



RIIGIHANGETE
VAIDLUSTUSKOMISJON

OTSUS

Vaidlustusaja number	188-26/314823
Otsuse kuupäev	01.10.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	Aktsiaseltsi VIKING MOTORS vaidlustus Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuse riigihankes „Maasturid ja mahtuniversaalid“ (viitenumber 314823) riigihanke alusdokumentide peale hanke osades 2, 3 ja 4
Menetlusosalised	Vaidlustaja, Aktsiaselts VIKING MOTORS, esindaja vandeadvokaat Triin Väljaots Hankija, Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus, esindaja Evelin Adamson
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

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

1. Rahuldada Aktsiaseltsi VIKING MOTORS vaidlustus ja kohustada Riigi Kaitseinvesteeringute Keskust viima riigihanke „Maasturid ja mahtuniversaalid“ (viitenumber 314823) osade 2, 3 ja 4 tehniliste kirjelduste p-ides 4.3 sätestatud tarnetähtpäeva 31.12.2026 vastavusse õigusaktides ettenähtud nõuetega.
2. Mõista Riigi Kaitseinvesteeringute Keskuselt Aktsiaseltsi VIKING MOTORS kasuks lepingulise esindaja kulud 2700 eurot (käibemaksuta) ja vaidlustuse esitamiseks tasutud riigilõiv 2560 eurot.

EDASIKAEBAMISE KORD

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

JÕUSTUMINE

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

¹ riigihangete seadus

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus (edaspidi Hankija) viib dunaamilise hankesüsteemi viitenumber 294204 alusel läbi piiratud hankemenetlust „Maasturid ja mahtuniversaalid“ (viitenumber 314823) (edaspidi Riigihange).

Riigihange on jagatud neljaks osaks:

Osa 1 – mahtuniversaalide (suur 8-kohaline) 30 tk ostmine (kogust võib vajadusel suurendada kuni 4 võrra);

Osa 2 – mahtuniversaalide (väike 8-kohaline) 37 tk ostmine;

Osa 3 – pikapite (EURO6) 57 tk ostmine (kogust võib vajadusel suurendada kuni 4 võrra);

Osa 4 – pikapite (EURO3) 50 tk ostmine (kogust võib vajadusel suurendada kuni 4 võrra).

2. 02.09.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) Aktsiaseltsi VIKING MOTORS (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus Riigihanke alusdokumentide peale. Vaidlustus on esitatud Riigihanke osade 2, 3 ja 4 tehniliste kirjelduste p-ides 4.3 sätestatud tingimusele: *Tarneaeg: hiljemalt 31.12.2026.*

Oma 07.09.2026 otsusega vaidlustuskomisjon rahuldab Vaidlustaja taotluse ja peatas Riigihanke osades 2, 3 ja 4.

14.09.2026 määrusega Tallinna Halduskohus tühistas vaidlustuskomisjoni 07.09.2026 otsuse vaidlustusasjas 188-26/314823, millega peatati Riigihange osades 2, 3 ja 4 (põhjendusel, et Hankija oli pärast peatamise otsust pikendanud pakkumuste esitamise tähtpäeva ja määranud 10.09.2026 asemel 20.10.2026).

3. Vaidlustuskomisjon teatas 08.09.2026 kirjaga nr 12.2-10/188 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 11.09.2026 ja neile vastamiseks 16.09.2026.

Vaidlustuskomisjoni poolt määratud tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad ja menetluskulude välja mõistmise taotluse Vaidlustaja, teiseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad Hankija.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, Aktsiaselts VIKING MOTORS, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

4.1. Vaidlustaja soovib esitada pakkumused Riigihanke osades 2, 3 ja 4 ning sõlmida Hankijaga hankelepingud.

Hankija soovib osades 2, 3 ja 4 kokku 144 sõidukit, kusjuures osades 3 ja 4 võib Hankija suurendada sõidukite arvu kummaski osas veel kuni nelja võrra ehk kokku kuni 152 sõidukini. Tegemist ei ole väikese koguse tavapärase laokaubaga. Tehnilised kirjeldused nõuavad sõidukite konkreetset komplekteerimist ja lisatöid, sealhulgas autonoomse eelsoojenduse, eraldi elektriühenduste, tugevdatud põhjakaitsete ning pikapitele kabiinikõrguste veoruumi katete paigaldamist.

Vaidlustajal ei ole Riigihanke mahule ja tehnilistele nõuetele vastavaid sõidukeid võimalik

tavapärase tootmis-, komplekteerimis- ja tarneprotsessi kaudu 31.12.2026 tarnida isegi juhul, kui Vaidlustaja telliks kõigi kolme Riigihanke osa täitmiseks vajalikud sõidukid kohe pärast Riigihanke avaldamist.

4.2. Kohe pärast Riigihanke alusdokumentide avaldamist tegi Vaidlustaja riigihangete registri kaudu Hankijale ettepaneku pikendada tarnetähtpäeva kolme kuu võrra ehk kuni 31.03.2027 (vaidlustuse Lisa 1). Vaidlustaja selgitas Hankijale, et nõuetele vastavad sõidukid valmistatakse valdavalt Aasias, sealhulgas Jaapanis ja Koreas, kust ainuüksi transport Euroopa Liitu kestab tavapäraselt vähemalt kaks kuud. Lisaks tuleb arvestada sõidukite tootmiseks ja komplekteerimiseks, nõutava lisavarustuse paigaldamiseks ning sõidukite Eestisse toimetamiseks kuluva ajaga. Vaidlustaja juhtis tähelepanu ka sellele, et automüüjatel ei ole Riigihanke nõuetele vastavaid sõidukeid nõutavas koguses laos ning 31.12.2026 tarnetähtpäev välistab tavapärase tehasetellimuse alusel Riigihankes osalemise.

Hankija vastas riigihangete registris, et tal ei ole võimalik tarnetähtpäeva muuta ning viitas võimalusele sõlmida soovitud koguse saavutamiseks mitu hankepingut lähtudes pakkujate pakutavatest kogustest (vaidlustuse Lisa 1). Hankija ei selgitanud seejuures, milline avalik, operatiivne või muu objektiivne vajadus nõuab sõidukite üleandmist just 31.12.2026.

4.3. RHS § 2 lg 1 kohaselt on seaduse eesmärk muu hulgas isikute võrdse kohtlemise ja konkurentsi efektiivse ärakasutamise tagamine. RHS § 3 p-de 1-3 ja 5 kohaselt peab hankija tegutsema läbipaistvalt, kontrollitavalt ja proportsionaalselt, kohtlema ettevõtjaid võrdselt, tagama konkurentsi efektiivse ärakasutamise ning kasutama rahalisi vahendeid säästlikult ja otstarbekalt.

Kuna vaidlustatud tarnetähtpäev sisaldub tehnilistes kirjeldustes, kohaldub ka RHS § 88 lg 7, mille kohaselt peab tehniline kirjeldus tagama kõigile ettevõtjatele võrdsed tingimused pakkumuse esitamiseks ega tohi tekitada objektiivselt põhjendamatuid takistusi riigihanke avamisel konkurentsile.

Tarnetähtaja sisse jääb ka aastalõpu pühadeperiood, mil rahvusvaheliste tootmis- ja logistikaahelate toimimine on oluliselt piiratud. See puudutab kogu tarneprotsessi alates sõidukite tootmisest ja sadamates käitlemisest kuni rahvusvahelise transpordi, terminalitööde, lisavarustuse paigaldamise ning sõidukite Eestisse toimetamiseni. Pühadeperiood vähendab seetõttu sõidukite tootmiseks, komplekteerimiseks ja transportimiseks tegelikult kasutatavat tööaega veelgi.

Hankija viidatud võimalus pakkuda väiksemat kogust ei kõrvalda konkurentsipiirangut ega muuda tarnetähtpäeva realistlikuks. Väiksema koguse pakkumise võimalus ei aita ettevõtjat, kellel ei ole võimalik 31.12.2026 tarnida ühtegi nõuetele vastavat sõidukit. Kui ettevõtjal on tähtpäevaks võimalik tarnida üksnes mõni sõiduk, saab ta pakkuda ainult seda piiratud kogust, kuigi mõistliku tarnetähtaja korral suudaks ta tarnida kogu Hankija soovitud koguse või olulise osa sellest. Seega ei taga väiksema koguse pakkumise võimalus ettevõtjatele tegelikku ja võrdset juurdepääsu Riigihankele.

4.4. Vaidlustatud tarnetähtpäev annab eelise ettevõtjatele, kelle käsutuses olid nõuetele vastavad sõidukid Riigihanke avaldamise ajal juba olemas. Kuna Riigihanke täpsed tehnilised nõuded said turuosalistele teatavaks alles Riigihanke avaldamisel, ei olnud ettevõtjatel enne seda võrdset võimalust hankida sõidukeid konkreetsetl käesoleva Riigihanke tingimuste

täitmiseks.

4.5. Potentsiaalsete pakujate ja pakutavate koguste vähenemine nõrgendab hinnakonkurentsi ning võimaldab olemasoleva laovaruga pakujatel kujundada hinna olukorras, kus Hankijal on vähem konkureerivaid alternatiive. Seetõttu suureneb risk, et Hankija peab soovitud koguse saavutamiseks ostma sõidukeid kõrgema ühikuhinnaga, kui ta saaks mõistliku tarnetähtaja ja laiema konkurentsi korral. Selline konkurentsipiirang kahjustab RHS § 3 p-s 5 sätestatud rahaliste vahendite säästliku ja otstarbeka kasutamise põhimõtet.

4.6. Üldtingimuste p 4.2.8 kohaselt peab täitja tarnima kauba tähtaegselt, nõuetekohaselt ja kokkulepitud mahus. Hilinenud tarne korral võib Hankija üldtingimuste p 12.11 alusel nõuda leppetrahvi kuni 0,25% tähtaegselt üle andmata kauba maksumusest iga viivitatud päeva eest, kokku kuni 50% hankelepingu maksumusest. Üldtingimuste p 13.4.4 kohaselt on oluliseks lepingurikkumiseks ka olukord, kus täitja ei ole alustanud lepingu täitmist ajal, mis võimaldaks lepingu tähtaegselt täita. Lisaks ei käsitata üldtingimuste p 8.1 kohaselt täitja kolmandast isikust lepingupartneri suutmatust lepingut täita vääramatu jõuna. Seetõttu peab pakkuja piirama pakutava koguse nende sõidukitega, mille tähtpäevaks tarnimises saab ta juba pakumuse esitamisel kindel olla. Pakkuja ei saa võtta suurema koguse suhtes ebarealistlikku tarnekohustust lootuses, et tarnetähtpäeva hiljem pikendatakse või hilinemise tagajärgi ei rakendata.

4.7. Objektiivseks põhjenduseks ei saa ilma täiendavate asjaoludeta pidada Hankija enda hankeplaneerimisest tingitud ajapuudust, Riigihanke hilist alustamist ega Hankija sisemist eelarve- või raamatupidamiskorraldust, sealhulgas võimalikku soovi kasutada sõidukite soetamiseks ette nähtud rahalised vahendid ära 2026. aasta lõpuks. Hankija sisemisest finantsplaneerimisest tulenev vajadus ei muuda 31.12.2026 tarnetähtpäeva iseenesest vältimatuks. Hankija ei saa oma hankeplaneerimise ega sisemise töökorralduse tagajärgi pakujatele üle kanda viisil, mis piirab põhjendamatult konkurentsi.

Hankija alustas Riigihanget 01.09.2026. Hankija ei ole selgitanud, miks tuleb sõidukid tarnida just 31.12.2026 ega milline Hankijast sõltumatu asjaolu takistas Riigihanke varasemat alustamist. Seetõttu ei saa ka Riigihanke hilise alustamise tõttu Riigihanke avaldamise ja kalendriaasta lõpu vahele jäänud lühikest ajavahemikku pidada tarnetähtpäeva objektiivseks põhjenduseks.

4.8. Vaidlustaja taotleb üksnes tarnetähtpäeva pikendamist vähemalt kolme kuu võrra ehk kuni 31.03.2027, mida Vaidlustaja peab Riigihanke mahtu ja tehnilisi nõudeid arvestades mõistlikuks.

Tehnilised kirjeldused võimaldavad sõidukeid tarnida mitmes osas, mistõttu ei takista hilisem lõpptähtpäev Hankijal varem valminud sõidukeid enne 31.03.2027 vastu võtta. Pikem lõpptähtpäev võimaldab seevastu Riigihankes osaleda ka ettevõtjatel, kes hangivad sõidukeid tavapärase tootmis-, komplekteerimis- ja tarneprotsessi kaudu ning loob eeldused laiemaks hinna- ja kogusekonkurentsiks.

4.9. Vaidlustaja 11.09.2026 täiendavad seisukohad.

4.9.1. Hankija üldsõnaline viide riigikaitselisele vajadusele, julgeolekuolukorrale ning Hankija ajalisele ja eelarvelisele vajadusele ei tõenda konkreetse kalendripäeva vältimatust. Seetõttu puudub Hankija poolel tõendatud vastanduv huvi, mida saaks Vaidlustaja konkreetse

konkurentsihuvi suhtes ülekaalukaks pidada.

4.9.2. Asjaolu, et teised ettevõtjad ei ole riigihangete registris tarnetähtpäeva muutmist taotlenud, ei tõenda tingimuse õiguspärasust ega realistlikkust. Ettevõtjal võib olla vaidlustamisest hoidumiseks mitmeid põhjuseid.

Samuti ei ole Hankija avaldanud, millised kogused teistel ettevõtjatel tema teada pakkumuse esitamiseks olemas on. Tingimuse kooskõla RHS-iga tuleb hinnata selle tegeliku mõju ja objektiivse põhjendatuse, mitte esitatud küsimuste või vaidlustuste arvu alusel.

Vaidlustaja suudab mõistliku tarnetähtaja korral korraldada kõigis kolmes vaidlustatud Riigihanke osas nõutud sõidukite tellimise, komplekteerimise ja tarnimise, kuid ei saa seda teha Hankija kehtestatud 31.12.2026 tähtpäevaks. Seega ei takista Vaidlustajal pakkumuse esitamist tarnevõime puudumine, vaid ebamõistlikult lühike tarnetähtpäev.

4.9.3. Hankija viide osa 3 tehnilise kirjelduse p-le 1.1 ei tõenda, et Vaidlustajal puudub osa 3 suhtes pakkumisvõime. Kia Tasman oli üks konkreetne sõiduk, millest Hankija oli ise huvitatud ja mida Vaidlustaja kavatses osas 3 ka pakkuda. Tegemist on uue mudeliga, mida ei ole Eestis registreeritud, mistõttu välistas nimetatud tingimus Kia Tasmani pakkumise. See aga ei tähenda, et Vaidlustaja ei võiks pakkuda Hankijale mõnda muud tehnilisele kirjeldusele vastavat sõidukit. Vaidlustaja tegeleb sobiva sõiduki ja tarneallikate kindlaksmääramisega. Nõuetele vastava mudeli valimiseks, vajaliku koguse kinnitamiseks ning sõidukite komplekteerimise ja Eestisse tarnimise korraldamiseks on vaja mõistlikku aega.

4.9.4. Vaidlustaja esitas 07.09.2026 KIA Auto AS-i digitaalselt allkirjastatud kinnituse, mis ei väljenda Vaidlustaja hinnangut, vaid Kia Corporationi Balti riikide lepingulise esindaja teadmist tootmis- ja tarneahela tegelikust kestusest ning olemasolevast laoseisust. Kinnitus puudutab osades 3 ja 4 kirjeldatud sõidukeid. Selle kohaselt on sõidukite tavapärane tarneaeg alates siduva tellimuse kinnitamisest kuni Eestisse jõudmiseni neli kuni kuus kuud. KIA Auto AS kinnitas ühtlasi, et nimetatud koguseid ei ole võimalik Eestisse tarnida hiljemalt 31.12.2026 isegi viivitamatu tellimuse korral ning vajalikku kogust ei ole võimalik hankida Euroopa edasimüüjate laovarudest.

Osa 2 kohta esitab Vaidlustaja samuti kinnituse (täiendavate seisukohtade Lisa 1), mille kohaselt vastavad Peugeot Traveller ja Expert osa 2 tehnilises kirjelduses sätestatud M1-kategooria mahtuniversaalide nõuetele. Nende sõidukite tehase tellimisaeg on sõltuvalt varustustasemest vähemalt neli kuud ning tavapärane tarneaeg neli kuni kuus kuud. Ühtlasi nähtub kinnitusest, et Vaidlustaja varudes on neli osa 2 tehnilisele kirjeldusele vastavat sõidukit, mida on võimalik tarnida enne 31.12.2026, kuid kogu hankemahu ehk 37 sõiduki katmiseks vajalikke täiendavaid sõidukeid ei ole võimalik selleks tähtpäevaks tehasest tellida ja tarnida. Kinnitus tõendab seega ühtaegu nii Vaidlustaja tegelikku pakkumisvõimet kui ka vaidlustatud tähtpäeva konkurentsi piiravat mõju. Üksnes tähtaja tõttu saab Vaidlustaja pakkuda 37 sõiduki asemel vaid nelja juba laos olevat sõidukit. Seetõttu lükkab kinnitus otseselt ümber ka Hankija väite, et Vaidlustajal puudub osa 2 suhtes kaitstav huvi ja kaebeõigus. Vaidlustaja osalemist kogu osa 2 mahule takistab just vaidlustatud tarnetähtpäev, mitte tehnilistele nõuetele vastava sõiduki või tarnevõime puudumine.

4.9.5. Sõnaselge laonõude puudumine ei kõrvalda konkurentsipiirangut, kui tähtaja tõttu on Riigihankes osalemine võimalik üksnes varem toodetud, tellitud või turule suunatud

sõidukitega.

Hankija vastus tõendab ise faktilise laonõude olemasolu. Hankija nimetab võimalike tarnekanalitena (i) juba tootmises olevaid sõidukeid, (ii) tootja või maaletooja olemasolevat tellimusportfelli, (iii) Euroopa turule kavandatud või juba suunatud sõidukeid ning (iv) tootja või edasimüüjate jaotusvõrgus olevaid sõidukeid. Hankija ei nimeta ühtegi tarnekanalit, mis võimaldaks ettevõtjal pärast 01.09.2026 avaldatud tehniliste nõuetega tutvumist tellida nende nõuete järgi vajalikud sõidukid ning toota, komplekteerida ja tarnida need Eestisse hiljemalt 31.12.2026.

Tarnetähtpäeva mõju tuleb hinnata Riigihanke tegelikust mahust ja tehniliste nõuete kogumist lähtudes, mitte abstraktsest võimalusest leida Euroopa turult mõni samasse sõidukiklassi kuuluv sõiduk.

4.9.6. Ühetaoline sõnastus ei taga sisuliselt võrdset kohtlemist, kui tingimus asetab võrreldavad turuosalisel erinevasse olukorda asjaolu tõttu, mida nad pärast hanke tingimuste avaldamist enam mõjutada ei saanud. 31.12.2026 tähtpäev annab eelise ettevõtjatele, kelle varasemad tootmis-, tellimis- või laotsused juhtusid avaldatud nõuetega sobima, ning välistab ettevõtjad, kes suudaksid samaväärse kauba tarnida tavapärase ja mõistliku tarneaja jooksul.

4.9.7. Väiksema koguse pakkumise võimalus ei kõrvalda konkurentsipiirangut. Ettevõtja, kellel ei ole võimalik 31.12.2026 tarnida ühtegi nõuetele vastavat sõidukit, jääb Riigihankest täielikult kõrvale. Osa 2 puhul saab Vaidlustaja pakkuda üksnes nelja laos olevat sõidukit, kuigi mõistliku tarnetähtaja korral oleks tal võimalik pakkuda hankija soovitud 37 sõidukit. Seega sunnib lühike tarnetähtpäev ettevõtjaid piirduma varem tellitud või olemasolevast laovarust kättesaadavate sõidukitega ega võimalda neil konkureerida koguses, mille nad suudaksid tavapärase tarneaja jooksul tarnida.

Mitme pakkuja olemasolevate laovarude või varasemate tellimuste koondamine ei asenda tavapärase tootmis-, komplekteerimis- ja tarneprotsessi kaudu tekkivat tarnevõimekust. Seetõttu ei kujune konkurents pakkujate tegeliku tarnevõime, hinna ega pakkumuse muude omaduste alusel, vaid määravaks saab varem olemas olnud laovaru või tehtud tootmis- ja tellimisotsus.

Piiratud laovaruga pakkujad saavad oma hinna kujundamisel arvestada, et tavapärase tootmis- ja tarneprotsessi kaudu uut konkureerivat pakkumismahtu tähtpäevaks turule ei lisandu. See suurendab põhjendamatult riski, et hankija peab sõidukid ostma kõrgema ühikuhinnaga, kui kujuneks mõistliku tarnetähtaja ja laiema konkurentsi korral.

4.9.8. Kuivõrd vajadus sõidukite järele ja soov kasutada nende soetamiseks 2026. aasta vahendeid olid Hankijale varem teada, tulnuks Riigihange avaldada ajal, mis jätnuks turuosalistele mõistliku tootmis-, komplekteerimis- ja tarneaja. Hankija enda hankeplaneerimisest tekkinud ajasurve ega tõendamata soov kasutada vahendid ära 2026. aasta jooksul ei saa õigustada konkurentsi piiravat 31.12.2026 tarnetähtpäeva.

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

5.1. Hankija on määranud sõidukite tarneajaks hiljemalt 31.12.2026, kuivõrd Hankijale on oluline ja määrava tähtsusega, et sõidukid oleksid selleks ajaks Hankijal olemas ja neid saaks

hakata kasutama. Tarneaeg 31.12.2026 on seotud Hankija ajalise vajadusega, tulenevalt riigikaitsealistest vajadustest ning valitsevast julgeolekuolukorrast. Sõidukite tarneaeg on hankelepingu täitmise tingimus ning selle määramisel lähtub Hankija oma tegelikust vajadusest, järgides seejuures proportsionaalsuse ja konkurentsi efektiivse ärakasutamise põhimõtteid. Tarneaeg ei ole pelgalt formaalne tingimus, vaid reaalne vajadus Riigihanke eesmärgi saavutamiseks.

Riigihanke tingimuste kujundamisel peab Hankija lisaks ettevõtjate huvidele arvestama enda tegelikku vajadust, eelarvelist raamistikku ning RHS §-dest 2 ja 3 tulenevat kohustust kasutada avalikke vahendeid säästlikult ja otstarbekalt.

5.2. Hankija ei ole kusagil nõudnud, et pakutavad sõidukid peavad pakkumuse esitamise ajal olema juba toodetud, et need peavad olema Eestis paiknevas laos või olema konkreetse pakkuja omandis või valduses. Samuti ei ole Hankija kusagil ette näinud, et sõidukid peavad olema pakkujale tootja poolt juba antud või tootmisse tellitud enne Riigihanke avaldamist. Hankija ei ole ka sätestanud, et sõidukite tootmistellimus võib või peab olema esitatud alles pärast hankelepingu sõlmimist. Hankija on tehnilises kirjelduses määranud, et hankelepingu esemeks olevad nõuetele vastavad sõidukid peavad olema tarnitud hiljemalt 31.12.2026. Pakkuja otsustada on, millise õiguspärase tarne- ja hankekanali kaudu ta suudab selle kohustuse täita.

5.3. Vaidlustaja põhjendab sõidukite tarneaja ebamõistlikkust mh sellega, et hankelepingu täitmiseks vajalikud sõidukid tuleb tootjalt tellida ning nende tootmiseks ja tellimuse täitmiseks vajalik aeg lisandub transpordiajale. Vastav Vaidlustaja argumentatsioon eeldab sisuliselt, et pakkuja ootab hankelepingu sõlmimiseni ning alles seejärel esitab tootjale uue tootmistellimuse. Riigihanke alusdokumendid sellist tarneahela ülesehitust ei nõua. Sõidukite tarnimine võib sõltuvalt tootjast, maaletoojast ja ettevõtjast toimuda erinevate tavapäraste tarnekanalite kaudu. Pakkujal võib olla võimalik kasutada mh juba tootmises olevaid sõidukeid, tootja või maaletooja olemasolevat tellimusportfelli, Euroopa turule kavandatud või juba suunatud sõidukeid, tootja või edasimüüjate jaotusvõrgus olevaid sõidukeid või muid tema majandustegevuse raames kasutatavaid tarnevõimalusi. Hankija ei määra ega pea määrama pakkujale konkreetset tarneahelat. Asjaolu, et konkreetse pakkuja või tema poolt esindatava tootja tavapärane ärimudel seisneb uue tehasetellimuse esitamises pärast hankelepingu sõlmimist, ei tähenda, et Hankija peab oma objektiivselt põhjendatud vajaduse ajalise raamistiku kujundama just selle ärimudeli järgi.

5.4. Hankija ei vaidle Vaidlustajale vastu, et sõidukite tootmine ja rahvusvaheline transport nõuavad aega, kuid nimetatud asjaolust ei tulene automaatselt järeldust, et sõidukite tarneaeg 31.12.2026 oleks asjaomasel turul tervikuna ebarealistlik või objektiivselt täitmatu. Vaidlustaja põhjendustest ei nähtu, et kõik Riigihanke tehnilistele tingimustele vastavad sõidukid tuleks pärast hankelepingu sõlmimist tingimata Aasias tootmisse tellida, et sõidukid puuduksid tootjate, maaletoojate või edasimüüjate olemasolevates või kavandatud Euroopa tarneahelates, sõidukid oleksid tarneajaks 31.12.2026 kättesaamatud kõigi asjaomasel turul tegutsevate ettevõtjate jaoks või et sõidukid oleksid tarneajaks 31.12.2026 kättesaamatud ka väiksemas koguses. Vaidlustaja kirjeldab eeltoodust tulenevalt ühte võimalikku tootmis- ja tarneprotsessi, kuid sellest ei tulene veel, et Hankija määratud tulemuse saavutamine asjaomasel turul oleks tervikuna võimatu.

5.5. Hankija ei nõua ühelt pakkujalt kogu vastavas Riigihanke osas nõutud sõidukite koguse tarnimist. Kui ettevõtja suudab sõidukite tarneajaks 31.12.2026 tarnida ainult osa vastavas Riigihanke osas nimetatud kogusest, on tal võimalik esitada pakkumus sellele kogusele. Kui paremusjärjestuses esimese pakkuja pakutav sõidukite kogus ei kata Hankija kogu vajadust, võib Hankija sõlmida puuduoleva koguse saamiseks hankelepingu paremusjärjestuses järgmise või järgmiste pakkujatega. Seega ei pea ühel automüüjal Riigihankes osalemiseks olema Hankija kogu soovitud sõidukite kogust laos olemas ning ta ei pea ka kogu vastava hanke osa mahtu ühe tootmistellimusega tarnima. Vaidlustaja vaidlustuses esitatud väide, et sõidukite tarneaeg eeldab automüüjalt kogu soovitud sõidukite koguse olemasolu, ei vasta seetõttu Riigihanke tegelikule ülesehitusele.

Hankija ei ole kujundanud Riigihanget selliselt, et ühe Riigihanke osa kogu maht peab tingimata koonduma ühe ettevõtja kätte.

5.6. Turul tegutsevate ettevõtjate tegelik tarnevõimekus võib olla väga erinev, mille kohaselt võivad ühel ettevõtjal olla varem esitatud tootmistellimused, teisel juurdepääs tootja Euroopa jaotusvõrgule, kolmandal tootmisvõimsuse reserveering ning neljandal võimalus tarnida nõutud tarneajaks väiksem kogus sõidukeid. Vastavad erinevused tulenevad ettevõtjate majandustegevusest ja nende tarneahelate korraldusest. Pakkujate võrdse kohtlemise põhimõtte ei tähenda, et Hankija peab kõrvaldama ettevõtjate majandusliku, logistilise või tarnevõimekuse erinevused. Hankija ülesandeks on kohaldada võrreldavas olukorras ettevõtjatele samu tingimusi ning tagada, et vastavatel tingimustel oleks objektiivne ja riigihanke eesmärgiga proportsionaalne põhjendus. Antud juhul kohaldatakse sõidukite tarneaga 31.12.2026 kõikidele pakkujatele ühetaoliselt ning selle aluseks on Hankija ajaline vajadus tulenevalt riigikaitselistest vajadustest ning valitsevast julgeolekuolukorrast.

5.7. Kui Vaidlustaja väite kohaselt tuleb sõidukid pärast hankelepingu sõlmimist alles tootmisse tellida, ei selgita Vaidlustaja argumentatsioon, miks lahendab just kolm täiendavat kuud tootmis- ja transpordiprotsessist tuleneva takistuse. Hankija on seisukohal, et puudub piisav põhjendus põhjusliku seose kohta väidetava konkurentsipiirangu ja konkreetselt sõidukite tarneaja 31.03.2027 vahel. Vaidlustaja põhjendustest nähtub, et sõidukite tarneaeg 31.03.2027 oleks Vaidlustajale sobivam, kuid sellest ei järeldu, et tegemist oleks objektiivselt vajaliku tarneajaga tõhusa konkurentsi tagamiseks.

Vaidlustaja taotleb sõidukite tarneaja muutmist põhjusel, et see võimaldaks Riigihankes osaleda laiemal hulgal pakkujatel. Sõidukite tarneaja muutmist ei ole võimalik käsitada üksnes hankelepingu täitmiseks kolme täiendava kuu andmisena, vaid sellega kaasneks ka Riigihanke enda ajalise raamistiku muutmine, mis süvendaks omakorda vastuolu Hankija 2026. aasta ajalise vajadusega.

5.8. Vaidlustaja esitatud põhjendustest ei nähtu, et sõidukite tarneaja 31.12.2026 järgimine oleks asjaomasel turul tervikuna objektiivselt võimatu või et Vaidlustaja taotletud kolmekuuline tähtaja pikendamine oleks sellise võimaliku takistuse kõrvaldamiseks vajalik ja piisav.

Vaidlustaja väidete puhul, et nõuetele vastavad sõidukid valmivad valdavalt Aasias, nende transport Euroopa Liitu võtab vähemalt kaks kuud, hankelepingu täitmiseks vajalikud sõidukid tuleb tootjalt tellida ning sõidukite tarneaja 31.12.2026 järgimine ei ole tavapärase tehasetellimuse korral realistlik, on tegemist vaid faktiliste väidetega. Hankija palub vastavaid

Vaidlustaja väiteid hinnata vastavalt nende tõendatusele, mitte käsitada neid tõendamist mittevajavate üldteada asjaoludena sellises ulatuses, milles Vaidlustaja teeb nende põhjal järelduse kogu asjaomase turu tarnevõime kohta.

5.9. Vaidlustaja peab vähemalt usutavalt ja kontrollitavalt näitama, et tal on vastavas Riigihanke osas tegelik võimalus pakkuda tehnilistele tingimustele vastavaid sõidukeid ning et tema Riigihankes osalemist takistab just vaidlustatud tarneaeg, mitte nt nõuetele vastava sõiduki või tegeliku tarnevõimekuse puudumine.

Vaidlustaja on 07.09.2026 esitanud tõendina KIA Auto AS kinnituse, mis puudutab Riigihanke osades 3 ja 4 nõutud sõidukeid. Hankijale on siinkohal arusaamatu, mis põhjusel on Vaidlustaja taotlenud ka Riigihanke osa 2 peatamist, kui esitatud tõendi kohaselt ei ole Vaidlustajal võimalik Hankija määratud tarnejaks 31.12.2026 tarnida Riigihanke osades 3 ja 4 nimetatud sõidukeid. Esitatud tõendis ei ole käsitletud Riigihanke osas 2 kirjeldatud sõidukeid.

Hankija on tuvastanud, et Vaidlustaja kodulehel ja teistes avalikes allikates avaldatud andmetest ei ole võimalik leida kinnitust, et tal on ka Riigihanke osas 3 nõutud tehnilistele parameetritele ja piirangutele vastavad sõidukid tarnimiseks olemas. Riigihanke osa 3 tehnilises kirjelduses on nõue: „*Uus, tootmisaasta mitte varem kui 2025. Transpordiameti liiklusregistris peab pakkumuse esitamise ajal olema registreeritud vähemalt 200 pakutava sõidukiga sama margi ja mudeliga sõidukit. Versioon ei ole oluline.*“, kuid Transpordiameti statistika (<https://transpordiamet.ee/soidukite-statistika>) kohaselt ei ole seisuga 07.09.2026 Transpordiameti liiklusregistris registreeritud mitte ühtegi Kia pikapikerega sõidukit.

5.10. RHS ei nõua Hankijalt selliste tingimuste kehtestamist, millele oleks võimalik vastata sõltumata ettevõtja tegelikust tehnilisest, majanduslikust või logistilisest võimekusest. Oluline on, et Hankija nõue oleks seotud tema tegeliku vajadusega, nõuet kohaldataks mittediskrimineerivalt ning nõue oleks eesmärgi suhtes asjakohane, põhjendatud ja proportsionaalne. Antud juhul tuleneb sõidukite tarneaeg Hankija ajalisest ja eelarvelisest vajadusest, tarneaeg ei ole seotud konkreetse tootja, automargi ega tarnekanaliga, Hankija ei nõua sõidukite olemasolu pakkumuse esitamise ajal, Hankija ei nõua, et üks pakkuja tarniks kogu Riigihanke osas vajamineva koguse sõidukeid, pakkuja võib pakkuda ka väiksemat sõidukite kogust ning Hankijal on võimalus ülejäänud sõidukite koguse saamiseks sõlmida hankelepungid paremusjärjestuses järgmiste pakkujatega. Vastavaid asjaolusid arvesse võttes ei ole alust käsitada sõidukite tarneaega 31.12.2026 põhjendamatu konkurentsipiiranguna.

5.11. Hankija 16.09.2026 täiendav seisukoht.

5.11.1. Hankija pädevus on otsustada, millal Hankija objektiivsetest vajadustest lähtudes on põhjendatud Riigihange avaldada, arvestades seejuures lepingu täitmise tähtaegu, eelarvelisi piiranguid ja lõppkasutaja vajadust riigikaitseliste ülesannete täitmisel.

Sõidukite tarneaeg ei ole määratud eesmärgiga eelistada konkreetset pakkujat, sõidukitootjat, automarki, tootmispiirkonda või tarnekanalit. Antud juhul on Vaidlustaja sooviks, et Hankija lähtuks vaid tema huvidest, kes soovib täita üksi kogu Hankija vajaduse.

Hankija ei tohi Riigihanke läbiviimisel lähtuda ega võtta arvesse vaid ühe Riigihankest huvitatud ettevõtja huve ja soove (antud juhul Vaidlustaja omi) ning anda sellega vastavale ettevõtjale eelist teiste Riigihankest huvitatud ettevõtjate ees – Hankija peab Riigihanke

läbiviimisel tegutsema proportsionaalselt ja läbipaistvalt, tagades seejuures rahaliste vahendite läbipaistva, otstarbeka ja säästliku kasutamise, isikute võrdse kohtlemise ning konkurentsi efektiivse ärakasutamise. Dünaamilise hankesüsteemi kategooriaga 1, mille alt on vaidlusalune seotud Riigihange läbi viidud, on liidetud üle 60 taotleja, kes saavad potentsiaalselt esitada pakkumuse antud seotud hankes. Hankijale on arusaamatud Vaidlustaja väited konkurentsi piiramise kohta, arvestades mh, et Hankija on Riigihankes ka ette näinud, et kogu Hankija nõutud sõidukite kogus ei pea olema täidetud ühe pakkuja poolt.

Kui Vaidlustaja tarneahel ei võimalda Vaidlustajal Hankija määratud tarneajaks sõidukeid tarnida, ei peaks sellest saama kahjustatud Hankija ega teiste Riigihankest huvitatud ettevõtjate huvid.

5.11.2. KIA Tasman, mis on Vaidlustaja esitatud seisukohale lisatud fotodel, ei vasta Riigihanke osas 3 esitatud tehnilistele nõuetele. Transpordiameti liiklusregistris ei ole 14.09.2026 seisuga registreeritud mitte ühtegi KIA Tasmani (Riigihanke osa 3 tehnilises kirjelduses on nõue: „*Uus, tootmisaasta mitte varem kui 2025. Transpordiameti liiklusregistris peab pakkumuse esitamise ajal olema registreeritud vähemalt 200 pakutava sõidukiga sama margi ja mudeliga sõidukit. Versioon ei ole oluline.*“). KIA Tasmani ei toodeta Euroopa turule, seega ei vasta see Euroopa Liidu regulatsioonidele ega ole seetõttu kasutatav avalikel teedel ega registreeritav Transpordiameti liiklusregistris. Nimetatud sõiduk on sobilik Riigihanke osas 4, mitte aga Riigihanke osas 3.

Riigihanke osa 2 kohta esitatud kinnitusele on alla kirjutanud Vaidlustaja ise. Hankija palub antud tõendit mitte arvestada, kuna Vaidlustaja ei saa tugineda iseenda antud kinnitusele, et sõidukit ei ole võimalik tarnida. Samuti on Vaidlustaja lisanud, et nende ladudes on olemas neli vastavat sõidukit, kuid Vaidlustaja soovib sellele vaatamata teha pakkumuse kogu Riigihanke osa 2 kogusele, mis ei ole aga antud Riigihanke kontekstis põhjendatud ega vajalik. Hankija ei ole seadnud kahtluse alla, et Vaidlustaja on võimeline tarnima osas 2 nõutud sõidukeid, kuid Vaidlustaja ei ole sellekohaseid kinnitusi varem esitanud. Sellest tulenevalt ei olnud ka Hankijale selge, millistel alustel vaidlustati osa 2 alusdokumendid. Käesoleva täiendava seisukoha raames esitatud tõendi alusel, mida Hankija palub mitte arvesse võtta, ei ole endiselt esitatud osa 2 alusdokumentide vaidlustamise kohta piisavaid tõendeid ning ainuke selgitus põhineb Vaidlustaja võimalusel tarnida osa, mitte aga täielik kogus sõidukeid. Hankija on jätkuvalt seisukohal, et ainult ühe ettevõtja poolt kogu Riigihanke mahu täitmine ei ole oluline ega nõutud ning Hankijal ei ole õigust anda ebaproportsionaalset eelist mis tahes pakkujale, kaasa arvatud Vaidlustajale, kogu Riigihanke osa mahu täitmiseks.

Vaidlustaja ei ole vaidlustuses piisavalt asjakohaste dokumentidega tõendanud Riigihanke osade 2 ja 3 sõidukite tarnimise võimekust.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

6. Hankija on asunud seisukohale, et Vaidlustaja ei ole vaidlustuses piisavalt asjakohaste dokumentidega tõendanud Riigihanke osade 2 ja 3 sõidukite tarnimise võimekust.

Sellest seisukohast järeldub, et Hankija arvates puudub Vaidlustajal Riigihanke osades 2 ja 3 vaidlustuse esitamise õigus. Vaidlustuskomisjon Hankijaga ei nõustu.

6.1. Vaidlustuse esitamise õigus RHS § 189 lg 1 mõttes sõltub sellest, kas hankija vaidlustatav

tegevus sai rikkuda vaidlustaja subjektiivseid õigusi. Seetõttu ei pea vaidlustuskomisjon kontrollima hankija tegevuse seaduslikkust, kui ta jõuab järeldusele, et see ei puuduta vaidlustaja õigusi ega kahjusta tema huve.

6.2. Vaidlustusmenetluses on Vaidlustaja nimetanud Riigihanke osas 2 pakutavad konkreetseid sõidukid (Peugeot Traveller ja Expert) ning kinnitanud, et tal on neli tehnilisele kirjeldusele vastavat sõidukit, mida saab tarnida ettenähtud tähtpäevaks - 31.12.2026. Vaidlustaja väitel pikema tähtaja korral saaks ta tellida ja tarnida täiendavaid sõidukeid. Seega Vaidlustajal on Riigihanke osas 2 reaalne võimalus esitada pakkumust juba kehtiva tähtaja korral ja huvi pakkuda suuremat kogust.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija väide, et Vaidlustaja ei pea pakkuma kõiki 37 sõidukit, ei kõrvalda vaidlustamisõigust. Võimalus sõlmida leping nelja sõiduki kohta ei võta Vaidlustajalt õigust vaidlustada tingimust, mis tema väitel takistab tal konkureerida suuremale kogusele.

Seega rikub Riigihanke osas 2 määratud tarneaeg Vaidlustaja õigusi ja kahjustab tema huve, sest tähtpäevaks 31.12.2026 ei saa ta üle anda rohkem kui nelja sõidukit.

6.3. Vaidlustaja selgituste kohaselt soovis ta Riigihanke osas 3 pakkuda Kia Tasmani, kuid tegemist on uue mudeliga, mida ei ole Eestis registreeritud (tehniline kirjeldus nõuab, et pakkumuse esitamise ajal oleks Transpordiameti liiklusregistris registreeritud vähemalt 200 pakutava sõidukiga sama marki ja mudelit), mistõttu ei saa seda pakkuda. Vaidlustusmenetluses pole Vaidlustaja nimetanud ühtegi Riigihanke osas 3 pakutavat sõidukit, kuid on kinnitanud, et tegeleb sobiva sõiduki ja tarneallikate kindlaksmääramisega.

Riigihanke osas 3 soovib Hankija osta pikapeid (EURO6) 57 tk (kogust võib vajadusel suurendada kuni 4 võrra). Ei saa välistada, et Vaidlustaja need sõidukid leiab, kuid 31.12.2026 tarnetähtaeg võib olla mittetäidetav. Kuigi Riigihanke osa 3 puhul jääb seos vaidlustatud tarnetähtaja ja Vaidlustaja pakkumuse esitamise võimaluse vahel hüpoteetiliseks, ei saa sellest järeldada Vaidlustajal selles Riigihanke osas vaidlustuse esitamise õiguse puudumist.

Tegemist on sõidukite ostmisega ja need ei pea pakkujal olemas olema juba pakkumuse esitamisel, mistõttu ei saa lähtuda Hankija väitest, et Vaidlustaja kodulehelt ja teistes avalikes allikates avaldatud andmetest ei ole võimalik leida kinnitust, et Vaidlustajal on Riigihanke osas 3 nõutud tehnilistele parameetritele ja piirangutele vastavad sõidukid tarnimiseks olemas.

Vaidlustuskomisjon leiab, et Riigihanke alusdokumentide vaidlustamisel ei saa ettevõtjalt nõuda lõplikult välja valitud sõidukit, siduvat tootjatellimust või juba olemasolevat tarnelepingut, kui vaidlustatud tingimus ise võib takistada sobiva sõiduki ja tarnekanali leidmist. Piisav on, kui ettevõtja on asjaomasel turul tegutsev isik, tal on tegelik kavatsus Riigihankes osaleda ning ei ole ilmselge, et tema osalemine oleks välistatud mõne muu, vaidlustamata tingimuse tõttu. Käesoleval juhul ei ole Hankija tõendanud, et Vaidlustajal puuduks igasugune objektiivne võimalus leida Riigihanke osa 3 tehnilistele nõuetele vastav sõiduk. Seetõttu ei saa Vaidlustaja huvi pidada pelgalt teoreetiliseks.

Seega Riigihanke osas 3 määratud tarneaeg rikub Vaidlustaja õigusi ja kahjustab tema huve.

7. Vaidlustuskomisjon kontrollib, kas Riigihanke osade 2, 3 ja 4 tehniliste kirjelduste p-ides

4.3 sätestatud tingimus, mille kohaselt peavad sõidukid olema tarnitud hiljemalt 31.12.2026, on kooskõlas RHS §-s 3 sätestatud üldpõhimõtetega ning RHS § 88 lg-ga 7.

Hankijal on ulatuslik kaalutlusruum hankelepingu eseme ja lepingu täitmise tingimuste määramisel. Kuid see kaalutlusõigus ei ole siiski piiramatu. Hankelepingu täitmise tingimus peab olema seotud hankija tegeliku vajadusega ning olema riigihanke eesmärgi suhtes asjakohane, põhjendatud ja proportsionaalne. Tehniline kirjeldus peab tagama ettevõtjatele võrdsed tingimused pakkumuse esitamiseks ega tohi tekitada objektiivselt põhjendamatuid takistusi konkurentsile.

Vaidlustaja on tarnetähtaja 31.12.2026 vaidlustanud järgmistel põhjendustel:

- 1) tarnetähtaja sisse jääb ka aastalõpu pühadeperiood, mil rahvusvaheliste tootmis- ja logistikaahelate toimimine on oluliselt piiratud;
- 2) väiksema koguse pakkumise võimalus ei aita ettevõtjat, kellel ei ole võimalik 31.12.2026 tarnida ühtegi nõuetele vastavat sõidukit. Kui ettevõtjal on tähtpäevaks võimalik tarnida üksnes mõni sõiduk, saab ta pakkuda ainult seda piiratud kogust, kuigi mõistliku tarnetähtaja korral suudaks ta tarnida kogu Hankija soovitud koguse või olulise osa sellest;
- 3) vaidlustatud tarnetähtpäev annab eelise ettevõtjatele, kelle käsutuses olid nõuetele vastavad sõidukid Riigihanke avaldamise ajal juba olemas;
- 4) suureneb risk, et Hankija peab soovitud koguse saavutamiseks ostma sõidukeid kõrgema ühikuhinnaga, kui ta saaks mõistliku tarnetähtaja ja laiema konkurentsi korral;
- 5) tarnetähtpäeva konkurentsi piiravat mõju suurendab hankelepingu üldtingimustes ette nähtud vastutus (Üldtingimuste p-id 4.2.8, 12.11, 13.4.4 ja 8.1);
- 6) tarnetähtaja objektiivseks põhjenduseks ei saa ilma täiendavate asjaoludeta pidada Hankija enda hankeplaneerimisest tingitud ajapuudust, Riigihanke hilist alustamist ega Hankija sisemist eelarve- või raamatupidamiskorraldust, sealhulgas võimalikku soovi kasutada sõidukite soetamiseks ette nähtud rahalised vahendid ära 2026. aasta lõpuks. Hankija sisemisest finantsplaneerimisest tulenev vajadus ei muuda 31.12.2026 tarnetähtpäeva iseenesest vältimatuks;
- 7) Hankija ei nimeta ühtegi tarnekanalit, mis võimaldaks ettevõtjal pärast 01.09.2026 avaldatud tehniliste nõuetega tutvumist tellida nende nõuete järgi vajalikud sõidukid ning toota, komplekteerida ja tarnida need Eestisse hiljemalt 31.12.2026. Hankija loetletud kanalid ei ole avatud kõigile pakkujatele võrdsetel alustel. Need sõltuvad enne Riigihanke avaldamist tehtud tootmis-, tellimis- ja jaotusotsustest ning sellest, kas varem muul eesmärgil toodetud või tellitud sõidukid juhtuvad vastama 01.09.2026 avaldatud tehniliste nõuete kogumile. Pakkujatel ei olnud enne nõuete avaldamist võrdset võimalust reserveerida tootmisvõimsust või tellida sõidukeid konkreetselt Riigihanke täitmiseks, sest tehnilised tingimused ei olnud selleks hetkeks avaldatud.

Hankija on järgmistel seisukohtadel:

- 1) Hankijale on oluline ja määrava tähtsusega, et sõidukid oleksid 31.12.2026 Hankijal olemas ja neid saaks hakata kasutama. Tarneaeg 31.12.2026 on seotud Hankija ajalise vajadusega, tulenevalt riigikaitsealistest vajadustest ning valitsevast julgeolekuolukorrast;
- 2) Hankija ei ole kusagil nõudnud, et pakutavad sõidukid peavad pakkumuse esitamise ajal olema juba toodetud, et need peavad olema Eestis paiknevas laos või olema konkreetse pakkuja omandis või valduses. Pakkuja otsustada on, millise õiguspärase

- tarne- ja hankekanali kaudu ta suudab tarneaja nõude täita;
- 3) asjaolu, et konkreetse pakkuja või tema poolt esindatava tootja tavapärane ärimudel seisneb uue tehasetellimuse esitamises pärast hankelepingu sõlmimist, ei tähenda, et Hankija peab oma objektiivselt põhjendatud vajaduse ajalise raamistiku kujundama just selle ärimudeli järgi;
 - 4) Kui ettevõtja suudab sõidukite tarneajaks 31.12.2026 tarnida ainult osa vastavas Riigihanke osas nimetatud kogusest, on tal võimalik esitada pakkumus sellele kogusele. Kui paremusjärjestuses esimese pakkuja pakutav sõidukite kogus ei kata Hankija kogu vajadust, võib Hankija sõlmida puuduoleva koguse saamiseks hankelepungud paremusjärjestuses järgmise või järgmiste pakkujatega;
 - 5) Hankijal ei ole kohustust kujundada hankelepingu täitmise tingimusi selliselt, et need võimaldaksid igal võimalikul ettevõtjal kasutada just talle tavapärast tootmis-, tellimis- või tarneahelat. Turul tegutsevate ettevõtjate tegelik tarnevõimekus võib olla väga erinev;
 - 6) Vaidlustaja põhjendustest nähtub, et sõidukite tarneaeg 31.03.2027 oleks Vaidlustajale sobivam, kuid sellest ei järeldu, et tegemist oleks objektiivselt vajaliku tarneajaga tõhusa konkurentsi tagamiseks;
 - 7) RHS ei nõua Hankijalt selliste tingimuste kehtestamist, millele oleks võimalik vastata sõltumata ettevõtja tegelikust tehnilisest, majanduslikust või logistilisest võimekusest;
 - 8) Hankija pädevus on otsustada, millal Hankija objektiivsetest vajadustest lähtudes on põhjendatud Riigihange avaldada, arvestades seejuures lepingu täitmise tähtaegu, eelarvelisi piiranguid ja lõppkasutaja vajadust riigikaitse ülesannete täitmisel;
 - 9) kui Vaidlustaja tarneahel ei võimalda Vaidlustajal Hankija määratud tarneajaks sõidukeid tarnida, ei peaks sellest saama kahjustatud Hankija ega teiste Riigihankest huvitatud ettevõtjate huvid.

7.1. Riigihange algas 01.09.2026. 09.09.2026 muutis Hankija pakkumuste esitamise tähtpäeva. Käesoleva otsuse allkirjastamisel on pakkumuste esitamise tähtpäev 20.10.2026 kell 16.00. Kui Hankija teeb kiiresti otsused ja sõlmib hankelepungud, siis võib hankelepungute sõlmimise ja määratud tarneaja 31.12.2026 vahele jääda vähem kui kaks kuud.

Pakkumuste esitamise tähtpäeva ja tarnetähtpäeva vahele peavad mahtuma pakkumuste kontrollimine ja hindamine, hankelepungute sõlmimine ning sõidukite hankimine, võimalik tootmine, komplekteerimine, lisavarustuse paigaldamine, transport ja üleandmine. Võimalik on ka Hankija otsuste vaidlustamine.

Riigihanke osades 2–4 soovib Hankija osta kokku 144 sõidukit ning lisakoguste kasutamisel kuni 152 sõidukit. Sõidukid peavad vastama konkreetsetele tehnilistele nõuetele ja vajavad ette nähtud lisavarustust. Tegemist on märkimisväärse sõidukite kogusega.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et lähtuvalt esitatud vaidlustusest tuleb hinnata, kas turuosalistel on pärast Riigihanke tingimuste avaldamist (01.09.2026) tegelik võimalus hankida ja tarnida nõuetele vastavaid sõidukeid vastavas koguses määratud tarneajaks.

Vaidlustuskomisjon peab vajalikuks märkida, et ükski pakkuja ei saa enne hankelepingu sõlmimist olla kindel selles, et ta saab sõidukeid Hankijale müüa.

7.2. Tõendamaks oma väidet, et tarnetähtaeg 31.12.2026 on liiga lühike, on Vaidlustaja esitanud:

- 1) KIA Auto AS-i nr YK-2026-15/02 kinnituse, et 57 uue N1G-kategooria EURO6 pikapi ja 50 uue N1G-kategooria pikapi, mille mootor peab vastama vähemalt EURO3 nõuetele, ning lisaks kuni nelja samadele nõuetele vastava sõiduki tavapärase tarneaeg alates siduva tellimuse kinnitamisest kuni Eestisse jõudmiseni on 4–6 kuud; neid sõidukeid pole võimalik nimetatud kogustes Eestisse tarnida hiljemalt 31.12.2026 isegi juhul, kui siduv tellimus esitatakse viivitamata. Samuti on KIA Auto AS selgitanud, et kirjeldatud tehnilistele nõuetele vastavaid sõidukeid ei ole võimalik vajalikus koguses hankida Euroopa edasimüüjate laovarudest;
- 2) Vaidlustaja enda kinnituse, et Peugeot' sõidukite Traveller ja tarbesõidukite Expert tehase tellimusaeg on sõltuvalt sõiduki varustustasemest vähemalt neli kuud. Vaidlustajal on olemas neli sõidukit, kuid täiendavaid sõidukeid kogu hankemahu (37 tk) pakkumiseks ei jõua ta 31.12.2026 tähtpäevaks tehasest tellida. Sõidukite tarneaeg on tavapäraselt 4–6 kuud.

Vaidlustuskomisjon ei nõustu Hankijaga, et Vaidlustaja enda kinnitus tuleks jätta tähelepanuta.

KIA Auto AS-i kinnitustest nähtub, et Riigihanke osades 3 ja 4 KIA Auto AS-i pakutavate sõidukite tavapärase tootmis- ja tarneaeg on vähemalt 4–6 kuud. Osa 2 puhul on Vaidlustajal võimalik tähtpäevaks tarnida neli laos olevat sõidukit, kuid mitte Hankija soovitud 37 sõidukit. Nendest kinnitustest järeldub, et nõutud arv nõuetele vastavaid sõidukeid ei ole tavapärase tootmis- ja tarneahela kaudu Vaidlustajale kättesaadavad tarneajaks 31.12.2026.

Vaidlustuskomisjon nõustub Hankijaga, et Riigihanke alusdokumendid ei sisalda sõnaselget nõuet, mille kohaselt peavad sõidukid olema pakkumuse esitamise ajal pakkuja laos. Tingimuse õiguspärasuse hindamisel on määrav selle tegelik mõju. Kui pärast tehniliste nõuete avaldamist (01.09.2026) ei ole enam võimalik nõuetele vastavaid sõidukeid tavapärase tootmis-, komplekteerimis- ja tarneprotsessi kaudu tähtpäevaks tarnida, sõltub Riigihankes osalemise võimalus sisuliselt enne Riigihanke avaldamist olemas olnud laovarust, tellimusportfellist või tootmisse suunatud sõidukitest.

See aga annab eelise ettevõtjatele, kelle varasemad tootmis- või tellimisotsused on juhtunud olema sellised, et need vastavad 01.09.2026 avaldatud sõidukite tehnilistele nõuetele ja ka tarnetähtajale. Teistel ettevõtjatel ei olnud enne nõuete avaldamist võrdset võimalust tellida sõidukeid konkreetselt käesoleva Riigihanke täitmiseks. Seetõttu piirab vaidlustatud tarnetähtpäev konkurentsi.

Vaidlustuskomisjon mõnab, et esitatud kinnitused ei saa hõlma kõiki võimalikke sõidukitootjaid ega turuosalisi, kuid need kinnitavad objektiivseid asjaolusid Riigihanke mahu, nõutava lisavarustuse ning tavapärase tootmis- ja tarneaja kohta. Hankija ei ole esitanud vastupidiseid turuandmeid, tootjate või maaletoojate kinnitusi ega muid kontrollitavaid andmeid, millest nähtuks, et nõuetele vastavad sõidukid on vajalikus koguses 31.12.2026 tähtpäevaks tegelikult kättesaadavad. Hankija üldine viide võimalikele laovarudele, tellimusportfellidele ja Euroopa jaotusvõrkudele ei tõenda selliste tarnevõimaluste tegelikku olemasolu.

7.3. Ka dünaamilise hankesüsteemiga liidetud ettevõtjate arv ei näita, mitu neist suudab pakkuda Riigihanke tehnilistele nõuetele vastavaid sõidukeid nõutud tähtpäevaks. Samuti ei tõenda küsimuste või vaidlustuste puudumine, et teised ettevõtjad saavad tarnetähtpäeva täita.

Seetõttu ei võimalda dünaamilise hankesüsteemiga liitunute arv teha järeldust vaidlustatud tingimuse tegeliku konkurentsimoju kohta.

7.4. Hankija on võimaldanud esitada pakkumuse ka Riigihanke osas nõutust väiksemale sõidukite kogusele ning sõlmida ühes Riigihanke osas hankepinguid mitme pakkujaga. See lahendus võib iseenesest konkurentsi laiendada, kuid ei kõrvalda vaidlustatud tarnetähtpäeva piiravat mõju.

Ettevõtja, kellel ei ole tähtpäevaks võimalik tarnida ühtegi nõuetele vastavat sõidukit, jääb Riigihankest täielikult kõrvale. Ettevõtja, kellel on võimalik tarnida üksnes piiratud arv varem tellitud või laos olevaid sõidukeid, saab konkureerida ainult selle kogusega, kuigi mõistliku tarnetähtaja korral võiks ta tarnida kogu Riigihanke osas nõutud koguse või olulise osa sellest. Seega ei taga väiksema koguse pakkumise võimalus ettevõtjatele tegelikku ja võrdset juurdepääsu Riigihankele ning ei muuda tarnetähtpäeva proportsionaalseks.

Mitme pakkuja väikeste laokoguste koondamise võimalus ei taasta konkurentsiolekorda, mis valitseks mõistliku tarnetähtaja korral. Sellisel juhul ei konkureeri pakkujad eeskätt oma tavapärase tarnevõime, hinna ja pakkumuse kvaliteedi alusel, vaid selle alusel, kas nende enne Riigihanke avaldamist tehtud tellimis- või laootsused juhtuvad vastama hiljem avaldatud tehnilistele nõuetele.

7.5. Hankija põhjendab tarnetähtpäeva riigikaitseliste vajaduste, valitseva julgeolekuolukorra ning ajalise ja eelarvelise vajadusega. Need asjaolud võivad põhimõtteliselt õigustada kiiremat tarnet. Hankija ei ole aga esitanud konkreetseid ja kontrollitavaid asjaolusid, millest nähtuks, miks peavad kõik Riigihanke osades 2–4 hangitavad sõidukid olema üle antud just 31.12.2026.

Üldsõnaline viide riigikaitsele või eelarvelisele vajadusele ei võimalda hinnata konkreetse tähtpäeva vältimatust. Hankija ei ole selgitanud, milline ülesanne jääks täitmata, milline konkreetne kahjulik tagajärg saabuks või miks ei oleks võimalik sõidukeid vastu võtta osade kaupa ka pärast 31.12.2026.

Samuti ei ole põhjendatud konkurentsipiirangut võimalik õigustada üksnes sellega, et Hankija soovib kasutada sõidukite ostmiseks ette nähtud rahalisi vahendeid 2026. aasta jooksul. Hankija sisemisest eelarve- või hankeplaneerimisest tulenev ajasurve ei ole iseenesest pakkuja konkurentsivõimaluste piiramise objektiivne alus.

7.6. Vaidlustatud tarnetähtpäev sobib Hankija eesmärgi saavutamiseks selles mõttes, et võimaldab sõidukid võimalikult kiiresti kasutusse võtta. Hankija ei ole näidanud, et kõigi sõidukite tarnimine hiljemalt 31.12.2026 oleks selle eesmärgi saavutamiseks vältimatult vajalik.

Riigihanke alusdokumendid võimaldavad sõidukite osalist tarnimist ja lepingute sõlmimist mitme pakkujaga. Seetõttu oleks võimalik korraldada tarne selliselt, et varem kättesaadavad sõidukid antakse Hankijale üle esimesel võimalusel, kuid lõplik tarnetähtpäev määratakse viisil, mis võimaldab osaleda ka ettevõtjatel, kes peavad nõuetele vastavad sõidukid pärast Riigihanke tingimuste avaldamist tootmisse tellima ja komplekteerima. Vaidlustuskomisjoni arvates on võimalikud mitmed alternatiivid:

- osaline tarne enne 31.12.2026 ja ülejäänud sõidukite hilisem tarnimine;

- erinevad tarnetähtpäevad Riigihanke osade või koguste kaupa;
- etapiviisiline tarnegraafik;
- varasem tarne kui eelis;
- miinimumkoguse kiire tarne koos pikema lõpptähtpäevaga.

Hankija ei ole tõendanud, et konkurentsi vähem piiravam lahendus kahjustaks oluliselt riigikaitselist või muud avalikku huvi.

7.7. Vaidlustaja taotleb tarnetähtpäeva pikendamist kuni 31.03.2027. Vaidlustuskomisjoni pädevuses ei ole Hankija eest tarnetähtpäev määrata.

Tarnetähtpäeva muutmisel peab Hankija hindama Riigihanke mahtu, tehnilisi nõudeid, tavapärast tootmis- ja tarneaega, tarnete võimalust ning oma konkreetset ajalist vajadust. Hankija ei pea tingimata määrama Vaidlustaja taotletud tähtpäeva 31.03.2027, kuid peab tagama, et pakkujatele jääb pärast hankelepingu sõlmimist realistlik aeg nõuetele vastavate sõidukite hankimiseks, komplekteerimiseks ja tarnimiseks.

7.8. Eeltoodust tulenevalt leiab vaidlustuskomisjon, et Riigihanke osade 2, 3 ja 4 tehniliste kirjelduste p-ides 4.3 sätestatud tarnetähtpäev 31.12.2026 tekitab objektiivselt põhjendamatut takistust Riigihanke avamisel konkurentidele ning on vastuolus eelkõige RHS § 3 p-des 1–3 ja RHS § 88 lg-s 7 sätestatud nõuetega. Seetõttu tuleb vaidlustus RHS § 197 lg 1 p-i 5 alusel rahuldada ja kohustada Hankijat viima vaidlustatud tarnetähtaja tingimus õigusaktidega kooskõlla.

8. Vaidlustusmenetluse kulud

Kuna vaidlustusmenetlus lõpeb RHS § 197 lg 1 p-i 5 alusel vaidlustuse täieliku rahuldamisega, kuulub vaidlustusmenetluse kulude osas kohaldamisele RHS § 198 lg 1.

RHS § 198 lg 1 alusel kuulub Hankijalt Vaidlustaja kasuks välja mõistmisele vaidlustuse esitamiseks tasutud riigilõiv 2560 eurot.

Vaidlustaja on esitanud tähtaegselt taotluse lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks summas 4050 eurot käibemaksuta 18 tunni õigusabi osutamise eest tunnitasuga 225 eurot käibemaksuta. Vaidlustuskomisjon leiab, et Vaidlustaja lepingulise esindaja kulud on mõnevõrra ülepaisutatud. Vaidlustusasi ei ole mahukas ega ka keskmisest keerukam. Lähtudes sellest, et vaidlus on ainult selles, kas üks tingimus (tarneaeg) on määratud õiguspäraselt, on vaidlustuskomisjoni hinnangul vajalikud ja põhjendatud Vaidlustaja lepingulise esindaja kulud kokku 2700 eurot käibemaksuta (12 tundi). Seega 2700 eurot käibemaksuta tuleb Hankijalt Vaidlustaja kasuks välja mõista.

Hankija kulud vaidlustusmenetluses jäävad tema enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)