



OTSUS

Vaidlustusasja number	190-26/306597
Otsuse kuupäev	06.10.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Angelika Timusk
Vaidlustus	Osaühingu Spinnaker vaidlustus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi riigihankes „Väikesaarte parvlaeva liiniveoteenus“ (viitenumber 306597) Tuule Liinid OÜ pakkumuse vastavaks ja edukaks tunnistamise ning Tuule Liinid OÜ kvalifitseerimise ja kõrvaldamata jätmise otsuste kehtetuks tunnistamise nõuetes
Menetlusosalised	Vaidlustaja, Osaühing Spinnaker, esindaja vandeadvokaat Kristina Laarmaa Hankija, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, esindaja Kiur Põld Kolmas isik, Tuule Liinid OÜ, esindaja vandeadvokaat Britta Oltjer
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

RHS § 197 lg 1 p 5 ja § 198 lg 1 alusel:

1. Rahuldada vaidlustus ja tunnistada kehtetuks Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi otsused Tuule Liinid OÜ pakkumuse vastavaks ja edukaks tunnistamise ning Tuule Liinid OÜ kvalifitseerimise ja kõrvaldamata jätmise kohta.
2. Mõista Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumilt Osaühingu Spinnaker kasuks välja lepingulise esindaja kulu 10 750 eurot käibemaksuta ja riigilõiv 2560 eurot.
3. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ja Tuule Liinid OÜ kulud jäävad nende endi kanda.

EDASIKAEBAMISE KORD

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

JÕUSTUMINE

Otsus jõustub pärast kohtusse pöördumise tähtaja möödumist, kui ükski menetlusosaline ei esitanud kaebust halduskohtusse. Otsuse osalisel vaidlustamisel jõustub otsus osas, mis ei ole

seotud edasikaevatud osaga (riigihangete seaduse § 200 lg 4).

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 12.03.2026 avaldas Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (edaspidi ka Hankija) riigihangete registris (edaspidi RHR) avatud hankemenetlusena läbiviidava riigihanke „Väikesaarte parvlaeva liiniveoteenus“ (viitenumber 306597) (edaspidi Riigihange) hanketeate ja tegi kättesaadavaks muud riigihanke alusdokumendid (edaspidi RHAD), sh vastavustingimused, *Pakkumuse esitamise ettepanek* (edaspidi PEE) ja Lisa 16 ATL (edaspidi ATL).

2. Pakkumuste esitamise tähtpäevaks esitasid pakkumused neli pakkujat, sh Tuule Liinid OÜ ja ühispakkujad Osaühing Spinnaker ja EF Production OÜ.

3. 27.08.2026 otsusega tunnistas Hankija vastavaks ja edukaks Tuule Liinid OÜ pakkumuse ning kvalifitseeris ja jättis kõrvaldamata Tuule Liinid OÜ.

4. 04.09.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) Osaühingu Spinnaker (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus Hankija otsustele tunnistada vastavaks ja edukaks Tuule Liinid OÜ (edaspidi ka Kolmas isik) pakkumus ning kvalifitseerida ja jätta Kolmas isik kõrvaldamata. Vaidlustaja täiendas vaidlustust 13.09.2026.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

5. Vaidlustaja, **Osaühing Spinnaker**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

5.1. Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus on õigusvastane põhjusel, et:

- 1) Kolmanda isiku pakkumuses nimetatud asenduslaev ei vasta RHAD-ile ja pakkumuses puuduvad nõutud dokumendid asenduslaeva omandamise või kasutusse võtmise kohta;
- 2) Hankija ei kontrollinud nõuetekohaselt Kolmanda isiku pakkumuse võimalikku põhjendamatult madalat maksumust;
- 3) Hankija ei kontrollinud sisuliselt Kolmanda isiku tuginemist teiste isikute majanduslikule ja finantsseisundile ega kaalunud Kolmanda isiku kõrvaldamist RHS § 95 lg 4 p-i 5 alusel.

5.1.1. Asenduslaeva kohta kehtestatud vastavustingimuse tõlgendamine

Vastavustingimus sisaldab nii sisulist nõuet kui ka dokumendinõuet.

Sisulise nõude järgi peab pakutav asenduslaev hiljemalt liiniveo alguseks vastama ATL p-ide 3.9 ja 4 nõuetele. Dokumendinõude järgi tuli juba pakkumuses esitada kirjalik kinnitus ning tõendid selle kohta, et pakkuja omab nõuetekohast asenduslaeva või saab selle nõutavaks ajaks omandada või kasutusse võtta. Kui laev ei olnud pakkuja omandis, tuli esitada asenduslaeva omaniku kinnitus või poolte eelleping, millest nähtuks laevaomaniku tegelik ja piisavalt siduv valmisolek laev võõrandada või kasutusse anda.

Vaidlustaja ei nõustu tõlgendusega, mille järgi piisas pakkuja üldsõnalisest kinnitusest ja kõik asenduslaeva tehnilise vastavuse küsimused võiks jätta ATL-i täitmise etappi. Selline käsitus muudaks vastavustingimuse sisutuks, sest Hankijal puuduks pakkumuste võrdlemisel võimalus kontrollida, kas pakutud lahendus on tegelikult teostatav ning kas selle maksumus on pakkumuses arvestatud.

Vaidlustaja mõonab, et lõplik vastavus peab olema saavutatud liiniveo alguseks, kuid leiab, et pakkumuses pidi olema usaldusväärset tõendatud nii nõuetekohase laeva kättesaadavus kui ka vajalike ümberehituste teostatavus.

5.1.2. Asenduslaeva süvis ja sadamaeeskirjade nõuded

Vaidlustajale teadaolevalt võib Kolmanda isiku asenduslaev olla „Mergus“.

ATL p-i 4.1.2 kohaselt peab asenduslaev sobituma ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadega.

Avalike tehniliste andmete järgi on selle laeva süvis kuni 3,5 m, samal ajal kui Kihnu sadamaeeskirja järgi on maksimaalne lubatav süvis 3,3 m ja Sviby sadamaeeskirja järgi 3,2 m. Vaidlustaja hinnangul ei ole lubatud hinnata üksnes tühja laeva süvist, sest asenduslaev peab teenuse osutamisel vedama reisijaid ja sõidukeid ning täitma pakkumuses näidatud mahutavuse.

5.2. 13.09.2026 esitas Vaidlustaja vaidlustuse täienduse

5.2.1. Asenduslaeva omaniku kinnitus ja kavatsuste protokoll

Vaidlustaja esialgne kahtlus oli, et pakkumuses puudub asenduslaeva omaniku kinnitus ning esitatud on üksnes Kolmanda isiku enda kinnitus. Hankija vastusest selgus, et pakkumuses oli 28.05.2026 allkirjastatud kavatsuste protokoll. Hankija kirjelduse järgi kinnitas laevaomanik üksnes valmisolekut pidada läbirääkimisi ja sõlmida tulevikus lõplik leping. Selline dokument ei tõenda, et Kolmandal isikul on laev nõutavaks kuupäevaks tegelikult võimalik omandada või kasutusse võtta. Olukorras, kus asenduslaev ei ole pakkuja omandis, peab tõendist nähtuma vähemalt laevaomaniku siduv kohustus teha edukaks tunnistamise korral vajalik tehing. Pelk läbirääkimiskohustus ei taga tehingu sõlmimist, hinda, kasutusõiguse kestust ega laeva üleandmist 01.10.2027. Seetõttu ei saa see olla samaväärne eellepingu või sisulise kinnituskirjaga. Samuti ei võimalda selline dokument kontrollida, millise maksumusega laev omandatakse või kasutusse võetakse ja kas see kulu kajastub Kolmanda isiku pakkumuses.

5.2.2. Asenduslaeva pikkus Munalaiu ja Manilaiu sadamas

13.09.2026 täiendas Vaidlustaja vaidlustuse alust väitega, et oletatav asenduslaev ei vasta Munalaiu ja Manilaiu sadamaeeskirjades sätestatud pikkusepiirangule. Vaidlustajale teadaolevalt on laeva kogupikkus ligikaudu 49,4–49,51 m, kuid mõlemas sadamas on suurima vastuvõetava laeva pikkus 45 m. Üle nelja meetri suurune erinevus ei ole ebaoluline kõrvalekalle ning laeva lühendamine vajalikus ulatuses ei ole realistlik ümberehitustöö.

Vaidlustaja ei pea piisavaks AS-i Saarte Liinid 27.05.2026 selgitust, et sadama pidaja on valmis vastu võtma kuni 50 m pikkuse põhilaeva asenduslaeva. Selline selgitus ei muuda kehtivat sadamaeeskirja ning RHS § 46 lg 3 järgi ei või selgitusega RHAD-i muuta. Pakkumuste vastavust tuli hinnata kõigile pakkujatele teada olnud ja pakkumuste esitamise ajal kehtinud siduvate tingimuste alusel. Võimalus, et sadama pidaja võib eeskirja tulevikus muuta või kehtestada erikorra, ei tõenda Vaidlustaja arvates pakkumuse vastavust ega kõrvalda pakkumuste võrreldavuse probleemi.

5.3. 21.09.2026 Vaidlustaja täiendavad seisukohad

5.3.1. Asenduslaeva ümberehitamise teostatavus ja maksumus

Süvise ja pikkusega seotud puudused ei ole kõrvaldatavad tavapärase remondi- või parendustöödega. Laeva süvise oluline vähendamine ja kogupikkuse muutmine võivad olla tehniliselt võimatud või ebamõistlikult kallid. Vaidlustaja esitas enda koostatud ülevaatushinnangu ja kuluhinnangu, mille kohaselt vajaks laev peale võimalike gabariidiprobleemide lahendamise ka muid töid, et vastata RHAD-ile. Vaidlustaja hinnangul on ümberehitustööde kulu vähemalt ligikaudu 200 000 eurot ning laeva kuulutuses avaldatud müügihind ligikaudu 1,8 miljonit eurot.

Vaidlustaja mõonab, et müügikuulutuse hind ei pruugi olla lõplik tehinguhind, kuid peab seda oluliseks turuindikaatoriks. Kui pakkumuse eelarves puudub realistlik laeva soetus-, finantseerimis-, ümberehitus-, kindlustus-, hooldus- ja dokikulu, mõjutab see otseselt pakkumuse maksumuse põhjendatust. Hankija ei ole avaldatud põhjendustes näidanud, millise dokumendi, kalkulatsiooni või kontrollarvutuse põhjal luges ta asenduslaeva kulud piisavaks.

5.3.2. Täiendavad seisukohad asenduslaeva süvise kohta

Projekteeritud süvist ja ekspluatatsioonis vajalikku süvist tuleb eristada tühja laeva üksikust koormusjuhtumist. Isegi kui täiesti tühja laeva süvis võib jääda alla 3,2 m, ei tõenda see, et laev saab nõuetekohase koormusega Sviby ja Kihnu sadamasse siseneda. Hindamiskriteeriumi järgi arvestati Kolmanda isiku asenduslaeva mahutavuseks 27 sõiduauto. Seega pidi Hankija kontrollima laeva tegelikku kasutatavust teenuse osutamise tingimustes, mitte teoreetilist tühisüvist.

5.3.3. Pakkumuse maksumuse põhjendatuse kontroll

Vaidlustaja leiab, et Hankija 13.08.2026 protokoll ja pakkumuse edukaks tunnistamise otsus ei näita piisavalt, kuidas kontrolliti Kolmanda isiku eelarve realistlikkust. Protokollis on valdavalt refereeritud Kolmanda isiku selgitusi ja esitatud üldised järeldused, et püstitatud katavad püsilkulud, muutuvkulud ning eelarves on kasumipuhver. Avaldatud põhjendustest ei nähtu, milliseid konkreetseid kulusid, mahtusid ja ühikuhindu kontrolliti, milliseid alusdokumente kasutati ja kuidas välistati lepingu rikkumise risk.

RKHKo otsusest asjas nr 3-20-924, p 31, ja Euroopa Kohtu otsusest C-101/22 tuleneb, et pakkuja selgitus peab olema sisuline, kontrollitav ja tõendatud ning Hankija kaalutlused peavad võimaldama mõista, miks kahtlustäratavalt madal hind on siiski põhjendatud. Vaidlustaja hinnangul ei piisa üldsõnalistest viidetest Kolmanda isiku kogemusele, säästlikule tehnilisele lahendusele või asenduslaeva lahendusele, kui ei ole arvutuslikult näidatud, kuidas need asjaolud kulusid vähendavad.

5.3.4. 2025. ja 2026. aasta võrdlusandmed

Hankija kasutas ühe tasemena 2025. aasta tegelikke kulusid 6 163 903 eurot, lisades tarbijahinnaindeksi mõju 295 867 eurot ja sadamatasude tõusu 886 382 eurot ning saades tulemuseks 7 346 152 eurot. Teise võrdlustasemena kasutas Hankija kehtiva lepingu tasudest tuletatud summat 7 488 999 eurot. Vaidlustaja hinnangul ei kajasta need arvutused 2026. aastal tegelikult kehtima hakanud perioodi- ja reisisitasusid.

Vaidlustaja arvutuste kohaselt on Kihnu–Munalaid ja Munalaid–Manilaid, Rohuküla–Sviby ning Sõru–Triigi 2026. aasta perioodi- ja reisisitasude põhjal kogusumma 8 208 834 eurot; pärast Hankija vastuväidete arvestamist 7 470 508 eurot. Vaidlustaja väitel on just 2026. aasta hinnatase 2027. aastal algava teenuse võrdlemiseks asjakohasem, sest see arvestab viimaseid tasumäärasid, kulude kasvu ja teenuse tegelikku majanduslikku keskkonda. Konkurentsita sõlmitud ATL-ide iseloom ei saa iseenesest muuta neis kajastuvat tegelikku kulutaset ebaoluliseks.

5.3.5. Tööjõukulud

Vaidlustaja peab ATL-i nõuetekohaseks täitmiseks vajalikuks vähemalt kolme laeva mehitamist mitmes vahetuses, puhkuseasendajaid, asenduslaeva vahimeeskonda ning kontori- ja tugipersonali. Vajaduse on kaptenite, mehaanikute, tüürimeeste, motoristide, madruste, hooajaliste kohvikutöötajate ja tugipersonali järele, arvestades töö- ja puhkeaja süsteemi mõju töötajate arvule. Hankija põhjendustest ei nähtu, mitu töötajat ja millise palgatasemega eelarves arvestati.

Vaidlustaja esitas täiendava palgafondi arvestuse summas 1 303 881 eurot. Vaidlustaja viitas ka sektoris toimunud töötülile ja palgasurvele. Vaidlustaja hinnangul pidi Hankija kontrollima, kas eelarves kajastatud töötasu võimaldab värvata nõutava kvalifikatsiooniga laevapere ning katta puhkused, ületunnid, pühad, maksud, koolitused ja tervisetõendid.

5.3.6. Sadamatasud, hooldus-, remondi- ja dokikulud

Sadamatasu ei piirdu baassadamatasuga, vaid sisaldab ka reisija- ja veokitasusid. Viimased moodustavad olulise täiendava kulu, mille kajastamist Kolmanda isiku eelarves ei olnud

avaldatud materjalidest võimalik kontrollida. Vaidlustaja hinnangul ei tõenda baassadamatasude ligikaudne kokkulangevus, et kõik sadamatasude komponendid on pakkumuses kaetud.

Hooldus-, remondi- ja kuivdokkimiskulude kohta esitas Vaidlustaja kalkulatsiooni, milles vastav kogukulu oli ligikaudu 1 030 000 eurot. Vaidlustaja ei nõustu Hankija seisukohaga, et kalkulatsioon sisaldab kulusid, mida Riigihankes eraldi hüvitatakse. Vaidlustaja hinnangul tuleb eristada riigilaevade eraldi hüvitatavaid 15 000 ja 30 000 töötunni peamasinate hooldusi tavapärasest tehnilisest hooldusest, remondist, dokkimisest ja muudest kuludest, mis peavad sisalduma pakkumuse maksumuses.

5.3.7. Teiste ettevõtjate vahenditele tuginemine

Kolmas isik tugines netokäibe tingimuse täitmiseks kahe pakkujaks mitte oleva ettevõtja näitajatele, kuid ei nimetanud pakkumuses alltöövõtjaid. PEE p-i 31.8 järgi pidi pakkuja tõendama, et tuginetavatel ettevõtjatel on vajalikud vahendid, nad on nõus vahendite kasutamisega ja pakkuja kasutab neid hankelepingu täitmisel. Lisaks vastutavad pakkuja ja teine ettevõtja lepingu nõuetekohase täitmise eest ühiselt.

Avaldatud kinnitused on liiga üldised. Neist ei nähtu, millised finantsvahendid Kolmanda isiku käsutusse antakse, millises ulatuses ja millistel tingimustel seda tehakse ega selgesõnalist nõusolekut solidaarvastutuseks.

Vaidlustaja ei väida, et teise isiku netokäibele tuginemine oleks põhimõtteliselt keelatud, kuid leiab, et Hankija pidi kontrollima selle tegelikku majanduslikku sisu, tuginetavate ettevõtjate finantsvõimekust ja vahendite reaalselt kasutatavaks tegemist.

5.3.8. Võimalik kõrvaldamise alus

Vaidlustaja arvates võib ilma selge majandusliku loogikata nõusolek anda oma finantsvõimekus teise ettevõtja käsutusse viidata näilikele tehingule või konkurentsi moonutavale koostööle. Seetõttu pidi Hankija vähemalt kaaluma RHS § 95 lg 4 p-i 5 kohaldamist. Vaidlustajale ei ole tuginetavate ettevõtjate isikud ega nende võimalik konkurendistaatus teada.

6. Hankija, **Regionaal- ja Põllumajandusministeerium**, vaidleb vaidlustusele vastu.

6.1. Suur osa Vaidlustaja etteheidetest põhineb oletustel, sest Vaidlustaja ei teadnud vaidlustuse esitamisel asenduslaeva identiteeti, Kolmanda isiku eelarve täpset sisu ega tuginetavate ettevõtjate isikuid. Hankija otsused on õiguspärased.

6.1.1. Hankija kontrollis Kolmanda isiku pakkumust sisuliselt, sh algatas RHS §-i 115 alusel maksumuse põhjendatuse kontrolli, küsis Kolmandalt isikult selgitusi ja lahtise kuluarvestuse, kontrollis eelarveridade alusandmeid, tuvastas ühe liitmisvea ning võrdles pakkumuse maksumust kahe sõltumatu võrdlustasemega. Kontrolli tulemused kajastati 13.08.2026 protokollis nr 3.4-1/2 (edaspidi Protokoll).

6.1.2. Asenduslaeva vastavustingimuse kahetasandiline ülesehitus

Hankija tõlgendab asenduslaeva tingimust kahetasandilisena. Pakkumuses tuli täita dokumendinõue: esitada pakkuja kinnitus ja tõend, millest nähtub asenduslaeva olemasolu või selle omandamise või kasutusse võtmise võimalikkus. Sisuline nõue, et asenduslaev vastaks ATL p-idele 3.9 ja 4, tuleb täita teenuse osutamise alguseks, varaseimalt 01.10.2027. Tingimuses nimetatud võimalus esitada tõend prahi-, ehitus- või ümberehituslepingu sõlmimise võimalikkuse kohta kinnitab, et laev ei pidanud pakkumuste esitamise ajal olema omandatud ega täielikult ümber ehitatud.

Euroopa Kohtu otsuse C-295/20 kohaselt ei või hankelepingu täitmise tingimuse täitmist nõuda põhjendamatult juba pakkumuse esitamise ajal. Hankija hinnangul oleks Vaidlustaja tõlgendus vastuolus RHAD-i sõnastusega ja muudaks sisutühjaks viited ehitatavatele ning

ümberehitatavatele laevadele. Kolmas isik võttis pakkumuses kohustuse tagada nõuetele vastav asenduslaev teenuse alguseks ning kohustuse rikkumise puhuks on ATL p-is 19.4 ette nähtud kuni 200 000 euro suurune ühekordne leppetrahv ja pärast 36 tunni möödumist kuni 5 000 eurot iga viivitatud päeva eest.

6.1.3. Pakkumuses esitatud asenduslaeva dokumendid

Kolmanda isiku pakkumus sisaldas tema enda kinnitust, RHAD lisa 9 kohast asenduslaeva üldinfot, 28.05.2026 allkirjastatud kavatsuste protokoll, asenduslaeva üldjoonist, ülevaatuse protokoll, klassifikatsiooni puudutavat eksperdi kinnitust ja Transpordiameti kinnitust jääklassi IA kohta. Seetõttu ei vasta tõele väide, et pakkumuses puudusid peale RHAD lisa 9 kohase vormi muud tõendid.

Kavatsuste protokollis määratleti laev, laevaomanik ja kavandatav tehing, laevaomanik kinnitas valmisolekut pidada läbirääkimisi ning sõlmida lõplik kirjalik leping ning dokument seoti Kolmanda isiku edukaks tunnistamise ja hankelepingu sõlmimisega.

Vastavustingimus nimetas omaniku kinnituskirja ja eellepingut alternatiividena, mistõttu ei olnud nõutav siduv müügi- või prahileping ega ainuõigus laevale. Dokumendi pealkiri „kavatsuste protokoll“ ei ole määrav - määrav on selle sisu ja kehtivus vähemalt pakkumuse jõusoleku lõpuni.

6.1.4. Asenduslaeva sisuline kontroll

Hankija küsis 03.07.2026 Kolmandalt isikult selgitusi asenduslaeva klassi kohta, esitas 22.07.2026 RHS § 115 lg 1 alusel selgitusnõude, kaasas Transpordiameti jääklassi hindamiseks ning kontrollis 13.08.2026 protokollis asenduslaevaga seotud kulusid. Protokollis kohaselt sisaldab Kolmanda isiku eelarve asenduslaeva rendi- või soetuskulu, sadamatasusid, vahimeeskonna tööjõukulu, kindlustust, tehnilist hooldust, dokiremonti, vajalikke investeeringuid ning ümberehituse ja piletimüügisüsteemi nõuetega vastavusse viimise kulusid. Hankija möönab, et otsuse lisas 4 kasutatud sõnastus oli lakooniline, kuid see ei muuda pakkumuses esitatud dokumentide sisu. RHAD kohaselt ei pidanud pakkumus sisaldama valmis ümberehitusprojekti, lõplikku süvisearvutust ega kõiki tehnilise vastavuse tõendeid. Selgituste küsimisega kontrolliti, kas pakkumuses kinnitatud vastavuse saavutamine teenuse alguseks on usutav.

6.1.5. Süvise küsimus

Sadamaeeskirjade süvisepiirang kehtib laeva tegelikule süvisele sadamasse sisenemise hetkel, mitte projekteeritud või maksimaalsele süvisele täislastis. Laeva tegelik süvis sõltub lastist, varudest ja ballastist ning on käitamisel juhitav. Sadamaeeskirjades nõutakse iga külastuse kohta süvise teatamist, mis kinnitab selle külastusepõhist iseloomu.

Vaidlustaja 21.09.2026 esitatud püstuvusarvutuse järgi oli tühja laeva keskmine süvis 2,823 m, süvis ahtris 2,970 m ja vööris 2,677 m ning süvisemärkidel vastavalt 2,988 m ja 2,682 m.

Vaidlustaja nimetatud 3,28 m näitajat dokumendis ei ole. Seetõttu ei ole tõendatud Vaidlustaja väide, et laev ei mahu tühjana Sviby 3,2 m piirangusse. Samuti ei ole esitatud koormusjuhtumit, mis näitaks 27 sõiduauto vedamisel tingimata 3,5 m süvist.

6.1.6. RHS §-i 115 kontrolli käik

RHS § 115 lg 2 kohustuslikud kontrollikriteeriumid sellele Riigihankele ei kohaldu ja Hankija kontrollis maksumust omal algatusel.

Hankija esitas 22.07.2026 selgitusnõude. 30.07.2026 esitas Kolmas isik täidetud lahtise liiniveo kulude eelarve ja seletuskirja. Hankija kontrollis liitmisi ja dokumente, tuvastas püsikuludest välja jäänud sadamateenuste rea 1 920 eurot liini kohta ehk kokku 5 760 eurot ja hindas vea mõju.

Hankija kontrollis AS-i Saarte Liinid 19.03.2026 kirja sadamatasude kohta, kütusehinna statistikat 2026. aasta I kvartalis, NPS-i 2025. aasta keskmist kaldavoolu hinda, 2026. aasta

palga- ja maksumäärasid ning normtunde. Protokolli lk-del 1–3 esitati Hankija arvutused ja võrdlustasemed, lk-del 3–4 Kolmanda isiku selgitused ning lk-del 4–5 Hankija hinnangud ja järeldused. Kolmanda isiku seisukohtade refereerimine ei tähenda analüüsi puudumist.

6.1.7. Võrdlustasemed ja teiste pakkumuste hinnad

Hankija kasutas kahte sõltumatut võrdlustaset. Kulupõhine tase 7 346 152 eurot saadi 2025. aasta tegelikele kuludele (6 163 903 eurot) THI mõju (295 867 eurot) ja sadamatasude tõusu (886 382 eurot) lisamisel. Kehtiva lepingu tasudest tuletatud korrigeeritud võrdlustase oli 7 488 999 eurot. Kolmanda isiku pakkumuse maksumus 7 416 382 eurot paiknes nende vahel: 70 230 eurot ehk 0,96% üle kulupõhise taseme ja 72 617 eurot ehk 0,97% alla teise taseme. Kolmanda isiku pakkumus oli AS-i Kihnu Veeteed pakkumusest 330 281 eurot ehk 4,3% odavam. Hankija peab oluliseks, et kaks sõltumatut pakkujat esitasid lähestikused hinnad ning senise vedaja pakkumus jäi samuti alla Vaidlustaja algselt pakutud 8 208 834 euro suurusele võrdlustasemele. See kinnitab, et Kolmanda isiku hinnatase ei ole turul erandlik.

6.1.8. 2026. aasta ATL-ide tasud

Hankija ei pea kehtivate ATL-ide tasusid otsustavaks mõõdupuuks, sest RHS § 115 kontrollib eelkõige pakkuja enda kalkulatsiooni realistlikkust. Kehtivad ATL-id on konkurentsita sõlmitud otselepingud, mida pikendati teenuse katkemise ohu tõttu ja mille tasud kujunesid ühe vedajaga peetud läbirääkimistel. Lisaks sisaldavad need üleminekuperioodi ja hüvitiselemente, mida Riigihankes ei ole, sh kahe riigilaeva peamasinatate hooldusega seotud kulusid, ennetähtaegse lõppemise hüvitisi ja teatud püsikulude hüvitamist.

Hankija märgib, et Vaidlustaja 8 208 834 euro arvutus rakendas osal 2026. aastast kehtima hakanud uusi tasumäärasid kogu 12 kuule ning oli seetõttu hüpoteetiline. Vaidlustaja hilisem 7 470 508 euro arvutus paikneb Hankija võrdlustasemetega samas vahemikus ja ületab Kolmanda isiku pakkumust vaid 54 126 euro ehk 0,72% võrra. Hankija hinnangul ei kinnita nii väike erinevus põhjendamatult madalat maksumust.

6.2. 16.09.2026 vastus vaidlustuse täiendusele

6.2.1. Pikkuse küsimus

Hankija ei kinnita ärisaladuse tõttu, millist laeva pakkumuses nimetati, kuid käsitleb Vaidlustaja väidet, et laeva kogupikkus on 49,4–49,51 m.

Munalaiu ja Manilaiu sadamaeeskirjas oli nimetatud 45 m piirang, kuid 27.05.2026 küsis Hankija sadama pidajalt AS-ilt Saarte Liinid kuni 50 m pikkuse asenduslaeva vastuvõtmise võimaluse kohta. Sadama pidaja kinnitas valmisolekut võtta vastu liinil oleva põhilaeva asenduslaev, mille maksimaalne pikkus ei ületa 50 m, ning vastus avaldati kõigile pakkujatele. Hankija ei käsita seda vastust sadamaeeskirja muutmisenä ega ATL p-i 4.1.2 nõudest loobumisenä. Vastus näitas siiski, et kuni 50 m pikkuse laeva kasutamine ei olnud faktiliselt välistatud.

RHAD ei fikseeri 2026. aasta sadamaeeskirju kogu lepingu perioodiks muutumatuna ning nõuete tegelik täitmine tuleb tagada teenuse osutamise ajal. Sadamaeeskirja ajakohastamine kuulub sadama pidaja ja erikorra kehtestamine sadamakapteni pädevusse.

6.3. 24.09.2026 Hankija täiendavad seisukohad

6.3.1. Tööjõukulud

Hankija kinnitusel arvestas Kolmanda isiku eelarve mitmes vahetuses töötavate meeskondadega, 2026. aasta normtundide, ületundide, pühade- ja puhkusetasude, riiklike maksude, meremeeste koolituste ja tervisetõendite ning administratsiooni tööjõukuludega. Protokolli fikseeriti, et meremeeste reaalasu ja kogukulu on sektori tasemel või sellest kõrgem.

Hankija juhib tähelepanu, et Vaidlustaja lisa 11 algsed sisendid olid 964 ja 1 446 eurot ning dokument ise märkis tegelikud kulud 300 000–400 000 eurot kõrgemaks.

21.09.2026 esitatud uus palgatabel sisaldas teistsuguseid brutopalku, kuid sellest ei nähtunud vahetuste, töötundide, puhkuste ega ületundide arvestus ning aastasumma ei langenud kokku kuusummade kaheteistkordse väärtusega.

Kolmanda isiku eelarvestatud tööjõukulu ületas Vaidlustaja uuemat 1 303 881 euro suurust arvestust.

6.3.2. Sadama-, hooldus- ja asenduslaevakulud

Hankija kontrollis nii baassadamatasu kui ka reisija- ja veokitasusid. Kolmanda isiku eelarves kajastati reisijatasu ja veokitasu muutuvkuludena. Vaidlustaja arvestatud baassadamatasu 2 453 076 eurot erines Kolmanda isiku eelarve baassadamatasust 2 447 076 eurot vaid 6 000 euro võrra, mis kinnitab Hankija arvates suurima kuluartikli lähteandmete usaldusväärsust.

Asenduslaeva kulud, sh rendi- või soetuskulu, ümberehitus, kindlustus, tehniline hooldus, dokiremont ja investeringud, olid Kolmanda isiku eelarves kajastatud. Hankija peab Vaidlustaja 1,8 miljoni euro suurust müügikuulutuse hinda üksnes pakkumishinnaks ning märgib, et aastast majanduslikku mõju mõjutavad tehinguhind, finantseerimine, kasutusaeg ja jääkväärtus. Vaidlustaja enda koostatud ümberehitushinnangul puudusid koostaja nimi, kuupäev ja allkiri ning osa summasid oli hinnanguiline.

Hooldus- ja dokikulude puhul leiab Hankija, et Vaidlustaja arvutus sisaldas peamasinate hoolduse rida 177 527 eurot, kuigi Vaidlustaja väitis selle puudumist. Samuti esines tabelis koondveeru ja laevade kaupa summade erinevusi ning viiteid esitamata välisfailile.

Hankija kontrollis Kolmanda isiku eelarves tehnilise hoolduse, remondi ja dokiremondi kulusid.

6.3.3. Teiste ettevõtjate vahenditele tuginemine

Pakkuja võib majandusliku ja finantsseisundi nõude täitmiseks tugineda teise ettevõtja vahenditele sõltumata õigussuhte iseloomust. Isikliku täitmise nõue kehtib RHS § 103 lg 2 järgi üksnes teatud hariduse, kutsekvalifikatsiooni ja kogemuse näitajate puhul, mitte netokäibelega tuginemisel.

Kolmas isik esitas tuginetavate ettevõtjate hankepassid ja kinnitused, et neil on vahendid olemas, nad nõustuvad nende kasutamise ja Kolmas isik kasutab neid lepingu täitmisel. PEE p-is 31.8 sätestatud solidaarvastutus tuleneb RHAD-ist endast ega eeldanud eraldi sõnastust igas kinnituses. Kinnitustes märgiti, et need antakse Riigihanke tingimuste kohaselt. Hankija kontrollis kõrvaldamise aluste puudumist ja seda, et tuginetavad ettevõtjad täidavad netokäibenõude osas tingimuse.

6.3.4. Kõrvaldamise aluse puudumine

RHS § 95 lg 4 p-i 5 kohaldamiseks peavad Hankijal olema piisavalt usutavad andmed konkurentsi kahjustava kokkuleppe, otsuse või kooskõlastatud tegevuse kohta. Vaidlustaja ei esitanud ühtegi tõendit ettevõtjate ühise konkurentsi moonutava kavatsuse kohta. Teise ettevõtja vahenditele tuginemine on RHS-is sõnaselgelt lubatud ning seda ei saa pelgalt majandusliku motiivi teadmatuse tõttu käsitada konkurentsi piirava kokkuleppena.

7. Kolmas isik, **Tuule Liinid OÜ**, vaidleb vaidlustusele vastu.

7.1. RHS ei näe ette, et ühe pakkuja pakkumuse vastavust peaks sisuliselt kontrollima tema konkurent. Pakkumuse vastavust kontrollib Hankija ning vaidluse korral vaidlustuskomisjon ja konkurendi menetlusõiguse tagamine ei tähenda automaatselt õigust saada kogu pakkumust ja selle äriselt tundlikke alusandmeid.

Kolmas isik peab asenduslaeva nime, omaniku andmeid, kavatsuste kokkulepet, tehingutingimusi ning laeva kasutuselevõtu ja ümberehituse kulusid ärisaladuseks.

Nõuetekohase jääklassi ja mahutavusega laevade ring on piiratud ning laeva leidmine ja kasutusvõimaluse kindlustamine oli Kolmanda isiku pikaajalise eeltöö tulemus. Andmete avaldamine võimaldaks konkurentidel laevaomanikuga ühendust võtta, tehingut mõjutada, hinda tõsta või laeva kättesaadavust kahjustada. Samuti peab Kolmas isik ärisaladuseks nende ettevõtjate isikuid ja finantsandmeid, kelle näitajatele ta tugines. Need ettevõtjad ei tegutse laevanduse valdkonnas ega ole avalikest allikatest tuvastatavad. Partnerite avaldamine võimaldaks konkurentidel neid mõjutada või kasutada sama ressursi järgmistes hangetes. Kolmas isik leiab, et tema ja partnerite vahel võib olla kaubandusliku väärtusega sünergia, mille kaitset tunnustab Euroopa Kohtu praktika.

7.2. Hankija otsused on õiguspärased.

7.2.1. Asenduslaeva dokumendinõude täitmine

Vastavustingimus nägi ette alternatiivsed võimalused: pakkuja võis omada asenduslaeva või tõendada võimalust see nõutavaks tähtpäevaks omandada või kasutusse võtta. Esimesel juhul sobib nt laevakinnistusraamatu väljavõte, teisel juhul omaniku kinnituskiri, eelleping või tõend prahi-, ehitus- või ümberehituslepingu sõlmimise võimalikkuse kohta.

Kolmas isik ei nõustu Vaidlustaja väitega, et kinnituskirjale pidi tingimata lisanduma siduv eelleping või juba sõlmitud prahileping. Tingimuses kasutati sõna „või“ ning omaniku kinnituskiri ja poolte eelleping olid alternatiivid. Kui Hankija oleks soovinud nõuda juba pakkumuse esitamisel tekkinud omandi- või kasutusõigust või siduvat müügikohustust, pidanuks see olema RHAD-is selgelt sätestatud. Pärast pakkumuste esitamist ei tohi tingimust rangemaks tõlgendada.

7.2.2. Kavatsuste protokoll piisavus

Kolmas isik kinnitab, et esitas laevaomaniku allkirjastatud dokumendi, mis tõendab laeva omandamise võimalikkust. Dokumendi pealkiri ei ole nõuetele vastavuse hindamisel määrav. Kavatsuste protokoll on seotud olukorraga, kus Kolmas isik tunnistatakse edukaks ja sõlmib Hankijaga lepingu, laevaomanik kinnitab valmisolekut pidada läbirääkimisi ja sõlmida lõplik kirjalik leping ning dokument kehtib vähemalt pakkumuse siduvuse lõpuni. Vaidlustaja nõutud „tõsiskindel“ siduv võõrandamiskohustus ei tulene RHAD-ist. Tingimus nõudis võimalikkuse tõendamist ning nimetas sõnaselgelt ka lepingu sõlmimise võimalikkust tõendavaid dokumente. Võimalikkuse tõend ei pea olemuselt olema lõplik põhileping. Laeva lõpliku omandamise või kasutusse võtmise risk jääb Kolmandale isikule ning kohustuse täitmist tagavad ATL-i õiguskaitsevahendid.

7.2.3. Asenduslaeva tehnilise vastavuse tähtaeg

Kolmas isik leiab, et ATL p-id 3.9 ja 4 sisaldavad lepingu täitmise tingimusi. RHAD-i järgi pidi asenduslaev olema nõuetega kooskõlas teenuse alustamise ajaks, mitte pakkumuse esitamise kuupäeval. PEE p 5.3 nägi ette aja vajalikeks ümberehitusteks ja parendusteks ning ATL p 3.8 kohustas tagama nõuetekohase asenduslaeva hiljemalt veoteenuse varaseimaks alguseks.

Kolmas isik tugineb kohtupraktikale, mille kohaselt saab RHS §-i 114 alusel pakkumuse sisulise vastavuse kontroll hõlmata üksnes pakkumuse esitamise ajaks täidetavaid nõudeid. Pelk oletus, et pakkuja ei suuda tulevikus lepingut täita, ei muuda pakkumust mittevastavaks.

Teises Riigihanke vaidlustusasjas on Vaidlustaja ise seisukohal, et tema pakutava laeva vajalikud ümberehitused võib teha ja vastavuse saavutada 01.10.2027.

7.2.4. Asenduslaeva süvis

Kolmas isik vaidleb vastu väitele, et oletatava laeva vähim süvis on 3,28 m. Vaidlustaja tõlgendas mõistet „*design draft*“ valesti. See tähendab projekteeritud süvist, mitte tühja laeva süvist. Vaidlustaja enda 21.09.2026 lisa järgi jäi täiesti tühja laeva suurim süvisenäidik 2,988 m juurde.

Kolmanda isiku käsitles on sadamaeeskirja süvis käitamispiirang, mis puudutab laeva tegelikku süvist konkreetsel sadamakülastusel. Tegelik süvis sõltub lastist, kütusest, varudest ja ballastist. Sadamaeeskirjade eesmärk on meresõiduohutus, mitte abstraktse projekteeritud näitaja alusel laeva kasutamise välistamine. ATL p-i 4.1.2 nõue on täidetav ja seda tuleb järgida teenuse osutamisel.

7.2.5. Asenduslaeva pikkus

Kolmas isik ei nõustu väitega, et tema asenduslaev ei saa Munalaiu ja Manilaiu sadamasse siseneda. Eristada tuleb laeva pikkust ja kogupikkust ning eri mõõtepunktidest ja laevakere väljaulatuvatest osadest tulenevad näitajad võivad erineda. Sadamaeeskirjas nõutav laeva pikkus vastab dokumentaalselt nõuetele (vastavad tõendid on Kolmanda isiku ärisaladus). Lepingu täitmise ajal tuleb järgida sel ajal kehtivaid sadamaeeskirju, st kui normid või eeskirjad pakkumuse esitamise ja teenuse alustamise vahel muutuvad, peab edukas pakkuja tegema vajalikud kohandused.

7.2.6. Kvalifitseerimine teise ettevõtja vahendite alusel

Kolmas isik tugineb RHS §-ile 103, sh esitas tuginetavate ettevõtjate hankepassid ja vabas vormis kinnitused, et neil on vajalikud vahendid, nad nõustuvad vahendite kasutamisega ja Kolmas isik kasutab neid hankelingu täitmisel. RHAD ei nõudnud eraldi dokumenti solidaarvastutuse kohta. PEE p-i 31.8 sõnastus kirjeldas tuginemise õiguslikku tagajärge, mille järgi vastutavad pakkuja ja teine ettevõtja lepingu nõuetekohase täitmise eest ühiselt.

Kolmas isik esitas menetluses lisaks eraldi solidaarvastutuse kinnituse, mis kinnitab kvalifitseerimise otsuse sisulist õigsust isegi kui otsusel oleks olnud põhjendamispuudus.

7.2.7. Tuginetava ettevõtja osalemine lepingu täitmisel

Kolmas isik rõhutab, et teise ettevõtja majanduslikule ja finantsseisundile tuginemist tuleb eristada alltöövõtust. Tuginetav ettevõtja ei pea ise osa veoteenusest osutama. RHS § 103 lg 2 isikliku täitmise nõue puudutab teatavaid tehnilise ja kutsealase pädevuse näitajaid, mitte netokäivet. Seetõttu ei tõenda alltöövõtjate puudumine, et tuginemine oleks näilik või sisutu. Vaidlustaja ei esitanud konkreetset väidet ega tõendit, et Kolmas isik koos tuginetavate ettevõtjatega ei täida netokäibenõuet või et nende vahendid ei ole Kolmanda isiku käsutuses. Vaidlustaja teadmatus partnerite isikutest ei ole iseseisev alus Kolmanda isiku kvalifitseerimise otsuse kehtetuks tunnistamiseks.

7.2.8. Kõrvaldamise aluse puudumine

RHS § 103 alusel lubatud tuginemist ei saa käsitada konkurentsi kahjustava kokkuleppena. Vaidlustaja ei esitanud ühtegi fakti ettevõtjate konkurentsi piirava eesmärgi, turu jagamise või kooskõlastatud tegevuse kohta. Pelk oletus, et koostööl puudub Vaidlustajale arusaadav majanduslik loogika, ei tõenda RHS § 95 lg 4 p-i 5 kohaldamise eeldusi.

7.2.9. Pakkumuse maksumuse põhjendatus

Kolmanda isiku pakkumuse maksumus ei ole põhjendamatult madal. Pakkumus oli kõigi pakkumuste keskmisest ligikaudu 15,7% madalam ning maksumuselt järgmisest pakkumusest ligikaudu 4–5% madalam. Sellised erinevused on konkurentsiolukorras tavapärased ega anna iseenesest alust järeldada, et hankelepingut ei saa nõuetekohaselt täita.

Kolmas isik esitas Hankijale RHAD lisa 10 vormi kohase hinnapakumuse, eelarve seletuskirja ja 30.07.2026 täiendava selgituse. Nendes kirjeldati kasutatud alusandmeid, hindu, kulustruktuuri ja arvutusi. Kolmas isik peab eelarve üksikuid summasid, metoodikat ja allikate täpset nomenklatuuri oma ärisaladuseks.

7.2.10. Hankija kontrolli põhjalikkus

Kolmas isik ei nõustu väitega, et Hankija piirdus tema selgituste kopeerimisega. Protokollist nähtub Hankija enda analüüs 2025. aasta lepinguliste ja tegelike kulude, sadamatasude tõusu ning THI mõju kohta. Samuti kontrollis Hankija eelarveridade liitumist ja alusdokumente. Märge, et ülejäänud kuluread liituvad kogusummadeks täpselt, näitab Kolmanda isiku hinnangul reaalselt arvutuslikku kontrolli.

RHS ei kehtesta kontrollile rahaühiku täpsust ega kohustust kirjeldada Protokollis kõiki vahearvutusi. Kontroll peab olema piisav, et Hankija saaks veenduda lepingu täidetavuses. Vaidlustaja subjektiivne soov üksikasjalikuma avaliku põhjenduse järele ei muuda tehtud kontrolli ebapiisavaks (ärisaladust sisaldavad detailid on vaidlustuskomisjoni poole kontrollitavad).

7.2.11. Võrdlusandmed ja 2026. aasta ATL-id

Kolmas isik toetab Hankija 2025. aasta tegelikel kuludel põhinevat võrdlust, sest need on kontrollitud täisaasta andmed. 2026. aasta lepingud sisaldavad üleminekuperioodi ja erakorralisi kulukomponente ning aasta ei olnud vaidluse ajal tervikuna lõppenud. Vaidlustaja ei saa eeldada, et konkurentsita kokku lepitud 2026. aasta tasud kujutavad endast minimaalset turuhinda.

Vaidlustaja hilisem 7 470 508 euro arvestus erineb Kolmanda isiku pakkumusest alla ühe protsendi. Riigihanke eesmärk ei ole saada identse hinnaga pakkumusi. Pakkujate tehnilised lahendused, riskitaluvus, finantseerimine ja efektiivsus erinevad ning sellest tulenevalt võivad erineda ka hinnad.

7.3. 16.09.2026 vastus vaidlustuse täiendusele

7.3.1. Vaidlustuse täienduse menetlemine

Kolmas isik palub jätta 13.09.2026 esitatud vaidlustuse täiendus läbi vaatamata. Vaidlustaja lisas pärast RHS § 189 tähtaja möödumist uued faktilised alused: asenduslaeva pikkuse ja kavatsuste protokollid siduvuse küsimuse. RHS § 191 lg 1 võimaldab küll vaidlustuse nõuet või alust muuta või täiendada, kuid uus nõue peab vastama vaidlustuse esitamise tähtajale. Kolmanda isiku arvates ei olnud tegemist pelga täpsustuse, vaid uue nõudega.

7.3.2. Alternatiivselt vaidleb Kolmas isik täiendusele sisuliselt vastu.

Laeva tehniline vastavus tuleb tagada teenuse alguseks, sadamaeeskirjas kasutatud pikkuse mõiste ei pruugi olla sama mis avalikus kuulutuses toodud kogupikkus ning kavatsuste protokoll vastab omaniku kinnituskirja alternatiivile.

7.4. 24.09.2026 Kolmanda isiku täiendavad seisukohad

7.4.1. Tööjõu-, sadama- ja hoolduskulud

Kolmas isik kinnitab, et pakkumuses arvestati nõuetekohaste personalikuludega. Kolmas isik esitas 24.09.2026 vaidlustuskomisjonile täiendatud eelarvetabeli reisija- ja veokitasude kohta ning eraldi personalikulude arvestuse (Kolmanda isiku ärisaladus).

Eelarves kajastatud vastavad tasud ületasid Vaidlustaja nimetatud miinimumtasemeid.

7.4.2. Vaidlustaja personaliarvestus on ebapiisav, sest pelk ametikohtade loend ei näita rahalist mõju ega võimalda võrrelda seda pakkumuse eelarvega. Samuti on Vaidlustaja hooldus- ja ümberehituskalkulatsioon oletuslik, kuna Vaidlustaja ei tea pakkumuses nimetatud laeva, tehingutingimusi ega Kolmanda isiku tegelikku tehnilist lahendust.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

8. Menetluslikud küsimused

8.1. Vaidlustuskomisjon lahendas Vaidlustaja taotluse Kolmanda isiku pakutavat asenduslaeva puudutavate dokumentide väljastamiseks 11.09.2026 kirjaga 12.2-10/190, jättes taotluse rahuldamata.

8.2. Kolmas isik taotleb Vaidlustaja 13.09.2026 esitatud täienduse läbi vaatamata jätmist leides, et tegemist on uue nõudega, mis on esitatud RHS §-is 189 sätestatud tähtaega eirates. Vaidlustuskomisjon sellega ei nõustu.

8.2.1. Vaidlustaja esitas vaidlustuse aluse täienduse, milles väitis, et:

- Kolmanda isiku pakutav asenduslaev ei vasta Munalaiu ja Manilaiu sadama eeskirjas sätestatud laeva pikkuse piirangule ning

- Kolmanda isiku pakkumuses asenduslaeva omaniku kinnituseks esitatud kavatsuste protokoll ei täida vastavustingimust „Pakkuja asenduslaeva kohta kinnituskiri või eelleping“.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Vaidlustaja ei esitanud uut nõuet (Vaidlustaja taotleb jätkuvalt samade Hankija 27.08.2026 otsuste kehtetuks tunnistamist) vaid täiendas nende nõuete alust. Täiendus laekus vaidlustuskomisjonile kooskõlas RHS § 191 lg-ga 1 kaks tööpäeva enne vaidlustuskomisjoni määratud täiendavate seisukohtade esitamise tähtpäeva.

8.2.2. Vaidlustuskomisjonil on juurdepääs kõikidele Riigihanke dokumentidele RHR-is, sh Kolmanda isiku ärisaladusena märgitud dokumentidele, samuti Kolmanda isiku poolt vaidlustusmenetluses konfidentsiaalsena esitatud lisadele, ning vaidlustuskomisjon on neid vaidlustuse lahendamisel arvestanud. Vaidlustaja õiguste tõhus kaitse on tagatud sellega, et vaidlustuskomisjon kontrollib Hankija otsuste õiguspärasust ka ärisaladusega kaetud teabe osas ning esitab käesolevas otsuses asenduslaeva omanikuga sõlmitud kavatsuste protokoll (edaspidi Kavatsuste protokoll) olulise sisu viisil, et otsuses on ärisaladust puudutav osa kinni kaetud. Vaidlustajale edastatakse otsuse ärisaladuseta versioon.

9. Vaidlustaja leiab, et vaidlustatud Hankija otsused tuleb kehtetuks tunnistada kokkuvõtlikult kolmel põhjusel:

1) Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus

Kolmanda isiku pakkumus ei vasta asenduslaevale kehtestatud nõuetele (pakkumuses ei ole esitatud nõutavaid tõendeid asenduslaeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkuse kohta, samuti ei vasta RHAD-ile asenduslaeva süvis ja pikkus);

2) Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsus

Hankija ei ole nõuetekohaselt kontrollinud Kolmanda isiku pakkumuse maksumust RHS §-i 115 alusel

3) Kolmanda isiku kvalifitseerimise otsus

Hankija ei ole nõuetekohaselt kontrollinud teiste ettevõtjate vahenditele tuginemist kvalifitseerimise tingimuse (netokäibe nõude) täitmiseks.

4) Kolmanda isiku kõrvaldamata jätmise otsus

Esines alus kaaluda Kolmanda isiku kõrvaldamist RHS § 95 lg 4 p-i 5 alusel.

Vaidlustuskomisjon ei nõustu Kolmanda isiku väitega, et Vaidlustaja 13.09.2026 esitatud täiendavaid põhjendusi asenduslaeva mittevastavuse kohta ei saa üldse arvesse võtta. RHS § 191 lg 1 ei takista vaidlustuses juba esitatud nõude täiendamist ega uute asjaolude esitamist pärast RHS §-i 189 tähtaja möödumist. RHS § 191 lg 1 eristab uut nõuet ja vaidlustuse aluse muutmist/täiendamist. Sätte viimases lauses öeldu (*peab olema esitatud, järgides käesoleva seaduse §-s 189 sätestatud tähtaegu*) käib selgelt uue taotluse/nõude kohta, mitte vaidlustuses tähtaegselt esitatud nõude kohta uute asjaolude esitamisele.

10. Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus

10.1. Esimeses vaidlusaluses küsimuses (Vaidlustaja väide, et Kolmanda isiku pakkumuses ei ole esitatud nõutavaid tõendeid asenduslaeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkuse kohta), ei ole tähtsust, kas asenduslaev pidi juba pakkumuste esitamise või vastavaks tunnistamise ajal vastama ATL-i tehnilistele nõuetele. Tähtsust omab vaid see, kas Kolmas isik esitas pakkumuses dokumendi, mille esitamist vastavustingimus pakkumuse koosseisus nõudis.

10.2. Hankija on kehtestanud RHAD-is vastavustingimuse „Pakkuja asenduslaeva kohta kinnituskiri või eelleping“ järgmiselt:

Pakkuja peab avaliku liiniveo teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks, so tulenevalt parvlaevaliiniist, aga varaseimalt 01.10.2027. a, avaliku teenindamise lepingu nõuetekohaseks täitmiseks, kas:

- *omama 1 asenduslaeva, mis vastab ATL-is esitatud nõuetele;*

- *või omama selle kasutamise õigust.*

Pakkuja esitab pakkumusega nimetatud tingimuste täitmise kohta kirjaliku kinnituse ning tõendi(d), mis näitab, et ta omab avaliku teenindamise lepingu nõuetekohaseks täitmiseks vajalikku ühte (1) asenduslaeva või tal on seda võimalik omandada või kasutusse võtta (nt väljavõtte laevakinnistusraamatust, prahileping või selle puudumisel tõend prahilepingu sõlmimise võimalikkuse kohta; ehitatavate laevade korral ehitusleping või tõend ehituslepingute sõlmimise võimalikkuse kohta; ümberehitatavate laevade korral ümberehituse lepingud või tõend ümberehituse lepingute sõlmimise võimalikkuse kohta).

Asenduslaeva omaniku kinnituskiri või poolte eelleping peab kehtima sama kaua kui pakkumus.

PEE p-i 16.3 kohaselt pidi pakkumus sisaldama asenduslaeva kohta kinnituskirja või eellepingut.

10.3. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et viidatud vastavustingimus koosneb kahest osast:

- sisulisest nõudest, mille kohaselt peab pakkujal olema ATL-i nõuetele vastav asenduslaev või selle kasutamise õigus teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks ning

- konkreetset asenduslaeva puudutavast dokumendinõudest, mis tuli täita pakkumuses.

Selles küsimuses ei ole asjakohane Hankija ja Kolmanda isiku viide Euroopa Kohtu otsusele C-295/20, kuna nimetatud otsus puudutab hankelepingu täitmise tingimuse täitmise tõendamise ajahetke, mitte olukorda, kus Hankija on RHAD-is ise nõudnud konkreetse sisuga dokumendi esitamist pakkumuse koosseisus.

10.4. Puudub vaidlus, et asenduslaev, mille kohta Kolmas isik pakkumuses andmeid esitas, ei ole tema omandis ja Kolmandal isikul ei olnud juba pakkumuse esitamise hetkel selle asenduslaeva kasutamise õigust. Olukorras, kus asenduslaev ei ole pakkuja omandis ega tal ei ole selle kasutamise õigust, pidi pakkuja tõendama, et tal on teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks võimalik laev omandada või kasutusse võtta. Vastavustingimuse viimane lause määrab, millise dokumendiga tuleb seda teha, kui laev kuulub pakkujust erinevale isikule: esitada tuleb asenduslaeva omaniku kinnituskiri või poolte eelleping, mis peab kehtima sama kaua kui pakkumus.

Seega vaidlustuskomisjon nõustub Hankija ja Kolmanda isikuga, et kinnituskiri ja eelleping on RHAD-is sätestatud alternatiivsetena ning vastavustingimus ei nõudnud pakkumuse koosseisus juba sõlmitud müügi- või prahilepingut.

10.5. Vaidlustuskomisjon leiab, et Vaidlustaja käsitus eeldab, et asenduslaeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkust sai tõendada üksnes sellise dokumendiga, millega omanik võttis siduva kohustuse laev hiljemalt 01.10.2027 võõrandada või kasutusse anda. Sellist ranget nõuet RHAD-i sõnastusest ei nähtu. RHAD eristas olemasolevat omandi- või kasutusõigust selle õiguse tulevikus omandamise võimalikkusest ja lubas esitada tõendi lepingu sõlmimise võimalikkuse kohta, sh nimetas RHAD omaniku kinnituskirja ja eellepingut alternatiividena. Samuti ei nõudnud RHAD, et omaniku kinnituskiri annaks pakkujale juba pakkumuse esitamise

ajal täitmisele pööratava õiguse laev omandada või kasutusse võtta ega sedagi, et asenduslaeva omanikuga oleks pakkumuse esitamise ajaks siduvalt kokku lepitud kõigis tulevase tehingu olulistest tingimustes. Samas ei tulene eespooltoodust, et RHAD-is nõutavaks kinnituskirjaks sobiks mis tahes sisuga asenduslaeva omaniku allkirjaga dokument.

10.5.1. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Kolmanda isiku pakkumuses esitatud dokumendi pealkiri (Kavatsuste protokoll) ei oma Kolmanda isiku pakkumuse vastavuse kontrollimisel RHAD-is sätestatud dokumendinõudele iseseisvat tähendust. RHAD-is sätestatud asenduslaeva omaniku kinnituskirjana ning tõendina laeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkuse kohta võib olla käsitletav iga pakkumuses esitatud dokument, milles konkreetse laeva omanik kinnitab vähemalt valmisolekut teha pakkumuse edukaks tunnistamise korral pakkujaga vastav tehing.

10.5.2. Kinnituskiri on sõna tavatähenduses dokument, milles selle koostaja kinnitab mingit konkreetset asjaolu või oma valmisolekut teatud viisil toimida. Vastavustingimuse „Pakkuja asenduslaeva kohta kinnituskiri või eelleping“ kontekstis on kinnitatavaks asjaoluks see, et pakkujal on võimalik asenduslaev avaliku liiniveo teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks omandada või kasutusse võtta, st laevaomaniku valmisolek võõrandada laev pakkujale või anda see pakkuja kasutusse juhul, kui pakkuja pakkumus tunnistatakse edukaks. Eellepinguga kohustuvad pooled tulevikus sõlmima põhilepingu (võlaõigusseaduse § 33 lg 1). Seega on mõlemad alternatiivid dokumendid, milles on fikseeritud asenduslaeva omaniku tahe teha laev kättesaadavaks just konkreetsele pakkujale.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et RHAD-is on kehtestatud kinnituse sisu täpsustav kohustuslik nõue, et kinnituskiri või eelleping peab kehtima sama kaua kui pakkumus.

Vaidlustuskomisjonile arusaadavalt on tingimuse eesmärk tagada, et asenduslaev, millele pakkumus tugineb, oleks pakkujale kättesaadav kogu selle aja jooksul, mil pakkumus on jõus, selle saab edukaks tunnistada ja selle alusel hanklepingu sõlmida, ning et Hankija ei sõlmiks hanklepingut pakkumuse alusel, mille oluline koostisosa kas täielikult puudub või sõltub selle olemasolu üksnes kolmanda isiku piiramatust suvast või tulevasest otsustusvabadusest. Vaidlustuskomisjoni hinnangul on see Riigihankes eriti oluline ka seetõttu, et konkreetse asenduslaeva näitajaid pakkumuses mh hinnati hindamise kriteeriumide „Asenduslaeva mahutavus“ ja „Asenduslaeva jääklass“ alusel.

10.5.3. Hankija ja Kolmas isik on leidnud, et vastavustingimus nõudis üksnes laeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkuse tõendamist ning et võimalikkuse tõend ei saa olla oma olemuselt siduv kohustus. Vaidlustuskomisjon sellega ei nõustu.

Vastavustingimuses nõutud võimalikkus peab olema seotud konkreetse pakkujaga ja konkreetse asenduslaevaga ning rajanema millelgi enamal, kui üldisel asjaolul, et laev on turul müügiks või et selle omanik ei välista laeva müüki. Kui piisaks laevaomaniku põhimõttelisest kinnitusest, et ta kaalub laeva müümist ja on valmis pidama läbirääkimisi kõigi laeva osta soovivate huvitatud isikutega, oleks Riigihankes vastavustingimus täidetav mis tahes turul pakutava laevaga ning tingimus, sh nõue, et omaniku kinnitus kehtiks sama kaua kui pakkumus, kaotaks oma mõtte.

Dokumendinõude eesmärk on, et konkreetse asenduslaeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkus tuleneb ka laevaomaniku poolt pakkujale suunatud ja pakkumuse jõusoleku ajal kehtivast tahteavaldusest, mitte üksnes asjaolust, et sobiv laev on turul olemas ja seda on võimalik osta senikaua, kui seda keegi teine ära ei osta. See ei tähenda, et kinnituskiri peaks tekitama Riigihankes eellepinguga samaväärse siduva kohustuse, küll aga peab sellest nähtuma omaniku konkreetsele pakkujale suunatud tahteavaldus, mis oma sisu ja kehtivuse poolest tõendab RHAD-is nõutud võimalikkust.

10.6. Kolmanda isiku pakkumuses esitatud asenduslaeva puudutavad dokumendid:

- Kolmanda isiku kinnitus vastavustingimuste täitmise kohta;
- RHAD-i lisa 9 kohane asenduslaeva üldinfo vorm;
- asenduslaeva omaniku ja Kolmanda isiku vahel 28.05.2026 allkirjastatud *Letter of intent* (eespool ja edaspidi nimetatud ka kui Kavatsuste protokoll);
- asenduslaeva üldjoonis;
- laeva ülevaatus protokoll.

Kolmanda isiku esitatud dokumentidest tõendavad asenduslaeva omandamise võimalikkust eelkõige Kolmanda isiku kinnitus ja Kavatsuste protokoll, ülejäänud dokumendid kirjeldavad ja identifitseerivad kavandatud asenduslaeva. Kavatsuste protokoll on allkirjastanud nii laevaomanik kui ka Kolmas isik, selles on määratud laev, laevaomanik ja Kavatsuste protokoll sõlmimise eesmärk.

Vaidlustuskomisjon tutvus Kavatsuste protokolliga ja on seisukohal, et Kavatsuste protokoll ei tõenda piisavalt RHAD-is nõutud asenduslaeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkust ega vasta kinnituskirja kehtivusele RHAD-is sätestatud nõudele.

10.6.1. Vaidlustuskomisjon leiab, et kuna RHAD nõudis tõendit, mis näitaks, et pakkujal on võimalik pakkumuse jõusoleku ajal asenduslaev omandada või kasutusse võtta, pidi omaniku kinnitusest objektiivselt nähtuma vähemalt omaniku valmisolek teha eduka pakkumuse korral pakkujaga vastav tehing.

Kavatsuste protokoll p-i 3 kohaselt asenduslaeva omanik üksnes [ÄRISALADUS] Kolmandale isikule (kuna RHAD-i mõttes peab olema tegemist konkreetse sisuga omaniku kinnituskirjaga, siis on vähem tähtis see, et ka Kolmas isik on selle p-is 4 kinnitanud üksnes kavatsust [ÄRISALADUS]). Pelk valmisolek [ÄRISALADUS] ei tõenda veel, et Kolmandal isikul on kõnealust asenduslaeva võimalik tegelikult ATL-i täitmiseks omandada või kasutusse võtta. Praegusel juhul nähtub Kavatsuste protokoll p-ist 3 üksnes laeva omaniku abstraktne valmisolek [ÄRISALADUS], kuid isegi kui omanik on [ÄRISALADUS], ei kinnita ta valmisolekut pakkumuse edukuse korral müügitehing teha, sealjuures ei puugi tehinguni jõuda juba ainuüksi seetõttu, et [ÄRISALADUS].

Olukorras, kus Kavatsuste protokollis puudub ajaline kohustus hoida kinnitus pakkumuse jõusoleku lõpuni kehtivana ja omanik võib samal ajal [ÄRISALADUS], ei võimalda need asjaolud koostoides käsitada Kavatsuste protokoll RHAD-ile vastava piisava tõendina asenduslaeva omandamise või kasutusse võtmise võimalikkuse kohta.

10.6.2. Hankija ja Kolmas isik on menetluses väitnud, et Kavatsuste protokoll on seotud Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamisega ja kehtib selle sõnastuse kohaselt kuni Riigihanke raames lepingu sõlmimiseni. Kavatsuste protokoll tekst seda ei kinnita.

Kavatsuste protokoll seostab võimalike müügiläbirääkimiste alustamise Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise ja avaliku teenindamise lepingu saamisega (Kavatsuste protokoll p-id 3 ja 4), kuid ei sätesta Kavatsuste protokoll kehtivust kuni pakkumuse jõusoleku lõppemiseni ega taga kuidagi asenduslaeva omaniku kavatsuse püsimist selle ajani. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Kavatsuste protokollis ei ole kokku lepitud selle kehtivust Kolmanda isiku pakkumuse jõusoleku tähtajani ega ka muu ajani, Kavatsuste protokoll ei sisalda laevaomaniku kinnitust võõrandada laev Kolmandale isikule või anda see tema kasutusse juhul, kui Kolmanda isiku pakkumus tunnistatakse edukaks, ega välista mingil moel läbirääkimiste igal ajal lõpetamist ja/või laeva võõrandamist mõnele teisele isikule Kolmanda isiku pakkumuse jõusoleku ajal (asenduslaeva omanikul on jätkuvalt õigus [ÄRISALADUS]).

10.6.3. Nõustuda ei saa Hankija käsitlusega, et kuna Kavatsuste protokollis ei ole kehtivuse tähtaega ega tingimust, mis lõpetaks selle kehtivuse enne pakkumuse jõusoleku aja lõppu, kehtib Kavatsuste protokoll sama kaua kui pakkumus.

10.6.3.1. RHAD nõudis kinnituskirja kehtivust vähemalt pakkumuse jõusoleku lõpuni. Tõsi - asjaolu, et Kavatsuste protokollis puudub lõppkuupäev, ei tähenda tingimata, et see ei kehti pakkumuse jõusoleku lõpuni (tähtajatu dokument võib põhimõtteliselt ka selle aja jooksul kehtida), kuid antud juhul on probleem selles, et Kavatsuste protokollis p 6 annab kummalegi poolele õiguse [ÄRISALADUS], samuti on laeva omanikul õigus [ÄRISALADUS], sh Kolmanda isiku pakkumuse jõusoleku ajal, [ÄRISALADUS]. Seetõttu ei taga Kavatsuste protokoll, et selles väljendatud omaniku valmisolek laev Kolmandale isikule müüa, püsib Riigihankes Kolmanda isiku pakkumuse jõusoleku lõpuni, ja omaniku tahteavaldus võib [ÄRISALADUS] tõttu kaotada toime juba enne pakkumuse jõusoleku tähtaja möödumist. Seega isegi laeva omaniku väljendatud [ÄRISALADUS] ei ole Kavatsuste protokollis tagatud pakkumuse jõusoleku lõpuni.

10.6.3.2. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Kavatsuste protokollis sätestatud tingimustel, mille kohaselt võib [ÄRISALADUS], ei taga kehtivusaja määramata jätmise Kavatsuste protokollis kehtivust ühegi ajavahemiku jooksul, vaid tähendab, et Kavatsuste protokollis edasine tähendus sõltub igal hetkel asenduslaeva omaniku või ka Kolmanda isiku tahtest.

Kolmanda isiku enda kinnitus, et Kavatsuste protokoll on jõus sama kaua kui pakkumus, ei muuda Kavatsuste protokollis sisu ega asenda iseenesest tõendina nõutavat asenduslaeva omaniku kinnitust (Kolmanda isiku enda kinnitus ei ole vastavustingimuse kohaselt laevaomaniku kinnituskirja või eellepingu asemel piisav).

Vaidlustuskomisjon märgib, et ka pelk asjaolu, et Kavatsuste protokoll ei välista laeva [ÄRISALADUS], ei tähendaks ilma kontekstita vastavustingimuse rikkumist, kuna RHAD ei nõudnud pakkujaile ainuõiguse andmist. See asjaolu omab tähendust koosmõjus sellega, et asenduslaeva omanik ei ole kinnitanud valmisolekut eduka pakkumuse korral Kolmanda isikuga tehing teha ning võib sõltumata sellest, kas Kolmanda isiku pakkumus on Riigihankes veel jõus või mitte, [ÄRISALADUS].

10.7. Eeltoodust tulenevalt ei ole Kavatsuste protokoll eelleping, sest selles puudub poolte kohustus sõlmida tulevikus põhileping. Kavatsuste protokoll ei ole ka laevaomaniku kinnituskirja vastavustingimuse tähenduses, sest asenduslaeva omanik ei kinnita selles, et Kolmandal isikul on võimalik asenduslaev pakkumuse jõusoleku ajal Riigihankes omandada või kasutusse võtta.

Eristades jätkuvalt selgelt siduvat müügikohustust, mida RHAD ei nõudnud, ja pakkumuse jõusoleku ajal püsivat kinnitust, mida RHAD nõudis, on vaidlustuskomisjon seisukohal, et kinnituskirja (Kavatsuste protokollis) kehtivus ei pidanud tagama, et lõplik tehing kindlasti tehakse, kuid see pidi kogu Kolmanda isiku pakkumuse jõusoleku ajal sisaldama asenduslaeva omaniku jätkuvat, konkreetset Kolmandale isikule, suunatud kinnitust, et ta on Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise korral valmis ATL-i täitmiseks vastava laeva müügitehingu tegema. Kavatsuste protokoll, mille sisuline toime võib laeva omaniku ühepoolse otsusega igal ajal enne pakkumuse jõusoleku lõppu lõppeda, ei vasta RHAD-is sätestatud kehtivusnõudele. Kokkuvõtlikult on Kolmandal isikul võimalik Kavatsuste protokollis alusel müügiläbirääkimistesse asuda vaid juhul, kui laeva omanikul pole õnnestunud laeva vahepeal maha müüa

10.8. Hankija on osutanud, et lisaks Kavatsuste protokollile sisaldab Kolmanda isiku pakkumus Kolmanda isiku enda kinnitust ja asenduslaeva üldinfot RHAD lisa 9 vormil, asenduslaeva üldjoonest, laeva ülevaatus protokollis, klassifikatsiooni puudutavat eksperdi kinnitust ning Transpordiameti kinnitust jääklassi kohta. Need dokumendid käsitlevad asenduslaeva tehnilisi andmeid või väljendavad pakkuja enda tahet. Ükski neist ei tõenda asenduslaeva omaniku tahet teha laev ATL-i täitmiseks Kolmandale isikule kättesaadavaks pakkumuse jõusoleku ajal ega asenda seega vastavustingimuses nõutud laevaomaniku kinnituskirja. Vaidlustuskomisjon

kordab, et RHAD ei nõua siduvat müügilepingut, kuid nõuab konkreetsele pakkujale, so Kolmandale isikule, suunatud ja pakkumuse jõusoleku ajal püsivat omaniku kinnitust, millist nõuet Kavatsuste protokoll ei täida.

10.9. Tulenevalt eespooltoodust on vaidlustuskomisjon seisukohal, et asjaolu, et Kolmas isik esitas pakkumuses Kavatsuste protokoll, tähendab seda, et pakkumuses sisaldus asenduslaeva omaniku allkirjastatud dokument, kuid dokumendi olemasolu iseenesest ei tähenda antud juhul vastavustingimuse täitmist. Määrav on dokumendi sisuline vastavus RHAD-ile, kuid vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Kolmanda isiku pakkumus ei vasta RHAD-is sätestatud vastavustingimuse „Pakkuja asenduslaeva kohta kinnituskiri või eelleping“ nõuetele.

Vastavustingimus puudutab asenduslaeva kättesaadavust, mis on ATL-i täitmise kohustuslik eeldus ning Riigihankes ühtlasi pakkumuste hindamise alus. Kolmanda isiku pakkumusele omistati asenduslaeva mahutavuse ja jääklassi eest maksimaalsed 14 hindepunkti. Kui asenduslaeva kättesaadavus sõltub asenduslaeva omaniku piiramatust otsustusvabadusest, on ebakindel ka pakkumuse see osa, mille alusel pakkumust hinnati. Sellise pakkumuse vastavaks tunnistamine annaks Kolmandale isikule eelise nende pakkujate ees, kes on asenduslaeva kättesaadavuse enda omandi, kasutusõiguse või laevaomaniku nõuetekohase kinnituse kaudu eelnevalt kindlustanud ja võtnud sellega kaasnevad kohustused, ning oleks vastuolus pakkujate võrdse kohtlemise põhimõttega (RHS § 3 p 2).

10.10. Hankija viide ATL p-is 19.4 sätestatud leppetrahvidele ei muuda eeltoodud järeldust. Leppetrahvid on hankelepingu täitmise etapis kohalduvad õiguskaitsevahendid. Hankija on aga ise otsustanud kontrollida asenduslaeva kättesaadavust juba pakkumuste vastavuse kontrollimise etapis ning kehtestanud selleks vastavustingimuse. Lepingulised õiguskaitsevahendid ei asenda pakkumuse vastavust RHAD-is kehtestatud tingimusele.

10.11. Eeltoodust tulenevalt ei ole Hankija otsus Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamiseks kooskõlas RHS § 114 lg-ga 1, aga ka RHS § 3 p-iga 2, ja tuleb tunnistada kehtetuks. Hankija on seotud enda kehtestatud tingimustega ega või neid tingimusi pakkumuste kontrollimisel mõne pakkuja huvides leevendada (RHS § 3 p-id 1 ja 2).

Kuna Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus tunnistatakse kehtetuks juba p-ides 10.1–10.12 toodud põhjustel ja RHS § 114 lg 2 esimese lause kohaselt piisab pakkumuse tagasilükkamiseks, kui pakkumus ei vasta vähemalt ühele RHAD-i tingimusele, ei ole vaja asja lahendamiseks hinnata Vaidlustaja ülejäänud väiteid, mis puudutavad Kolmanda isiku pakkumuse vastavust asenduslaeva süvise ja pikkuse nõuetele. Asjaolust, et vaidlustuskomisjon neid väiteid ei hinda, ei saa järeldada Hankija, Kolmanda isiku või Vaidlustaja vastavate seisukohtade õigsust ega ebaõigsust.

11. Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise, kvalifitseerimise ja kõrvaldamata jätmise otsused

Kuna RHS § 117 lg 1 kohaselt saab edukaks tunnistada üksnes vastavaks tunnistatud pakkumuse, tuleb kehtetuks tunnistada ka Hankija otsus Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise kohta. Kuna Hankija on läbi viinud pöördmenetluse ja kontrollinud Kolmanda isiku kvalifikatsiooni ja kõrvaldamise aluste puudumist põhjusel, et tegemist on eduka pakkujaga (RHS § 104 lg 8), siis olukorras, kus Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks ja edukaks tunnistamise otsused tunnistatakse kehtetuks, tuleb hankemenetluse etapilisuse põhimõttest tulenevalt tunnistada kehtetuks ka Hankija otsused Kolmanda isiku kui eduka pakkuja kvalifitseerimise ja kõrvaldamata jätmise kohta. Kuna pakkumuse vastavaks tunnistamise otsuse kehtetuks tunnistamise tõttu ei saa Kolmanda isiku pakkumus olla edukas ning kvalifitseerimise ja kõrvaldamise kontroll viidi läbi pöördmenetluses eduka pakkuja suhtes, puudub vajadus hinnata Vaidlustaja ülejäänud väiteid. Nende hindamata jätmisest ei tulene ühegi menetlusosalise vastava seisukoha õigsus ega ebaõigsus.

12. Vaidlustusmenetluse kulud

12.1. Vaidlustus rahuldatakse RHS § 197 lg 1 p 5 alusel, mistõttu kuulub vaidlustusmenetluse kulude osas kohaldamisele RHS § 198 lg 1, mille kohaselt mõistab vaidlustuskomisjon vaidlustuse täieliku rahuldamise korral hankijalt vaidlustaja kasuks välja vaidlustajal vaidlustusmenetluses kantud vajalikud ja põhjendatud kulud.

12.2. Vaidlustaja taotles lepingulise esindaja kulude väljamõistmist kokku summas 12 470 eurot käibemaksuta (58 töötundi tunnitasauga 215 eurot). Arvestades Riigihanke ja vaidlusküsimuste keerukust, menetlusedokumentide ja tõendite mahtu (asi oli tavapärasest keerukam ja oluliselt mahukam) peab vaidlustuskomisjon lepingulise esindaja kulusid siiski mõnevõrra ülepaisutatuks. Vaidlustuskomisjoni hinnangul on vajalik kulu õigusabile 50 tunni eest summas 10 750 eurot käibemaksuta ja see tuleb Hankijalt välja mõista.

Lisaks tuleb Hankijalt Vaidlustaja kasuks välja mõista riigilõiv summas 2560 eurot.

12.3. Hankija ja Kolmanda isiku kulud jäävad nende endi kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)

Angelika Timusk