabeli täitmise kirjeldus“. Pakkujad esitasid maksumused Vormis 3. „Tabeli täitmise kirjelduses“ on toodud teatud nõuded maksumuste esitamisele.

19.6. Hindamiskriteerium „Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus“

Raamlepingu p 6.8 kohaselt üldjuhul kasutatakse sõidukite remonti/hooldusesse viimiseks ja remondist/hooldusest toomiseks treilerit. Erandkorras võib kasutada autojuhti, kui sõiduki konditsioon seda võimaldab või treileri kasutamine on raskendatud või sõiduk tuleb transportida lähemale kui 50 km. Autojuhi kasutamine on lubatud ainult eelnevalt kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis sõlmitud kokkuleppel tellijaga.

„Tabeli täitmise kirjeldus“ ÜI14 kohaselt autojuhi kasutamisel hinnastatakse sõidukilomeetri hind ainult tellija sõidukiga läbitud teepikkuse järgi.

Seega – tuli esitada sõidukilomeetri maksumus autojuhi kasutamisel tellija sõiduki toimetamiseks täitja töökotta – täitja autojuht viib sõiduki täitja töökotta.

05.11.2025 on küsitud maksumuste kohta Hankijalt selgitusi (Sõnumi ID 1 024 696) ja Hankija on 07.11.2025 vastanud mh, et võimalikud on kolm olukorda:

- 1) seadmega saab sõita täitja töökotta (rakendub Autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus);
- 2) seade pole liikumisvõimeline (rakendub Sõiduki transpordil sõidukilomeetri maksumus);
- 3) töid on vaja teostada tellija asukohas (rakendub Meeskonna väljasõidu sõidukilomeetri - rakenduvad nii meeskonna väljasõidutasu kui ka meeskonna väljasõidu sõidukilomeetri maksumus.

Vaidlustaja on seisukohal, et järgmiste pakkujate esitatud autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumused (eurodes) ei ole kooskõlas Keeluga:

- 1) Hanke osas 2
Aktsiaselts Baltflex – 0,12, ART ML OÜ – 0,15 ja OÜ Vaiest – 0,10
- 2) Hanke osas 3
Steltmex OÜ – 0,19, Aktsiaselts Baltflex -0,12, Osaühing EGESTEN- 0,35, ACM Service OÜ – 0,15 ja OÜ Vaiest – 0,10

- 3) Hanke osas 4
Aktiaselts Baltflex -0,12, Osaühing EGESTEN -0,35 ja HR-Service OÜ - 0,40, ART ML OÜ -0,15 ja Milworks OÜ -0,40
- 4) Hanke osas 5
Steltmex OÜ - 0,19, ACM Service OÜ - 0,15 ja ART ML OÜ - 0,15

19.6.1. Hankija on lähtunud sellest, et sõiduki 100 km kaugusele viimiseks kulub 1,5h, mille eest makstakse täitjale kõige madalama pakkumuse korral 0,15 eurot/km, kokku 15 eurot, st 10 eurot tunnis, 2025 oli alampalk 5,31 eurot tunnis. Hankija teeb järelduse, et 0,15 eurot/km on igati vastav sõidukilomeetri maksumus ja selles sisaldub ka autojuhi kohalesõit sõiduki juurde.

Hankija on lähtunud 0,15 eurost/km kohta, kuid üks esitatud vaidlusalustest maksumustest on ka 0,10 eurot/km kohta.

Hankija on Vaidlustaja esitatud kütusekulu kalkulasioonist järeldanud, et kui aluseks võtta 32,25 liitrit /100 km kohta ja kõrvutades seda maksimaalse autojuhi kasutamisel võimaldatava 50 km-iga, saab kütusekulu olla kuni 16,125 liitrit, mis võibki sõidukit üle andes paagist puududa (raamlepingu p 6.7.1. sätestab, et täispaagina käsitletakse kütusepaaki, millesse on võimalik tankida täieliku täitmise saavutamiseks veel kuni 20 liitrit kütust).

Seega on Hankija leidnud, et autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus peab sisaldama tööjõukulusid, kütusekulu polnud vaja arvestada. Kuid Hankija ei ole arvestanud sellega, et Raamlepingu p 6.8. ei näe ette ainult seda, et sõiduk tuleb transportida lähemale kui 50 km - autojuhti võib kasutada ka siis, kui sõiduki konditsioon seda võimaldab või treileri kasutamine on raskendatud ja seda mistahes kaugusele sõitmisel.

19.6.2. Vaidlustuskomisjon nõustub kolmanda isikuga Aktiaseltsiga Baltflex selles, et ükski raamlepingu sättest tulenev nõue (raamlepingu p 6.7.1) ei saa olla pakkumuse esitamise hetkel pakkumusele kehtiv vastavustingimus. Kuid käesoleval juhul on vaidlus selles, kas autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumus on vastavuses Keeluga või mitte. Keeld ei ole tulevikku (hankelepingu sõlmimise järgsesse perioodi) suunatud tingimus.

Kolmas isik Osaühing EGESTEN selgitab, et 0,35 eurot/km on autojuhi teenuse ühikuhind, mis sisaldab autojuhi teenuse osutamisega seotud kulukomponente selle teenuse raames (sh autojuhi kulu), kuid ei täpsusta, millised on konkreetsed autojuhi kulud, mis selles esitatud maksumuses on arvesse võetud.

Kolmanda isiku Milworks OÜ, kes on pakkunud selleks maksumuseks 0,4 eurot/km, seisukohtadest tuleneb, et ta on arvestanud selles maksumuses kütusekuluga ja tööjõukuludega (tööaeg, palk, transport). Kolmanda isiku selgituste kohaselt töötajad, kes täidavad autojuhi rolli, töötavad töölepingute alusel ning saavad töö eest põhipalka (mitte tunnitasu).

Vaidlustuskomisjon nõustub kolmanda isiku Milworks OÜ-ga selles, et maksumus sõltub töökoja asukohast ja sellest, millise hinnaga pakkuja kütust osta saab, kuid viide sellele, et töötajad, kes täidavad autojuhi rolli, saavad töötasu, näitab, et seda pole selles maksumuses arvesse võetud, st tegemist võib olla kulude ristsubsideerimisega välistest vahenditest.

19.6.3. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija ja kolmandate isikute selgitustest pole võimalik üheselt järeldada, et Vaidlustaja poolt nimetatud pakkujate esitatud autojuhi kasutamisel sõidukilomeetri maksumused ei riku Keeldu. Hankija ja kolmandad isikud pole isegi ühel arvamusel selle, millised kulud selles maksumuses peavad olema arvesse võetud. Hankija pole esitanud tehtud analüüsi, millest saaks järeldada seda, millised kulud selles maksumuses peavad olema arvestatud ja millised on miinimummaksumused lähtuvalt töökodade võimalikest asukohtadest.

19.7. Hindamiskriteerium „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“

Raamlepingu p-id 5.9., 6.3. ja 6.4. on sõnastatud järgmiselt:

5.9. Täitja kohustub tagama tellija või tellija poolt määratud isiku ligipääsu remondi teostamise asukohta ja/või hanklepingut puudutavale dokumentatsioonile ja taristule tööajal ilma etteteatamiseta ning töövälisel ajal vähemalt 2-tunnise etteteatamisega.

6.3. Sõidukite valdus antakse teenuse osutamiseks tellija poolt täitjale üle üldjuhul tööpäeviti ajavahemikus 9.00–17.00. Sõidukite valduse üleandmine fikseeritakse üleandmise-vastuvõtmise akti vormil.

6.4. Kui sõidukid antakse täitjale teenuse osutamiseks väljaspool punktis 6.3 sätestatud aega (st tööpäevadel ajavahemikus 17.00–9.00 ning nädalavahetustel), loetakse sõidukite valdus täitjale üleläinuks alates sõidukite tellija poolt täitjale teenuse osutamiseks üleandmisest. Sõidukite valduse üleandmine fikseeritakse üleandmise-vastuvõtmise akti vormil.

Raamlepingu p-id 5.9. ja 6.4. ongi otseselt seotud töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasuga.

03.11.2025 on Hankijale esitatud selgitustaotlus (Sõnumi ID 1 023 385): *7. „Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu“ Mis asi see on ja mille jaoks?*

Hankija on 07.11.2025 vastanud järgmiselt: *7) Raamlepingu projekti punkt 6.4 sätestab, et sõidukeid võib täitjale teenuse osutamiseks üle anda ka väljaspool tööaega, st väljaspool ajavahemikku kl 9.00–17.00, mis puhul rakendub töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise ühekordne fikseeritud tasu.*

17.04.2025 on Hankijale esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 955 768): *Millist perioodi peab antud lahtris arvestama: päev/kuu/aasta....?*

Hankija on 17.04.2025 vastanud järgmiselt: *Lahtri "Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu" näol on tegemist ettevõtte esindaja tagamise ühekordse tasuga töövälisel ajal, mida on võimalik rakendada, kui tellija nõuab täitja esindaja kohalolu.*

25.03.2025 on Hankijale esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 946 544): *Paluks hankedokumentdes lahti kirjutada, mis asjad need on? [---].5. Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu.*

Hankija on 27.03.2025 vastanud järgmiselt: *Hankija ei ole küsimuses väljatoodud punkte nõudena kehtestanud. Antud punktide eest on võimalik hindamisel saada lisapunkte, näiteks pakkujal on võimalik saada hindamisel lisapunkt valvega ja mehitatud valvega parkla olemasolu eest.*

21.02.2025 on Hankijale esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 934 243): *Mida peaks sisaldama Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu? Kas tasu on tunni, päeva, kuu või aasta põhine? Millist reageerimise kiirust eeldatakse?*

Hankija on 26.02.2025 vastanud järgmiselt: *Töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasu all peab hankija silmas isikut, kes esindab täitjat sõiduki üleandmisel ja vastuvõtmisel töövälisel ajal (st tööpäevadel ajavahemikus 17.00–9.00 ning nädalavahetustel). Tasu on väljasõidu ehk ühiku põhine, st ühekordne tasu ühe väljasõidu kohta. Täitja kohustub tagama tellija või tellija poolt määratud isiku ligipääsu remondi teostamise asukohta ja/või hankalepingut puudutavale dokumentatsioonile ja taristule tööajal ilma etteteatamiseta ning töövälisel ajal vähemalt 2-tunnise etteteatamisega (raamlepingu projekti punkt 5.9).“*

Pakkujatele pidi Hankija vastustest olema mh teada see, et tegemist on ühekordse tasuga ühe väljasõidu kohta.

Vaidlustaja on seisukohal, et järgmiste pakkujate töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasud ei ole kooskõlas Keeluga:

- 1) HR-Service OÜ osades 2, 3 ja 4, vastavalt 0,0001; 0,0001; 0,0001 eurot;
- 2) OÜ Vaiest osades 2 ja 3, vastavalt 0,01; 0,01 eurot;
- 3) Renowa Projektid OÜ osades 2, 3 ja 6, vastavalt 0,01; 0,01; 0,01 eurot;
- 4) OÜ GoCraft osades 3 ja 4, vastavalt 0,001; 0,001 eurot.

19.7.1. Hankija selgitustest tuleneb, et kui pakkujal on töölepinguliselt määratud isikule või isikutele kohustus teatud olukordades ettevõtte territooriumil toimuvatele intsidentidele reageerida, ei ole väärtuste 0,01 ja 0,0001 esitamise puhul tegemist ristsubsideerimisega. Hankija leiab, et kui pakkuja deklareeris, et tal on mehitatud valvega parkla, ei näinud Hankija Keelu rikkumist, kui nimetatud valvur on ettevõtja poolt tagatud esindaja või kui töötatakse vahetustega. Hankija on seisukohal, et isikule, kellel on juba olemasolevas töölepingus kohustus reageerida tööandja territooriumile teatud asjaoludele või on isik juba territooriumil kohal, ei kaasne antud lepingu kontekstis lisatasu maksmise kohustust.

Hankija ei täpsustanud seda, millistel pakkujatel on juba töölepingu alusel kellelegi määratud vastav kohustus ja millest lähtuvalt on Hankija seisukohal, et mehitatud valvega parkla töötajale saab ilma lisatasuta panna kohustuse töövälisel ajal ettevõtjat esindada Hankijaga tulevikus sõlmitava hankalepingu täitmiseks.

19.7.2. Kolmas isik Renowa Projektid OÜ on selgitanud, et tal on Hankes lepingu täitmise ajal mehitatud valvega ala ja sellest tulenevalt on lepingu täitmise asukohas ööpäevaringselt kohal isik, kelle tööülesannete hulka kuulub ligipääsu tagamine territooriumile, sõidukitele ja hankalepinguga seotud dokumentatsioonile. Töökorraldusest tulevalt täidab sama isik töövälisel ajal ka ettevõtja esindaja funktsiooni.

Kolmas isik OÜ GoGraft on kinnitanud, et vastava teenuse osutamisel esindavad teda seaduslikud esindajad ehk juhatuse liikmed (kokku 3 juhatuse liiget) ja võttes arvesse, et juhatuse liikme lepingutele kohaldatakse käsundit reguleerivaid sätteid, siis ei kuulu juhatuse liikmele eraldi hüvitamisele ametiülesannete täitmine puhkepäevadel, riigipühadel jne.

Mõlema kolmanda isiku selgitusest nähtub, et töövälisel ajal ettevõtja esindajaks on töötaja, kes saab selle eest töötasu või juhatuse liige, kes saab juhatuse liikme tasu. Tegemist ei ole

tasuta Raamlepingu p-ide 5.9. ja 6.4. täitmisega, selgituste kohaselt tehakse seda kas töötasu või juhatuse liikme tasu eest.

Isegi siis, kui olemasolevas töölepingus on kirjas teatud kohustuse täitmine, siis makstakse selle kohustuse täitmise eest töötasu ja see osa töötasust oleks pidanud kajastuma töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasus. Juhatuse liige esindab äriühingut ja saab selle eest juhatuse liikme tasu. Kui ta selle tasu eest täitab ka Raamlepingu p-e 5.9. ja 6.4, siis mingi osa tema juhatuse liikme tasust oleks pidanud kajastuma töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasus.

Vaidlustuskomisjon nõustub Vaidlustajaga selles, et kui mehitatud valvet tegevat isikut kasutatakse ka töövälisel ajal ettevõtja esindajana, siis või olla tegemist Hanke sisese ristsubsideerimise keelu eiramisega.

19.7.3. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija ja kolmandate isikute selgitustest pole võimalik üheselt järeldada, et Vaidlustaja poolt nimetatud pakkujate esitatud töövälisel ajal ettevõtte esindaja tagamise tasud ei riku Keeldu.

19.8. Hindamiskriteerium „Transpordi maksumus“

Lisaks transpordi maksumusele tuli pakkujatel esitada ka sõiduki transpordil sõidukilomeetri maksumus („Tabeli täitmise kirjeldus“ ÜI13 kohaselt *Hankija hinnangul on turutingimustele vastav sõidukilomeetri maksumus treilervedudel leitav valemiga kütusekulu kilomeetri kohta * kütuse maksumus * 3 ± 20 %. Selle sisse on arvestatud nii sõiduki peale- ja mahalaadimine kui ka 1 h pikkune ooteaeg sõiduki peale- või mahalaadimisel tellija asukohas.*).

„Tabeli täitmise kirjeldus“ ÜI6 kohaselt *pakkuja esitab iga piirkonna kohta fikseeritud transpordi maksumuse.*

„Tabeli täitmise kirjeldus“ ÜI7 kohaselt *transpordi maksumuse arvestamisel tuleb lähtuda järgnevast:*

- a) sõidukite asukoht (näiteks JÕHVI - Keskväljak, Jõhvi linn) tähistab konkreetse geograafilise piirkonna keskpunkti;*
- b) sõidukid asuvad sellest keskpunktist kuni 10 km raadiuses ning võivad asuda erinevates punktides selle raadiuse sees.*

„Tabeli täitmise kirjeldus“ ÜI8 kohaselt *transpordi maksumuse arvutusel peab arvestama 12 m pikkuse ja 3,5 m kõrguse sõidukiga, kaaluga 18 tonni..*

Hankijale on 09.11.2025 esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 1 026 050): *Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus" Kas maksumus peab sisaldama 4 otsa sõitu? Puksiirauto sõidab kohale, toob auto töökotta, viib auto tagasi ja sõidab ise tagasi.*

Hankija on 10.11.2025 vastanud järgmiselt: *Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus sisaldab endas ühte ringi ehk treileri asukohast tellija sõiduki(te)ni, sealt töökotta ja töökojast treileri asukohani tagasi.*

Hankijale on 03.11.2025 esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 1 023 385):

1. Kui sõidukid asuvad 10 km raadiuses geograafilise piirkonna keskpunktist, siis mis loogika alusel peaks Pakkuja suutma välja mõelda „Sõiduki transpordi fikseeritud maksumuse“?

Ühel juhul võivad asuda 0,5 km kaugusel ja teisel juhul 20 km kaugusel. Kas „Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus“ kehtib vaid nendele sõidukitele, mis asuvad 10 km raadiuses geograafilise piirkonna keskpunktist?

2. Kuhu suunatakse sõidukid remonti, mis asuvad näiteks: Alutagusel, Laiusel, Muhus, Türil, Põlvas?

3. Palume Hankijal selgitada, kuidas on võimalik esitada "Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus" nii, et tegemist ei oleks lepingu välise või sisese ristsubsideerimisega olukorras kus osa autosid tuleb transportida Tapalt Peetrisse ja osa Rakverre ja osa võimalik Tapal remontida? [---]

Hankija on 07.11.2025 vastanud järgmiselt: 1) Fikseeritud maksumus kehtib ainult nendele sõidukitele, mis asuvad nimetatud 10km raadiuse sees.

2) Sõidukite remonti suunamisel valib koha tellija vastavalt oma vajadustele.

3) Fikseeritud maksumuses ootab hankija osade kaupa lähima sobiliku töökoja kasutamist ja selleni transpordi tagamist. [---]

Hankijale on 03.11.2025 esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 1 023 384): Palume tekinud küsimustele vastata üheselt mõistetavalt ja sisuliselt. 1. Teabevahetus 948278. Mida tähendab „Selle sisse on arvestatud“? Kas Hankija on valemisse selle juba sisse arvestanud? Palun hankijal esitada näidistehe 1: kütusekulu on 45 l/100km, kütuse maksumus 1,14 eur/l, töökoda asub 3 km kaugusel väeosa pääslast.

Palun hankijal esitada näidistehe 2: Pakkuja töökoda asub Sael ja Osa 3 auto Miinisadamas.

2. Palume üheselt mõistetavalt lahti kirjutada, mis asi on „Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus“. Kas transport autojuhi kasutamisel või pukseerimine? Mõlemad see samal ajal olla ei saa. Kas teine on sellisel juhul kilomeetripõhiselt? [---]

Hankija vastas 07.11.2025 järgmiselt:

1) Esimene tund on hankijale tasuta, st kilomeetri hinna sisse PEAB PAKKUJA arvestama sõiduki pealelaadimise aja. Nii on kirjas ka hinnastamise tabeli vahelehel „Tabeli täitmise kirjeldus“ real 15 viitega ÜII3 „Hankija hinnangul on turutingimustele vastav sõidukilomeetri maksumus treilervedudel leitav valemiga kütusekulu kilomeetri kohta * kütuse maksumus * 3 ± 20 %. Selle sisse on arvestatud nii sõiduki peale- ja mahalaadimine kui ka 1 h pikkune ooteaeg sõiduki peale- või mahalaadimisel tellija asukohas.“ Tegemist on fikseeritud maksumusega piirkonna põhiselt, mis tähendab, et pakkuja peab selle kirjeldama vastavalt oma piirkonda teenindava töökoja asukohale. Võrdluseks, kui sõiduk on näiteks Jõhvis ja pakkuja töökoda Tallinnas, aga kuna pakkujal ei ole lähemal ühtegi sobilikku töökoda, peab ta igakordselt sõiduki vedama Tallinna. Sõidukilomeetri maksumus = $45 * 1,14 / 100 = 1,54 \text{ EUR} \pm 20\% = 1,23 \dots 1,85 \text{ EUR}$

2) Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus on tasu piirkonna põhiselt hankija sõiduki transportimise eest pakkuja lähimasse sobilikku töökotta. Kuna sõiduki transpordil on eelistatud transpordiliik treilervedu (raamlepingu projekti punkt 6.8), siis tuleb pakkujal sõiduki transpordi fikseeritud maksumuses arvestada sõiduki transpordivahendiks treilerit. [---]

03.06.2025 on Hankijale esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 971 661): Vorm 3 Transpordi maksumuse arvutusel peab arvestama 12 m pikkuse ja 3,5 m kõrguse sõidukiga, kaaluga 18 tonni.

1. Hankes olevad sõidukid on enamuses madalamad kui 3,0m. Eestis on lubatud maksimaalseks kõrguseks 4,0m. Kas sellest võib järeldada, et pakkuma peab igaljuhul madala põhjaga (Lowbed, veolava kõrgus kuni 0,500m) treileriga vedu? Kuidas selline nõue toetab Riigihanke § 2 lg 1-te?

2. Miks selline nõue on kehtestatud kõikidele hanke osadele? Näiteks Osas 1 enamuses sõidukeid saab transportida kerghaagiseda aga transpordi fikseeritud maksumuse pakkumisel peab arvestama 12 m pikkuse ja 3,5 m kõrguse sõidukiga, kaaluga 18 tonni, sest vastasel juhul on tegemist ristsubsideerimisega ja pakkuja pakkumus kõrvaldatakse.

Hankija on 09.06.2025 vastanud järgmiselt: 1) Eestis on lubatud veose kõrgus tee pinnast 4,50 m. Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määrusele nr 42 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele" Lisa 1 Grupp 11 Kood 1121 punkt 1: "Veose (sealhulgas vahetatava kere ja standardiseeritud konteineri) laius ei tohi ületada 3,00 m, veose kõrgus ei tohi ületada 4,5 m maapinnast ning veos ei tohi ulatuda sõidukist või autorongist ette- ega tahapoole üle 2,00 m, välja arvatud punktis 2 ja 3 toodud juhul. Sõiduki või autorongi pikkus koos veosega ei tohi ületada käesoleva määruse koodis 1102 kehtestatud nõudeid."

2) Hankija leiab, et sellisel kujul transpordi hinnastamine ei ole pakkujatele piirav ning tagab ühetaolisuse, kuna kõikides hanke osades kirjeldatud sõidukite puhul on võimalik nõutud parameetreid saavutada

Hankijale on 05.03.2025 esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 937 931):

Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus tähendab remonti või hooldust vajava masina transpordi hinda remondi või hoolduse teostamise kohta., Siis kuidas pakkuja teab kui kaugel on hooldust vajav masin et saaks hinna ära fikseerida ?

Hankija on 07.03.2025 vastanud järgmiselt: Alusdokumendis "Vorm 3" on hankija toonud välja erinevad piirkonnad, mille kohta hankija soovib sõiduki transpordi fikseeritud maksumust: Jõhvi, Paldiski, Pärnu, Tallinn, Tapa, Tartu, Võru, Ämari. Kui remonti/hooldust vajavad sõidukid jäävad nimetatud piirkondadest välja, rakendatakse sõidukilomeetri maksumust.

Hankijale on 27.02.2025 esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 935 671): Pakkuja täidab ja esitab töölehe "Vorm 3. Hinnastamine" nende hanke osade vahelehed, milles ta esitab pakkumuse. Osa 5 puhul nõutakse Sõiduki transpordi fikseeritud maksumust. Kas siin mõeldakse tehnika kohalesõidu hinda objektile või remondi/hooldust vajava masina transpordi hinda remondi teostamise kohta? Sisestatav väärtus tekitab Y29-Y36 välja väärtused, millel nimetuseks Veo maksumus, mis ajabki segadusse.

Hankija on 28.02.2025 vastanud järgmiselt: Sõiduki transpordi fikseeritud maksumus tähendab remonti või hooldust vajava masina transpordi hinda remondi või hoolduse teostamise kohta.

14.02.2025 on Hankijale esitatud järgmine selgitustaotlus (Sõnumi ID 931 404): Transpordi maksumus Madalaima väärtusega pakkumus saab maksimaalse arvu punkte. Teised pakkumused saavad punkte arvutades valemiga: "osakaal" - ("pakkumuse väärtus" - madalaim väärtus) / "suurim väärtus" * "osakaal". Kuidas ja millest kujuneb hankes mõistlik ja reaalne sõidukilomeetri hind (treiler, juht ja muud seotud punktid)? Et osalejatel oleks võrdne ja üheselt mõistetav lähtepunkt ja ei tekiks genereerimisi erinevate omasõitude,

*teenussõitude, üheotsasõitude või muu sellise suhtes. Näiteks, meie ettevõtte on võimeline korraldama kõik veod ühe otsa maksumusega kuna suudame oma masinate vedudega katta teise otsa ja seda ka olenemata asukohast tuleb hind poole soodsam. Sama kehtib autojuhtidele kes on vajadusel olemas lähtekohas. 1.(Hankija hinnangul on turutingimustele vastav sõidukilomeetri maksumus treilervedudel leitav valemiga kütusekulu kilomeetri kohta * kütuse maksumus * 3 ± 20 %.) 2.(Autojuhi kasutamisel hinnastatakse sõidukilomeetri hind ainult tellija sõidukiga läbitud teepikkuse järgi.) Eelnevad punktid 1 ja 2 annavad hinna manipuleerimiseks piisavalt suured piirid, et skeemitades saada vastav edu.*

Hankija on 17.02.2025 vastanud järgmiselt: Kuna käesoleva riigihanke puhul on tegemist remondi ja hoolduse hankega, mitte transpordihankega, siis hankija hinnangul ei oma transpordimaksumus märkimisväärset mõju remondi ja hoolduse hinnale. Samuti on hankija keelanud hindamiskriteeriumites ära lepingu välise ja sisese ristsubsideerimise, mis tähendab, et pakkujatel on keelatud mistahes kompensatsiooni mehhanism teenuse maksumuse vähendamiseks.

Vaidlustaja on seisukohal, et järgmiste pakkujate esitatud transpordi maksumused ei ole kooskõlas Keeluga:

- 1) Steltmex OÜ osades 2, 3 ja 5, vastavalt 240,00; 240,00; 240,00 eurot;
- 2) Aktsiaselts Baltflex; osades 2 - 4, vastavalt 340,00; 340,00; 340,00 eurot;
- 3) ACM Service OÜ; osades 2, 3 ja 5, vastavalt 480,00; 480,00; 480,00 eurot;
- 4) Osaühing EGESTEN; osades 2, 3 ja 4, vastavalt 132,00; 132,00; 132,00 eurot;
- 5) HR-Service OÜ; osades 2, 3 ja 4, vastavalt 580,00; 896,00; 896,00 eurot;
- 6) ART ML OÜ; osades 2, 3, 4 ja 5, vastavalt 275,00; 275,00; 275,00; 275,00 eurot;
- 7) Truck Trading Estonia OÜ; osas 3 - 460,00 eurot;
- 8) OÜ GoCraft; osades 3 ja 4, vastavalt 613,00; 613,00 eurot;
- 9) Auto Lüliti OÜ osades 2, 3, 4 ja 5, vastavalt 600,00; 600,00; 600,00; 600,00 eurot.

Vaidlustaja leiab, et nende pakkujate esitatud transpordi maksumustega ei ole reaalselt võimalik transporti teostada arvestada nõudega - 12m pikkune ja 3,5m kõrgune sõiduk, mis kaalub 18tonni.

19.8.1. Hankija on juhtinud tähelepanu sellele, et transpordi maksumus sõltub täiel määral sõiduki alalisest asukohast ja transpordi teepikkusest. Hankija leiab, et juhul, kui sõiduki asukoht ja seda teenindava töökoja asukoht on piisavalt lähedastikku, on nimetatud fikseeritud transpordi maksumused korrektsed. Samuti leiab Hankija, et ta on viidanud soovile teostada sõidukite remont- ja hooldustöid võimalikult lähedal sõidukite asukohale ning seetõttu ei ole tegemist Keelu rikkumisega. Hankija ei nõustu Vaidlustaja välja toodud kütuse maksumusega ja kinnitab, et lähtus pakkumuste hindamisel transpordiettevõtte kasutamisest, mis tähendab, et läbisõit kujuneb järgmistest komponentidest: vedaja asukohast kauba asukohta sõit (koormata) + kaubaga sõit tellija asukohast täitja asukohta (koormaga sõit) + sõit täitja asukohast transpordiettevõtte asukohta (koormata sõit).

19.8.2. Kolmanda isiku Osaühingu EGESTEN selgitusest tuleneb, transpordihinna kujunemise detailne arvutusloogika (sh lähteandmed ja korralduslikud eeldused) on tema ärisaladus ning esitatakse põhjendatud nõudmisel piiratud juurdepääsuga.

Kolmas isik Truck Trading Estonia OÜ lähtus maksumuse arvestamisel „Tabeli täitmise kirjeldus“ ÜI7 ja on võtnud arvesse kaugust lähimast töökojast.

Kolmas isik OÜ GoCraft kinnitab, et on aluseks võtnud Hankes nimetatud vastava piirkonna keskuse ja lähima OÜ GoCraft kasutuses ja/või valduses oleva töökoja vahemaa (kilomeetrites). Kolmas isik leiab, et Vaidlustaja ei ole olulist tähtsust omavaid asjaolusid, sh kuid mitte ainult tegutsemise geograafiline ulatus, erinevate remondibaaside kasutamise võimalus, töökorralduse alused. Hankes ei ole pakkujatele teada, milliseid töökodasid/remondibaase vastav pakkuja kavatseb kasutada ning sellest tulenevalt ei ole ju teada ka vastavad vahemaad transportimiseks (kilometraaži arvestus).

19.8.3. Vaidlust ei saa olla selles, et transpordi maksumus saab olla madal, kui asukohad on piisavalt lähestikku (maksumus sõltub mh transpordi teepikkusest). Kui ainuüksi Hankija ja kolmandate isikute üldiste selgituste alusel ei saa asuda seisukohale, et vaidlus alused transpordi maksumused sisaldavad kõiki kulusid.

19.9. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija ei ole sisuliselt kontrollinud, kas kolmandate isikute pakkumustes ei ole rikutud Keeldu. Mingit analüüsi vaidlus aluste maksumuste kohta Hankija ei esitanud. Hankija ja ka kolmandate isikute vaidlustusmenetluses esitatud selgitused ei võimaldanud vaidlustuskomisjonil veenduda selles, et Keeldu pole rikutud. Vaidlustuskomisjon ei saa hakata seda vaidlustusmenetluses Hankija asemel kontrollima – pakkumuste vastavust kõigile Hanke alusdokumentides kehtestatud tingimustele pidi kontrollima Hankija.

Eelpooltoodu alusel leiab vaidlustuskomisjon, et kuna Hankija ei ole kontrollinud kas kolmandate isikute pakkumustes ei ole rikutud Keeldu, ei ole vaidlustatud Hankija otsused kolmandate isikute pakkumuste vastavaks tunnistamiseks kontrollitavad ja läbipaistvad (vastuolu RHS § 3 p-is 1 kehtestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõttega) ja tuleb tunnistada kehtetuks.

Jätkates Hanget peab Hankija uuesti kolmandate isikute pakkumuse vastavust kontrollima.

20. Vaidlustaja ole ei esitanud eraldi põhjendusi kolmandate isikute pakkumuste edukaks tunnistamise otsuste kehtetuks tunnistamiseks, vaid lähtub eeldusest, et õigusvastased on Hankija otsused kolmandate isikute pakkumuste vastavaks tunnistamise kohta ning hankemenetluse etapiviisilisuse põhimõttest. Kuna vaidlustuskomisjon tunnistab kehtetuks Hankija otsused kolmandate isikute pakkumuste vastavaks tunnistamise kohta, tunnistab vaidlustuskomisjon hankemenetluse etapiviisilisuse põhimõttest lähtudes kehtetuks ka Hankija otsused, millega kolmandate isikute pakkumused tunnistati edukaks.

21. Vaidlustusmenetluse kulud

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

Hankijalt kuulub Vaidlustajale välja mõistmisele tasutud riigilõiv 2560 eurot.

Vaidlustaja on esitanud tähtaegselt taotluse lepingulise esindaja kulude hüvitamiseks kogusummas 4820 eurot (käibemaksuta), 24 tunni ja 6 minuti õigusteenuse osutamise eest, tunnihinnaga 200 eurot (käibemaksuta).

Lepingulise esindaja kulude vajalikkuse ja põhjendatuse hindamisel võtab vaidlustuskomisjon arvesse läbitöötamist vajavate materjalide mahukust, vaidlus aluste küsimuste keerukust,

samuti menetluse kestust ja seda, et väljamõistetavad esindaja kulud ei tohiks tervikuna olla vaidlustusasja iseloomu ja tähtsust arvestades ilmselgelt ülepaisutatud.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et mistahes vajadust keeruliste õiguslike küsimustega tegelemiseks ja mahukate dokumentide läbi töötamiseks polnud, sest vaidlus taandus sellele, kas Hankija on kolmandate isikute pakkumusi ühe tingimuse (Keelu) osas sisuliselt kontrollinud.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja lepingulise esindaja kulud on vajalikud ja põhjendatud summas 3600 eurot (käibemaksuta), 18 tunni õigusabi osutamise eest.

Hankija ja kolmandate isikute kulud jäävad nende enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)