



OTSUS

Vaidlustusaja number	192-26/306597
Otsuse kuupäev	05.10.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Taivo Kivistik
Vaidlustus	Aktsiaseltsi Kihnu Veeteed vaidlustus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi riigihankes „Väikesaarte parvlaeva liiniveoteenus“ (viitenumber 306597) hankija otsustele tunnistada vastavaks Tuule Liinid OÜ ning ühispackujad Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ pakkumused ning tunnistada edukaks Tuule Liinid OÜ pakkumus ja jätta kõrvaldamata Tuule Liinid OÜ
Menetlusosalised	Vaidlustaja, Aktsiaselts Kihnu Veeteed, esindajad vandeadvokaadid Kadri Härginen ja Mario Sõrm Hankija, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, esindaja Kiur Põld Kolmas isik 1, Tuule Liinid OÜ, esindaja vandeadvokaat Britta Oltjer-Jaadla Kolmas isik 2, ühispackujad Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ, esindaja vandeadvokaat Kristina Laarmaa
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

RHS 1 § 197 lg 1 p 4 ja § 198 lg-te 3 ja 8 alusel

1. Jätta rahuldamata Aktsiaseltsi Kihnu Veeteed vaidlustus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi riigihankes „Väikesaarte parvlaeva liiniveoteenus“ (viitenumber 306597).
2. Mõista Aktsiaseltsilt Kihnu Veeteed Tuule Liinid OÜ kasuks välja Tuule Liinid OÜ lepingulise esindaja kulud 9680,50 eurot käibemaksuta.
3. Mõista Aktsiaseltsilt Kihnu Veeteed ühispackujate Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ kasuks välja ühispackujate Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ lepingulise esindaja kulud 8234 eurot käibemaksuta.
4. Jätta Aktsiaseltsi Kihnu Veeteed poolt vaidlustusmenetluses kantud kulud tema enda 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 ka RHR) avatud hankemenetlusega riigihanke „Väikesaarte parvlaeva liiniveoteenus“ (viitenumber 306597) (edaspidi Riigihange) hanketeate ja tegi kättesaadavaks muud riigihanke alusdokumendid (edaspidi koos nimetatult RHAD), sh Vastavustingimused, Pakkumuse esitamise ettepanek (edaspidi PEE) ja Avaliku teenindamise leping (edaspidi ATL).

Pakkumuste esitamise tähtpäevaks, 01.06.2026, esitasid pakkumused 4 pakkujat - TS Laevad OÜ, Aktsiaselts Kihnu Veeteed, Tuule Liinid OÜ ning ühispakkujad Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ.

2. 27.08.2026 otsusega tunnistas Hankija mh vastavaks Tuule Liinid OÜ ning ühispakkujate Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ pakkumused, tunnistas edukaks Tuule Liinid OÜ pakkumuse ja jättis kõrvaldamata Tuule Liinid OÜ.

3. 07.09.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) Aktsiaseltsi Kihnu Veeteed (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus Hankija otsustele tunnistada vastavaks Tuule Liinid OÜ (edaspidi ka Kolmas isik 1) ning ühispakkujate Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ (edaspidi ka Kolmas isik 2) pakkumused ning tunnistada edukaks Kolmanda isiku 1 pakkumus ja jätta kõrvaldamata Kolmas isik 1.

4. Vaidlustuskomisjon teatas 15.09.2026 kirjaga nr 12.2-10/192 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 18.09.2026 ja neile vastamiseks 23.09.2026. Vaidlustuskomisjon pikendas Vaidlustaja taotluse alusel täiendavate seisukohtade ja dokumentide esitamise aega kuni 21.09.2026 ja neile vastamiseks 24.09.2026. Vaidlustuskomisjoni määratud esimeseks tähtpäevaks esitas seisukoha Vaidlustaja ning menetluskulude nimekirja esitasid Hankija ja mõlemad Kolmandad isikud. Teiseks tähtpäevaks esitasid täiendava seisukoha Vaidlustaja, Hankija ja mõlemad Kolmandad isikud.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

5. Vaidlustaja, **Aktsiaselts Kihnu Veeteed**, põhjendab vaidlustust järgmiselt.

5.1. Hankija soovib leida Riigihankega viieks aastaks operaatorit parvlaevaliinidele Rohuküla – Sviby, Kihnu – Munalaid, Munalaid – Manilaid ja Sõru – Triigi. Eduka pakkumuse esitajaga sõlmitakse ATL.

5.2. Vaidlustaja subjektiivsete õiguste rikkumine seisneb selles, et kui Kolmanda isiku 1 pakkumust ei tunnistata vastavaks, edukaks või tuleb Kolmas isik 1 kõrvaldada ning Kolmanda isiku 2 pakkumust ei tunnistataks vastavaks, siis oleks paremuselt järgmiseks pakkumuseks Vaidlustaja pakkumus, mis tuleks tunnistada edukaks ja hankelepingsõlmitaks Vaidlustajaga. Kolmas isik 2 esitas Kolmanda isiku 1 kohta tehtud otsuste peale vaidlustuse 04.09.2026, mida menetletakse eraldi vaidlustusasjas. Kui Kolmanda isiku 2 vaidlustus on edukas, siis mõjutab see ulatust, milles vaidlustuskomisjonil on kohustus käesolevat vaidlustust läbi vaadata.

5.3. ATL p-i 1.4.1 kohaselt osutab vedaja teenust tema kasutusse antavate Riigilaevastikule kuuluvate laevadega. Siiski peab vedaja tagama ka asenduslaeva, millele on esitatud RHAD-is mitmeid nõudeid. Nii määratlevad Vastavustingimused, et pakkuja peab avaliku liiniveo teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks omama kas ühte asenduslaeva, mis vastab ATL-is esitatud nõuetele või sellise laeva kasutamise õigust.

Kui pakkuja pakub Riigihankes asenduslaevaks kahekäilalist laeva, tuleb esitada vabas vormis vastav kinnitus ja dokument laeva kohta, millest nähtub, et asenduslaev vastab PEE p-i 7.1.2 tingimusele. PEE p 7.1.2 sätestab omakorda, kuidas asenduslaeva kahekäilalisust hinnatakse ning sätestab, et igal juhul on kohustuslik pakkuda asenduslaev, mis vastab ATL p-is 3.9 ja osas 4 nõutud tingimustele.

ATL-i p 3.9 määratleb asenduslaeva mahutavuse¹. ATL-i osa 4 loetleb omakorda mitu tingimust. Asenduslaev peab:

- 1) vastama parvlaeva tingimustele meresõiduohutuse seaduse (edaspidi MSOS) mõistes;
- 2) sobima kokku ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadega (sh sadamates asuvate kaldarampidega);
- 3) olema võimeline sõitma kergetes jääoludes;
- 4) omama vähemalt D klassi ja vähemalt jääklassi IC;
- 5) jääklassi puudumisel omama jääs sõitmise võimekust samaväärselt jääklassiga IC.

5.4. Vaidlustajale teadaolevalt on Kolmanda isiku 2 pakutud asenduslaevaks (edaspidi Laev I) parvlaev Svelviksund (IMO 7719935).

Laev I ei vasta ATL p-is 4.1.2 sätestatud tingimusele, et parvlaev peab kokku sobima ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadega (sh sadamates asuvate kaldarampidega). Samuti ei kvalifitseeru Laev I klassi D parvlaevaks (ATL p 4.2) ning sellele ei ole võimalik IC jääklassiga samaväärset jäävõimekust luua (ATL p 4.3).

5.5. Laev I ei vasta Sviby sadama sadamaeeskirjale.

5.5.1. Sviby sadam on üks ATL-iga hõlmatud sadamatest ATL p-i 4.1.2 mõttes. Sviby sadam on Riigihankega seotud sadamatest madalaima sügavusega, lubades sadamaeeskirjade kohaselt laevu maksimaalse süvisega 3,20 m.

Arvestades Laeva I iseärasusi, ei ole selle sisenemine Sviby sadamasse Sviby sadama eeskirjadega kooskõlas, seega ei vasta Laev I vähemalt ühe sadama sadamaeeskirjale.

5.5.2. Laeval I puudub ATL p-i 4.2 alusel nõutav jääklass IC, mille tõttu tuleb laevale luua vähemalt IC jääklassile vastav võimekus. Hankija on teabevahetuses kinnitanud, et ATL p 4.3 ei kehtesta IC-st madalamat alternatiivset taset ning *jääs sõitmise võimekuse* all on silmas peetud IC klassiga samaväärset, pädeva asutuse poolt kinnitatud jääs sõitmise sobivust.

IC klassiga samaväärse jääs sõitmise võimekuse loomine eeldab, et Laeva I kere plaadistust ja kaari tugevdatakse metalli lisamisega. Samuti eeldab sellise võimekuse loomine peamasina

¹ 10 sõiduautot (laiusega 1,85 m ja pikkusega 4, 65 m) või 1 autorong (laiusega 2,85 m, pikkusega 19 m, kõrgusega 4,2 m ja teljekoormusega 13 tonni) ja 60 sõitjat.

väljavahetamist võimsama vastu. Sellised muudatused suurendavad laeva tühimassi, ehk jääs sõitmise võimekuse loomine tagantjärele tähendaks, et Laev I on oluliselt raskem. Täiendava massi tagajärg on laeva süvise suurenemine, millega kaasneb tõsiasi, et see parvlaev ei saa siseneda Sviby sadamasse nõnda, et sadamaeeskirja järgitaks.

5.5.3. Eelnevat kinnitab võrdlus Vaidlustaja sarnase suurusega parvlaevaga Reet (IMO 7120811), mille kogumahutavus on 450 tonni ja kandevõime 82,22 tonni. Laeva I kogumahutavus on 384 tonni, mis on ligikaudu 15 protsenti väiksem kui parvlaeval Reet. Eeltoodu tähendab, et Laeva I süvis muutub koormuse lisandumisel proportsionaalselt kiiremini kui parvlaeval Reet.

5.5.4. Kui lähtuda Laeva I esitlusmaterjalist, siis on selle süvis täislastis (70 tonni lasti) 3,35 m. Kui Laevaga I vedada nt ATL p-is 3.9 nimetatud autorongi, oleks Laeva I süvis juba ilma jääs sõitmise võimekuse loomisega seotud massi suurenemiseta ligikaudu 3,30 m, ehk rohkem, kui lubab Sviby sadama sadamaeeskiri ehk 3,20 m.

5.5.5. Arvestades, et jääklassi IC saavutamiseks vajalikud metallitööd ja peamasina vahetus suurendaksid laeva massi hinnanguliselt 12–15 tonni võrra, suureneks laeva süvis täiendavalt ligikaudu 5–6 cm. Seega oleks Laeva I süvis ainult üksi ATL p-is 3.9 nimetatud autorongi vedamisel hinnanguliselt 3,35–3,36 m.

5.5.6. Seetõttu ei vasta Laev I Sviby sadama sadamaeeskirjale, kuna tema süvis oleks 3,20 meetrist suurem juba siis, kui selle parvlaevaga transportida ühte autorongi, rääkimata jäävõimekuse loomiseks vajalike töödega kaasneva laeva tühimassi suurenemisest, millega kaasneb laeva süvise suurenemine.

Olustikku võimendab ka Läänemere mereveetaseme kõikumine, mis mõjutab asenduslaeva tegelikku kasutatavust. Viimastel aastatel on merevee langus 50–70 cm olnud suhteliselt sage.

5.6. Laevale I ei ole võimalik IC jääklassiga samaväärset jäävõimekust luua

5.6.1. ATL p-i 4.2 kohaselt kvalifitseerub asenduslaevaks vähemalt jääklassi IC (Soome-Rootsi jääklassi reeglid) omav parvlaev. Kui asenduslaeval ametlik jääklass puudub, kuid on võimalus jääs sõitmise võimekust luua, siis tuleb pädevalt asutuselt küsida asenduslaeva jääs sõitmiseks sobivuse kinnitus (ATL p 4.3). Selline lahendus peab aga olema sisuliselt vähemalt IC klassiga samaväärne. Hankija on teabevahetuses rõhutanud, et ATL p 4.3 ei kehtesta IC-st madalamat alternatiivset taset ja *jääs sõitmise võimekuse* all on silmas peetud IC klassiga samaväärset, pädeva asutuse poolt kinnitatud jääs sõitmise sobivust.

5.6.2. Laeval I IC jääklass puudub ning Vaidlustaja hinnangul ei ole sellele võimalik ka IC jääklassiga samaväärset jääs sõitmise võimekust luua. Põhjus seisneb laeva ehituses – laev on kahekiilaline (sh mõlemas otsas on eraldi tüürimisvõimekus) ning tal pole nn azipod-tõukureid. Asenduslaeval on vaid mõlemas otsas üks fikseeritud sõukruvi, mille ees (kui see sõukruvi on parasjagu sõidusuunas esimene sõukruvi) asub roolileht.

5.6.3. IC jääklassiga samaväärne jäävõimekus eeldab, et laev suudab läbida kuni 40 cm läbimõõduga jääplaate. Sellise paksusega jää vigastaks Laeva I puhul sõidusuunas eesolevat roolilehte ja sellega kaasnevat sõukruvi. Pärast sellist kahjustust ei oleks asenduslaev enam merekõlblik. Antud seisukohta toetab Ohutusjuurdluse Keskuse (edaspidi OJK) 03.09.2026 koondaruanne kergetes jääoludes sõitmiseks disainitud parvlaev Wrangöga seotud kergetest laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest. Aruande kohaselt laeva manööverdamine tagasikäigul ehk sõites sõukruvi ees asendis kõigest kiirusel 2,8 sõlme vigastas sõukruvisid selliselt, et tagajärjeks oli kerge laevaõnnetus. Arvestades ATL-i p-ides 5.2 ja 5.3 toodud reisi ajalise pikkuse nõudeid, siis peab asenduslaev suutma vastavalt Soome-Rootsi jääklassi IC reeglitele

sõita 30 cm paksuses plaatjääs minimaalselt kiirusega 7 sõlme ehk 2,5 korda kiiremini kui kiirus, mis tekitab vigastused parvlaeva Wrangö sõukruvile sõites sõukruvi sõidu suunas. Kui viidatud kerge laevaõnnetuse puhul oli tegemist vaid episoodiliste kokkupuudetega jääplaadiga, siis sõitmine kiirusel 7 sõlme sõukruvi sõidusuunas tähendaks võrreldamatult suuremat sisuliselt pidevat survet sõukruvile. Kahtlemata on Laeval I ka suuremad ja paksemast metallist sõukruvid, kuid selle võrra on suurem ka laeva peamasinate võimsus ehk proportsionaalselt jääb probleem samaks.

5.6.4. Jääklassi saavutamiseks tuleks vahetada välja ka laeva peamasin. Praegu on Laeval I üks 480 kW võimsusega peamasin. Soome-Rootsi jääklassi reeglite kohaselt ei tohi jääklassi IC saamiseks peamasina võimsus olla väiksem kui 1000 kW ning täpne nõutav võimsus tuleb arvutada reeglites toodud valemi järgi laeva mõõtmete ja muude parameetrite põhjal, mis antud laevale uue jääklassi loomisel annab tulemuseks 1000 kW.

Praegune 480 kW peamasin jääb nõutavast miinimumist märkimisväärselt allapoole. Peamasina väljavahetamine tooks endaga kaasa ka täiendava probleemi. Kui laevale paigaldatakse uus, olemasolevast erinev üle 130 kW võimsusega merediisel, käsitatakse seda olulise ümberehitusena, millele rakenduvad paigaldamise ajal kehtivad, rangemad õhusaaste (NOx) piirnormid. Kuna Läänemeri on määratud NOx heitekontrolli alaks, tähendaks see, et uuele mootorile rakenduks kõige kõrgem heitenormide tase – IMO Tier III.

5.6.5. Tier III normide täitmine tähendab praktikas ulatuslikke ja kulukaid tehnilisi lisameetmeid, mis lisavad laevale massi. Lisaks tuleb arvestada, et laeval paiknevad roolilabad ja propulsiooniseadmed mõlemas otsas.

Seetõttu tuleks jääklassi saamiseks tõendada, et mõlema otsa roolilabad, roolivõllid, roolimasinad, CPP-propellerid (reguleeritava tiivikunurgaga propellerid) ja võlliliinid vastavad IC jääkoormuste nõuetele ning on kaitstud otsese jääsurve eest. See ei ole teostatav.

5.7. Laev I ei ole vähemalt klassi D omav parvlaev.

5.7.1. ATL p-i 4.2 kohaselt kvalifitseerub asenduslaevaks vähemalt klassi D parvlaev määrase „Kohalikku rannasõitu tegeva reisilaeva ohutusnõuded, reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad ja ohutuse tunnistusele kantavate andmete loetelu“ tähenduses.

5.7.2. Laeva I sõidupiirkond on Norra piirkond 1. Norra mereadministratsiooni reeglite kohaselt on piirkonnale 1 vastav laev mõeldud sõitmiseks vaid järvedes, jõgedes ja fjordide siseosades, kus valitseb üldjuhul rahulik veeolukord.

§ 7. Sõitmine täielikult suletud veekogudel (sõidupiirkond 1)

Sõitmine Norra järvedel ja jõgedel ning fjordide sisemistes osades ja muudel Norra veekogudel, kus reeglina võib eeldada rahulikke veetingimusi.

ATL p-is 4.2 nõutud sõidupiirkond D on seevastu oluliselt avatum. Määruse „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm“ § 3 lg 11 p-i 4 kohaselt on see merepiirkond kuni 3 meremiili kaugusel rannikust, kus on 1,5 meetrise olulise lainekõrguse ületamise tõenäosus alla 10 protsendi, hõlmates ka selliseid avatud lõike nagu Munalaid – Kihnu liin, mis on avatud lõunakaarte tuultele ja lainetusele. Sellel avatud lõigul sõidab põhilaev Kihnu Virve praktikas nii mõnigi kord ka 2-2,5 meetri kõrguse lainetuse tingimustes.

5.7.3. Norra mereadministratsiooni reeglite kohane piirkond 1 on seega sisuliselt lainetuse ja muude keerulisemate meresõiduolude eest kaitstud sisevete klass, milles seilamine ei ole kuidagi võrreldav Eesti õiguses määratletud piirkonnast D, millele vastavust on RHAD-is nõutud. Kui laev on mõeldud seilama Norra piirkonnas 1, siis ta ei saa vastata D klassi parvlaeva eeldustele Eesti õiguse tähenduses.

5.7.4. Transpordiamet on varem Vaidlustaja tähelepanu analoogsele asjaolule juhtinud. Nimelt soovis Vaidlustaja algselt pakkuda Riigihankes asenduslaeva, millele oli väljastatud Soome sõidupiirkonna 1D sertifikaat. Transpordiamet aga keeldus kinnitamast, et sellise sertifikaadiga laev on sobiv seilama Eesti õiguse mõttes D-piirkonnas.

Soome sõidupiirkond 1D hõlmab jõgesid, kanaleid, sadamaid ja saarestiku kaitstud veestikku, mis pole avamere lainetusele avatud, teisisõnu on see sisult samaväärne Norra õiguse mõttes piirkonnaga 1 (lisa 4). Seetõttu oleks järeldus Kolmanda isiku 2 parvlaeva osas sama – Norra piirkonna 1 sertifikaadiga parvlaev ei ole vähemalt D klassi parvlaev.

5.8. Vaidlustajale teadaolevalt on Kolmanda isiku 1 pakutavaks asenduslaevaks Mergus (IMO 8324517) (edaspidi Laev II). Laev II ei vasta ATL p-is 4.1.2 sätestatud tingimusele, et parvlaev peab kokku sobima ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadega (sh sadamates asuvate kaldarampidega). Ka ei ole Laev II vähemalt D-klassi laev (ATL p 4.2).

5.9. Kolmanda isiku 1 pakutud asenduslaev (edaspidi Laev II) ei vasta Munalaiu ja Manilaiu sadamate sadamaeeskirjadele.

5.9.1. Munalaiu ja Manilaiu sadamad on ATL-iga hõlmatud sadamad ATL p-i 4.1.2 mõttes. Nende sadamate sadamaeeskirju ühendab tõsiasi, et mõlemasse sadamasse on lubatud siseneda kuni 45 meetri pikkustel laevadel (Munalaiu-Manilaiu sadama eeskiri, p-id 1.5.1 ja 1.5.2).

5.9.2. Laeva II kogupikkus (length overall) on 49,4 meetrit, sh isegi laeva autoteki kasuliku pinna pikkuseks on juba 47,3 meetrit. Ka laeva müüv maakler reklaamib kõnealust parvlaeva 50-meetrisena.

Munalaiu ja Manilaiu sadamate pidaja, AS Saarte Liinid, on ka sadamaregistris märkinud, et Munalaiu ja Manilaiu sadamates lähtutakse aluse kogupikkusest (length overall – LOA), mille maksimaalne lubatu on 45 meetrit.

Seda, et asenduslaevad peavad vastama ATL-iga hõlmatud sadamate sadamaeeskirjale, on teada ka Hankijale ja Kolmandale isikule 1. Tõenäoliselt Kolmas isik 1 küsis Riigihanke teabevahetuses Hankijalt võimalust pakkuda „vähesel määral“ suuremate mõõtudega laeva, kui ATL-is viidatud sadamaeeskirjades lubatud. Sellele vastas Hankija, et AS Saarte Liinid on valmis oma sadamates vastu võtma laevu, mille pikkus on kuni 50 meetrit.

Kui edasises teabevahetuses juhiti Hankija tähelepanu, et Hankija selgitus on vastuolus RHAD-iga, siis vastas Hankija sellele mh, et: *sadamaeeskirjad kehtivad nende praegusel kujul ning pakkuja vastutab selle eest, et pakutav asenduslaev vastab kehtivatele sadamaeeskirjadele.*

5.9.3. Kuigi Hankijale oli teada, et Munalaiu ja Manilaiu sadamate sadamaeeskirjad ei luba üle 45 m pikkusi aluseid, tunnistas Hankija vastavaks pakkumuse, milles esitatud asenduslaev on ca 50 m pikkune ning on seega kehtivate sadamaeeskirjadega vastuolus.

5.10. Laev II ei vasta Sviby sadama sadamaeeskirjale

Sviby sadama sadamaeeskirja kohaselt on sadamasse lubatud siseneda laevaga, mille süvis on maksimaalselt 3,2 meetrit. Laeva II süvis on 3,5 meetrit ja vähim võimalik süvis 3,25 meetrit. Seega ei vasta Kolmanda isiku 1 asenduslaev ka Sviby sadama sadamaeeskirjale.

5.11. Laev II ei ole vähemalt klassi D omav parvlaev

Kolmanda isiku 1 asenduslaevale on väljastatud Soome sõidupiirkonna 1D sertifikaat. Soome reisilaevade sõidupiirkond 1D hõlmab jõgesid, kanaleid, sadamaid, järvi ja saarestiku veestikku, mis ei ole otseselt avatud avamerelt tulevatele lainetele, sh lühikesi kaitsmata faarvaatri löike saarestiku sisevetes.

Eesti sõidupiirkond D ja sellele laienevad nõudmised erinevad Soome sõidupiirkonnast 1D oluliselt, kuivõrd hõlmab avatud merd kuni kolme meremiili ulatuses lähimast rannikust, mille

üheks näiteks on Munalaid-Kihnu liin, kus laevatee on suures ulatuses lõunakaarte tuultele ja lainetusele avatud. Põhilaev Kihnu Virve sõidab sellele liinil praktikas nii mõnigi kord ka 2-2,5 meetri kõrguse lainetuse tingimustes.

Nagu ka eespool juba kirjeldatud, on Transpordiamet varasemalt keeldunud Vaidlustaja pakutud Soome sõidupiirkonna 1D laeva käsitlema D klassi omava parvlaevana Eesti õiguses.

5.12. Hankija pidi Kolmanda isiku 1 hankemenetlusest kõrvaldama, sest tema puhul esineb RHS § 95 lg 1 p-s 1 sätestatud kohustuslik kõrvaldamise alus. Kolmanda isikuga 1 seotud isikut ja tegelikku kasusaajat T.R.-i on karistatud kelmuse eest RHS § 95 lg 1 p-i 1 ja direktiivi 2014/24 art 57 lg 1 p-i c tähenduses.

5.12.1. RHS § 95 lg 1 p-is 1 sätestatud hankemenetlusest kõrvaldamise alus laieneb pakkujaga seotud isikutele (haldus-, juhtimis-, järelevalveorgani liige ja prokurist) ja ka muudele isikutele, kellel on volitus seda ettevõtjat esindada, tema nimel otsuseid teha või teda kontrollida.

Euroopa Kohtu praktikast tuleneb, et ettevõtja nimel otsuseid tegevat ja teda kontrollivat isikut iseloomustab muu hulgas see, kui tal on ettevõtjas kaudne osalus emaaettevõtja kaudu. Sellist kontrolli võib veelgi tugevdada perekondlik side teise kontrolli omava isikuga.

Euroopa Kohus selgitas, et kontrolli omamine ei eelda positsiooni tütarettevõtja enda juhtorganis – piisab õiguslikust ja faktilisest mõjuvõimust emaaettevõtja kaudu. Asjaolu, et tütarettevõtja igapäevaseid otsuseid teeb formaalselt selle juhatuse liige, ei välista järeldust, et kontrolliv isik teostab ettevõtja üle tegelikku kontrolli, kui puuduvad tõendid, et juhatuse liige oleks tegutsenud kontrolliva isiku huvide või juhiste vastaselt².

5.12.2. Praegusel juhul on Kolmandas isikus 1 kontrolli omavaks isikuks T.R.. Tuule Liinid OÜ ainuosanik ehk emaaettevõtja on T.R.Merendus OÜ. T.R. on emaaettevõtja osanik ja juhatuse liige. T.R.Merendus OÜ teine juhatuse liige on T.R.-i poeg ja ühtlasi ka Tuule Liinid OÜ juhatuse liige.

Emaettevõtja teostab kontrolli tütarettevõtja üle eelkõige oma seadusliku esindaja ehk juhatuse liikme kaudu (TsÜS § 34 lg 1, ÄS § 180 lg 1), võttes vastu ainuosanike otsuseid (sh nimetades ja kutsudes tagasi juhatuse liikmeid) ning andes tütarühingu juhtorganile siduvaid juhiseid (ÄS § 6¹).

5.12.3. Eelviidatud Euroopa Kohtu praktikat arvestades saab järeldada, et T.R. omab koos T.R.Merendus OÜ teise juhatuse liikmega Kolmanda isiku 1 üle kontrolli. Tema kontroll tuleneb ainuosaniku juhatuse liikme ja osaniku staatusest ning seda tugevdab perekondlik side Tuule Liinid OÜ juhatuse liikme T.R[---].-iga. Seda järeldust ei muuda asjaolu, et Kolmanda isiku 1 igapäevaseid otsuseid võib formaalselt teha tema enda juhatuse liige T.R[---].

5.12.4. Tegelikku kasusaaja paigutamine RHS § 95 lg 1 p-iga 1 hõlmatud isikute alla on kooskõlas ka sätte eesmärgiga. Üldisemal tasandil on hankemenetlusest kõrvaldamise aluste eesmärkideks muu hulgas avaliku raha kaitse, hankemenetluse kui sellise aususe tagamine ning majanduslikus elus lubamatute tegevuste ennetamine. Konkreetsemalt tagab viidatud säte uute kuritegude toimepanemise ennetamise või vähemalt selliste tegude riigi poolt kaudselt rahastamise välistamise eesmärki. Kõrvaldamise aluste, sh RHS § 95 lg 1 p-i 1 eesmärk on tagada, et maksumaksja raha ei läheks isikute kasutusse, kes oma varasema õigusvastase käitumise tõttu seda ei vääri.

Just seetõttu, et säte on suunatud ettevõtja tegeliku usaldusväarsuse tagamisele, ei saa selle kohaldamisala piirduda üksnes formaalse esindusõigusega isikutega.

5.12.5. Lisaks sellele, et T.R. omab Kolmanda isiku 1 üle kontrolli, võib tema puhul olla

² EÜKo T-113/24.

tegemist ka faktilise ühingujuhiga. RHS-i kommentaaride kohaselt võib ka faktiline ühingujuht kvalifitseeruda muu isikuna RHS § 95 lg 1 p-i 1 tähenduses. Nt on T. R. käesoleva aasta kevadel aktiivselt osalenud Hankija ja Kolmanda isiku 1 vahelises suhtluses, sh Tuule Liinid OÜ-le kuuluvalt e-posti aadressilt lepingu täitmisgarantiid puudutavas kirjavahetuses.

T.R. on tekitanud ka Hankijas arusaama, et de facto juhib ka tema Tuule Liinid OÜ-d. Nt Hankija sotsiaalmeedia postitustest nähtub, et regionaal- ja põllumajandusminister kohtub T.R.-iga, mitte aga Kolmanda isiku 1 juhatuse liikmetega.

Nii tuli Hankijal T.R.-i kui faktilise juhi ja kasusaaja karistatust RHS § 95 lg 1 p-i 1 kontrollimisel arvesse võtta.

5.12.6. T. R.-i on karistatud kelmuse eest RHS § 95 lg 1 p-i 1 ja direktiivi 2014/24 art 57 lg 1 p-i c tähenduses

Riigikohus tegi 19.06.2025 otsuse, millega jõustus T.R.-i süüdimõistmine KarS § 384 lg-s 1 (maksejõuetuse põhjustamine) ja § 344 lg-s 1 (dokumendi võltsimine) sätestatud kuritegudes. Samas asjas tehtud Tallinna Ringkonnakohtu 24.10.2025 otsusest nähtub, et T.R. põhjustas tahtlikult AS Saaremaa Laevakompanii (edaspidi SLK) maksejõuetuse, tehes teadlikult arvukaid SLK-le kahjulikke tehinguid. Muu hulgas allkirjastas T.R. tegelikkusele mittevastavaid andmeid sisaldava SLK garantii, mille alusel oli teisel ühingul võimalik esitada garantiist tulenev rahaline nõue SLK vastu.

Võib tunduda, et T.R.-i toimepandud kuriteod ei mahu RHS § 95 lg 1 p-is 1 sisalduvasse kataloogi, mistõttu kõrvaldamise alust seetõttu ei esine. RHS kommentaarid selgitavad siiski, et see loetelu on üksnes „näidisloetelu“ võimalikest RHS § 95 lg 1 p-iga 1 kaetud tegudest ja hankijal tuleb isikul esineva karistuse sisu kaudu veenduda, kas on tegu karistusega, mis direktiivide mõttes toob kaasa kõrvaldamise.

5.12.7. Hankija ei ole karistuse sisu kaudu veendunud, et kas tegemist on karistusega, mis tooks kaasa kõrvaldamise. Nõnda nähtub ka Hankija vaidlustatud otsustest ja Hankija sõnavõttudest ajakirjanduses, et Hankija hinnangul ei pidanud ta T.R.-i karistatust otsuste tegemisel arvestama sh ka seetõttu, et T.R. ei ole äriregistri andmetel ettevõtja esindaja.

RHS § 95 lg 1 p-i 1 isikuline kohaldamisala ei ole piiratud äriregistri andmetega ega pakkuja kinnitusega, et tal esindajad puuduvad. Hankija oli T.R.-i tegelikust aktiivsest seosest ja ettevõtte faktilisest juhtimisest teadlik. Seega on Hankija oma kontrollikohustuse siinkohal täitmata jätnud, mistõttu on jõudnud ka ebaõige otsuseni.

5.12.8. RHS § 95 lg 1 p 1 ei viita konkreetsetele KarS-is sätestatud koosseisudele, vaid peab järgima direktiivi 2014/24 art 57 lg 1 p-des a–e nimetatud teokoosseise. Sellest järeldub, et ka Eesti kohtu poolt mõistetud karistuse kuulumist RHS § 95 lg 1 p-i 1 kohaldamisalasse tuleb hinnata direktiivi enda, mitte kitsalt KarS-i järgi. Direktiiv 2014/24 ühtlustab EL-i liikmesriikides kohaldatavad kõrvaldamise alused, kuid ei saa ühtlustada liikmesriikide karistusõigust. Direktiiviga on Euroopa Liidu seadusandja andnud seetõttu iseseisva, liikmesriigi karistusõigusest sõltumatu käitumiskirjelduse sellest, milliste tegude eest karistamine peab kaasa tooma kohustusliku kõrvaldamise. Nii ei oma tähtsust konkreetne paragrahvi number, mille alusel isik süüdi mõistetakse, vaid teo sisu. Selle kirjeldusega on kaetud ka dokumendi võltsimine kui vahend õigusvastase varalise tagajärje saavutamiseks.

5.12.9. Direktiivi 2014/24 art 57 lg 1 p-i c järgi tingib ettevõtja hankemenetlusest kõrvaldamise muu hulgas süüdimõistev kohtuotsus pettuse eest Euroopa Ühenduste finantshuvide kaitse konventsiooni art 1 tähenduses. Kõnealuse sätte kohaselt seisneb kelmus muu hulgas valede, ebatäpsete või ebatäielike avalduste või dokumentide tahtlikus kasutamises või esitamises, millel on õigusvastane varaline tagajärg. Kuigi konventsiooni sõnastus on suunatud liidu finantshuvide kaitsele, kirjeldab see kelmuse tuumaks olevat käitumist: tahtlikku valeandmete või -dokumentide kasutamist või esitamist eesmärgiga saavutada õigusvastane tagajärg.

Eeltoodust järeldeb, et hankemenetlusest kõrvaldamiseks ei pea T.R.-i tegu olema Eesti õiguses kvalifitseeritud kitsalt KarS § 209 (kelmus) järgi. Direktiivis toodud kõrvaldamise alused kaitsevad hankija usaldust pakkuja vastu, ning see eesmärk on saavutatav ainult siis, kui kõrvaldamise aluse sisu määratleb tegu ise, mitte vastava paragrahvi pealkiri liikmesriigi karistusseadustikus.

Vastupidine tõlgendus, mille kohaselt sõltuks kõrvaldamise võimalikkus sellest, kuidas liikmesriigi seadusandja on teo koosseisu liikmesriigi karistusõiguses parasjagu määratlenud, tähendaks seda, et direktiivi kasulik mõju jääks sootuks saavutamata. Direktiivide kontekstis ei ole hankija õigus ja kohustus pakkuja kõrvaldada seotud sellega, et kõrvaldamise aluseks olev tegu on sooritatud samas liikmesriigis. Lihtsamalt võib Eesti hankija nt kõrvaldada ettevõtja, kes on direktiivi 2014/24 art 57 lg 1 p-is c sätestatud teo toime pannud mõnes teises riigis. Kui asuda seisukohale, et direktiivi mõttes tuleb kõrvaldamise aluse sisustamisel lähtuda ainult sellest, kas üldse ja kuidas on siseriiklikus karistusõiguses teo koosseis esitatud, siis kuuluks sama ettevõtja mõnes liikmesriigis kõrvaldamisele ja mõnes teises mitte. Euroopa Liidu seadusandja eesmärk oli direktiividega aga kõrvaldamise aluseid ja nende kohaldamist ühtlustada, mitte aga vastupidi killustada.

5.12.10. Direktiivi 2014/24 art 57 lg 1 p-d c tuleb tõlgendada funktsionaalselt. Selle õigsusele viitab ka tõsiasi, et kui Euroopa Liidu seadusandja oleks soovinud, et kõrvaldamise alus oleks kelmus või pettus liikmesriigi õiguse tähenduses, siis oleks vastav säte nii direktiivis esitatud. Praegusel juhul lõi T.R. tegelikkusele mittevastavaid andmeid sisaldava dokumendi ja kasutas seda selleks, et kolmandal isikul oleks võimalik esitada SLK vastu alusetu rahaline nõue, mille tulemusena tekkis SLK-le ligikaudu 19 miljoni euro suurune alusetu kohustus. See käitumine vastab funktsionaalselt täies ulatuses konventsiooni art 1 kirjeldatud kelmuse tunnustele, mistõttu tuleb T.R.-i süüdimõistmine KarS § 344 lg 1 järgi lugeda karistuseks kelmuse eest RHS § 95 lg 1 p-i 1 ja direktiivi 2014/24 art 57 lg 1 p-i c tähenduses.

5.13. Juhul kui asuda seisukohale, et T.R.-i karistatus ei tingi Kolmanda isiku 1 kohustuslikku hankemenetlusest kõrvaldamist, kohalduvad RHS § 95 lg-s 4 esitatud diskretsioonilised kõrvaldamise alused. Vaidlustaja hinnangul on Kolmas isik 1 raskelt eksinud ametialaste käitumisreeglite vastu ja see muudab tema aususe küsitavaks (RHS § 95 lg 4 p 4).

Põhjuseid selliseks järeltuleks on kaks. Esimene neist on seotud T.R.-i karistusega kuriteos ja teine Kolmanda isiku 1 minetustega varasemate ATL-ide täitmisel.

5.13.1. T.R.-i karistatus toob iseseisvalt kaasa ka RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldumise.

Euroopa Kohtu praktika kohaselt hõlmab „eksimus ametialaste käitumisreeglite vastu“ mistahes süülist käitumist, mis muudab küsitavaks asjaomase ettevõtja usaldatavuse, aususe või kutsealase usaldusväärsuse ning seda kõrvaldamise alust tuleb tõlgendada laialt.

Praegusel juhul seisnes Kolmanda isiku 1 raske eksimus selles, et Kolmandas isikus 1 kontrolli omav ja faktilise ühingujuhina tegutsev T.R. on süüdi mõistetud dokumendi võltsimises ning maksejõuetuse tahtlikus põhjustamises. On ilmne, et taolised kuriteod seavad kahtluse alla nii T.R.-i kui ka Kolmanda isiku 1 usaldusväärsuse.

5.13.2. Euroopa Kohus on selgitanud, et kõrvaldamise aluste tõhususe säilitamiseks saab ettevõtja usaldusväärsuse hindamisel arvesse võtta ka temaga seotud füüsiliste isikute käitumist. Tegelikult tuleneb juba RHS § 95 lg 4 p-i 4 sõnastusest, et see peab laienema ka füüsiliste isikute tegudele, kuna juriidiline isik ei saa „ametit“ pidada. Nii saab ametialaste käitumisreeglite vastu eksida enamasti või ainult füüsiline isik.

Järelikult tuleb RHS § 95 lg 4 p-i 4 tõlgendada laiendavalt, omistades pakkuja ka nende füüsiliste isikutega seotud asjaolusid, kes teda juhivad või kontrollivad (st juhatuse liige, nõukogu liige, kontrolliv osanik, faktiline ühingujuht jne).

5.13.3. Hankija ei ole sellele kõrvaldamise alusele tähelepanu pööranud, järelkult ka selle kohaldamist kaalunud. Arvestades pikaajalist ja järjepidevat haldus- ja kohtupraktikat varasemate hankelepingute rikkumiste kohta (RHS § 95 lg 4 p 8), siis peaks vaidlustuskomisjon andma Hankijale võimaluse Kolmanda isiku 1 kõrvaldamist kaaluda, tunnistades kehtetuks Hankija otsuse Kolmanda isiku hankemenetlusest kõrvaldamata jätmise kohta.

5.14. Euroopa Kohtu praktika valguses võib ka varasemate lepingute rikkumine olla RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamisalas.

5.14.1. Kolmanda isiku 1 tegevusest ATL-ide täitmisel leiab ülevaate OJK koondaruandest Parvlaevaga Wrangö seotud seitsme juhtumi osas. Kolmas isik 1 oli kuni 31.10.2024 nimetatud parvlaeva operaator ja teenindas ATL-i alusel Kelnase – Leppneeme liini.

5.14.2. Kolmanda isiku 1 eksimused ametialaste käitumisreeglite vastu ei seisne ainult juhtumites, mis on seotud laevaga Wrangö või OJK teavitamisega, vaid Kolmas isik 1 ei teavitanud Transpordiametit reisikatamaraan RUNÖ vasaku sõukruvi labade vigastusest, kusjuures Transpordiamet asus seisukohale, et Transpordiameti eest püüti RUNÖ vasaku sõukruvi labade vigastuse fakti varjata.

29.08.2025 esitas OJK Kolmandale isiku 1 märgukirja laevaõnnetustest teatamise nõuete korduvate rikkumiste kohta, millest nähtub 8 rikkumist perioodil 2021-2025 ja viidatakse ka kahele varasemale märgukirjale, mis aga Kolmanda isiku 1 tegutsemismustrit ei parandanud.

5.14.3. Kui Kolmas isik 1 jättis järjepidevalt OJK-d juhtumitest viivitamata või üldse teavitamata ning on Transpordiameti hinnangul varjanud tahtlikult aluse vigastust, tuleb neid tegusid käsitleda ametialaste käitumisreeglite raske rikkumisena, mis muudab Kolmanda isiku 1 aususe küsitavaks, rääkimata OJK koondaruandes nähtuvast etteheitest, et Kolmas isik 1 võis seadust rikkudes teenindada laevaliini merekõlblikkuse kaotanud laevaga.

Hankija pole neid asjaolusid kontrollinud ega Kolmanda isiku 1 kõrvaldamist kohaselt kaalunud.

5.15. Kolmanda isiku 1 pakkumuse edukaks tunnistamise otsus on õigusvastane.

Hankija on kontrollinud Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumuse põhjendatust RHS §-i 115 mõttes. Hankija edastas Vaidlustajale kontrolli tulemusi kajastava protokoll (edaspidi Protokoll), millest on välja jäetud Kolmanda isiku 1 ärisaladused.

Hankija on kontrollinud Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumuse põhjendatust ebaõigesti ja jõudnud ka ebaõige otsuseni.

5.15.1. Hankija lähtub ebaõigest korrigeeritud võrdlusmaksumusest.

Protokollist nähtuvalt on Hankija võrrelnud Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumust 2020. aastal esitatud pakkumuste maksumustega, mida on indekseeritud vastavalt sõlmitud ATL-idele. Nii on Hankija jõudnud nn korrigeeritud võrdlusmaksumuseni - 7 488 999 eurot. Seega on Hankija võrrelnud Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumust ja sellega seotud tulusid justkui varasema operaatori (Vaidlustaja) tulu- ja kulubaasiga. See võrdlus ei ole korrektne, kuna Hankija poolt aluseks võetud ATL-e ei täideta praegu samadel tingimustel, milles 2020. aasta kokku lepiti.

5.15.2. Pärast lepingute algse perioodi lõppemist pikendati Vaidlustaja ja Hankija vahel sõlmitud ATL-e, millede maksumused aga ei põhine 2020. aastal esitatud pakkumustel. Kui Hankija soovinuks oma arvutuste aluseks võtta senise vedaja ja Kolmanda isiku 1 tulude ja kulude võrdluse, siis oleks kohane olnud seda teha lähtudes nendest kuludest ja tuludest, mis peavad paika pakkumuse esitamise hetke seisuga ja teisendada need kohase võrdluse tarbeks 12-kuulisteks perioodideks. Kõikide liinide aastane periooditasu kokku on 7 420 768 eurot, kõikide liinide reisisitasud aastaks kokku on 1 120 916 eurot. See teeb aastase periooditasu ja

10 (57)

reisitasude arvestuslikuks summaks 2026. aastal 8 541 684 eurot.

5.15.3. Sadamatasud koosnevad kahest peamisest komponendist – baassadamatasust, mis on fikseeritud ning reisijatasust, mille määr on fikseeritud, kuid mille kogumaksumus leitakse korrutades tegelikult reisinud reisijate arvu fikseeritud määraga. Neile lisandub väiksema ja uue komponendina veokitasu.

ATL p-ide 13.3.14 ja 13.3.15 kohaselt on vedaja kohustuseks võtta pakkumus AS-ilt Saarte Liinid, kes on Riigihankega seotud sadamate pidajaks, ja sõlmida temaga leping sadamateenuste ostmiseks. Vaidlustajale teadaolevalt on AS Saarte Liinid pakkunud (ja on kohustatud pakkuma) kõigile pakkujatele sadamateenuseid sama hinnaga.

Lähtudes AS-i Saarte Liinid hinnapakumise eest on reisijatasu igas riigihankega seotud sadamas 2026. aastal 0,82 eurot ja veokitasu 2,27 eurot sõiduki kohta. Hiljem neid tasumäärasid indekseeritakse.

Baassadamatasu kõigil liinidel kokku kuus on 203 923 eurot. Teisendades selle 12 kuu pikkusele perioodile, on baassadamatasu ATL-i täitmisel 2 447 076 eurot.

5.15.4. Hankija on oma võrdlusmaksumuse aluseks võtnud pakkumuse esitamise aja eelsed sadamateenuste baastasud, mis on sama meetodika alusel kokku 2 335 008 eurot.

Hankija on oma reisijatasu arvutuste aluseks võtnud tasumäära 0,78 eurot reisija kohta, mitte aga reisijatasu tasumäära 0,82 eurot, mis kehtiks ATL-i täitmisel 2026. aastal. 2025. aastal oli kõikidel liinidel kokku 214 315 reisijat. Korrutades reisijatasu 0,78 eurot reisijate arvuga, saame aastaseks arvestuslikuks reisijatasuks 167 174 eurot.

Uue sadamatasuna on lisandunud veokitasu 2,27 eurot veoki kohta. Selliseid sõidukeid oli 2025. aastal 3999, mis teeb aastaseks arvestuslikuks veokitasuks 9078 eurot. Seda kulu ei näi Hankija olevat oma võrdlusbaasis sootuks arvestanud.

Seega on Hankija lähtunud oma võrdlusbaasis sellest, et sadamatasude arvestuslik kogusumma on kokku 2 502 182 eurot. Tegelikult on ATL-i täitmisel sadamatasude summa aga suurem. Vaidlustaja on eespool välja toonud baassadamatasu suuruse 2 447 076 eurot, millele lisandub reisijatasu sama pika perioodi tarbeks, mis on arvestuslikult 175 738. Neile tasudele tuleb lisada ka veokitasu. Liites baassadamatasu, reisijatasu ja veokitasu kokku, on sadamatasude summa 2 631 892 eurot, mis tähendab, et arvestuslikud sadamatasud ATL-i täitmisel on vähemalt 128 710 eurot suuremad kui Hankija oma võrdlusmaksumuses aluseks võttis.

5.15.5. Kuna Riigihankes on laevade peamasinate 15 000 ja 30 000 töötunni hooldused kulubaasist välja jäetud ja kuuluvad Hankija poolt arvete alusel kompenseerimisele, siis kahe perioodi tasude võrdlemiseks tuleb ka hetkel kehtivatest tasudest antud kulud välja jätta.

Praeguses periooditasus on arvestatud parvlaevade Kihnu Virve ja Ormsö peamasinate vahetamisega, millest Kihnu Virve peamasinate vahetus on praeguseks tehtud ja Ormsö peamasinate vahetus algab 2026. aasta septembris. Kihnu Virve peamasinate vahetuse maksumus on summas $2 \times 294\,388 + 52\,021 = 640\,797$ eurot. Prognoositavalt maksab Ormsö puhul sama töö sama palju ehk kahe laeva peale on kulu 1 281 594 eurot.

Kuna lepingupikendused on sõlmitud pikemaks ajaks kui 12 kuud, siis tuleb antud summa taandada 12-le kuule. Sviby-Rohuküla liini ATL-i pikendus oli sõlmitud 17,5 kuuks, Munalaid-Manilaid liinil 24 kuuks ja Sõru-Triigi liinil 21 kuuks – agregeeritult 62,5 kuuks. See jagatud kolme liiniga teeb keskmiseks 20,83 kuud. Kaksteist kuud 20,83-st kuust moodustab 57,61%. 1 281 594 eurost 57,61% on 738 326 eurot ehk see on proportsionaalselt see summa, mis tuleks aastast kulust maha võtta.

5.15.6. Eeltoodust nähtub, et aastase periooditasu ja reisitasude arvestuslik summa 2026. aastal on 8 541 684 eurot. Kui sellest maha arvestada 738 326 eurot laeva peamasinate 15 000 ja 30 000 töötunni hooldamiste kulu ja lisada täiendav sadamatasude tõus summas vähemalt 128 710 eurot, siis on aastase periooditasu ja reisitasude arvestuslik summa 7 932 068 eurot.

Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumus on 7 416 382 eurot. See tähendab, et Hankija on eksinud juba lähtekohas, et Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumus on kõigest 0,97% väiksem nn võrdlusemaksumusest, vaid on sellest madalam 6,5%.

5.15.7. Kolmas isik 1 pakkus asenduslaeva (Laev II), mille soetusmaksumus oli 1,8 miljonit eurot. Sellele maksumusele lisandub kulu vähemalt 200 000 eurot laeva RHAD-i tingimustele vastavaks kohandamiseks – Laeva II salong tuleb ümber ehitada, kuna praegu mahutab see kõigest 32 istekohta, kuid RHAD-i tingimuste kohaselt oli nõutud neid 60 (ATL p 3.9). Samuti tuleb kohandada laeva rampe, et need viia vastavusse vastuvõtivate sadamate taristuga.

Nõnda on Laevaga II seotud kulud kokku vähemalt 2 000 000 eurot, millega ei näi Hankija olevat kontrollimenetluses arvestanud. Jagades viidatud summa 5-aastase lepinguperioodi peale, tähendab see kulu 400 000 eurot 12-kuulise perioodi kohta. Lahutades selle Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumusest, siis tähendaks see, et Kolmas isik 1 osutaks Hankija soovitud teenust ca 7 016 382 euro eest. See summa on 11,54% väiksem kui aastane periooditasu ja reisisade arvestuslik summa 7 932 068 eurot.

Eeltoodust nähtub, et Hankija ei ole RHS § 115 kohast kontrollimenetlust korrektselt läbi viinud, kuna ei ole lähtunud korrektsetest kuludest. Kui Hankija oleks vastava menetluse õigesti läbi viinud, siis oleks Hankija pidanud jõudma järeldusele, et Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumus on RHS § 115 lg 8 mõttes põhjendamatult madal.

5.16. 21.09.2026 täiendas Vaidlustaja oma seisukohti ja esitas taotluse peatada RHS § 195 lg 10 alusel vaidlustuse läbivaatamine ja teavitada Rahandusministeeriumi asjaolust, mis võib kaasa tuua Rahandusministeeriumi ettekirjutuse RHS § 208 lg 1 alusel

5.16.1. Vaidlustaja esitab taotluse peatada RHS § 195 lg 10 alusel vaidlustuse läbivaatamine ja teavitada Rahandusministeeriumi asjaolust, mis võib kaasa tuua Rahandusministeeriumi ettekirjutuse RHS § 208 lg-s 1 sätestatud alusel.

5.16.1.1. Vaidlustaja arvates ei vasta kummagi kolmanda isiku asenduslaevad RHAD tingimustele ja neid ei ole võimalik nendele tingimustele vastavaks muuta.

5.16.1.2. Hankija väidab vastuses vaidlustusele, et kolmandate isikute pakutud asenduslaevad ei pea vastama ATL-i p-ides 3.9 ja 4 seatud tingimustele. See aga RHAD-ist ei tulene, liiati kui Hankija on andnud teabevahetuses vastupidise selgituse.

5.16.1.3. PEE p 7.1.2 sätestab ühemõtteliselt: *Kohustuslik on pakkuda asenduslaev, mis vastab hanke osade vastavates avaliku teenindamise lepingu (ATL) punktides 3.9 ja 4 nõutud tingimustele.* Viidatud säte on esitatud PEE osas, mis ei räägi hankelepingu täitmise tingimustest, vaid kohustustest, mille pakkujad peavad täitma pakkumuse esitamise hetke seisuga. Kui viidatud säte oleks suunatud tulevikku, siis ei oleks mõistlik hankija seda esitanud PEE-s ega veel vähem sellises sõnastuses.

Selline järeldus tuleneb Hankija teabevahetuses antud vastustest. Kolmas isik 1 küsis teabevahetuses, kas tal on võimalik pakkuda mõõtmetelt pikemat laeva, kui ühes sadamas ette nähtud laeva maksimaalne pikkus (45 vs 50 m). Hankija vastas, et Saarte Liinid AS on kinnitanud, et on valmis oma sadamates vastu võtma liinil oleva põhilaeva asenduslaeva, mille maksimaalne pikkus ei ületa 50 meetrit. Seejärel juhtis Vaidlustaja teabevahetuses Hankija tähelepanu tõsiasjale, et Hankija selgitus on vastuolus ATL p-iga 4.1.2. Hankija vastas sellele: *Sadamaeeskirjad kehtivad nende praegusel kujul ning pakkuja vastutab selle eest, et pakutav asenduslaev vastab kehtivatele sadamaeeskirjadele.*

Juba sellest lausest on mõisteta, kuidas Hankija RHAD-i tingimusi sisustas – sadamaeeskirjad kehtivad praegusel kujul ja pakutav asenduslaev peab vastama kehtivatele sadamaeeskirjadele. Kui Hankija oleks RHAD-i mõistnud nii, et asenduslaevad peavad vastama mistahes tulevikus

kehtestatavatele sadamaeeskirjadele, oleks Hankija ka nõnda vastanud.

5.16.1.4. Sama järelduse saab teha Kolmanda isiku 1 päringust. Kui Kolmas isik 1 tõesti arvas, et asenduslaev ei pea vastama kehtivatele sadamaeeskirjadele, siis polnuks tal mingit vajadust sellist küsimust esitada. Liiatigi viitab küsimuse püstituses sellele, et millistel tingimustel ta saab 50-meetrist asenduslaeva pakkuda. Seega oli ka Kolmandale isikule 1 asenduslaeva pikkus pakkumuse vastavuse küsimus.

5.16.1.5. RHAD-iga ei ole kooskõlas Hankija vastuse argumentatsioon, mida võib mõista nõnda, et sadamakapteni erinõuded võimaldaks mistahes gabariitidega alustel sadamasse siseneda.

RHAD-is kohustati pakkuma Riigihankega hõlmatud sadamate sadamaeeskirjadele vastavaid aluseid. Kui olulised on hoopis sadamakapteni erinõuded, siis muutub RHAD-is viide sadamaeeskirjade järgimise kohta sisutühjaks. Sadamaeeskirjad on miinimumnõuded, mis on esmajoonel seotud sadama ohutuse tagamisega, st sadamas ohutu laevaliiklusega. Sadamakapteni erinõuete eesmärk on, et teatud olukordades võib sadamakapten juhtumipõhiselt kohaldada kõrgemaid nõudmisi, mitte madalamaid.

5.16.1.6. Vastuses vaidlustusele on Hankija esitanud mõttekäigu, kuidas sadamaeeskirjas esitatud piirangud laeva gabariitidele on küll kehtivad ja siduvad, kuid samal ajal ei ole ka. Sisuliselt kumab Hankija vastusest vaidlustusele läbi mõte, et asenduslaev ei pea vastama sadamaeeskirjale, vaid eeskiri muudetakse asenduslaevale vastavaks.

Tegelikult väidab Hankija ka seda, et asenduslaevale ei ole mingeid gabariidi nõudeid kehtestatud, vaid RHAD-ile vastab tegelikult mistahes mõõtmetega asenduslaev, mis võib teoreetiliselt vastata kõigi Riigihankega hõlmatud sadamate sadamaeeskirjadele kuskil tulevikus hankelepingu täitmise ajal. Selliselgi juhul ei haaku Hankija vastus vaidlustusele RHAD-s esitatuga ja veelgi vähem Hankija vastustega teabevahetuse raames.

5.16.1.7. Hankija reaktsioon on aga vastuoluline, sest olukorras, kus nõuded on selgelt kehtestatud, kuid pakkumused neile justkui vastama ei peagi, tekib küsimus, mis põhjusel Hankija need RHAD-i kirja pani. Pakkujad said ja pididki sellest õigesti aru saama: selleks, et nende esitatavad pakkumused neile vastaksid. Sellisel tuleb Hankijal pakkumuste vastavust seatud nõuetele ka kontrollida.

5.16.1.8. Juhuks, kui vaidlustuskomisjon peaks asuma seisukohale, et PEE p 7.1.2 ei sätesta vastavustingimust, sh viite kaudu ATL osadele 3.9 ja 4, tuleb eelnevat mõista nii, et Hankija on registri teabevahetuses andnud RHAD-is sätestatuga vastupidise selgituse. See on aga RHS § 46 lg 3 alusel keelatud.

Seda, et Hankija selgitus võib olla vastuolus RHAD-iga näib olevat mõistnud ka Hankija, kes väidab vastuses vaidlustusele, et Vaidlustaja ei ole Hankija selgitusi vaidlustanud. See ilmselt tähistab Hankija arusaama, et tema selgitused on regulatiivse iseloomuga. Sellisel arusaamal on omakorda mõte ainult siis, kui ka Hankija arvab, et tema antud selgitustel on RHAD-st iseseisev tähendus.

5.16.1.9. Hankija ja kolmandad isikud asuvad oma võimalikes täiendavates seisukohtades ilmselt väitma, et isegi kui Hankija selgitus oli RHAD-iga vastuolus, pidid kõik pakkujad lähtuma RHAD-ist sellisena, nagu see oli. Tallinna Ringkonnakohus pole sellise käsitlusega nõustunud, asudes seisukohale, et hankija selgitusi tuleb kõigi hankemenetluses osalejate suhtes kohaldada ühetaoliselt ja kui *hankija muudab selgituses antud tõlgendust pärast pakkumuste esitamist, ei vasta see RHS §-s 3 nimetatud põhimõtetele, sest ettevõtjad, kes järgisid hankija selgitusi, satuvad ebavõrdsesse olukorda [...] Apellatsioonkaebus rahuldati vaatamata argumentatsioonile, et selgitused ei ole siduvad, ning tuvastati hankija otsuste õigusvastasus.*

Seega, kuigi RHS § 46 lg 3 alusel selgitustega RHAD-i muuta ei tohi, ei tähenda see, et tegelikkuses pakkujate ebavõrdset kohtlemist pole olnud. Kahju pakkujate võrdsele kohtlemisele on juba aset leidnud, kuna pakkujad on pakkumuste esitamisel Hankija seatud informatsioonist erinevalt aru saanud.

5.16.1.10. Kui vaidlustuskomisjon asub seisukohale, et käsitletavate tingimuste puhul pole tegemist pakkumuse vastavuse tingimustega, on Hankija teavevahetuses antud selgitused sellega vastuolus. Kuna RHAD-i muutmise selgitusega on niigi RHS § 46 lg-ga 3 vastuolus ja RHS §-iga 3 on vastuolus ka selgituses antud tõlgenduse muutmise pärast pakkumuste esitamist, on need asjaolud, mis võivad kaasa tuua Rahandusministeeriumi ettekirjutuse RHS § 208 lg 1 alusel. Sellise asjaolu ilmnemisel on seadusandja RHS § 195 lg-s 10 imperatiivselt ette näinud, et vaidlustuskomisjon peatab vaidlustusmenetluse ja teavitab viivitamata Rahandusministeeriumi.

5.16.2. Kolmanda isiku 1 asenduslaev (Laev II) ei vasta RHAD-i tingimustele

5.16.2.1. Kolmanda isiku 1 vastusest vaidlustusele ja tema juhatuse liikme poolt ajakirjanduses avaldatust nähtub, et Kolmanda isiku 1 asenduslaev on seesama alus, millele Vaidlustaja vaidlustuses viitas. Kolmanda isiku 1 asenduslaevale on väljastatud Soome sõidupiirkonna 1D sertifikaat.

Hankija ei vaidle vastuses vaidlustusele, et Laev II on ca 50 meetrit pikk ega sellegagi, et Munalaiu ja Manilaiu sadamate eeskirjad võimaldavad siseneda kuni 45 meetri pikkustel alustel. Kuigi Kolmas isik 1 väidab, et tema asenduslaeva pikkust tuleks kuidagi teisiti mõõta kui sadamaeeskirjades määratletud üldpikkus (LOA – length overall), ei ole need väited eluliselt usutavad.

Kolmanda isiku 1 teavevahetuses esitatud küsimuse: *Kui pakkuja esitab asenduslaevaks aluse, mille mõõtmed on vähesel määral suuremad kui ühes sadamas ette nähtud laeva maksimaalne pikkus (45 vs 50 m) [---]* sõnastusest nähtub, et Kolmas isik 1 käsitleb pakutava asenduslaeva pikkusena 50 meetrit ning on teadlik ka sellest, et vähemalt ühes Riigihankega seotud sadamas on laeva maksimaalseks pikkuseks 45 meetrit. Taolisel küsimusel puuduks mõte, kui Kolmas isik 1 tõesti arvaks, et nende pikkuste puhul on tegemist Kolmanda isiku 1 viidatud pikkusega mööda veeliini.

5.16.2.2. Hankija on vastuses vaidlustusele möönnud, et Laeva II nn konstruktsiooniline süvis on 3,5 meetrit. Hankija väidab vastuses vaidlustusele, et Vaidlustaja esitatud andmed ei tõenda, milline oleks Laeva II tegelik süvis ATL p-is 3.9 nõutud veovõime (vähemalt 10 sõiduautot või 1 autorong ja 60 sõitjat) juures. Kolmanda isiku 1 asenduslaeva laadimisjuhendi lk-del 30–31 on esitatud aluse süvise väärtused erinevate lastimisstsenaariumide korral. Lk-l 31 esitatud stsenaarium 4A on kõige lähedasem Hankija viidatud veovõime eeldustele.

Termin T tähistab laeva süvist. Termini T väärtus on 3,21 ehk siis süvis on 3,21 meetrit. Vasemal tulpas on välja toodud sõnad „LASTI 65 t“, mis tähistab ka eesti keeles 65 tonnist lasti.

5.16.2.3. Kui laev veab autorongi massiga 60 tonni ja alusel on 60 reisijat, nt arvestusliku kaaluga 85 kilogrammi inimese kohta, siis on reisijate massiks 5,1 tonni ja üksnes nende kahe artikli pinnalt lasti massiks juba 65,1 tonni. Kui laevale soovib tulla lisaks ka viis sõiduautot, arvestusliku kogumassiga 7,5 tonni, siis on aluse kogulast 72,6 tonni, mitte 65 tonni, nagu stsenaariumis 4A. Arvestades, et laeva varude täiendamine iga reisi järel nt 14 või 30 päeva järjest ei ole objektiivselt teostatav ega laevanduses tavapärane praktika, siis ei ole realistlik vähendada ka aluse massi arvestuses laevavarude osakaalu (kütus, magevesi, toit jne).

5.16.2.4. Vaidlustaja hinnangul on eluliselt usutav, et Laeva II süvis on täiesti tavalise 72,6 tonnise lasti juures sügavamal kui stsenaariumis 4A esitatud 3,21 meetrit 65 tonnise lasti juures.

Loogiliseks ei saaks ka pidada arutelu, mille kohaselt laeva lasti suurenemisega kaasneb hoopis süvise vähenemine.

Isegi 3,21-meetrine süvis ei vasta Sviby sadama eeskirjas lubatud maksimaalsele süvisele 3,2 meetrit. ATL-ile ei vasta aga olukord, kus Laev II teeb liinil vaid n-ö tühisõite, mille puhul võiks laev seatud süvisenõuetele vastata. ATL-i eesmärk on tagada liinivedu ning pakkuda laevaga tegelikku veoteenust nii sõidukitega kui ka jalgsi reisivatele tarbijatele.

5.16.2.5. Vastavalt Laeva II üldjoonisele, puuduvad sellel meeskonna kajutid. Munalaiu sadama eeskirja p-i 2.7.8 ja ilmselt ka kõigi teiste Riigihankega hõlmatud sadamate eeskirjade kohaselt, peab kai ääres seisval laeval alati osa laevaperest peal viibima, kes on võimeline tagama laeva ohutu seisu ja vajadusel laeva kiire väljumise reidile. Selleks on aga alusel vaja meeskonna kajuteid, mida Laeval II ei ole.

Laev II ei vasta Vabariigi Valitsuse määrusele „Nõuded laevapere liikme laeval majutamise tingimustele“, mille § 3 lg 2 ja 4 lg 1 kohaselt peavad laevapere kasutuses olema kajutid.

Viidatud määruse kohaselt ei tohi laevapere kajutid asuda veeliinist madalamal. Kajutite rajamine ülapoole veeliini tähendaks sisuliselt uue laeva ehitamist, eriti arvestades, et Laeval II on siseruumides reisijatele ainult 32 kohta, mitte aga 60 nagu RHAD-is nõutud. Kui Kolmas isik 1 hakkaks laeva vastavalt ümber ehitama, siis ei pruugi see olla objektiivselt võimalik ning isegi kui oleks, siis lisaks see alusele täiendavat massi, suurendaks süvist ja vähendaks laevatekil sõiduaudode mahutavust.

Sellise ümberehituse maksumus on sedavõrd kulukas, et pole usutav, et Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumus seda kataks, rääkimata muudest võimalikest ümberehitustest, mida Kolmas isik 1 võib olla Hankijale lubanud või mille vajalikkus tuleneb Laeva II iseärasustest.

5.16.3. Kolmanda isiku 2 asenduslaev (Laev I) ei vasta RHAD-i tingimustele

5.16.3.1. Kolmas isik 2 väidab vastuses vaidlustusele, et tema asenduslaeva süvis on 2,8 meetrit. Selline käsitus ei ole õige. Vaidlustaja eeldab, et Kolmanda isiku 2 esitatud väärtus on asenduslaeva laevaehtuslik hüdrostaatika lähtepunkt, mitte laeva süvis. Tegemist ei ole tühja laeva süvisega ega ka laeva suurima võimaliku süvisega vaid ühe laevaehtusliku näitajaga, millel laeva igapäevase navigatsiooni või sadamaeeskirjade seisukohast puudub tähendus.

Eeltoodut väljendab ka Kolmanda isiku 2 asenduslaeva käsitlev dokument. Selles on välja toodud nn DEPL, mis tähistab vee väljasurvet ja KVL, mis tähistab konstruktsioonilist veeliini. Veeväljasurve ruumala konstruktsioonilise veeliini juures on 354 m³ ning sellele veeliinile vastav süvis 2,80 m. Seda, et tegemist on Laevaga I ilmestab dokumendis esitatud projektinumber 229/42, millega on Kolmanda isiku 2 asenduslaeva ka muudes olukordades tähistatud.

5.16.3.2. Vastupidiselt Kolmanda isiku 2 väidetele, on Vaidlustaja argumendid kuni 60-tonnise autorongi vedamisest ATL-i raames korrektsed. Liiklusseaduse § 80 ei sisalda lg-t 4, millele Kolmas isik 2 viitab ning Kolmanda isiku 2 vastuse lisast 3 nähtub, et kuni 60-tonnine autorong võib kasutada ka eriloal kirjeldatud teed ega ole seetõttu seotud Kolmanda isiku 2 väidetud suurte magistraalidega.

ATL p-i 3.9 kohaselt peab asenduslaev mahutama ühte autorongi, mille teljekoormus on 13 tonni, samal ajal kui üldjuhul lubatud teljekoormuseks on Eestis 10 tonni ning erijuhtudel ka 11,5 tonni. Juba ainuüksi ATL-is esitatud teljekoormuse väärtus viitab üheselt järeldusele, et Hankija on ette näinud, et asenduslaev peab olema suuteline vedama kuni 60 tonnist autorongi.

5.16.3.3. Kolmas isik 2 on vastuses vaidlustusele väitnud, et tema asenduslaeva maksimaalne süvis on 3,18 m. Vaidlustaja ei tea, millise lasti korral on selline maksimaalne süvis arvutatud. Kolmanda isiku 2 vastuses on esitatud arvutuskäik, mille kohaselt 4,5 tonni massi lisavate ümberehitustööde kaudu suureneb tühja laeva süvis 0,02 meetrit. Kui seda tõena võtta, siis

peaks Laeva I süvis ainuüksi 60 tonnise lasti korral suurenema 26,666 sentimeetrit ($2\text{ cm} : 4,5\text{ t} = 0,444 \times 60 = 26,666\text{ cm}$). Nõnda sõltub Laeva I vastavus Sviby sadama sadamaeeskirjale sisuliselt sellest, kas Kolmanda isiku 2 arvutuskäik sellest, kuidas ümberehitustööd lisaksid kõigest 4,5 tonni massi ja asenduslaeva maksimaalne süvis on 3,18 meetrit, on tõesed. Kui need andmed on tõesed, siis on Laeva I süvis 3,2 meetrit, kui aga kasvõi üks eelduseks võetavatest näitajatest ei ole tõene või erineb sellest minimaalselt, siis ei vasta Laev I isegi Kolmanda isiku 2 arvutuste kohaselt Sviby sadama eeskirjale.

5.16.3.4. Kolmanda isiku 2 ja Hankija etteheited Laeva I võrdlusele alusega Reet, leiavad osaliselt vastuse juba Kolmanda isiku 2 esitatud andmete põhjal.

Kolmas isik 2 on väitnud, et tema asenduslaeva süvis suureneb kaks cm lisanduva 4,5 tonni massi kohta. See on isegi enam, kui Vaidlustaja toodud võrdluses parvlaevaga Reet.

Hankija vastuses tehtud tähelepanekud registerkogumahutavuse mahupõhisusest, on teoreetiliselt korrektsed, kuid Kolmanda isiku 2 vastusest lähtudes saab järeldada, et Vaidlustaja toodud võrdlus massi lisandumisega kaasneva süvise suurenemise ja selle proportsiooniga on korrektne. Sõltumata sellest, millise tähenduse Hankija terminile registerkogumahutavus omistab.

5.16.3.5. Laevale I ei ole võimalik IC jääklassiga samaväärset jäävõimekust luua.

Vaidlustaja eesmärk oli viitega Soome-Rootsi reeglitele näidata, et Laeval I tuleb igal juhul teha peamasina vahetus võimsama vastu. Uue peamasina võimsuse absoluutne miinimum on 740 kW, millele Laeva I peamasin ei vasta. Kõnealune nõue tuleneb Hankija vastuses vaidlustusele viidatud Soome-Rootsi reeglitest.

Sellele miinimumile lisandub Soome-Rootsi reeglites sisalduva valemi kohaselt veelgi nõutavat võimsust, mida Vaidlustaja ei saa aga täpselt välja arvutada, sest tal pole vastava valemi kohaldamiseks Laeva I kõiki andmeid.

5.16.3.6. Vastavalt MARPOL Lisa VI sättele 13.2.2 on Laeva I peamasina vahetus mitteidentse peamasina vastu nn major conversion ehk nõ oluline ümberehitus. Kui laev on alla 500-tonnise kogumahutavusega (GT) Eesti lipu all seilav alus, siis ei tähenda peamasina vahetamine automaatselt, et alus peab vastama uue laeva nn 2026. aasta nõuetele. Sellised nõuded rakenduvad eelkõige uuele mootorile ja süsteemidele, mis on mõjutatud ümberehitusest. Vaidlustuses viidatud MARPOL VI lisa nõuded kehtivad sõltumata aluse kogumahutavusest, kui uus peamasin on võimsusega üle 130 kW.

Lihtsamalt öeldes, kui 2026. aastal paigaldatakse alusele mitteidentne uus peamasin ja see töötab Läänemerel, on lähtekoht Nox Tier III, sest Läänemeri on alates 1. jaanuarist 2021 Tier III NOx-heitmete kontrolliala. Seegi tuleneb MARPOL-i konventsioonist, täpsemalt selle lisa VI – Regulation 13 „Nitrogen oxides (NOx)“, sättest 2.2.

Kui alus tuleb ümber ehitada Tier III vastavuse saavutamiseks, siis eeldab see arvukalt põhjalikke ümberehitustöid.

5.16.3.7. Kolmas isik 2 eksib oma väites, et Soome-Rootsi jääklassi reeglid kehtivad vaid nn uutele laevadele. Soome õigusaktide ametlik definitsioon määratleb, et jääklassi II (mis on Soome õiguse kohaselt võrdne DNV 1978. aasta Ice C-ga) kuulub teraskerega avamerekõlblik laev, mis ei ole jääs sõitmiseks tugevdatud, kuid suudab oma jõuseadmega liikuda väga kergetes jääoludes. Vastavalt Traficomile ei vasta II ja III klassi laevad Soome-Rootsi jääklassi nõuetele. Teise klassi laeval võib olla klassifikatsiooniühingu jäämärke, mis on ette nähtud kergemateks jääoludeks kui Põhja-Läänemere tavapärane talvine navigatsioon. Laev I ei ole aga üldse avamerekõlblik laev, sõltumata sellest, kas ta on Norra sõidupiirkonna 1 alus, nagu väidab Hankija või Norra sõidupiirkonna 2 alus, nagu väidab oma vastuses Kolmas isik 2.

Kui siia juurde võtta ka Soome-Rootsi jääklassi reeglitest tulevad IC jääklassile kohalduvad nõuded, siis peab uue peamasina võimsus vastama nimetatud reeglites sisalduvale valemile.

Sõltuvalt laeva tehnilistest üksikasjadest (nt CPP-propelleri tüübist ja omadustest) on see 1000 KW ringis ja ei saa ka konservatiivsel hinnangul olla mingil juhul alla 800 kW.

5.16.3.8. Laeval I on CPP propellerid/sõukruvid ehk Controllable Pitch Propeller, mille labade sammu saab reguleerida, kuid ei saa reguleerida labade asendit sõuvõlli ehk vee voolu suhtes. See sõukruvi iseärasus toobki kaasa vaidlustuses esitatud stsenaariumi, mille kohaselt jääs sõites saab roolileht ja sõukruvi vigastada ning laev jääb ilma ühe jõuseadme ja roolita.

Hankija väide, kuidas tegemist on tehniliselt teistsuguse lahendusega, kui fikseeritud sammuga sõukruvi, on ainult akadeemilist laadi ega oma tähendust jääs sõitmise puhul. Jää puhul on sõukruvi labad jätkuvalt 90 kraadise nurga all jõuvõlliga ehk avatud jääplaatide survele samamoodi nagu labade sammu ei oleks muudetud. Arvestades, et FPP ehk fikseeritud labadega sõukruvi labad moodustavad sõukruvina ühtse monoliitse massi ja CPP ehk liikuvate labadega sõukruvi labad on eraldi kinnitatud sõukruvi keskme külge ja on seal liigutatavad, siis on selge, et viimane on otsese jääsurve korral nõrgem.

Arvestades, et Hankija eeldus on, et asenduslaev suudaks sõita samades loodustingimustes kui põhilaevad 1A jääklassiga Kihnu Virve, Ormsö ja Soela, kuid mõnevõrra kergemates jääoludes, siis peaks Hankija ka veenduma, et Laev I seda suudaks.

5.16.3.9. Laev I ei ole vähemalt klassi D omav parvlaev.

Laev I ehitati algselt liini Svelvik – Verket jaoks, mida teenindas aastatel 1978–2021. Tegu on liiniga, mille pikkus on 200 m ja ülesõit kestab ca 5 minutit. Kuna liin on lühike, siis oli kahekäilaline laev selle liini jaoks efektiivne, kuna ei pidanud 5 minutilise reisi jaoks end ümber pöörama. Praegu teenindab Laev I marsruuti Oanes–Lauvvika. Norra kohaliku parvlaevade infokeskkonna kohaselt on tegemist 1,7 km pikkuse ja 10 minuti pikkuse reisiga.

Eeltoodust on selge, et Laev I on ehitatud seilama nn kaitstud vetes, avamere oludest üsnagi kaugel, olgu selleks siis Norra Mereadministratsiooni äranägemisel Norra sõidupiirkond 1 või 2. Mõlemad liinid on võrreldamatult erinevad nt 65 minutit kestvast Munalaid-Kihnu liini reisist, mis on mh avatud merelistes tingimustes. Ka tuleks arvestada sellega, et praegu vastaval liinil kasutuses olev asenduslaev Reet on Laevast I veidi suurem ja ilmastikukindlam ning tema sõidupiirkonnaks on C, samal ajal kui Kolmanda isiku 2 asenduslaev ei vasta tõenäoliselt isegi sõidupiirkonna D nõuetele.

5.16.3.10. Laeva I näol on tegemist Norra Mereadministratsiooni reeglite kohaselt sisevete ehk nn *non-sea going* laevaga. Seda argumenti kinnitab ka Norra Mereadministratsiooni ringkiri, mille kohaselt ei ole sõidupiirkond 1 ega sõidupiirkond 2 käsitletavad merealana (*sea areas*). Vastav merelaevade regulatsioon kohaldub täielikult ainult *sea going* laevadele ehk neile mille sõidupiirkond on 3 või kõrgem.

Hankija märgib oma vastuses vaidlustusele õigesti, et Norra ja Eesti vastavad reeglid sõidupiirkondade osas ei ole hästi võrreldavad. Küll aga on üsnagi hästi võrreldav keskne küsimus sellest, kas tegemist on nn turvaliste sisevete laevaga või peab alus olema võimeline ka avamere oludele vastu seisma. ATL p-is 4.2 nõutud sõidupiirkond D hõlmab merepiirkonda kuni 3 meremiili kaugusel rannikust, kus on 1,5 meetrise olulise lainekõrguse ületamise tõenäosus alla 10 protsendi.

Isegi, kui uskuda Kolmanda isiku 2 väiteid, et tema asenduslaev vastab nn Norra piirkonnale 2, siis ka Norra piirkond 2 ei vasta ATL p-is 4.2 nõutud piirkonnale D.

5.16.3.11. Hankija vastusest jääb mulje, et Hankija arvates on Laev I Norra sõidupiirkonna 1 alus. Kolmas isik 2 väidab, et tegemist on Norra sõidupiirkonna 2 alusega. Kui lähtuda Laeva I praeguse operaatori kodulehel avaldatust, siis on Laeva I sõidupiirkond ikkagi sõidupiirkond 1 (*Fartsområde 1*).

5.16.3.12. RHAD-i lisa 9 nõudis pakkumuses asenduslaeva kohta andmete esitamist, sh sõidupiirkonna väljatoomist. Eeltoodud vastuolu tõstatab omakorda küsimuse, et kas üldse ja 17 (57)

kuidas Hankija veendus Laeva I vastavuses RHAD-ile. Hankija on vastuses vaidlustusele ka selgitanud, et sõltumata sellest, kuidas RHAD-i mõista, ei saa Hankija aktsepteerida lahendust, mille täitmine on objektiivselt võimatu. Kui Laev I on Hankija arvates Norra sõidupiiirkonna 1 alus, siis toob Hankija õigesti välja selle, et veed loetakse sellesse piirkonda kuuluvaks üksnes 1. maist 30. septembrini. Ehk tegemist on suuresti kliimaatiliselt määratletud hooajaga.

5.16.4. RHS § 95 lg 1 isikulise kohaldamisala kohta märgib Vaidlustaja, et Hankija vastusest nähtub, et T. R. osales Riigihanke ettevalmistamisel. Hankija väitel osales ta Kolmanda isiku 1 töötajana, kuid ei ilmne, millel see väide põhineb. Hankija kutsus Riigihanke ettevalmistamisse valdkonnas tegutsevate ettevõtjate ehk võimalike teenuseosutajate juhatuse liikmeid. T.R. oli ainus erand; ühegi teise võimaliku teenuseosutaja töötajat Hankija Riigihanke ettevalmistamisse ei kaasanud. Hankija on seega käsitanud T.R.-i Kolmanda isiku 1 esindajana, kuid kõrvaldamise aluste kontrollimisel käsitleb teda Kolmanda isiku 1 töötajana.

5.16.4.1. Üldkohtu otsus kohtuasjas T-113/24 on asjakohane. Üldkohus tõlgendas selles Euroopa Liidu finantsmääruse (määrus 2018/1046) art 136 sätestatud kõrvaldamise aluseid. Finantsmäärus sisaldab sageli samu norme kui riigihankedirektiivid ja art 136 kõrvaldamise alused on sisult samad direktiivi 2014/24/EL art 57 alustega. Seetõttu on Euroopa Kohtu ja Üldkohtu praktikas finantsmääruse ja riigihankedirektiivide vahel sageli paralleelse tõmmatud. Tähendust ei ole asjaolul, et finantsmääruse art 136 viitab varajase avastamise ja kõrvaldamise süsteemile (EDES), sest määruse alusel korraldatavaid hankeid reguleeriv VII osa viitab läbivalt art 136 kõrvaldamise alustele. Tähendust ei ole ka Hankija viidatud asjaoludel, et finantsmääruse kõrvaldamise kord on haldusõiguslik, et selle eesmärk on kaitsta liidu finantshuve ja et määrus võimaldab ajutist kõrvaldamist ka lõpliku kohtuotsuseta. Ka RHS §-is 95 sätestatud kord on haldusõiguslik ja selle eesmärk on kaitsta avalikke vahendeid ning paljude kõrvaldamise aluste kohaldamine ei eelda asutuse otsust ega jõustunud kohtuotsust.

5.16.4.2. Kohtuasjas T-113/24 oli vaidluse all, kas füüsilised isikud CV ja CY olid isikud, kellel on volitus ettevõtjat LKIBS esindada, tema nimel otsuseid teha või teda kontrollida. Üldkohus arvestas, et CV-l ja CY-l oli otsene või kaudne osalus Lattanzio Groupis, millel oli omakorda osalus LKIBS-is, ning osaluse suurus võimaldas rääkida nende ühisest valitsevast mõjust LKIBS-i üle (otsuse p 65). Lattanzio Groupi osalused kuulusid kaudselt CY tütrele, CV-le ja CY-le ning osaluste suurust arvestades oli neil isikutel valitsev mõju LKIBS-i üle (otsuse p-id 66–68). CY ja CV tööalaste seoste ning CY perekondliku seose tõttu tütreaga oli neil huvi teha LKIBS-i nimel otsuseid või teda kontrollida, ning Euroopa Komisjon leidis õigesti, et CY tütrele võis olla loomulik omada otsustamisel samu huve nagu CY-l (otsuse p-id 69 ja 72). Need asjaolud olid piisavad järelduseks, et CY ja CV omasid võimu teha LKIBS-i nimel otsuseid või teda kontrollida, ning tähtsust ei omanud, et nad ei olnud LKIBS-i tegelikud kasusaajad (otsuse p-id 79–80).

5.16.4.3. Käesoleva asja asjaolud on sarnased. T.R. on Kolmanda isiku 1 ainuosaniku T.R.Merendus OÜ üks omanikest ja juhatuse liige. Teine juhatuse liige on T.R.-i poeg. T.R.Merendus OÜ kõik osanikud kannavad sama perekonnanime ning Vaidlustajale teadaolevalt on nad sama perekonna liikmed. Seega on täidetud ka Üldkohtu otsuses käsitletud eeldus perekondlike sidemete kohta.

5.16.4.4. RHS § 95 lg 1 esemelise kohaldamisala kohta märgib Vaidlustaja, et RHS § 95 lg-s 1 sätestatud kõrvaldamise alused tulenevad direktiivi 2014/24/EL art-st 57. Art 57 ei näe ette, et kõrvaldamise aluseid tuleb sisustada liikmesriigi õiguse järgi; selline viide on üksnes art 57 lg 1 p-is b nimetatud korruptsiooni puhul. Liikmesriigi õigusele viitamise korral ei oleks võimalik saavutada kõrvaldamise aluste ühetaolist kohaldamist. Sama kehtib art 57 lg 1 p-is c nimetatud pettuse kohta. Kui pettuse sisustaks üksnes liikmesriigi õigus, ei oleks art 57 lg 1 p-il c õigust 18 (57)

ühtlustavat toimet. Art 57 lg 7 kohustab liikmesriike kehtestama art 57 rakendamise tingimused, arvestades liidu õigust.

5.16.4.5. Hankija ja Kolmanda isiku 1 tõlgendus on vastuolus *effet utile* põhimõttega. Euroopa Kohtu praktika kohaselt tuleb Euroopa Liidu õiguse mitmeti tõlgendatava sätte puhul eelistada tõlgendust, mis tagab sätte kasuliku mõju, ning liikmesriigi õigust tuleb tõlgendada direktiiviga kooskõlas. Riigikohtu praktika kohaselt peab vaidlustuskomisjon kohaldama Eesti ja Euroopa Liidu õiguse üldpõhimõtteid ja Euroopa Liidu riigihankeõiguse norme, mistõttu tuleb RHS-i norme kohaldada direktiividega kooskõlas.

5.16.4.6. Kui tõlgendada art 57 lg 1 p-i c Hankija ja Kolmanda isiku 1 viisil, saaks pettuseks olla üksnes Euroopa Liidu finantshuve kahjustav tegu. See on vastuolus Hankija seisukohaga, et art 57 lg-s 1 loetletud süüteoliikide materiaalne ulatus on ammendav. Kui nõustuda mõlema väitega, oleks RHS § 95 lg 1 p 1 direktiiviga vastuolus, sest käsitab kelmusena ka tegusid, mis liidu finantshuve ei kahjusta. Sel juhul oleks isik, kes on toime pannud liidu finantshuve kahjustanud pettuse, ebausaldusväärne, kuid isik, kes on kahjustanud teise eraõigusliku äriühingu huve, usaldusväärne. Direktiiviga kooskõlas on tõlgendus, mille kohaselt konventsioon määratleb teokirjeldused, mida liikmesriikides tuleb kõrvaldamise alustena kohaldada. Konventsiooni kohaselt on pettus muu hulgas valede, ebatäpsete või ebatäielike avalduste või dokumentide tahtlik kasutamine või esitamine, millel on õigusvastane varaline tagajärg. Konventsiooni art 1 lg 3 kohaselt peab liikmesriik tagama, et kuriteona oleks kvalifitseeritav ka selliste avalduste või dokumentide tahtlik koostamine või hankimine.

5.16.4.7. Hankija väitel kontrollis ta Kolmanda isiku 1 puhul RHS § 95 lg 4 p-iga 4 hõlmatud kõrvaldamise aluseid sisuliselt tõendite alusel. RHR-ist sellist kontrolli ei nähtu ning Hankija ei ole vaidlustusmenetluses esitanud tõendeid, et ta kõrvaldamise aluseid sisuliselt kontrollis või kõrvaldamist kaalus. Hankija on alles vaidlustusmenetluses asunud põhjendama, miks Kolmas isik 1 on usaldusväärne ja miks teda ei tuleks kõrvaldada. RHS § 95 lg 4 p-i 8 kohaldamise pikaajalise haldus- ja kohtupraktika kohaselt ei saa hankija alles vaidlustusmenetluses põhjendada, miks ettevõtja on usaldusväärne, ning see praktika on ülekantav ka RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamisele.

5.16.4.8. Hankija käsitles vastuses vaidlustusele esmakordselt vaidlustuses nimetatud juhtumeid, kuid ei kaalunud neid, vaid märkis, et neid tuleb eraldi hinnata eksimuse raskuse, ettevõtjale omistatavuse, aususe küsitavaks muutumise ja kõrvaldamise proportsionaalsuse seisukohast. Ei ole selge, kes ja millal seda hindamist peab tegema. Hankija on vastuses jõudnud Euroopa Kohtu praktikale viidates järeldusele, et Kolmanda isiku 1 kõrvaldamine ei oleks proportsionaalne. Sellest nähtub, et Hankija peab Kolmanda isiku 1 eksimust ametialaste käitumisreeglite vastu võimalikuks, sest vastasel juhul ei oleks vaja hinnata kõrvaldamise proportsionaalsust, ning et Hankija ei kaalunud kõrvaldamist otsuse tegemisel, vaid põhjendab kõrvaldamata jätmist esmakordselt vaidlustusmenetluses.

5.16.4.9. Hankija peab kaaluma ja tegema kaalumisel põhineva põhjendatud, kontrollitava ja läbipaistva otsuse. Isegi kui lugeda otsuse põhjendamise puudused vaidlustusmenetluses kõrvaldatavaks, on vaidlustuskomisjon leidnud, et see on võimalik üksnes ulatuses, milles hankija tõendab, et lähtus uutest põhjendustest juba otsuse tegemisel. Hankija ei ole seda väitnud ega tõendanud.

5.16.4.10. Hankija ja Kolmas isik 1 viitavad, et vaidlustuskomisjon on Kolmanda isiku 1 ausust RHS § 95 lg 4 p-i 4 kontekstis hinnanud vaidlustusasjas nr 77-25/282302. Selles asjas hindas vaidlustuskomisjon peamiselt seda, kas Kolmanda isiku 1 aususe võis kahtluse alla seada reisikatomaraaniga RUNÖ seotud episood. Käesolevas asjas on esitatud arvukalt uusi episoode, 19 (57)

mida varasemas menetluses ei käsitletud, mistõttu ei ole selle asja järeldused ülekantavad. Episoodid näitavad süsteemseid puudusi Kolmanda isiku 1 ohutusosalases tegevuses.

5.16.4.11. Asjaolu, et OJK 03.09.2026 aruanne avaldati pärast vaidlustatud otsuseid, ei tähenda, et Hankija ei saanud aruandes kirjeldatud minetustest teadlik olla. MSOS-i kohaselt pidi Kolmas isik 1 juhtumitest teavitama Transpordiametit, kes on kaasatud Riigihanke ettevalmistamisse ja korraldamisse. Vaidlustaja ei nõustu Hankija seisukohaga, et Vaidlustaja ei ole tõendanud Hankija teadlikkust aruandes kirjeldatud asjaoludest, kuna Transpordiamet oli hankesse kaasatud.

5.16.4.12. Hankija (tollane Põllumajandusministeerium) pöördus 16.08.2024 Kolmanda isiku 1 poole seoses võimaliku ATL-i rikkumisega. Hankija heitis ette, et Kolmas isik 1 ei järgi ATL-i kliendi infotelefoni nõudeid, sest tema kodulehel oli klienditeeninduse kättesaadavuseks märgitud 09:00–17:00. Vaidlustajale ei ole teada, kuidas kirj vahetus lõppes, kuid Kolmanda isiku 1 kodulehe andmetel on klienditeenindus endiselt kättesaadav ainult tööpäeviti 09:00–17:00.

5.16.4.13. Hankija väidab, et T.R.-i tegu ei saa käsitada RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohase kõrvaldamise alusena, sest RHS § 95 lg-s 5 sätestatud kolmeaastane tähtaeg on möödunud. RHS § 95 lg 5 kohaselt arvutatakse tähtaeg lõikes 4 nimetatud teo toimepanemisest või aluse esinemisest, mistõttu ei ole see seotud üksnes teo toimepanemise hetkega. Euroopa Kohus on leidnud (C-124/17, Vossloh Laeis), et kui vabatahtlik kõrvaldamise alus eeldab teo tuvastamist pädeva asutuse otsusega, on tähtaja algus selle otsuse kuupäev. Hankija seisukoht, et T.R. pani teo toime 2018. aasta märtsis ja tähtaeg on möödunud, muudaks RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamise sellistes olukordades võimatuks.

5.16.4.14. Hankija nõustub, et juhtorgani liikme tegu võib olla ettevõtjale omistatav, kuid leiab, et T.R.-i teod ei olnud seotud Kolmanda isikuga 1. RHS § 95 lg 4 p-ist 4 ei tulene, et ettevõtjaga seotud füüsilise isiku raske eksimus peab olema seotud sama ettevõtjaga. Hankija viitab Euroopa Kohtu praktikale, mille kohaselt tuleb ettevõtja käitumisele anda konkreetne ja individuaalne hinnang, kuid Hankija ei ole T.R.-i tegudele RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamisel hinnangut andnud ega põhjendanud, miks need Kolmanda isiku 1 ausust küsitavaks ei muuda. Kuna tähtaeg ei hakanud Euroopa Kohtu praktikat arvestades kulgema teo toimepanemisest, ei ole T.R.-i teod RHS § 95 lg 5 mõttes aegunud ja neile tuli anda hinnang. Hankijale tuleb anda võimalus Kolmanda isiku 1 kõrvaldamata jätmist kõigi asjakohaste asjaolude alusel uuesti kaaluda.

5.16.5. RHS §-i 115 kohase kontrolliga seoses märgib Vaidlustaja, et Kolmanda isiku 1 asenduslaeval on üldjoonise kohaselt 32 istekohta ja puuduvad laevapere kajutid. Laeva vastavusse viimine õigusaktide nõuetega eeldab Vaidlustaja hinnangul ligikaudu ühe miljoni euro suurust investeeringut, mida Hankija ei ole arvestanud. Seda saab kontrollida Hankija koostatud dokumentide põhjal. Hankija seisukoht, et asenduslaeva jääkväärtuse langus on väike ka siis, kui kogu soetusmaksumust ei käsitata kuluna, ei ole õige, sest jääkväärtuse tõusuna ei kajastu kulutused, mis tehakse laeva viimiseks vastavusse Eesti nõuete ja sadamate taristuga. Vaidlustaja arvas võrreldavuse huvides maha peamasinate hoolduse kulud, mistõttu ei ole õige Hankija väide, et võrreldava aluse saab üksnes tegelikest kuludest lähtudes. Vaidlustaja esitab peamasinate vahetuse senise kulu tõendid. Hankija vastuses pakutud arvutusmeetod toetaks Vaidlustaja seisukohta tõenäoliselt veelgi enam. Hankija nimetatud 2,3% erinevus on hõlmatud Vaidlustaja kasumimarginaaliga.

6. Hankija, **Regionaal- ja Põllumajandusministeerium**, vaidleb vaidlustusele vastu ja palub jätta selle rahuldamata järgmistel põhjustel.

6.1. Vaidlustus tugineb eeldusele, et asenduslaev peab RHAD-i nõuetele vastama pakkumuse esitamise seisuga. Vastavustingimuste kohaselt peab pakkuja omama nõuetele vastavat asenduslaeva või selle kasutamise õigust avaliku liiniveo teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks. Tingimuse teine lause aktsepteerib tõendina prahilepingut või tõendit selle sõlmimise võimalikkuse kohta, ehitatavate laevade korral ehituslepingut või tõendit selle sõlmimise võimalikkuse kohta ning ümberehitatavate laevade korral ümberehituse lepinguid või tõendit nende sõlmimise võimalikkuse kohta. Seega võib pakkuda laeva, mida pakkumuse esitamise ajal ei ole veel soetatud, ehitatud ega ümber ehitatud, ja nõuetele vastavus tuleb saavutada teenuse osutamise alguseks.

6.2. Tegemist on kahetasandilise nõudega: pakkumuses tuleb täita tõendamisnõue RHAD-is loetletud dokumentidega, sisunõude täitmise tähtpäev on aga teenuse osutamise algus (ATL p-i 3.2 kohaselt varaseimalt 01.10.2027). Pakkumuse vastavuse kontrollimisel hindab Hankija RHS § 114 lg 1 alusel, kas nõutud tõendid on esitatud ja kas neist ei nähtu nõude täitmise objektiivset võimatust. Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei saa hankelepingu täitmise tingimuse täitmise tõendamist nõuda pakkumuse esitamisel (C-295/20, Sanresa, p-id 62–63) ning tehnilist nõuet võib hankija käsitada hankelepingu täitmise tingimusena (C-403/21, NV Construct, p-id 62–64). Tulevikku suunatus ei tähenda, et Hankija võiks aktsepteerida objektiivselt võimatut lahendust. Käesoleval juhul on nõutud dokumendid (kavatsuste protokoll, üldjoonis, ülevaatus protokoll, eksperdi kinnitus ja Transpordiameti jääklassi kinnitus) esitatud ning ükski neist ei viita nõude täitmise võimatusele.

6.3. Sellist tõlgendust kinnitab Riigihanke ettevalmistuskõneluste protokoll. AS-i Saarte Liinid juhatuses K.K. märkis, et pakkuja annab kinnituse laeva toomise kohta ja laeva võimalik ümberehitamine ei ole Hankija mure, kui sanktsioon on piisavalt kõrge. TS Laevad OÜ esindaja G.K. nõustus, et kinnitus on õige lahendus. Vaidlustaja esindaja J.K. märkis, et asenduslaeva kohandamise võimalus on vajalik, kuna vastasel juhul ei ole sellist laeva turult leida ja need laevad ei sõida Eesti lipu all.

ATL p-i 19.4 kohaselt võib Hankija nõuda leppetrahvi kuni 200 000 eurot, kui vedajal ei ole teenuse alustamise hetkeks nõuetekohast asenduslaeva, ning kuni 5000 eurot päevas, kui asenduslaev ei ole tagatud 36 tunni jooksul pärast teenuse alustamist.

6.4. Vaidlustaja on ka ise tegutsenud tulevikku suunatud loogikast lähtudes. Vaidlustaja taotles Transpordiametilt tingimuslikke kinnitusi selle kohta, milliste tööde järel oleks amet valmis omistama tema pakutavale laevale sõidupiirkonna D ja jääklassi, ning väljendas valmisolekut teha ümberehitusi. Hankija mõõnab, et vastavustingimuste loetelu ei vabasta teda kohustusest kontrollida pakkumuse vastavust RHAD-ile tervikuna. Hankija kontrollis tingimusi, mille täitmine oli nõutav pakkumuse esitamise seisuga: kahekäilalise asenduslaeva kohta antud kinnitust, kinnituskirja või eellepingut, jääklassi puudutavat kinnitust ning asenduslaeva üldinfo vormi (RHAD-i lisa 9). Asenduslaeva mõõtmete vastavus sadamate eeskirjadele ei ole vastavustingimus, vaid tuleneb ATL p-ist 4.1.2 ehk lepingu täitmise tingimusest.

6.5. Munalaiu, Manilaiu ja Sviby sadama eeskirjade p-is 1.5.1 sätestatud gabariidid on käitamispriirang, mida kohaldatakse iga sadamakülastuse puhul laeva tegelikele näitajatele. Kaikoha broneerimisel tuleb esitada mh laeva kogupikkus ja süvis (Kihnu ja Sviby sadama eeskirja p 2.1.4). Sadama- ja laevakapten otsustavad sisenemise koostöös ning sadamakaptenil on õigus esitada erinõudeid (p 3.6.1). Sviby sadama sügavusnäitajad on antud nullliveetaseme korral (p 1.4.3) ja veetaseme kõikumine on keskmiselt +60 kuni -30 cm (p 1.4.4). Sadamaseaduse § 12 lg 1 kohaselt kinnitab sadama eeskirja sadama pidaja ja § 11 lg 3 kohaselt kehtestab sadamakapten vajaduse korral suurimad veesõiduki mõõtmed. Sadamate pidaja AS Saarte Liinid on gabariidid ise kehtestanud ja saab neid muuta, kui sügavus, kaide seisukord ja ohutu manööverdamine seda võimaldavad. Gabariidipiirang on kehtivuse ajal

21 (57)

siduv, kuid see ei ole seadusest tulenev muutumatu tehniline piirväärtus.

6.6. Hankija küsis 27.05.2026 AS-ilt Saarte Liinid, millistel tingimustel võib pakkuda asenduslaeva, mille pikkus ületab vähesel määral sadama suurimat lubatud pikkust (45 vs 50 m). AS Saarte Liinid vastas, et on valmis vastu võtma kuni 50 m pikkuse laeva. Hankija tegi selle pakkujatele teatavaks sõnumitega nr 1095877 ja 1097676 enne pakkumuste esitamise tähtpäeva. Hankija ei väida, et kiri oleks sadamaeeskirja muudatus - kehtiva eeskirja nõuded on sadamaseaduse § 12 lg 3 kohaselt kohustuslikud. Asenduslaeva sisuline vastavus ATL-i nõuetele tuleb RHAD-i kohaselt saavutada teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks.

6.7. AS Saarte Liinid edastas hankemenetluse ajal ka kolm sadamateenuste lepingu eelnõu, milles käsitleti olukorda, kus vedaja toob liinile uut tüüpi laeva ja tekib vajadus sadamarajatiste kohandamiseks. Hankija ei tugine eelnõudele RHAD-i sisustamisel ega vastavuse iseseisva alusena.

6.8. Üldjoonisel või müügitmaterjalis esitatud üksik süvise väärtus ei näita, millisele laadimisolukorrale see vastab. Laeva käitussüvis kujuneb lasti, kütuse, vee, varude, ballasti ja muu massi koosmõjus. Seetõttu ei tõenda üksik süvise näit, milline on laeva tegelik süvis ATL-is nõutud veovõime juures ning seda peaks Vaidlustaja oma väite toetuseks tõendama. Sadamaeeskirja süvisepiirangu järgimine on vedaja kohustus iga reisi puhul, mida vedaja tagab laeva laadimisolukorra kujundamisega ATL-i p-is 3.9 nõutud veovõime piires.

Kolmanda isiku 2 asenduslaev (Laev I)

6.9. Vaidlustaja märgib, et talle teadaolevalt on Kolmanda isiku 2 asenduslaev parvlaev Svelviksund. Vaidlustuse lisa 2 on maaklerfirma Scandinavian Broking Services AS müügitmaterjal (edaspidi Müügitmaterjal), milles puudub IMO number, ning seos IMO numbriga 7719935 on tuletatud laeva nime järgi.

Kolmanda isiku 2 pakkumusele omistati jääklassi hindamiskriteeriumi (7 punkti) eest 0 punkti, kuna Laeval I puudub põhilaevadega samaväärne jääklass IA. Sama põhjendusega omistati 0 punkti ka Vaidlustaja pakkumusele. IA puudumisest ei järeldu, et Laev I ei vasta ATL p-is 4.2 sätestatud miinimumnõudele (jääklass IC või samaväärne).

6.9.1. Müügitmaterjalist ei nähtu, et kirje *Draft loaded: 3,35 m* vastab just 70-tonnisele lastile. Müügitmaterjali kohaselt on laeva kandevõime (DWT) 158 tonni ja tühilaeva veeväljasurve 323 tonni. Kandevõime hõlmab peale kauba massi ka muud laevale lisanduvat muutuvat massi. Seega puudub alus samastada Müügitmaterjalis 3,35 m süvist just Vaidlustaja oletatud 70-tonnise lastiga või järeldada, et ATL p-is 3.9 nimetatud veovõime juures oleks süvis 3,35 m. Tõendamata on ka väide, et ümberehitus lisaks 12–15 tonni massi ja suurendaks süvist 5–6 cm, sest arvutuskäiku, allikat ega laeva hüdrostaatilisi andmeid ei ole esitatud. Veetaseme kõikumine kuni -72 cm erineb Sviby sadama eeskirja p-is 1.4.4 märgitud keskmisest kõikumisest ning on navigatsiooni- ja ohutustegur, mida vedaja peab igal sadamakülastusel arvestama. Vaidlustaja ei ole esitanud laeva laadimisandmetel ja Sviby sadama sügavusandmetel põhinevat arvutust, millest nähtuks, et ATL p-i 3.9 kohase koormuse juures pole laeva nõuetekohane käitamine võimalik.

6.9.2. Laeva I võrdlus parvlaevaga Reet on meetodiliselt ekslik. Registerkogumahutavus (GRT) on mahu-, mitte massinäitaja ega näita, kui palju laev lisamassi mõjul vajub. Vajumine sõltub eelkõige veepinnalõike pindalast, mille kohta Vaidlustaja ei ole kummagi laeva kohta andmeid esitanud. Parvlaeva Reet kandevõime on 82,22 tonni, Laeval I aga 158 tonni; 70 tonni moodustab neist vastavalt ligikaudu 85% ja 44%. Seetõttu ei saa kogumahutavuse sarnasusest järeldada, et sama lisamass põhjustab sama süvisemuutuse.

6.9.3. Vaidlustaja viidatud 1000 kW nõue tuleneb Hankija arusaamise kohaselt Traficomi määruse TRAFICOM/68863/03.04.01.00/2021 „Ice Class Regulations and the Application Thereof“ (edaspidi Määrus) p-ist 3.2, mida täpsustab p 3.2.2 ning mis kohaldub laevadele, mille kiil on maha pandud 01.09.2003 või hiljem. Laev I on ehitatud 1978. aastal. Määruse p 3.2.3 ja lisa II (miinimum 740 kW ja teistsugune valem) kohalduvad p-i 1.6 kohaselt laevadele, mille kiil on maha pandud ajavahemikul 01.11.1986–31.08.2003. Enne 01.11.1986 ehitatud laevadele kohalduvad Määruse p-i 1.7 kohaselt 1971. aasta jääklassireeglite nõuded ning 1985. või 2008. aasta regulatsioonist võib mootorivõimsuse määramisel lähtuda üksnes omaniku taotlusel. Vaidlustaja ei ole esitanud arvutust ega käsitlenud määruse ajalist kohaldamisala.

6.9.4. Vaidlustaja väidab, et IC-ga samaväärne jäävõimekus eeldab võimet läbida kuni 40 cm jääplaate. Määruse p-i 4.2.1 tabelis 4-1 esitatud väärtus $h_i = 0,4$ m on tasase jää paksus, mida eeldatakse kere tugevusarvutuse alusena, mitte jääplaadi läbimõõt ega läbimurdmise nõue. Määruse disaininõue jääklassile IC on Hankija arusaamise kohaselt minimaalne kiirus 5 sõlme jäämudakanalis paksusega 0,6 m, mitte 7 sõlme 30 cm plaatjääs. Jäämuda ja plaatjää mehaaniline koormus sõukruvile on erinev. OJK 03.09.2026 koondaruande kohaselt põhjustas parvlaeva Wrangö 13.02.2021 ja 27.02.2026 sõukruvivigastused ahtri alla sattunud jää laeva tagasikäigul jää rammimisel, mil kiirused olid 3,1 ja 2,8 sõlme. OJK ei kahelnud laeva konstruktiivse lahenduse vastavuses kavandatud jääklassile ning märkis, et juhtumitele aitasid kaasa ahtrikonstruktsiooni eripära ja sõiduvõtted ning et jääklassi nõuded lähtuvad liikumisest edasikäigul. Juhtumid ei tõenda IC-klassi või samaväärse võimekuse tehnilist võimatust.

6.9.5. MARPOL-i VI lisa reegli 13.2.2 kohaselt võib mitteidentne asendusmootor vastata Tier II nõuetele, kui Tier III nõuetele vastava mootori kasutamine ei ole võimalik. IMO on selleks kehtestanud juhised (MEPC.386(81)), mille alusel hindab erandit lipuriigi administratsiooni. Vaidlustaja loetletud SCR- või EGR-süsteem ja muud lisaseadmed kirjeldavad olukorda, mille jaoks erand on ette nähtud. Pealegi ei ole Vaidlustaja tõendanud, milline võimsus on jääklassi IC või samaväärse võimekuse saavutamiseks tegelikult nõutav. Jääklassile IC kohaldatakse roolilehtede, pallerite, roolimasinate, sõukruvide ja völliinide jääkoormuse ja tugevuse nõudeid, kuid palleri ja roolilehe kaitse jäänoaga on ette nähtud üksnes jääklassidele IA Super ja IA. Vaidlustaja ei ole näidanud, et IC nõuete täitmine või laeva ümbersertifitseerimine oleks võimalik.

6.9.6. Vaidlustaja kirjeldab laeva propulsiooni vastuoluliselt. Vaidlustuse kohaselt on laeval mõlemas otsas fikseeritud sõukruvi ning sellele on rajatud vigastusstsenaarium ja võrdlus parvlaevaga Wrangö. Müügitmaterjal märgib aga propulsiooniks „2x CPP“ ehk reguleeritava sammuga sõukruvid ja Vaidlustaja ise nimetab neid hiljem CPP-propelleriteks. Vigastusstsenaarium tugineb seega eeldusele, mis on vastuolus Vaidlustaja tõendiga.

6.9.7. Norra määruse §-i 1 kohaselt kohaldatakse sõidupiirkondi sertifikaatide väljaandmisel, § 2 määratleb veeala, kus laev võib sõita, ja § 4 lubab Norra merendusametil taotluse alusel nõuetest kõrvale kalduda. Märge *Area 1* väljendab, milleks laev on Norra lipu all praegu sertifitseeritud, mitte seda, milleks laeva võib pärast ümbersertifitseerimist kasutada. Norra piirkond 1 on geograafiline loetelu, mille ulatus ei ole aastaringselt sama (§ 7 kohaselt kuuluvad lisas II nimetatud veed piirkonda üksnes 1. maist 30. septembrini). Eesti sõidupiirkond D on statistiline meresõiduolude kriteerium, mille vastavust hindab Transpordiamet konkreetse laeva suhtes. Transpordiamet ei leidnud Vaidlustaja puhul, et välisriigi sisevete sertifikaadiga laev ei saa põhimõtteliselt vastata D piirkonna nõuetele, vaid märkis, et esitatud dokumentide alusel ei ole vastavust võimalik tuvastada, ja kirjeldas menetlust, mille läbimisel on kinnitus võimalik.

Kolmanda isiku 1 asenduslaev (Laev II)

6.10. Kolmas isik 1 on määranud asenduslaeva nime, IMO numbri ja omaniku ärisaladuseks ning Hankija on seda aktsepteerinud, mistõttu Hankija ei kinnita ega lükka ümber Vaidlustaja oletust laeva samasuse kohta. Pakkumuses on esitatud Transpordiameti kinnitus, mille kohaselt Laeval II on jääklass IA, mis ületab ATL-i p-s 4.2 nõutud IC klassi. Lisaks on esitatud laeva üldjoonis, ülevaatus protokoll, klassifikatsiooni puudutav eksperdi kinnitus ning laevaomaniku ja Kolmanda isiku 1 kavatsuste protokoll. Jääklassi Vaidlustaja ei vaidlusta.

6.10.1. Vaidlustaja väitel on Laeva II süvis 3,5 m ja vähim võimalik süvis 3,25 m. Vaidlustaja esitatud dokumendis *General Arrangement*, väidetavalt Kolmanda isiku 1 esitatud asenduslaeva kohta, ei ole arvu 3,25; üldjoonise andmetabelis on üksainus süvise väärtus (*Syväys: 3,5 m*). Väide vähima võimaliku süvise kohta on tõendamata. Hankija mõistab, et üldjoonise väärtus on konstruktsioonisüvis täiskandevõimel, kuid ATL-is nõutud veovõime on täiskandevõimest oluliselt väiksem koormus. Süvisepiirang kohaldub laeva tegelikule süvisele sadamasse sisenemise hetkel, mis sõltub lastist, varudest ja ballastist.

6.10.2. Isegi kui lähtuda Vaidlustaja väidetud Kolmanda isiku 1 asenduslaeva pikkusest 49,4 m, ei anna see alust Kolmanda isiku 1 pakkumuse tagasilükkamiseks. Sadama pidaja väljendas enne pakkumuste esitamise tähtpäeva valmisolekut võtta vastu kuni 50 m pikkune asenduslaev ja Hankija tegi selle pakkujatele teatavaks. Vaidlustaja ei vaidlustanud RHAD-i ega hankemenetluse käigus antud selgitusi ning ei saa seda teha teise pakkuja pakkumuse vastavaks tunnistamise vaidlustamise kaudu. Sadamateenuste lepingu eelnõud näitavad, et uut tüüpi laeva kasutuselevõttuga kaasneva sadamarajatiste kohandamise võimalust käsitleti hankemenetluse ajal; eeskirja ja sadamaregistri kande ajakohastamine on sadama pidaja pädevuses. Laeva II ülejäänud gabariidid jäävad piirmääradest allapoole: laius 9,5 m (Munalaiu ja Manilau sadamas lubatud 13 m, Sviby sadamas 15 m) ning konstruktsioonisüvis 3,5 m vastab Munalaiu ja Manilau sadama piirmääradele.

6.10.3. Sõidupiiirkonna D etteheide on põhjendamatu samadel põhjustel nagu Kolmanda isiku 2 puhul: vastavus tuvastatakse sertifitseerimis- ja vastavushindamise menetluses enne teenuse osutamise algust.

Kõrvaldamine RHS § 95 lg 1 p-i 1 alusel

6.11. Hankija ei vaidle, et T.R. on Kolmanda isiku 1 ainuosaniku T.R.Merendus OÜ osanik ja juhatuse liige ning osales Riigihanke ettevalmistuskõnelustel Kolmanda isiku 1 töötajana. Hankija mõonab, et avalik selgitus, mille kohaselt kontroll ei laiene T.R.-ile, kuna ta ei ole äriregistri andmetel Kolmanda isiku 1 esindaja, ei kajasta RHS § 95 lg 1 p-i 1 isikulise kohaldamisala täit ulatust. T.R.-i osalemisest ettevalmistuskõnelustel ja töötamisest ei saa aga järeldada esindus-, otsustus- või kontrollivolitust. Tema pikaajalist kogemust parvlaevanduses arvestades oleks tema kaasamine mõistlik iga pakkuja jaoks. Asjaolu, et T.R. on kohtunud regionaal- ja põllumajandusministriga, ei võimalda järeldada, et T.R.-il oleks Kolmanda isiku 1 suhtes esindus-, otsustus- või kontrollivolitus. Minister kohtub oma valdkonnas ka ekspertide, spetsialistide, ettevõtjate ja töötajatega ning kohtumise kajastamine sotsiaalmeedias ei tõenda äriühingu juhtimis- ega kontrollisuhteid. Hankija küsis Kolmandalt isikult 1 täiendavalt andmeid esindus-, otsustus- või kontrollivolitusega isikute kohta ning Kolmas isik 1 kinnitas, et lisaks registriandmetest nähtuvatele isikutele muid RHS § 95 lg 1 p-ides 1–3 nimetatud isikuid ei ole. See on kajastatud 25.08.2026 kõrvaldamise aluste otsuse põhjendustes.

6.11.1. Euroopa Üldkohtu 23.07.2025 otsus kohtuasjas T-113/24 (Lattanzio KIBS jt vs. komisjon) ei põhjenda RHS § 95 lg 1 p-i 1 laiendavat tõlgendamist. Üldkohus tõlgendas 24 (57)

finantsmääruse 2018/1046 art 136 lg 1 p d alapunkti ii ja lg 4 p-i a varajase avastamise ja kõrvaldamise süsteemi (EDES) kontekstis. Otsuse p-ides 37–43 tugines Üldkohus sellele, et finantsmääruse kõrvaldamiskord on haldusõiguslik, kaitseb liidu finantshuve ja võimaldab ajutist kõrvaldamist lõpliku kohtuotsuseta. Sarnane on üksnes volitustega isikuid kirjeldav sõnastus, mitte normide ülesehitus, eeldused ja kaalutlusruum. Otsuse p-idest 78–80 tuleneb vaid, et volitustega isikul ei pea lisaks olema tegeliku kasusaaja staatust, volituse tegelik olemasolu tuleb siiski tuvastada. Otsus on edasi kaevatud ja menetlus Euroopa Kohtus on pooleli (C-655/25 P). Isikulise kohaldamisala küsimus ei ole aga otsustav, sest seda ka Vaidlustaja kasuks tõlgendades ei ole tegemist RHS § 95 lg 1 p-iga 1 hõlmatud karistusega.

6.11.2. Riigikohtu otsusest asjas nr 1-21-8988 nähtub, et T.R.-i ei ole süüdi mõistetud ega süüdistatud võltsitud dokumendi kasutamises. Otsuse p-ide 12–13 kohaselt allkirjastas T.R. teise isiku koostatud garantiikirja (KarS § 344 lg 1), kuid võltsitud dokumendi esitas ja selle eest vastutab KarS § 345 lg 1 järgi teine isik. Sama teo eest esitati süüdistus ka äriühingule KarS § 345 lg 2 järgi. Konventsiooni art 1 lg 1 dokumendipettuse kandev element, vale dokumendi kasutamine või esitamine, ei kuulu seega T.R.-i süüdimõistmise esemesse.

6.11.3. Tallinna Ringkonnakohtu 24.10.2025 otsuse p-i 7.9.4 kohaselt oli võltsitud garantii hagi aluseks, kuid SLK kohustuste suurenemine 18 891 010,94 euro võrra omistati T.R.-i hilisemale teole, alusetu nõude tunnustamisele ja hagi õigeksvõtmisele, mida hinnati KarS § 384 lg 1 kohaldamisel. Kohus märkis, et kui T.R. ei oleks nõuet tunnistanud ja hagi õigeks võtnud, ei oleks SLK-l kohustust tekkinud. KarS § 344 lg 1 koosseis ei eelda õiguse omandamist ega kahju tekkimist. Vaidlustaja ühendab seega KarS § 344 lg 1 järgi kvalifitseeritud võltsimisteo ja KarS § 384 lg 1 järgi hinnatud varalise tagajärje. Lisaks on konventsiooni art 1 reguleerimisese liidu finantshuvide kaitse, mida Vaidlustaja ka möönab. Riigikohtu otsusest nähtuvalt olid kannatanud eraõiguslikud äriühingud ja liidu vahendeid asi ei puudutanud.

6.11.4 RHS § 95 lg 1 p 1 loetleb ammendavalt kohustusliku kõrvaldamise aluseks olevad süüteoliigid: kuritegelikus ühenduses osalemine, aususe kohustuse rikkumine või korruptiivne tegu, kelmus, terroriakt või muu terroristliku tegevusega seotud kuritegu, rahapesualane süütegu ja terrorismi rahastamine. T.R.-i süüdimõistmine on tehtud KarS § 344 lg 1 järgi dokumendi võltsimises. Kohustuslikku kõrvaldamise alust ei saa laiendada mitme süüteokoosseisu (KarS §-id 344, 345 ja 384) faktilistest elementidest konstrueeritud „funktsionaalsele kelmusele“, mille eest kedagi süüdi ei ole mõistetud. Teise liikmesriigi süüdimõistva otsuse arvessevõtmine ei laienda direktiivi art 57 lg-s 1 ammendavalt loetletud süüteoliikide ulatust. Kõrvaldamise eesmärgi üldised kaalutlused ei asenda seaduses sätestatud koosseisutunnuseid.

Kõrvaldamine RHS § 95 lg 4 p-i 4 alusel

6.12. Hankija kontrollis pärast pakkumuse edukaks tunnistamist Kolmanda isiku 1 kõrvaldamise aluste puudumist RHS § 96 lg 1 ja § 104 lg 8 kohaselt, kasutades mh RHR-i päringuid ja avalike andmekogude andmeid. RHS § 96 lg 4 kohaselt võib RHS § 95 lg 4 p-is 4 sätestatud aluse olemasolu tõendada mis tahes viisil. 27.08.2026 kõrvaldamise aluste otsuses on Kolmanda isiku 1 kohta kontrolliväljal „Süüdi ametialaste käitumisreeglite olulises rikkumises“ märges „Vastab tõendite alusel“ ja tehtud otsus „Mitte kõrvaldada tõendite alusel“. Sama kontrolliväli on täidetud ka ettevõtjate kohta, kelle vahenditele Kolmas isik 1 tugineb. Asjaolu, et otsuses ei ole lahti kirjutatud kõiki Vaidlustaja nimetatud asjaolusid, ei tähenda, et alust ei kontrollitud.

6.12.1. Vaidlustuskomisjon lahendas 22.04.2025 asjas nr 77-25/282302 sama Vaidlustaja vaidlustuse, milles vaidlustati Kolmanda isiku 1 kõrvaldamata jätmist RHS § 95 lg 4 p-i 4 alusel 25 (57)

reisikataamaraani RUNÖ episoodile ja Transpordiameti 12.04.2023 kirjale tuginedes, ning jättis vaidlustuse rahuldamata. Vaidlustuskomisjon leidis, et Hankija ei teinud kaalutlusviga (p 10.2), et lepingurikkumine ei ole automaatselt raske eksimus (p 10.4) ning et sanktsiooni kohaldamata jätmine on lubatav rikkumise raskuse hindamise asjaolu (p 10.5). Vaidlustaja esitab suures osas samu asjaolusid, sh sama Transpordiameti kirja, ega ole põhjendanud, miks tuleks anda neile vastupidine hinnang.

6.12.2. RHS § 95 lg 5 kohaselt kohaldatakse RHS § 95 lg 4 p-ides 2–11 sätestatud aluseid menetlustes, mis on alanud kolme aasta jooksul teo toimepanemisest või aluse esinemisest arvates. Hankemenetlus algas 12.03.2026, mistõttu saab arvesse võtta üksnes pärast 12.03.2023 aset leidnud asjaolusid. 13.02.2021 toimunud juhtum, 2021. ja 2022. aasta vahetusel tuvastatud sõukruvi vigastus ja 26.02.2022 juhtum jäävad sellest perioodist välja ning Transpordiameti 12.04.2023 kiri, OJK 29.08.2025 märgukiri ja 03.09.2026 koondaruanne ei muuda neid ajaliselt arvestatavaks. Koondaruandes käsitletud seitsmest juhtumist kaks (04.01.2025 ja 27.02.2026) leidsid aset ajal, mil parvlaeva Wrangö operaator oli Kolmas isik 2 (aruande p 2.1), mistõttu nende omistamine Kolmandale isikule 1 on välistatud.

6.12.3. Ajalise piirangu sisse jäävad 18.06.2023 ja 21.07.2023 juhtumid. 18.06.2023 juhtumi puhul heidab OJK Kolmandale isikule 1 ette viivitamatu teatamise nõude rikkumist; õnnetuse põhjusi seostati laeva järsu kursilt kaldumise, navigatsiooniolude, võimaliku tehnilise iseärasuse ja Kelnase sadama piiratud ohutu veealaga. Transpordiamet lubas pärast sõukruvide vahetust 20.06.2023 laeva käitamist jätkata. 21.07.2023 juhtumi puhul tuvastas OJK neljapäevase teatamisviivituse ning et sõukruvi kaotusele aitasid kaasa korduvatest vahetustest tingitud kinnitusmutrite kulumine, teabe dokumenteerimata jätmine, ebapiisav teabevahetus, meetmete puudumine ja tehniline iseärasus. OJK ei tuvastanud tahtlikku eksitamist. Uueks asjaoluks on OJK 29.08.2025 märgukiri, mille Hankija sai lisaadressaadina. See ei ole ettekirjutus ega karistus. OJK palus esitada tegevusplaani õigeaegse teatamise tagamiseks ja rõhutas koostööd meresõiduohutuse parendamisel. RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamine ei eelda tingimata tahtlust, raske eksimus võib seisneda ka teatava raskusastmega hooletuses, kuid nimetatud asjaolud ei ole sellise raskusega, et muudaksid Kolmanda isiku 1 aususe küsitavaks.

6.12.4. OJK 03.09.2026 koondaruanne on koostatud pärast Hankija 27.08.2026 otsuseid ja otsuse õiguspärasust hinnatakse selle tegemise aja olukorra järgi. Vaidlustaja peaks näitama, milline aruandes kirjeldatud asjaolu oli Hankijale teada või pidi mõistliku kontrolli käigus teada olema ning miks oleks see pidanud viima teistsuguse otsuseni. Ohutusjuurdluse eesmärk on meresõiduohutuse parendamine, mitte süüle osutamine. Aruande p-is 5 esitatud üldised tähelepanekud ohutuskultuuri kohta hõlmavad eri juhtumeid, perioode ja vähemalt kahte operaatorit. Transpordiameti 12.04.2023 kiri käsitleb reisikataamaraani RUNÖ kasutusse andmise tingimuste p-i 3.4.1 kohase lepingulise teavitamiskohustuse rikkumist, mitte MSOS-ist tulenevat kohustust. Transpordiamet ei nõudnud leppetrahvi ja piirdus hoiatusega. Osa juhtumeid puudutab RUNÖ-d ja Ruhnu liine, mitte Riigihanke teenust ega Wrangö'd.

6.12.5. Riigikohus jättis asjas nr 1-21-8988 OÜ Reyna Trade tsiviilhagi rahuldamata, leides, et süüdistatavad ei tekitanud SLK maksejõuetuks muutmisega kannatanule kahju. Euroopa Kohtu praktika kohaselt eeldab raske eksimus tahtlust või teatava raskusastmega hooletust, mitte pelgalt lepingu puudulikkude täitmist (C-465/11, Forposta, p-d 30–31), ning hankija peab andma ettevõtja käitumisele konkreetse ja individuaalse hinnangu (C-41/18, Meca, p-d 28–34). Kogumis ei ole asjaolud sellise raskusega, et kõrvaldamine oleks proportsionaalne. Asjaolu, et ükski asutus ega lepingupartner ei ole sanktsiooni kohaldanud, räägib rikkumiste vähese raskuse kasuks. RHS § 95 lg 4 p 8 seob varasemate lepingute rikkumise lepingust taganemise, ülesütlemise, hinna alandamise, kahju hüvitamise või leppetrahviga; need ei ole RHS § 95 lg 4 p 4 koosseisutunnused, kuid on raskuse hindamisel asjakohased. Vaidlustaja ei ole väitnud, et

26 (57)

Kolmas isik 1 oleks rikkunud ATL-e viisil, mis tooks kaasa mõne sellise tagajärje.

6.12.6. T.R.-i süüdimõistmine ei ole iseseisev RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamise alus. Esiteks ei ole süüdimõistev kohtuotsus selle aluse koosseisu element, vaid võib tõendada varasemat eksimust. Garantiikirja võltsimine pandi kohtute tuvastuse kohaselt toime 2018. aasta märtsis (dokumendil olev 27.03.2006 on võltsitud kuupäev) ja maksejõuetuse põhjustamist käsitati jätkuva teona, mis lõppes hiljemalt 19.11.2018 SLK pankroti väljakuulutamisega, ehk rohkem kui seitse aastat enne hankemenetluse algust. Kohtuotsuse kuupäev ei anna tegudele uut toimepanemise aega. Teiseks ei ole juhtorgani liikme teo omistamine ettevõtjale automaatne. T.R.-i teod puudutavad teise äriühingu juhtimist ega ole toime pandud Kolmanda isiku 1 nimel, huvides ega majandustegevuse raames. Juhtorgani liikme varasem käitumine võib omada tähtsust, kui on põhjendatud seos selle käitumise ja ettevõtja ametialase tegevuse või usaldusväarsuse vahel. Kolmandaks on raskuse ja proportsionaalsuse hindamisel asjakohane, et Riigikohus jättis tsiviilhagi rahuldamata, et teod pandi toime üle seitsme aasta tagasi ning et Vaidlustaja ei ole näidanud, kuidas need mõjutavad Kolmanda isiku 1 usaldusväarsust parvlaeva liiniveoteenuse osutajana. Vaidlustaja käsitus võimaldaks RHS § 95 lg 4 p-i 4 kaudu kohaldada kõrvaldamise alusena ka süütegusid, mida RHS § 95 lg 1 p 1 ei nimeta.

Pakkumuse maksumuse kontroll

6.13. RHS § 115 lg-s 2 sätestatud kohustuslikud kontrollikriteeriumid käesolevale teenuste hankelepingule ei kohaldu. Hankija viis siiski RHS § 115 lg 1 alusel läbi pakkumuse maksumuse kontrolli, mille tulemused on fikseeritud 13.08.2026 protokollis nr 3.4-1/2. Protokoll sisaldab kahte teineteisest sõltumatut võrdlustaset. Kulupõhine võrdlustase tugineb vedaja 2025. aasta tegelikele kuludele (6 163 903 eurot), millele on lisatud tarbijahinnaindeksi mõju (295 867 eurot) ja sadamatasude kasv (886 382 eurot), kokku 7 346 152 eurot. Kehtiva lepingu tasudest tuletatud korrigeeritud võrdlustase on 7 488 999 eurot. Protokollis kohaselt on see indikatiivne kontrolltase. Hankija mõonab, et see on arvutatud enne 01.10.2025 kehtinud tasumääradelt ja selgitab, et see oli teadlik valik.

6.13.1. Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumus 7 416 382 eurot on kulupõhisest tasemest 70 230 eurot (0,96%) kõrgem ja indikatiivsest tasemest 72 617 eurot (0,97%) madalam. Vaidlustaja kulupõhist taset ei maini. Otsustav oli Kolmanda isiku 1 eelarve kontroll kuluartiklite kaupa: püsitulud katavad püsikulud, muutuvtulud muutuvkulud, tööjõukulud on täies ulatuses kaetud ning eelarves on pärast liitmisvea parandamist kasumipuhver, mille suurus on Kolmanda isiku 1 ärisaladus. Vaidlustaja pakkumuse maksumus 7 746 663 eurot on Kolmanda isiku 1 pakkumusest 330 281 eurot ehk 4,3% kõrgem.

6.13.2. Vaidlustaja arvutatud baassadamatasu 2 447 076 eurot sisaldub Kolmanda isiku 1 eelarves ja Hankija kontrollis seda protokollis eraldi AS-i Saarte Liinid 17.03.2026 kirja alusel (protokollis on kiri ekslikult dateeritud 19.03.2026). Vaidlustaja väidetud puudujääk on 128 710 eurot, arve õigesti liites 129 710 eurot. Hankija hindas sadamatasusid ka pakkuja eelarvest sõltumatult: kulupõhine võrdlustase sisaldab sadamatasude kasvu 886 382 eurot ja pakkumus ületab seda taset. Eelarve kasumipuhver on väidetavast puudujäägist suurem. Hankija kasutab seda asjaolu üksnes majandusliku teostatavuse täiendava kontrollina. Kolmanda isiku 1 ärisaladus on tema eelarves kasutatud lähteandmestik ja arvestus. AS-i Saarte Liinid pakkumuse kohaselt rakendub veokitasu 2,27 eurot üksnes sõidukitele täismassiga üle 3,5 tonni (N2, N3, O2, O3 ja O4 kategooria), mitte M-kategooria sõidukitele, ning kõiki tasusid korrigeeritakse alates 01.01.2027 igal aastal tarbijahinnaindeksi muutuse võrra. Vaidlustaja arvutused on tehtud 2026. aasta hinnatasemes ega kirjelda tasusid ATL-i täitmise ajal.

6.13.3. Vaidlustaja kinnitusel on Kolmanda isiku 1 asenduslaevaks peetava laeva reisijate 27 (57)

mahutavus 199 („total passenger capacity 199“). Protokolli lk 4 kohaselt kajastuvad asenduslaeva kulud eelarve real „Muud püsikulud – asenduslaeva kulud“ ning hõlmavad rendi- või soetuskulusid, sadamatasusid, vahimeeskonna tööjõukulusid, kindlustust ja tehnilist hooldust, sh dokiremonte ja investeringuid. Kolmas isik 1 kinnitas, et maksumus hõlmab asenduslaeva ümberehituse ja piletimüügisüsteemi nõuetega vastavusse viimise kulusid ning et valitud lahendus on selles kuluartiklis kallim kui miinimumnõuete täitmiseks vajalik. Vaidlustaja arvutus eeldab, et laev ostetakse ja soetusmaksumus amortiseerub viie aastaga nullini. Vastavustingimus lubab ka kasutusõigust ja jääklassi IA omaval parvlaeval on lepinguperioodi lõpus märkimisväärne jääkväärtus. Soetus- või kasutuskulu on pakkuja äririsk.

6.13.4. Peamasinate vahetuse kulu mahaarvamine (738 326 eurot) ei pea paika. Ormsö peamasinate vahetuse maksumuse kohta ei ole esitatud tõendeid ja Vaidlustaja nimetab seda prognoosiks, mistõttu pool summast 1 281 594 eurot on oletus. Kehtivate lepingute pikendamise otsene ajend oli Kihnu Virve ja Ormsö peamasinate kohustusliku hoolduse tähtpäeva saabumine (pikendamiskokkulepete preambuli p iii). Pikendamise tasumäärad lepidi aga kokku Vaidlustaja 27.02.2025 hinnapakkumuse alusel tervikuna ja neist ei nähtu, milline osa vastab peamasinate hooldusele. Seetõttu saab võrreldava aluse leida üksnes tegelikest kuludest lähtudes, nagu Hankija tegi. Pikendusperioodide lihtne aritmeetiline keskmine ei ole õige, sest liinide aastamaksumused on erinevad; korrektne arvestus eeldaks iga liini pikendusperioodi kaalumist liini maksumusega.

6.13.5. Vaidlustaja enda pakkumuse maksumus 7 746 663 eurot jääb tema väidetavast võrdlusbaasist 7 932 068 eurot 185 405 euro ehk 2,3% võrra allapoole. Võrdlusbaas, mille kohaselt oleks omahinnast madalam ka Vaidlustaja pakkumus, ei ole RHS §-i 115 kohaldamisel kohane etalon. Kõik kolm kehtivat ATL-i on otselepingud, mida on pikendatud ühistranspordiseaduse (edaspidi ÜTS) § 21 lg 3 p-i 1 alusel ilma konkurentsita ning uued tasumäärad lepidi kokku läbirääkimiste teel Vaidlustaja hinnapakkumuse alusel.

6.13.6. Hankija esitas Kolmandale isikule 1 selgitusnõude 22.07.2026 ja Kolmas isik 1 esitas 30.07.2026 selgitused koos kuluarvestuse ja seletuskirjaga. Hankija kontrollis eelarveridade liitmist ja kuluartiklite alusdokumente ning võrdles maksumust kahe võrdlustasemega. Hankija tuvastas, et püsikulude kogusummadest oli igal liinil välja jäänud rida „Sadamateenused“ summas 1920 eurot, kokku 5760 eurot. Hankija kajastas selle protokollis, hindas mõju (alla 0,1% maksumusest), võttis kulu kontrollarvestuses arvesse ja vähendas selle võrra arvestuslikku kasumipuhvrit; pakkumust ei muudetud. 25.08.2026 edukaks tunnistamise otsuses on märgitud, et madal maksumus on põhjendatud RHS § 115 lg 7 p-ides 1 ja 2 nimetatud asjaoludega, et püsitulud katavad püsikulud ja muutuvtulud muutuvkulud, et pakkumus sisaldab kasumipuhvrit ja tööjõukulud on kaetud ning et maksumus ei ole tingitud keskkonna-, sotsiaal- või tööõiguse sätete eiramisest (RHS § 115 lg 9).

6.14. 24.09.2026 esitas Hankija täiendavad seisukohad, milles mh palub jätta rahuldamata Vaidlustaja taotluse vaidlustuse läbivaatamise peatamiseks.

6.14.1. RHS § 195 lg 10 kohaselt peatatakse vaidlustuse läbivaatamine, kui ilmneb asjaolu, mis võib kaasa tuua ettekirjutuse RHS § 208 lg 1 alusel. See eeldab, et hankija on rikkunud seadust ja ilmnevad asjaolud, mis ei võimalda riigihanget jätkata. Vaidlustaja taotlus on tingimuslik, sest vastuolu tekiks tema väitel üksnes juhul, kui vaidlustuskomisjon ei nõustu tema tõlgendusega PEE p-ist 7.1.2. Selline asjaolu ei ilmne, sest selgitus ei muutnud RHAD-i ega toonud kaasa pakkumuste koostamist või hindamist erinevatel alustel.

6.14.1.1. Sõnum nr 1097676 oli vastus Vaidlustaja küsimusele, milles ta palus täpsustada sõnumis nr 1095877 väljendatud seisukohta või muuta RHAD-i. Hankija vastas, et 28 (57)

hankedokumente ei ole muudetud, et ATL-i p-s 4.1.2 sätestatud nõue kehtib muutmata kujul, et sadama pidaja kinnitus on tehnilise valmisoleku avaldus, mitte sadamaeeskirja muutmine, ning et sadamaeeskirjad kehtivad nende praegusel kujul ja pakkuja vastutab asenduslaeva vastavuse eest kehtivatele sadamaeeskirjadele. Selgitus ei määra, millise ajahetke seisuga vastavust hinnatakse. Selle määravad vastavustingimus (teenuse osutamise alustamise tähtpäev), ATL-i p 3.8 (asenduslaev tuleb tagada hiljemalt veoteenuse osutamise varaseima alguse hetkeks) ja PEE p 5.3 (asenduslaev peab olema viidud nõuetega vastavusse veoteenuse alguse hetkeks). Hankija ei ole oma tõlgendust muutnud ega tugine sadamaeeskirjade tulevasele muutmisele; vastuses kirjeldati gabariidipiirangu õiguslikku olemust.

6.14.1.2. Tallinna Ringkonnakohtu lahend asjas nr 3-21-1964 ei ole asjakohane, sest selles asjas kohaldas hankija pakkumuste hindamisel selgitusest erinevat tõlgendust. Käesolevas asjas pandi selgitusega vastutus sadamaeeskirjadele vastavuse eest pakkujale ja Hankija lähtub sellest. Sõnumid nr 1095877 ja 1097676 tehti kõigile pakkujatele teatavaks enne pakkumuste esitamise tähtpäeva ja Vaidlustaja ei nimeta ühtegi pakkujat, kes oleks selgitusest teisiti aru saanud. Selgitusest sai ühtmoodi aru mõistlikult informeeritud ja tavapäraselt hoolas pakkuja (C-19/00, SIAC Construction, p 42); kõik pakkujad on professionaalsed merendusettevõtjad, kes teavad, et sadamaeeskirja kinnitab sadama pidaja. Vaidlustaja märkis ise oma küsimuses, et sadama pidaja kinnitus ei muuda sadamaeeskirju. Niivõrd kuivõrd väide on suunatud selgituse või RHAD-i vastu, on see hiline, sest Vaidlustaja ei vaidlustanud neid RHS § 189 lg 2 p-is 2 sätestatud tähtaja jooksul.

6.14.2. PEE p 7.1.2 on PEE ptk-s 7 („Pakkumuste hindamise osalused“) sätestatud hindamiskriteerium „Kahekäilaline asenduslaev“. Kriteeriumi täitmine ei ole kohustuslik, vaid võimaldab lisapunkte, ning ATL-i kohase asenduslaeva tagamise eest punkte ei omistata. Sama selgitus on korratud PEE p-is 7.1.4. Lause eristab hindamiskriteeriumi miinimumnõuetest, kuid ei määra, millal peab asenduslaev nõuetele vastama. PEE p-i 5.3 kohaselt peab asenduslaev olema viidud nõuetega vastavusse veoteenuse alguse hetkeks, kuna nõuetele vastava parvlaeva leidmine võib olla keeruline ja tõenäoliselt tuleb teha ümberehitusi või parendusi. PEE p-i 5.4 kohaselt arvestati teenuse algusaja valikul, et asenduslaev saaks vajadusel õigeks ajaks ümber ehitatud. ATL-i p 4.3 kohaselt esitatakse pädeva asutuse kinnitus enne veoteenuse osutamise alustamist. Vaidlustaja ei käsitle neid sätteid ega vastuse argumenti, et vastupidise tõlgenduse korral kaotaksid vastavustingimuses aktsepteeritud tõendid (ehitus- või ümberehituslepingu sõlmimise võimalikkus) mõtte.

6.14.3. Ettevalmistuskõneluste protokoll kajastab ka Vaidlustaja esindaja seisukohta asenduslaeva kohandamise vajalikkusest. Sadama pidaja kinnitus näitas, et kuni 50 m pikkuse laeva vastuvõtmist ei peetud tehniliselt võimatuks. ATL p-i 19.4 kohaselt ei vabasta leppetrahv vedajat kohustusest tagada asenduslaev esimesel võimalusel. Vaidlustaja viidatud Viimsi Vallavalitsuse ja OÜ Spinnaker kompromissleping Kelnase – Leppneeme liini otseveolepingu juurde: vald loobus tehnilise kirjelduse p-i 4.14 rikkumise eest esitatud leppetrahvinõudest, kuid vedaja tasumäära vähendati 2500 euro võrra. Tegemist on teise tellija ja lepinguga ning dokumendist ei nähtu, et vaidlus puudutas asenduslaeva.

6.14.4. Hankija ei kinnita ega lükka ümber Vaidlustaja oletust Kolmanda isiku 1 asenduslaeva samasuse kohta. Vaidlustaja nimetatud Soome sõidupiirkonna 1D sertifikaat on Traficomi 11.12.2025 ülevaatustunnistus, milles on märgitud „I D-luokka“ ja laeva kirjeldatud kui liikluspriirkonnas I sõitvat D-klassi laeva. Sellest ei järeldu automaatselt vastavus Eesti sõidupiirkonnale D, kuid tõend ei kinnita Vaidlustaja väidet, et sertifitseerimine D piirkonna jaoks on välistatud. Pikkuse osas ei ole uusi asjaolusid: 49,4–49,51 m jääb AS-i Saarte Liinid 27.05.2026 kinnituses märgitud 50 m piiresse. MSOS eristab kogupikkust (§ 2 p 24) ja arvestuslikku pikkust (§ 2 p 34). Traficomi tunnistuses on kere pikkuseks ja mõõtepiikkuseks 29 (57)

märgitud 41,66 m ning kogupikkuse lahter on täitmata, Vaidlustaja väidetud pikkus pärineb müügikuulutusest ja üldjoonisest.

6.14.4.1. Laadimisjuhendi stsenaariumi 4A kogumass on 611,7 tonni, millest reisijad ja last moodustavad 65 tonni ning kütus 63 tonni; süvis on 3,21 m ehk 1 cm üle Sviby sadama piiri. Samal leheküljel on stsenaarium 4B sama 65-tonnise lastiga, kuid vähendatud kütuse- ja varukogusega (10% varud, kütust 8 tonni): kogumass 554,2 tonni ja süvis 3,04 m. Stsenaariumis 5B 96 tonni reisijate ja lastiga ja 10% varudega on süvis 3,13 m. 57,5-tonnine kütuse ja varude vahe muudab süvist 17 cm (ligikaudu 3,4 tonni sentimeetri kohta). Laadimisjuhendi p-i 1.2 kohaselt on 3,25 m süvis konstruktsiooniveeliinil ja 3,50 m suurim süvis; kumbki ei ole vähim võimalik süvis.

6.14.4.2. Küsimus ei ole varude täiendamises iga reisi järel, vaid selles, et laev ei pea Sviby liinil sõitma täis kütusevaruga. MSOS § 44 lg 2 kohaselt on keelatud laeva lastida üle laadungimärgi ja üle sadama eeskirjaga lubatud suurima süvise; seadus käsitleb sadama süvisepiirangut lastimispiiranguna ega keela sadama kasutamist üksnes seetõttu, et laeva suurim süvis ületab sadama piirangut. Vähendatud varudega sõitmine on tavapärane, mida kinnitavad laadimisjuhendi 10% varudega stsenaariumid. Vaidlustaja 72,6-tonnise lasti arvutus ei tulene ATL-ist. ATL p-i 3.9 nõuded on alternatiivsed (10 sõiduautot või autorong) ja Vaidlustaja liidab autorongile veel viis sõiduautot; 13-tonnine teljekoormus on tekile ja rampidele esitatav nõue, mitte autorongi täismass; p 3.9 määrab minimaalse veovõime, mitte iga reisi koormuse. Stsenaariumide 4A ja 4B varude vahe on 57,5 tonni, Vaidlustaja lasti ja stsenaariumi 4A lasti vahe aga 7,6 tonni.

6.14.4.3. Laeva II suhtes esitatud kajutite ja istekohtade väited puudutavad laeva praegust seisundit, mitte nõuete täitmise võimatust teenuse alguseks. ATL p 3.9 nõuab mahutavust 60 sõitjale, kuid ei sätesta istekohtade arvu siseruumides, ja üldjoonisel istekohtade arvu ei ole. Üldjoonise tõlke andmetabelis on märgitud „reisijate arv: 27“, kuid soomekeelses originaalis on samal real „henkilöautojen lukumäärä: 27“ ehk sõiduautode arv. Traficomi tunnistuse kohaselt on suurim lubatud reisijate arv 150 ja laadimisjuhendi p-i 1.1 kohaselt oli see algselt 199. Munalaiu sadama eeskirja p 2.7.8 on laevapere töökorralduse nõue ega sätesta kajutite olemasolu. Vabariigi Valitsuse 10.07.2014 määruse nr 112 kohaselt kontrollitakse laevapere eluruumide vastavust laeva registrisse kandmisel (§ 3 lg 17). Reisilaevadel võib pädev asutus lubada kajuteid paigutada veeliinist allapoole (§ 3 lg 6) ning enne määruse jõustumist projekteeritud laeva vastavust hinnatakse ehitamise ajal kehtinud nõuete järgi (§ 15). Kolmanda isiku 2 ühispakkuja OÜ SPINNAKER hindas vaidlustusasjas nr 190-26/306597 meeskonnaruumide ja liikumispuudega reisijatele sobiva salongi rajamise maksumuseks ligikaudu 60 000 eurot ja kõigi minimaalsete ümberehituste maksumuseks vähemalt 200 000 eurot, millele lisandub päästevarustus. Vaidlustaja hinnang on ligikaudu üks miljon eurot.

6.14.5. Kolmanda isiku 2 asenduslaeva (Laev I) osas ei tugine Vaidlustaja enam 1000 kW miinimumile, vaid 740 kW nõudele, kuid ei käsitle määruse ajalist kohaldamisala (p-id 1.6 ja 1.7). Vaidlustaja möönab, et ei suuda nõutavat võimsust arvutada, ning 800–1000 kW on hinnang ilma arvutusega. Vaidlustaja möönab ka, et alla 500 GT laeval ei tähenda peamasina vahetus automaatselt uue laeva nõuete kohaldumist, kuid ei käsitle MARPOL-i reegli 13.2.2 Tier II erandit. Loetletud tööd ei näita mootorivahetuse objektiivset võimatust.

6.14.5.1. Laeva I süvise osas möönab Vaidlustaja, et Kolmanda isiku 2 andmete õigsuse korral vastab laev Sviby sadama eeskirjale. 26,7 cm liitmisel konstruktsiooniveeliini süvisele 2,80 m on tulemus 3,07 m; maksimaalse laadimise süvis 3,18 m sisaldab juba lasti mõju ja selle uuesti liitmine oleks topeltarvestus. Vaidlustaja andmed pärinevad 1978. aasta aruandest standardse pendelparvlaeva kohta, mis on 08.12.1978 kehtivuse kaotanud ajutine sõidutunnistus. Laeva 30 (57)

peamasin on hiljem vahetatud. Vaidlustaja ei ole näidanud, et ajaloolised andmed on ülekantavad laeva praegusele seisundile.

6.14.5.2. Vaidlustaja väide reguleeritava sammuga sõukruvi väiksemast vastupidavusest on esitatud tehnilise allikata. Jääklassi reeglid sisaldavad sõukruvide ja völliinide tugevusnõudeid sõltumata sõukruvi tüübist. Vaidlustaja esitatud müügikuulutus on Kolmanda isiku 1 laevaks peetava laeva kohta märgitud nii reguleeritava sammuga sõukruvid kui ka jääklass 1A. ATL ei nõua pakkumuse esitamise ajal Soome-Rootsi jääklassi IC, vaid võimaldab jäävõimekuse tõendada pädeva asutuse kinnitusega enne teenuse alustamist.

6.14.5.3. Sõidupiirkonna osas näitavad Laeva I senised Norra liinid, kus laeva on kasutatud, kuid ei tõenda D piirkonna nõuetele vastavaks viimise võimatust. Norra ringkirjad käsitlevad, kas siseriiklikku reisilaevade määrust kohaldatakse piirkonna 2 või väiksema piirkonna laevale, st laeva praeguse sertifikaadi õiguslikku tähendust. Norra 15.09.2021 ringkirja RSR 13-2021 kohaselt on loobutud tavast, mille järgi merepiirkond D vastas Norra kaubanduspiirkonnale 3, ning merepiirkonnad määratakse lainearvutuste ja rannikukauguse alusel. Sõidupiirkonna hooajalisus ja jäävõimekus on eri küsimused. Pakkumuses märgitud sõidupiirkond kirjeldab olemasolevat sertifitseerimist ja RHAD-i lisa 9 nõue seda märkida ei muuda seda vastavustingimuseks. Vastavust Eesti sõidupiirkonnale D hindab Transpordiamet ning Vaidlustaja on sama menetlust ise kasutanud.

6.14.6. RHS § 95 lg 1 p-i 1 osas ei ole Vaidlustaja esitanud uusi asjaolusid ja isikulise kohaldamisala küsimus ei ole otsustav. Vaidlustaja mõonab, et kui mõista direktiivi art 57 lg 1 p c viidet konventsioonile selle sõnastuse järgi, on pettuse tunnuseks liidu finantshuve kahjustamine. Ka konventsiooni art 1 lg 3 hõlmab valedokumentide koostamist üksnes juhul, kui sellel on lõikes 1 kirjeldatud tagajärg. Eesti seadusandja võib hõlmata kohustusliku alusena kelmuse ka juhul, kui see liidu finantshuve ei kahjusta, mistõttu ei ole RHS direktiiviga vastuolus, ning see ei laienda süütegude ringi dokumendi võltsimisele. Direktiivikonformse tõlgendamise kohustust piirab õiguskindluse põhimõte ja see ei saa viia contra legem tõlgenduseni (C-212/04, Adeneler, p 110; 80/86, Kolpinghuis Nijmegen, p-d 13–14). Vaidlustaja ei vasta asjaolule, et T.R.-i ei ole süüdi mõistetud võltsitud dokumendi kasutamises.

6.14.7. RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamine on kaheetapiline: esmalt tuleb tuvastada kõrvaldamise alus, mille olemasolu peab hankija RHS § 96 lg 4 kohaselt tõendama, ja alles seejärel tekib kaalutlusõigus. Hankija kontrollis alust ja märkis kõrvaldamise aluste otsuses „Vastab tõendite alusel“ ning „Mitte kõrvaldada tõendite alusel“. Osa asjaoludest jääb kolmeaastasest tähtajast välja, osa on vaidlustuskomisjon juba hinnanud (vaidlustusasi nr 77-25/282302, p-id 10.4.2–10.5) ja ülejäänud asjaolude puhul ei tuvastanud Hankija eksimuse raskust. Kuna alust ei tuvastatud, ei tekkinud kaalutlusõigust ja proportsionaalsuse käsitlus on esitatud teise võimalusena.

6.14.7.1. Hankija 16.08.2024 kiri puudutas Ringsu – Munalaiu, Ringsu – Pärnu ja Ringsu – Roomassaare parvlaevaliinide ATL-i (01.05.2022–31.05.2026) kvaliteedinõudeid: Hankija palus selgitada, kas lepingu lisa 2 p-de 2.4.6 ja 2.4.10 tingimused on täidetud. Kiri ei tuvastanud rikkumist ega kohaldanud sanktsiooni. Üksik võimalik lepingu täitmise puudus ei ole raske eksimus (C-465/11, Forposta, p-d 30–31; vaidlustusasi nr 77-25/282302, p-id 10.2 ja 10.4.2). Transpordiamet on Hankijast eraldiseisev asutus ja tema kaasamine hankesse jääklassi hindamiseks ei tee tema järelevalveteavet Hankija teadmiseks. Kolmeaastase tähtaja sisse jäävaid 18.06.2023 ja 21.07.2023 juhtumeid on Hankija hinnanud.

6.14.7.2. Kohtuasjas C-124/17 (Vossloh Laeis, p-d 38–41) käsitles Euroopa Kohus konkurentsiasutuse otsusega tuvastatud rikkumist, mille olemasolu sai pidada tõendatuks alles 31 (57)

otsuse järel. RHS § 95 lg 4 p 4 ei eelda eksimuse tuvastamist pädeva asutuse otsusega, sest hankija võib alust tõendada mis tahes viisil. T.R. ei ole Kolmanda isiku 1 juhtorgani liige. Seadusandja on eraldi sätestanud, millal on juhtorgani liikme või muu volitustega isiku karistus kõrvaldamise alus (RHS § 95 lg 1 p-d 1–3 ja lg 4 p 11); muu karistuse puhul saab sellel olla tähendus üksnes konkreetse ja individuaalse hinnangu kaudu. Hankija ei ole nõustunud, et juhtorgani liikme tegu on ettevõtjale automaatselt omistatav. Vaidlustaja näide ettevõtjast, mille juhtorganid koosnevad eranditult rikkujatest, kirjeldab olukorda, kus juhtorganite koosseis väljendab ettevõtja enda suhtumist, mis ei ole käesolev juhtum.

6.14.8. Protokolli lk 4 kohaselt hõlmab Kolmanda isiku 1 pakkumuse maksumus asenduslaeva ümberehituse ja nõuetega vastavusse viimise kulusid ning Vaidlustaja ei ole tõendanud, et need ületaksid eelarves arvestatut. Vaidlustaja möönab sisuliselt, et soetusmaksumus ei ole tervikuna kulu. Vaidlustaja väited Ormsö peamasinate soetamise kohta ei muuda asjaolu, et pikendamiskokkulepete tasumäära ei nähtu peamasinate osa. Kokkulepped sisaldavad lisaks hüvitiselemente, mida uues Riigihankes ei ole (tehtud kulude hüvitamine ennetähtaegse lõppemise korral, kokkulepete p 4, ja püsikulude hüvitamine, p 5). Vaidlustaja möönab, et tema pakkumus jääb tema võrdlusbaasist 2,3% allapoole ja vahe on kaetud kasumimarginaaliga; seega sisaldab võrdlusbaas kasumit ega ole omahind. 4,3% hinnavahe ei näita iseenesest põhjendamatult madalat maksumust. Väide, et liinide kaupa kaalutud arvestus toetaks Vaidlustajat, on tõendamata.

7. Kolmas isik 1, **Tuule Liinid OÜ**, vaidleb vaidlustusele vastu ja palub jätta selle rahuldamata järgmistel põhjustel.

7.1. Vaidlustaja on Kolmanda isiku 1 osas tehtud Hankija otsuste osas väitnud kokkuvõtvalt:

1) Kolmanda isiku 1 pakkumus ei olnud vastav, kuna Tuule Liinid OÜ poolt pakkumuses esitatud asenduslaev ei vasta väidetavalt ATL p-is 4.1.2 sätestatud tingimusele, et parvlaev peab kokku sobima ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadega (sh kaldarampidega) ega ole vähemalt D-klassi laev;

2) Kolmanda isiku 1 puhul esineb kohustuslik kõrvaldamise alus (RHS § 95 lg 1 p 1);

3) Kolmandal isikul 1 on RHS § 95 lg 4 p-is 4 sätestatud vabatahtlik kõrvaldamise alus;

4) Kolmanda isiku 1 pakkumuse edukaks tunnistamise otsus on õigusvastane, kuna Vaidlustaja väidete kohaselt ei olnud RHS §-i 115 alusel teostatud kontroll sisuline ja kõikehõlmav ning kolmanda isiku I pakkumuse maksumus on põhjendamatult madal.

7.2. Kolmanda isiku 1 pakkumus sai 94 hindepunkti, Kolmanda isiku 2 pakkumus 82,84 ja Vaidlustaja pakkumus 82,47 hindepunkti. Vaidlustusmenetluses kaitstav õigushüve on RHS § 185 lg 1 kohaselt õiguspärane hankelepingu sõlmimise võimalus. Kui Kolmanda isiku 2 pakkumuse vastavaks tunnistamine on õiguspärane, jääb Vaidlustaja kolmandale kohale ega saa hankelepingut sõlmida, mistõttu kaotab ta vaidlustushuvi ning vaidlustus tuleb ka Kolmandat isikut 1 puudutavas osas rahuldamata jätta ilma neid otsuseid sisuliselt hindamata.

Kolmanda isiku 1 pakkumuse vastavus

7.3. Vaidlustus tugineb oletustele, sh selles osas, millist asenduslaeva on Kolmas isik 1 pakkunud. Asenduslaeva andmed ning pakkumuse ülesehituse ja täitmisega seotud selgitused on Kolmanda isiku 1 ärisaladus. Kolmanda isiku 1 asenduslaev (Laev II) vastab ATL-i nõuetele.

7.3.1. RHS § 114 lg 2 kohaselt lükkab hankija pakkumuse tagasi, kui see ei vasta RHAD-i tingimustele. PEE p-i 5.3 kohaselt peab asenduslaev olema viidud nõuetega vastavusse hiljemalt veeteenuse alustamise ajaks, kuna nõuetele vastava parvlaeva leidmine võib olla keeruline ja tõenäoliselt tuleb teha ümberehitusi või parendusi. Seetõttu pidas Hankija 32 (57)

sobivaimaks teenuse alguse ajaks 2027. aasta sügist. ATL p-i 19.4 kohaselt võib Hankija nõuda leppetrahvi kuni 200 000 eurot, kui nõuetekohast asenduslaeva ei ole teenuse alguseks, ja kuni 5000 eurot päevas, kui asenduslaev ei ole tagatud 36 tunni jooksul. RHAD-ist ei tulene, et kõik ATL-i nõuded peavad olema täidetud pakkumuse esitamise seisuga; Hankija nõudis asenduslaeva kohta üldinfot (RHAD-i lisa 9). Hankija ei saa vastavuse kontrollimisel seada uusi vastavustingimusi ja pakkuja ei saa teise pakkuja pakkumuse vaidlustamise kaudu vaidlustada RHAD-i.

7.3.2. Kohtupraktika kohaselt saab pakkumuse vastavuse kontroll RHS §-i 114 mõttes hõlmata üksnes nõudeid, mille täitmine oli nõutav pakkumuse esitamise seisuga, ning üksnes oletus, et pakkuja ei suuda lepingut täita, ei muuda pakkumust mittevastavaks. ATL p-id 4.1.2 ja 4.2.1 on halduslepingu täitmise tingimused, mille järgimine on asjakohane lepingu täitmise ajal (01.10.2027–31.10.2032). Pakkuja peab pakkumuse koostamisel arvestama kohustusega järgida sadamate eeskirju, kuid need ei ole vastavustingimused.

7.3.3. Sadamate süvisepiirangud kehtivad laeva tegelikule süvisele sadamasse sisenemisel, mitte laevaehituses dokumenteeritud maksimaalsele süvisele. Laeva tegelik süvis kujuneb lasti, varude ja ballasti kogusest ning MSOS § 44 lg 2 kohaselt on keelatud laeva lastida üle sadama süvisepiirangu. Sviby sadama eeskirja p 2.1.4 kohaselt tuleb süvis esitada iga sadamakülastuse kohta, mis näitab, et süvis on külastusepõhine näitaja. Sadama sügavusnäitajad on antud nullveetaseme korral (p 1.4.3), veetaseme kõikumine on keskmiselt +60 kuni -30 cm (p 1.4.4), kai nr 1 sügavus on 4,8 m ja kai nr 2 sügavus 3,4 m (p 1.4.2) ning sadamakaptenil on õigus esitada erinõudeid (p 3.6.1). Sadama pidaja AS Saarte Liinid on gabariidid ise kehtestanud ja saab neid sadamaseaduse § 12 lg 1 alusel muuta.

7.3.4. MSOS § 2 p 24 määratleb laeva kogupikkuse ja § 2 p 34 pikkuse, mis on laeva pikkus mõõdetuna piki veeliini. Munalaiu-Manilaiu sadama eeskiri räägib pikkusest, mistõttu tuleb arvestada laeva pikkust piki veeliini. Lisaks kinnitas AS Saarte Liinid enne pakkumuste esitamise tähtpäeva valmisolekut võtta vastu kuni 50 m pikkune asenduslaev.

Kolmanda isiku 1 kõrvaldamata jätmine RHS § 95 lg 1 p-i 1 alusel

7.4. T.R. ei ole Kolmanda isikuga 1 seotud isik ja teda ei ole karistatud kelmuse eest. Erialakirjanduse kohaselt on seotud isik ettevõtja haldus-, juhtimis- või järelevalveorgani liige või seaduslik või lepinguline esindaja. RHS § 95 lg 1 p-ist 1 ei tulene, et seotud isikuks tuleb lugeda emaettevõtja juhatuse liiget. Vaidlustaja väidab sisuliselt, et Hankija peab kontrollima emaettevõtja kõrvaldamise aluseid. Vaidlustuskomisjon on leidnud, et isegi kui ema- ja tütarettevõtjat saaks lugeda üheks ettevõtjaks, ei pea hankija tuvastama pakkujaga seotud ettevõtjaid ega kontrollima nende suhtes RHS-i tingimuste täitmist. RHS § 7 lg 1 kohaselt on pakkuja pakkumuse esitanud ettevõtja, mistõttu ei pidanud Hankija kontrollima T.R.Merendus OÜ kõrvaldamise aluseid.

7.4.1. T.R.-il puudub õigus Kolmandat isikut 1 esindada, tema nimel otsuseid teha või teda kontrollida. Ema- ja tütarettevõtjad on iseseisvad juriidilised isikud oma vara, õiguste ja kohustustega (AÕS § 6 lg 2) ega vastuta teineteise kohustuste eest (ÄS § 135 lg-d 2 ja 3). Osanike otsuseid võtavad vastu osanikud, mitte juhatuse (ÄS § 168), ning juhtorgani liige peab tegutsema selle äriühingu huvides, mille juhtorganisse ta kuulub.

7.4.2. Üldkohtu otsus kohtuasjas T-113/24 puudutab finantsmääruse 2018/1046, mitte direktiivi 2014/24/EL art 57 kohaldamist. Otsuse p-ist 70 nähtub, et korruptsioonitegusid sai omistada nii CY-le kui ka CV-le, st ettevõtja juhtimis- või kontrollorgani liikmetele, kelle teod olid tuvastatud jõustunud lahendiga. Vaidlustaja ei heida Kolmanda isiku 1 ainsale juhatuse liikmele 33 (57)

ega ainuosanikule ette direktiivi art 57 lg-s 1 nimetatud tegusid. Otsusest nähtub ka, et otsustus- või kontrollivolituste tuvastamine eeldab tõendite kogumi üksikasjalikku analüüsi, kuid Vaidlustaja tugineb oletustele ega ole täitnud RHS § 190 lg 1 p-idest 4 ja 5 tulenevat tõendamiskohustust.

7.4.3. RHS-i kommentaarides toodud seisukoht, et faktiline ühingujuht võib olla muu isik RHS § 95 lg 1 p-i 1 tähenduses, on Vaidlustaja lepingulise esindaja isiklik arvamus, mida ükski muu õigusallikas ei toeta; samas kommentaaris on märgitud, et sellise isiku karistatuse tõttu kõrvaldamine on tõendamiskohustuste tõttu keerukas. Hankija ja Kolmanda isiku 1 kirjavahetusest 30.04.2026–01.05.2026 nähtub, et Hankija lisas T.R.-i kirjavahetusse, kuid T.R. ei saatnud Hankijale ühtegi e-kirja. Hankija 30.09.2025 kutsest hanke eelkõnelustele 29.10.2025 ja kohtumisel osalemisest ei saa järeldada faktilist juhtimist ning T.R.-i võidi kutsuda ka AS-i Saaremaa Laevakompanii või T.R.Merendus OÜ esindajana.

7.4.4. Riigikohtu praktika kohaselt teeb faktiline ühingujuht toiminguid juhtorgani liikme asemel. Vaidlustaja ei ole seda tõendanud. Autorollo kaasuses leidis kohus, et e-kirjavahetuses ja nõupidamistel osalemine ning arvamus avaldamine ei tõenda juhtimise faktilist ülevõtmist. Hankija 05.08.2026 sotsiaalmeediapostitus käsitleb ministri Ruhnu visiiti ning kohtumisi vallajuhtide, kohaliku elu edendajate, teenuseosutajate ja ettevõtjatega. Postitusest nähtub üksnes, et T.R. viibis foto tegemise ajal ministriga samas kohas. T.R. võis osaleda kohtumisel kohaliku elu edendajana. Kolmanda isiku 1 esindajana osales kohtumisel tema seaduslik esindaja, kes fotol ei ole.

7.4.5. T.R. on süüdi mõistetud KarS § 384 lg 1 ja § 344 lg 1 järgi. RHS § 95 lg 1 p 1 ei võimalda kõrvaldada pakkujat muude kui sättes nimetatud süütegude alusel ning seda tuleb tõlgendada sõnastusest lähtudes. Kohtupraktika kohaselt ei saa hankijale ega pakkujale ette heita RHS-ist lähtumist ka siis, kui direktiiv on liiga kitsalt üle võetud. Vaidlustuskomisjon kohaldab kehtivat õigust (RHS § 187 lg 2). RHS-i seletuskirja kohaselt on direktiivis nimetatud kuritegude vasted KarS-is kindlaks määratud ja kelmusena käsitatakse KarS §-ides 209–213 sätestatud süütegusid (kelmus, soodustuskelmus, investeerimiskelmus, kindlustuskelmus ja arvutikelmus). Sama on märgitud RHS-i kommentaarides, mille kohaselt ei ole hankijal õigust kõrvaldamise aluseid täiendada ega muuta ning alus esineb üksnes siis, kui isikut on sättes nimetatud teo eest jõustunud otsusega karistatud.

7.4.6. RHS § 95 lg 1 p 1 seob kõrvaldamise aluse jõustunud kohtuotsuses tuvastatud kuriteo õigusliku kvalifikatsiooniga ega kasuta laiemaid mõisteid, nagu „ebaaus tegu“ või „kelmusega sarnane kuritegu“. Hankijal, vaidlustuskomisjonil ega kohtul ei ole pädevust anda jõustunud kohtuotsuses tuvastatud teole teist karistusõiguslikku kvalifikatsiooni. Kohustusliku kõrvaldamise alused peavad olema objektiivselt kontrollitavad, vastasel juhul sõltuks alus hankija subjektiivsest hinnangust, mis on vastuolus RHS §-is 3 sätestatud põhimõtetega ja Põhiseaduse §-ist 13 tuleneva õigusselguse põhimõttega. Pakkujale ei tohi tulla üllatusena, et hankija kvalifitseerib kohtuotsuses käsitatud teo ümber. Eesmärgipärane tõlgendamine ei saa asendada seaduses sätestatud koosseisu laiemaga.

7.4.7. Vaidlustaja esitatud tõenditest ei nähtu, et T.R. oleks tahtlikult kasutanud või esitanud valeandmeid või -dokumente. Teda ei antud kohtu alla KarS § 345 lg 1 järgi võltsitud dokumendi kasutamises. Õiguskirjanduse ja Riigikohtu praktika kohaselt ei neeldu võltsitud dokumendi kasutamine kelmuses, vaid moodustab sellega kogumi, ning dokumendi võltsimine (KarS § 344), võltsitud dokumendi kasutamine (KarS § 345) ja kelmus (KarS § 209) on iseseisvad koosseisud. Dokumendi võltsimine ei eelda dokumendi kasutamist, eksitusse viimist, varakäsitust, varalist kahju ega varalise kasu saamise eesmärki. Kui menetleja oleks leidnud, et tegu vastab ka kelmuse tunnustele, oleks tulnud esitada süüdistus ka kelmuses. Ka 34 (57)

maksejõuetuse põhjustamine on kelmusest eraldiseisev koosseis. Kolmandat isikut 1, tema juhatuse liiget, emattevõtjat ega selle juhatuse liiget ei ole kelmuse eest karistatud.

Kolmanda isiku 1 kõrvaldamata jätmine RHS § 95 lg 4 p-i 4 alusel

7.5. RHS § 95 lg 4 p-i 4 kohaldamine eeldab, et pakkuja ise on eksinud ametialaste käitumisreeglite vastu, et eksimus on raske ja et see muudab pakkuja aususe küsitavaks. Vaidlustuskomisjoni praktika kohaselt ei ole alus täidetud, kui ametialaste käitumisreeglite vastu on eksinud pakkuja juhatuse liige. Kolmas isik 1 ei olnud osaline T.R.-iga seotud menetlustes ja T.R. on Kolmanda isiku 1 osaniku juhatuse liige. Euroopa Kohus on leidnud, et liikmesriik võib näha ette võimaluse arvestada ettevõtja usaldusväärsuse hindamisel juhatuse liikmete tegevust, kuid Eesti ei ole seda teinud.

7.5.1. RHS § 95 lg 5 kohaselt ei saa kõrvaldamise aluseks olla üle kolme aasta enne hankemenetluse algust toimunud sündmused. Sama kolmeaastase piiri näeb ette direktiivi 2014/24/EL art 57 lg 7. Enamik Vaidlustaja nimetatud sündmusi toimus varem. Euroopa Kohtu otsuse C-465/11 p-de 28–30 kohaselt võib lepinguliste kohustuste täitmata jätmist käsitada eksimusena ametialaste käitumisreeglite vastu, kuid raske eksimus eeldab süülist tahtlust või teatava raskusastmega hooletust. OJK koondaruandest selliseid asjaolusid ei nähtu. Aruande kohaselt on ohutusjuurdluse eesmärk vältida samalaadseid juhtumeid, mitte osutada süüle, ning aruanne ei ole koostatud kasutamiseks tõendina vastutuse kindlaksmääramisel.

7.5.2. OJK koondaruandest nähtub, et vedaja teavitas juba 06.02.2021 Viimsi Vallavalitsust kiirest jäätumisest ja võimalusest, et Wrangö tuleb seisma jätta (lk 14). Sõukruvide vigastamise põhjus oli jää sattumine tagasikäigul ahtri alla ning OJK soovitas Riigilaevastikul analüüsida ahtrikonstruktsiooni ümberehitamist. 2021. ja 2022. aasta vahetusel tuvastatud vasaku sõukruvi vigastuse aega, kohta ja põhjust ei olnud võimalik kindlaks teha. 26.02.2022 põhjapuute otsene põhjus oli roolipalleri kinnikiilumine selle tehno seisundi tõttu ja enne väljumist tehtud kontrollis puudusi ei ilmnenu. 18.06.2023 põhjapuute põhjustena nimetab aruanne ahtrisse mõjuvat lainetust, laeva manööverdusomadusi, võimalikku tehnilist iseärasust ja Kelnase sadamabasseini piiratud ohutut veeala; kanal oli kõige kitsamas kohas ligikaudu 24 m laiune ning sadamavärvavas oli kaks ohtlikku kivi sügavusel 2,0 ja 2,1 m. OJK suunas selle juhtumi põhjal soovitusena sadama pidajale Viimsi Vallavalitsusele. 21.07.2023 juhtumi puhul olid mõlema sõukruvi kinnitusmutrid parempoolse keermega, kuid parem sõukruvi oli parempoolse sammuga, mistõttu mõjus mutrile lahtikeerav toime; tegemist oli mitme teguri koosmõjuga, millest üks tulenes laeva tehnilisest lahendusest.

7.5.3. OJK koondaruande kokkuvõtte kohaselt (lk 65) olid juhtumite põhjused inimfaktor, keerulised navigatsioonitingimused, laeva tehnilised iseärasused ja tehniline seisukord või nende kombinatsioon. Aruandest nähtub mitme riskiallika koosmõju, sh laeva konstruktsioon, riigi valitud tehnilise haldamise ja hoolduse mudeli puudused, laevaomaniku roll, Transpordiameti lubatud remonditähajad, puudulik teabevahetus, Kelnase sadama ohutu veeala ning ilmastiku- ja jääolud. Mitmel juhul on OJK soovitusel suunatud laevaomanikule või sadama pidajale, mitte vedajale.

7.5.4. OJK 29.08.2025 märgukirjast ei nähtu teavitamiskohustuse olulist rikkumist. Märgukirjas on märgitud, et sageli ei ole juhtumit võimalik esmase teabe põhjal liigitada ja see selgub pärast täiendava teabe kogumist. Vahetu ohu kõrvaldamine on kaalukam kui OJK teavitamine. Märgukirjast ei nähtu, et Kolmas isik 1 oleks juhtumeid tahtlikult varjanud. 2025. aasta juhtumite puhul jättis OJK ohutusjuurdluse algatamata, sest asjaolud selgitati välja esialgse hindamise käigus ja operaator rakendas meetmeid kordumise vältimiseks. Viivitamatu teatamine tähendab teatamist põhjendamatu viivitusega. Kolmanda isiku 1 suhtes ei ole läbi

35 (57)

viidud rikkumismenetlust ega määratud karistust.

7.5.5. Kuna RHS § 95 lg 4 p-is 4 sätestatud alus puudub, ei tekkinud Hankijal kohustust kõrvaldamist kaaluda. Ka aluse olemasolu korral on tegemist vabatahtliku alusega ja hankija kaalutlusruum on avar, mistõttu saab kaalutlusotsust õigusvastaseks pidada üksnes jämeda vea korral. Transpordiameti 12.04.2023 kirjas on märgitud, et reisikatomaraani RUNÖ vigastuste tekkeaeg on teadmata ja võimalik põhjus oletatav ning et leppetrahvi ei rakendata. Vaidlustuskomisjon on neid asjaolusid hinnanud 22.04.2025 otsuses asjas nr 77-25/282302, mis jõustus edasi kaebamata. Vaidlustuskomisjon leidis, et sanktsiooni kohaldamata jätmisele võis anda tähenduse, et võimalik eksimus ei olnud raske (p 10.4.2), ning et kuna vigastuse tekkeaeg on teadmata, ei olnud teada ka, millal tekkis teavitamiskohustus, ja väide tahtlikust viivitamisest on tõendamata. Selles osas on vaidlus jõustunud lahendiga lõppenud.

Pakkumuse maksumuse kontroll

7.6. RHS § 115 kohase kontrolli eesmärk on kontrollida, kas pakutud hinnaga on võimalik hankelepingut täita. Vaidlustuskomisjoni kontrolli piiriks on tuvastada, kas Hankija on teinud ilmse vea. Hankija algatas kontrolli omal algatusel, küsis selgitusi ja lahtist kuluarvestust, kontrollis eelarveridade alusdokumente, tuvastas ja parandas liitmisvea ning võrdles maksumust kahe võrdlustasemega (13.08.2026 protokoll nr 3.4-1/2). Kolmas isik 1 esitas Hankijale kõik lepingu täitmiseks vajalikud kululiigid ja selgitas, kuidas on arvestatud ettenägematute asjaoludega.

7.6.1. Kolmas isik 2 on vaidlustusasjas nr 190-26/306597 samuti vaidlustanud Kolmanda isiku 1 edukaks tunnistamise, väites, et Hankija oleks pidanud kasutama 2025. aasta asemel 2026. aasta kuluarvestust. Hankija on selles asjas 10.09.2026 selgitanud, et RHS §-i 115 kontrolli ese ei ole see, kas maksumus jääb alla kehtivate lepingute tasude, vaid kas pakkuja kulukalkulatsioon on realistlik ja katab lepingu täitmise kulud. Võrdlustase on abistav indikaator. Kolmas isik 1 nõustub sellega.

7.6.2. Kehtivad ATL-id on otselepingud, mida pikendati ÜTS § 21 lg 3 p-i 1 alusel ilma konkurentsita teenuse katkemise ohu tõttu, ning tasumäärad lepidi kokku Vaidlustaja 27.02.2025 hinnapakumuse alusel. Pikendamiskokkulepete preambuli p iii kohaselt oli pikendamise ajend Kihnu Virve ja Ormsö peamasinate kohustusliku hoolduse tähtpäeva saabumine ning varuosade ettetellimise kulu jäi vedaja kanda. Tasumäärade ajutine tõus oli seotud nende hoolduskuludega, mitte kulude üldise tõusuga. Uutes lepingutes hüvitatakse 15 000 ja 30 000 töötunni hooldused eraldi, mistõttu kõigi pakkujate pakkumused on selles osas väiksemad kui kehtivad tasud. 2025. aasta on viimane täisaasta, mille kulud neid kulusid ei sisaldanud, ning Hankija on seda õigesti täiendanud 4% tarbijahinnaindeksi ja sadamatasude tõusuga. Kolmanda isiku 1 pakkumus erineb sel viisil leitud võrdlusväärtustest ligikaudu 1%.

7.6.3. Vaidlustaja pakkumuse maksumus 7 746 663 eurot on samuti madalam Vaidlustaja pakutud võrdlustasemetest (8 541 684 eurot ja 7 932 068 eurot), mistõttu tähendaks Vaidlustaja käsitus, et ka tema enda pakkumusega ei ole võimalik lepingut täita. Kolmanda isiku 1 ja Vaidlustaja pakkumuste vahe on 330 281 eurot ehk 4,3%, mis näitab, et Kolmanda isiku 1 maksumus on kooskõlas turu tavapäraste tingimustega.

7.6.4. Kolmas isik 1 esitas Hankijale 30.07.2026 selgitused koos kuluarvestuse ja seletuskirjaga, mis on riigihangete registri kaudu vaidlustuskomisjonile kättesaadavad. Nende põhjal on võimalik veenduda, et Kolmas isik 1 ei eksinud baassadamatasude arvestuses. Kolmas isik 1 kinnitas juba pakkumuses, et tugineb reisiatasu ja veokitasu osas AS-i Saarte Liinid 19.03.2026 kirjale ja statistikale. Tegemist oli pakkumuse kohustusliku dokumendiga.

7.6.5. Vaidlustaja väited asenduslaeva ettevalmistamise ja ümberehitamise kulude kohta on tõendamata. Hankija on protokolli lk-l 4 fikseerinud, et pakkumuse maksumus hõlmab asenduslaeva ümberehituse ja piletimüügisüsteemi nõuetega vastavusse viimise kulusid ning asenduslaevaga seotud kulud (rendi- või soetuskulud, sadamatasud, vahimeeskonna tööjõukulud, kindlustus, tehnilise hoolduse kulud, dokiremont ja investeeringud) kajastuvad eelarve püsikulude real. Samuti on fikseeritud Kolmanda isiku 1 selgitus, et valitud lahendus on selles kuluartiklis kallim kui miinimumnõuete täitmiseks vajalik. Asenduslaeva andmed ja maksumus on Kolmanda isiku 1 ärisaladus.

7.7. 24.09.2026 esitas Kolmas isik 1 täiendava seisukoha, paludes mh jätta rahuldamata Vaidlustaja taotluse, et vaidlustuskomisjon peataks vaidlustusmenetluse ja pöörduks järelevalvemenetluse algatamiseks Rahandusministeeriumi poole.

7.7.1. Kuna Hankija ei ole selgitustega RHAD-i muutnud, puudub alus järelevalvemenetluse algatamiseks ja vaidlustusmenetluse peatamiseks. Sõnumist nr 1097676 nähtub, et Hankija ei muutnud RHAD-i, selgitus ei ole RHAD-iga vastuolus ning Hankija selgitas kõigile pakkujatele, et pakkuja peab tagama asenduslaeva vastavuse lepingu täitmise ajal kehtivatele sadamaeeskirjadele. Vaidlustaja õigusi ei saa rikkuda asjaolu, et sadama pidaja võimaldab siseneda pikematel laevadel.

7.7.2. Kolmas isik 1 viitab analoogsele kaasusele, milles vaidluse all oli, kas pakkumusele lisatud joonised pidid vastama pakkumuse esitamise ajal kehtivale standardile. Tallinna Ringkonnakohus leidis, et edukas pakkuja võtab hankelepinguga kohustuse püstitada objekt püstitamise ajal kehtivatele normidele ja standarditele vastavalt ning et normide muutumisel pärast pakkumuse esitamist tuleneb pakkuja lepingust kohustus teha vajalikud kohandused. Samamoodi puudutab ATL-i kohustus lähtuda sadamaeeskirjadest lepingu täitmist ja eduka pakkuja kohustus on tagada vastavus konkreetsel ajal kehtivatele eeskirjadele, mis võivad ajas muutuda.

7.7.3. Rahandusministeerium teeb järelevalvet avalikes huvides ja mitte subjektiivsete õiguste kaitseks. RHS § 206 lg 1 p-i 1 kohaselt ei alustata järelevalvemenetlust, kui järelevalveteate esitajal on õigus esitada vaidlustus, ning p-i 3 kohaselt siis, kui rikkumisele viitavad andmed ei ole põhjendatud kahtluse tekkimiseks küllaldased. RHS § 205 lg 1 p 1 eeldab järelevalvemenetluse alustamiseks põhjendatud kahtlust. Hankija selgitustest ja registri andmetest ei nähtu põhjendatud kahtlust rikkumise kohta.

7.7.4. Vaidlustaja väide, et Laeval II puuduvad meeskonnakajutid, on uus väide ehk vaidlustuse aluse täiendamine RHS § 190 lg 6 mõttes. RHS § 191 lg 1 kohaselt peavad uusi asjaolusid sisaldavad dokumendid laekuma vaidlustuskomisjonile hiljemalt kaks tööpäeva enne täiendavate selgituste esitamise tähtpäeva. Täiendavate seisukohtade tähtpäev oli pikendatult 21.09.2026, mistõttu tulnuks uus väide esitada hiljemalt 16.09.2026. Vaidlustuskomisjoni praktika kohaselt jäetakse tähtaega rikkudes esitatud täiendused tähelepanuta.

7.7.5. Hankija kontrollis Laeva II vastavust RHAD-is nõutud ulatuses. Hankija esitas 03.07.2026 Kolmandale isikule 1 selgitustaotluse ID 1111547 asenduslaeva klassi täpsustamiseks, Kolmas isik 1 esitas selgitused ning Hankija kaasas hindamisse Transpordiameti.

7.7.6. MSOS § 2 p 24 määratleb kogupikkuse ja § 2 p 34 pikkuse mõõdetuna piki veeliini ning sadamaeeskirjad räägivad pikkusest. Kolmas isik 1 on koos 14.09.2026 vastusega esitanud vaidlustuskomisjonile ärisaladusena dokumendid pakutava asenduslaeva kohta, millest nähtub,

37 (57)

et asenduslaeva sadamaeeskirjades nõutud mõõt ehk pikkus on alla 45 m.

7.7.7. PEE p 5.3 näeb sõnaselgelt ette, et asenduslaev peab olema viidud nõuetega vastavusse veeteenuse alguse hetkeks ning et laevadele võib teha ümberehitusi ja parendusi. Süvisel puudub siduv õiguslik definitsioon ja see võib tähendada nt keskmist, ahtri-, vööri-, maksimaalset, minimaalset, tegelikku, dokumenteeritud või teatud laadimisolukorra süvist. Sadamaeeskirjade eesmärk on tagada ohutu meresõit sadama akvatooriumis, mistõttu on määrav laeva tegelik süvis sadamasse sisenemisel, mitte dokumenteeritud maksimaalne süvis. ATL p 3.9 ei nõua, et asenduslaev veaks nõutud lasti ja reisijaid samal ajal täis varudega. Kolmanda isiku 1 esitatud andmed laeva tegelike mõõtmete, tehniliste näitajate, kavandatud ümberehituste ja kulude kohta ei vasta Vaidlustaja hüpoteetilistele stsenaariumidele. Enne pakkumuste esitamist RHR-i kaudu esitatud küsimusi ei saa kasutada pakkuja vastu süüstava tõendina.

7.7.8. RHS § 95 lg 1 p-i 1 isikulise kohaldamisala osas jääb Kolmas isik 1 oma varasemate seisukohtade juurde. Kohtuasjas T-113/24 hinnati konkreetsete asjaolude kogumit, sh osalusi, ettevõtjate suhteid ja tegelikku otsustus- ja kontrollivõimalust; lahend ei kehtesta eeldust, et osalus teise äriühingu kaudu, sugulussuhe või koosolekutel osalemine annab kontrollivõiguse. Perekondlikud seosed ega viide T.R.-ile kui perekonnapeale ei tõenda kontrollivõlutust. Kohtuasja T-4/13 (Communicaid Group) p 86 refereerib hageja argumenti, mitte kohtu järeldust. Kolmas isik 1 kinnitas Hankija päringule vastates, et lisaks registrisse kantud isikutele ei ole teisi volitustega isikuid, ja jääb nende andmete juurde. Vaidlustuskomisjoni otsusest asjas nr 164-26/308455 ei tulene absoluutset keeldu põhjendusi vaidlustusmenetluses täpsustada; käesolevas asjas nähtub Hankija päringust, Kolmanda isiku 1 vastusest ja Hankija otsusest, et isikulise kohaldamisala küsimusega tegeleti enne vaidlustusmenetlust.

7.7.9. Kohtuasi C-124/17 (Vossloh Laeis) puudutas konkurentsivastast kokkulepet, mille usaldusväärseks tuvastamiseks oli määrav konkurentsiasutuse otsus. Sellest ei tulene üldreeglit, et iga RHS § 95 lg 4 p-i 4 alla kuuluva teo puhul algab kolmeaastane tähtaeg kohtu- või haldusotsusest, sest hankija võib ametialase rikkumise tuvastada asjakohaste tõendite alusel.

7.7.10. T.R.-i ei ole süüdi mõistetud kelmuses ega muus RHS § 95 lg 1 p-is 1 nimetatud kuriteos. Riigikohtu praktika kohaselt ei neeldu võltsitud dokumendi kasutamine kelmuses ja tegu tuleb kvalifitseerida mõlema koosseisu järgi (lahendi 3-1-1-2-99, p 66). Direktiivi art 57 lg 1 p c viitab konventsiooni art-le 1 ja Vaidlustaja järeldus, et see hõlmab liidu finantshuve kahjustavat kelmust, vastab direktiivi sõnastusele. Eesti seadusandja on kasutanud üldisemat mõistet „kelmus“, kuid see ei luba laiendada seda tegudele, mida kohus ei ole kelmusena kvalifitseerinud. Üldkohus rõhutas kohtuasja T-113/24 otsuse p-is 56, et ei andnud teole liikmesriigi kohtuotsusest erinevat kvalifikatsiooni; selles asjas oli liikmesriigi kohus kvalifitseerinud teo korruptsioonina. Kohtuasjad C-222/23 ja C-480/22 kinnitavad kooskõlalise tõlgendamise kohustust, mis toimub üksnes seaduse sõnastuse piires.

7.7.11. RHS § 95 lg 4 p 4 kohaldamine eeldab pakkuja enda eksimust. Laia tõlgenduse korral ei ole mis tahes ajal toime pandud õigusrikkumine automaatselt omistatav ettevõtjale, kellega teo toime pannud isikul on hilisem kokkupuude. Omistamiseks tuleb tuvastada, et isik tegutses ettevõtja esindajana või tema tegevus on muul konkreetsetel alustel ettevõtjale omistatav. T. R.-i teod teise äriühingu juhtimisel ei ole toime pandud Kolmanda isiku 1 nimel, huvides ega tegevusega seoses, ning tema osalemine hanke ettevalmistamises ei ole tõendatud ega piisa omistamiseks.

7.7.12. Vaidlustaja väited asenduslaeva ümberehituskulude kohta on oletuslikud, sest Vaidlustaja ei tea, millist laeva on pakutud. Kolmas isik 1 on 30.07.2026 esitatud kulutabelit 38 (57)

täiendanud, tuues detailsemalt välja kulud, mille kandmise võimalikkuses on kahelnud nii Vaidlustaja kui ka Kolmas isik 2, ning esitab selle ärisaladusena vaidlustuskomisjonile. Asenduslaeval on soetusväärtus, ümberehituse kulud, sellest tulenev väärtuse kasv, raamatupidamislik jääkväärtus ja turuväärtus pärast ATL-i lõppu 2032. aastal; laeva saab pärast lepingu lõppu realiseerida. Vaidlustaja täiendava seisukoha arvutused ei sisalda selgeid arvutuskäike, mistõttu ei ole tõendatud Hankija olulist eksimust. Kuna pakkujad ei ole teineteise eelarveid näinud, ei ole välistatud, et Kolmanda isiku 1 kasumimarginaal on tema eelis võrreldes Vaidlustajaga.

8. Kolmas isik 2, **ühispakkujad Osaühing SPINNAKER ja EF Production OÜ**, vaidleb vaidlustusele vastu ja palub jätta selle rahuldamata Kolmanda isiku 2 suhtes tehtud otsuste osas järgmistel põhjustel.

8.1. Kolmas isik 2 vaidleb vaidlustusele vastu osas, milles on vaidlustatud Kolmanda isiku 2 suhtes tehtud otsus.

8.2. Kolmanda isiku 2 asenduslaev vastab Sviby sadama sadamaeeskirjadele.

8.2.1. Vaidlustaja lähtub ekslikust eeldusest, et Laeva I süvis on suurem kui Sviby sadama sadamaeeskirjades lubatud 3,2 meetrit. Laeva I süvis on tegelikult 2,8 meetrit nähtuvalt Laeva I jooniselt. Samuti tõendab Norra Transpordiameti kinnitus, et maksimaalne süvise suurus on 3,18 m arvestades maksimaalset laadimist. Kolmas isik 2 selgitab norrakeelsete dokumentide osas järgmist:

- *dypgang (või dypgående)*: Süvis. Vertikaalne vahemaa laeva kõige madalamast punktist (kiilust) kuni veepinnani;

- *kvl (konstruksjonsvannlinje)*: Konstruksiooniline veeliin. See on teoreetiline veeliin, mille järgi laev on projekteeritud ja joonestatud ning mis vastab tavaliselt laeva maksimaalsele või projektijärgsele lubatud lastile tavatingimustes.

8.2.2. Vaidlustaja võrdlus parvlaevaga Reet ei ole asjakohane, sest Vaidlustaja esile toodud parvlaeva näitajad ei mõjuta süvist. Väide, et Laeva I väiksem kogumahutavus (GT 384 võrreldes parvlaeva Reet GT 450-ga) tähendab koormuse lisandumisel proportsionaalselt kiiremat süvise suurenemist, ei ole laevaehituslikult põhjendatud. Kogumahutavus (GT) ei väljenda laeva massi, veeväljasurvet ega kandevõimet, vaid on laeva suletud siseruumide mahul põhinev mõõtarv. Seetõttu ei ole GT väärtuse põhjal võimalik teha järeldusi laeva süvise muutumise kohta koormuse lisamisel. Koormuse lisandumisest põhjustatud süvise muutuse määrab eelkõige laeva kere geomeetria veeliini piirkonnas ning sellest tulenev TPC (tonnes per centimetre immersion), mis näitab, mitu tonni lisamassi põhjustab laeva keskmise süvise suurenemise ühe sentimeetri võrra. Lisaks võivad mõju avaldada koormuse paiknemine, trimmi muutus ja laeva hetkeveeväljasurve. Seetõttu oleks kahe laeva koormamisel tekkiva süvise muutuse võrdlemiseks vajalik võrrelda vähemalt nende hüdrostaatilisi andmeid, eelkõige TPC väärtusi või veeliini pindala vastaval süvisel. Pelgalt asjaolu, et ühe laeva GT on ligikaudu 15% väiksem kui teisel, ei anna alust järelduseks, et selle laeva süvis suureneb koormuse lisandumisel proportsionaalselt kiiremini.

8.2.3. Vaidlustaja väidab eksitavalt, et ATL-i teenindamiseks peab asenduslaev kandma autorongi maksimaalse massiga 60 tonni ja seetõttu peaks süvis suurenema 3,3 meetrini. Esiteks, liiklusseaduse § 34¹ reguleerib eri- ja raskeveoste vedamist teedel ehk erivedusid, mis eeldavad Transpordiameti erakorralist luba ja toimub üksnes Transpordiameti määratud suurtel magistraalidel. ATL-i teenindamine toimub tavapärase sõitjate ja sõidukite veona liiklusseaduse §-i 34 tähenduses ning teenuse osutamise raames transporditava autorongi mass jääb seetõttu liiklusseaduse § 80 lg 4 alusel määratud massi piiridesse. Teiseks on tõendamata, kuidas

39 (57)

autorongi massi tõttu süvis suureneb. Norra Transpordiameti kinnitusest nähtub üheselt, et arvestades Laeva I maksimaalset laadimist on süvise maksimaalne suurus 3,18 m.

8.2.4. Vaidlustaja väidab, et Laeva I puhul tehtavad tööd jääklassiga 1C samaväärsuse saavutamiseks tingivad laeva massi suurenemise 12–15 tonni võrra ja seetõttu suureneb süvis 3,35–3,36 meetrini. Vaidlustaja ei põhjenda oma arutluskäiku. Hankemenetluse käigus küsis Hankija Kolmandalt isikult 2 selgitusi ja Kolmas isik 2 esitas Hankijale ümberehitustööde kirjelduse, mille tulemusena saavutatakse asenduslaeva puhul jääklassiga 1C samaväärsus. Seeläbi on kummutatud Vaidlustaja väited, et ümberehitustööde tegemine jääklassiga 1C samaväärsuse saavutamiseks ei ole üldse võimalik. Kõnealuste ümberehitustööde tegija kinnituse kohaselt lisandub ümberehitustööde tõttu täiendavat massi maksimaalselt 4,5 tonni, mis võib suurendada tühja laeva süvist kuni 0,02 m võrra ehk tasemeni $2,8 + 0,02 = 2,82$ meetrit. Seega vastab süvis ka ümberehitustööde järel Sviby sadama eeskirjadele.

8.3. Kolmanda isiku 2 asenduslaev saavutab tõendatult 1C jääklassiga samaväärsuse.

8.3.1. Vaidlustaja väide, et Laeva I suhtes ei olegi võimalik teha selliseid ümberehitustöid, mille tulemusena saavutatakse jääklassiga 1C samaväärsus, on kummutatud Hankijale esitatud ümberehitustööde kirjelduse ja pakkumisega ning täiendavalt ümberehitustööde tegija kinnitusega.

8.3.2. Vale on vaidlustuse väide, et Laeva I peamasin peab olema vähemalt 1000 kW võimsusega. Soome-Rootsi jääklassi reeglid kohalduvad vaid nn uutele laevadele. Juba olemasolevatele laevadele kohalduvad nimetatud reeglite p-i 3.2.3 järgi hoopis eelnevad reeglid, mis on kajastatud Soome-Rootsi jääklassi reeglite Annex II andmetes ning mille kohaselt piisab, kui peamasina võimsus on 740 kW. Asenduslaeva ümberehitustööde kohta esitatud kinnituses on arvutuslikult ka demonstreeritud, et Laeva I puhul piisab peamasina võimsusest 740 kW.

8.3.3. Nähtuvalt Hankijale esitatud Laeva I ümberehitustööde kirjeldusest ja ümberehitustööde kohta antud kinnitusest on ümberehitustööde tulemusena paigaldatav peamasin nõutava võimsusega, et tagada jääklassiga 1C samaväärsus.

8.4. Kolmanda isiku 2 asenduslaev on D klassi laev.

8.4.1. Vaidlustaja väitel ei vasta Laev I D-klassi nõuetele, sest Vaidlustaja hinnangul on see ettenähtud Norra piirkonna 1 teenindamiseks ja Vaidlustaja arvates ei ole Norra piirkond 1 võrreldav D-klassiga määruse „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm“ tähenduses.

8.4.2. Vaidlustaja eksib eelduses, et Laev I on Norra piirkonna 1 teenindamiseks – Laev I on Norra piirkonna 2 teenindamiseks. Seetõttu on asjakohatu vaidlustuses toodud Norra 1. teeninduspiirkonna kirjeldus, millest Vaidlustaja teeb ka ebaõige järelduse, et asenduslaev ei saa põhimõtteliselt olla sobiv D-klassi laevaks.

8.4.3. Vaidlustuse lisa 4 on Vaidlustaja esitanud vaid osaliselt väljavõttena vaid kuni §-ni 7, seevastu sellesama Norra mereadministratsiooni reeglite kohaselt on rajoon 2 defineeritud hoopis § 8 järgmiselt:

§ 5. Siseriiklik sõit

Sõit Norra järvedel ja jõgedel ning Norra rannikul, välja arvatud sõit Svalbardil ja Jan Mayenil. Siseriiklik sõit jaguneb §-des 6–11 määratletud sõidupiirkondadeks.

§ 8. Sõit kaitstud vetes (sõidupiirkond 2)

Sõit Norra vetes, mis on kaitstud avamere lainetuse ja tuule eest, samuti kõik sellest piirist sissepoole jäävad veed.

Selle sõidupiirkonna täpsemad geograafilised piirid – jaotatuna vastavalt Norra Mereameti (Sjøfartsdirektoratet) piirkondlike üksuste asukohale – on sätestatud lisas II.

Määrus FOR-2014-06-17-768 täpsustab rajoon 2 kohta:

§ 4. Käitamispiirangud

(1) Norra Mereamet määrab kindlaks maksimaalse olulise lainekõrguse (signifikant bølgehøyde), milles laev võib opereerida: 0,5 m, 1,5 m või 2,5 m, vt peatükid 3 ja 5.

Kapten peab iga konkreetse reisi planeerimisel hankima asjakohased ilmaandmed, millega on võimalik tõendada, et kehtestatud käitamispiiranguid järgitakse.

(2) Norra Mereamet võib laevale, millele on antud erand muude määruste nõuetest, kehtestada täiendavaid käitamispiiranguid, vt § 5.

Dokumendist RSR 06-2014 nähtub

I lisa Olulised lainekõrgused Käesoleva lisa sätted on siduvad vastavalt laevade ehituse eeskirjade paragrahvile 38. Käesolev lisa sätestab olulised lainekõrgused (Hs), mida tuleb kasutada veetaseme määramiseks lisas 2 esitatud tehnilise standardi kohaldamisel. Väärtused on näidatud kaardil, mis kujutab olulisi lainekõrgusi, mida ei ületata lepinguga hõlmatud erinevates merepiirkondades aastas rohkem kui 10% tõenäosusega. Rannikualade oluliseks lainekõrguseks loetakse alla 1,5 m, kui kaardil ei ole märgitud teisiti.

8.4.4. Norra Fartsområde 2 on määruhes Forskrift om fartsområder määratletud kui kaitstud veeala (beskyttet farvann), mis on kaitstud avamere lainetuse ja tuule eest, koos kõigi sellest sissepoole jäävate vetega. Määruse § 8 ei sätesta sellele piirkonnale otsest numbrilist olulise lainekõrguse piiri.

Samas kasutab Norra Mereameti reisilaevade regulatsioon olulist lainekõrgust otseselt laeva operatsioonipiirangute määramisel. Määruse FOR-2014-06-17-768 §-i 4 kohaselt määrab Sjøfartsdirektoratet laeva maksimaalseks lubatud oluliseks lainekõrguseks ühe kolmest tasemest: 0,5 m, 1,5 m või 2,5 m. Sjøfartsdirektoratet selgitab määruse juhendis eraldi, et need piirid määratakse vastavalt laeva tehnilisele ja stabiilsusstandardile.

Seetõttu võib 1,5 m olulist lainekõrgust kasutada põhjendatud võrdlus- ja tõlgendusväärtusena Norra Fartsområde 2 iseloomustamisel, eriti võrreldes seda EL reisilaevade kaitstud merealade klassifikatsiooniga.

8.4.5. MSOS-i järgi on kohalik rannasõit: meresõit rannikulähedastes vetes kuni 20 meremiili kaugusel kaldast, kuid mitte väljaspool Eesti merealasid. Reisilaevade puhul jagatakse see kohalik rannasõit omakorda A-, B-, C- ja D-merepiirkondadeks. Eesti määruhes "Kohalikku rannasõitu tegeva reisilaeva ohutusnõuded, reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad ja ohutuse tunnustusele kantavate andmete loetelu" kohaselt on D-piirkond seotud otseselt 1,5 m olulise lainekõrgusega ning C-piirkond 2,5 m olulise lainekõrgusega.

8.4.6. Seega võrdluses Norraga:

Eesti	Norra
Kohalik rannasõit – kuni 20 nm kaldast, Eesti merealadel	Innenriks fart – Norra siseriiklik sõit, mis jaguneb Fartsområde 1 jne
D-merepiirkond – Hs 1,5 m kriteerium	Fartsområde 2 – beskyttet farvann, numbrilist Hs piiri definitsioonis pole
C-merepiirkond – Hs 2,5 m kriteerium	Norra muudes reisilaevareeglites kasutatakse samuti 0,5 / 1,5 / 2,5 m operatsioonipiire

Seega on Laev I Norra merepiirkonnas 2 vastav D-merepiirkonnale Eesti määruse „Kohalikku rannasõitu tegeva reisilaeva ohutusnõuded, reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad ja ohutuse tunnistusele kantavate andmete loetelu“ tähenduses. Kuivõrd asenduslaeva nõuetekohasus, sh Transpordiameti omistatav D-klass, tuleb tagada liiniveo eelduslikuks alguseks ehk 01.10.2027 ning arvestades, et asenduslaeva kasutus Norra merepiirkonnas 2 vastab D-merepiirkonnale, on Transpordiameti poolt vajalik vaid ülevaatus vahetult enne ATL-i teenindamise algust. Vaidlustaja etteheited lähtusid ekslikust eeldusest, et Kolmanda isiku 2 asenduslaev on Norra merepiirkonna 1 laev.

8.5. 24.09.2026 esitas Kolmas isik 2 täiendavad seisukohad.

8.5.1. Kolmanda isiku 2 asenduslaev vastab Sviby sadama eeskirjadele süvise osas

Vastuses vaidlustusele on Kolmas isik 2 lükanud ümber Vaidlustaja väited, et Laev I ei vasta Sviby sadama eeskirjadele. Seega on tõendatud, et isegi pärast ümberehitustööde teostamist ja asenduslaeva maksimaalset laadimist on Kolmanda isiku 2 asenduslaeva süvis planeeritud sõidupiirkonnas maksimaalselt $3,18 + 0,2 = 3,20$ meetrit, mis vastab Sviby sadama eeskirjadele.

8.5.1.1. Vaidlustaja täiendavates seisukohtades asub Vaidlustaja argumenteerima, et *60-tonnise lasti korral suureneb süvis 26,666 cm*, ja teeb sellest järelduse, et Kolmanda isiku asenduslaeva süvis laetuna on $3,18 \text{ m} + 0,2666 = 3,44 \text{ m}$. See väide on vale, kuna Laeva I ehituslik süvis ehk ilma laadimata asenduslaeva süvis on 2,80 m ja alles maksimaalses lubatud lastis on asenduslaeva süvis 3,18 m. Vaidlustaja on asunud Laeva I maksimaalsele lastile eksitavalt lisama veel täiendavalt 60-tonnist autorongi ja asunud arvutama sellist süvist. Kuna asenduslaeva ehituslik süvis on tõendatult 2,8 meetrit, jääks isegi Vaidlustaja eksliku arvutuskäigu juures 60-tonnise lasti korral süvis väiksemaks kui Sviby sadamas nõutud 3,2 meetrit. Lisaks ei saa 4,5-tonnise massimuutuse põhjal süvise muutust lineaarselt 60 tonnile üle kanda, sest TPC muutub koos süvisega ning tuleb võtta laeva hüdrostaatilistest andmetest vastava süvise juures. Seetõttu ei ole arvutus, mille järgi 60 tonni suurendaks süvist 26,666 cm, tehniliselt põhjendatud. Kolmas isik 2 on tõendanud, et asenduslaeva süvis maksimaalse laetuse korral planeeritud sõidupiirkonnas on 3,18 m.

8.5.1.2. Vaidlustaja väide, et ATL-i täitmisel tuleb vedada kuni 60-tonniseid autoronge, on vale. Erandlikult on kuni 60-tonniste autorongide vedamine lubatud vaid üksikutel Eesti maanteedel. Autorongi maksimaalne mass on kuni 44 tonni ja seda vastavalt liiklusseaduse § 80 lg 3 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011. a määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisale 1, mille koodis 1190 on tabeli kujul toodud maksimaalsed autorongide massid – 44 tonni on maksimaalne võimalik autorongi mass. Ükski Riigihanke tingimus, sh Vaidlustaja viidatud ATL p 3.9, ei kohusta vedama veeteedel 60-tonnist autorongi. ATL p-i 3.9 kohaselt peab asenduslaev mahutama vähemalt ühe autorongi laiusega 2,85 m, pikkusega 19 m, kõrgusega 4,2 m ja teljekoormusega 13 tonni ning 60 sõitjat. Hankija ei ole nimetatud tingimuses määranud autorongi tegelikku kogumassi ega sätestanud, et selleks peab olema 60 tonni. 13-tonnine teljekoormus ei vii järelduseni, et autorongi mass on 60 tonni. 13-tonnine teljekoormus määrab laeva autoteki ja laadimistee konstruktsioonilise koormustaluvuse nõude, mitte massi. Erakordselt pikad ja rasked autorongid maanteedel on mõeldud metsamaterjali ja muu raskekaalulise veose kaubanduslikuks veoks. Riigihankes sõlmitava ATL-i alusel teostatakse tavapäraselt liinivedu reisijatele ja nende sõidukitele.

8.5.1.3. Vaidlustaja argumentatsioon võrdlusest laevaga Reet ei ole asjakohane. Sellest, et laev Reet ja Laev I on sarnaste mõõtmetega, ei saa järeldada, et süvis muutub kõigil süvistel või erinevatel laevadel sama proportsiooni järgi. TPC (ehk määr, mille võrra süvis suureneb laeva massi lisandudes) sõltub laeva kere kujust ja veeliini pindalast ning muutub koos süvisega.

Samuti ei ole tehniliselt korrektne võrrelda Kolmanda isiku 2 asenduslaeva ja Reeta üksnes üldpikkuse ja laiuse korrutise alusel, sest $LOA \times B$ ei võrdu veeliini pindalaga ega määra TPC-d.

Kolmas isik 2 on tõendanud, et Laeva I süvis vastab ka maksimaalselt laetuna ja pärast ümberehitustöid Sviby sadama eeskirjadele.

8.5.2. Vaidlustaja väidab täiendavates seisukohtades jätkuvalt, et Laevale I ei ole võimalik ümberehitustööde kaudu tagada jääklassiga 1C samaväärsust. Ühtegi tõendit Vaidlustaja esitanud ei ole.

8.5.2.1. Kolmas isik 2 on vastuses vaidlustusele ja selle lisadega tõendanud, et asenduslaeva ümberehituseks tehakse vajalikud tööd, sh peamasina vahetus, mis tagab jääklassiga 1C samaväärse võimekuse. Samuti on Kolmas isik 2 tõendanud, et Soome-Rootsi jääklassi reeglite järgi piisab peamasina võimsusest 740 kW. Vaidlustaja ei esita täiendavates seisukohtades põhjendusi ega tõendeid selle kohta, et Laeva I suhtes on vaja teha Vaidlustaja loetletud ümberehitustöid, ning Vaidlustaja argumentidest ei ole arusaadav, kuidas ta on jõudnud järelduseni, et Laeva I peamasina võimsus *ei saa ka konservatiivsel hinnangul olla mingil juhul alla 800 kW*.

8.5.2.2. Kuna Kolmanda isiku 2 asenduslaev on ehitatud 1978. aastal ehk enne 1. novembrit 1986, võimaldab Traficomi 2021. aasta jääklassireeglite § 1.7 sellise laeva puhul omaniku taotlusel rakendada peamasina võimsuse hindamisel 1985. aasta jääklassireegleid. Nende reeglite § 2(b) ja Annex I § 3.2 kohaselt on 1C-klassi absoluutne minimaalne propulsioonivõimsus 740 kW, tingimusel et valemi järgi arvatud nõutav võimsus ei ole sellest suurem. Kolmandale isikule 2 teadaolevate põhiandmete alusel tehtud varasemas kontrollarvutuses jäi valemiga saadud nõutav võimsus ligikaudu 109–127 kW vahele, mistõttu rakendub tegeliku nõudena just 740 kW absoluutne miinimum. Seega ei ole alust väita, et valem lisaks 740 kW-le veel täiendava võimsusnõude.

8.5.2.3. Samuti ei kohaldu Laevale I automaatselt uutele laevadele ette nähtud 1000 kW miinimum. Laeva 1978. aasta ehituskuupäev ei muutu kavandatava peamasina vahetuse, propulsioonisüsteemi uuendamise ega kere tugevdamise tõttu. Kavandatud ümberehituse eesmärk on viia laev tehniliselt tasemele, mis tagab jääklassiga 1C samaväärsuse. Seetõttu on ebaõige ka Vaidlustaja toodud ümberehitustööde kirjeldus, sest see lähtub ebaõigest eeldusest, et Kolmanda isiku 2 asenduslaeva peamasina võimsus peab olema 1000 kW või Vaidlustaja enda sõnul *mitte vähem kui 800 kW*. Lisaks ebaõigele eeldusele on Vaidlustaja esitatud ümberehitustööde koosseis spekulatiivne ega seostu Laeva I eripäradega – iga konkreetse laeva suhtes tehtavad ümberehitustööd on rätsepalahendus.

8.5.2.4. Laev I on ehitatud ICE C nõuetele vastavalt (see nähtub käesoleva menetlusedokumendi lisast 1 – Kolmanda isiku 2 ärisaladus). Menetlusedokumendi lisa 1 dokument on Hankijale esitatud juba Kolmanda isiku 2 pakkumuses. Lisaks nähtub tehnilisest joonisest (lisa 2 – Kolmanda isiku 2 ärisaladus), et laeva rooli- ja käilakonstruktsioonid on juba algselt tugevdatud ICE B nõuete kohaselt. Laeval on terviklikult tugevdatud roolisüsteem ning korpusel jääs sõitmiseks ette nähtud tugevdatud jäänuga, mis nähtub joonisest (lisa 3 – Kolmanda isiku 2 ärisaladus). Seetõttu põhinevad Vaidlustaja väited roolilehe, sõukruvi ja jõuseadme vältimatust vigastamisest oletuslikul stsenaariumil, mitte Laeva I tegeliku konstruktsiooni hindamisel.

8.5.2.5. Väär on Vaidlustaja eeldus, nagu peaks asenduslaev olema jäävõimekuselt samaväärne põhilaevade IA jääklassiga. Hanketingimus nõuab vähemalt 1C-ga samaväärset jäävõimekust, mitte IA-klassi. Kolmanda isiku 2 asenduslaevale kavandatav lahendus lähtubki sellest nõudest. Näiteks Vene Mereregistri L4 vastab Soome-Rootsi süsteemis üksnes jääklassile II, mitte

1C-le - 1C-le vastab L3. Seetõttu ei vasta ka Vaidlustaja praegu kasutatav asenduslaev Reet olemasoleval kujul Riigihankes nõutud vähemalt 1C samaväärsusele.

8.5.3. Täiendavates seisukohtades jätkab Vaidlustaja väitmist, et Laev I ei ole D-klassi laev. Kolmas isik 2 on need etteheited juba vastuses vaidlustusele kummutanud.

Laev I on Norra piirkonna 2 laev. Norra piirkond 2 on oma nõuetelt võrdsustatav D klassi määratlusega. See milliseid liine Laev I praegu teenindab ning kas need on pikemad või lühemad kui Riigihankes sõlmitava ATL-i esemeks olevad liinid, ei ole asjakohane – suurema võimekusega laev võib teenindada ka 5-minutilisi sisevete liine, kuid see ei saa kuidagi tõendada, et laev ei ole põhimõtteliselt võimeline teenindama Riigihanke esemeks olevaid liine või ei vasta Riigihanke tingimustele.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

Vaidlustaja taotlus peatada vaidlustuse läbivaatamine

9. Vaidlustaja täiendavates seisukohtades on mh esitatud taotlus, et vaidlustuskomisjon peataks RHS § 195 lg 10 alusel vaidlustuse läbivaatamise ja teavitaks Rahandusministeeriumi asjaolust, mis võib kaasa tuua Rahandusministeeriumi ettekirjutuse tegemise RHS § 208 lg-s 1 sätestatud alusel. Seda juhul, kui vaidlustuskomisjon leiab, et PEE p 7.1.2 koostoimes ATL p-idega 3.9 ja 4 ei sätesta pakkumuse vastavustingimust. Vaidlustaja hinnangul on Hankija sel juhul andnud teabevahetuses RHAD-iga vastuolus oleva selgituse (RHS § 46 lg 3) ning muutnud pärast pakkumuste esitamist selgituses antud tõlgendust (RHS § 3).

9.1. Menetlusosaliste vahel puudub vaidlus, et Hankija edastas teabevahetuses 28.05.2026, s.o enne pakkumuste esitamise tähtpäeva, sõnumi 1095877, mille kohaselt [---] *Saarte Liinid AS on kinnitanud, et on valmis oma sadamates vastu võtma liinil oleva põhilaeva asenduslaeva, mille maksimaalne pikkus ei ületa 50 meetrit.* Vaidlustaja palus seejärel Hankija seisukohta täpsustada või hankedokumente muuta. Hankija vastas 04.06.2026 sõnumiga 1097676: [---] *Hankija edastab, et hankedokumentatsiooni ei ole muudetud. Lisa 16 punktis 4.1.2 sätestatud nõue, mille kohaselt peab asenduslaev vastama ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadele, kehtib muutmata kujul. Teabevahetuses nr 1095877 edastati sadamapidaja Saarte Liinid AS kinnitus, et sadamapidaja on valmis vastu võtma asenduslaeva, mille maksimaalne pikkus ei ületa 50 meetrit. Tegemist on sadamapidaja tehnilise valmisoleku avaldusega võimaliku asenduslaeva teenindamiseks, mitte sadamaeeskirja muutmise. Sadamaeeskirjad kehtivad nende praegusel kujul ning pakkuja vastutab selle eest, et pakutav asenduslaev vastab kehtivatele sadamaeeskirjadele.*

9.2. RHS § 46 lg 3 keelab muuta riigihanke alusdokumente hankija selgitusega. Vaidlustuskomisjon ei nõustu Vaidlustajaga, et Hankija teabevahetuse sõnumid 1095877 ja/või 1097676 on RHAD-iga vastuolus või muutsid RHAD-i. Sõnumi 1095877 vastuses edastas Hankija sadama pidaja avalduse, mitte Hankija otsuse tingimusi muuta. Isegi, kui sellest vastusest võis tekkida kahtlus, et tegemist võis olla RHAD-i muutmise või RHAD-iga vastuolus oleva selgitusega, kõrvaldas Hankija selle 04.06.2026 vastusega Vaidlustaja küsimusele, kinnitades sõnaselgelt, et RHAD-i ei ole muudetud, ATL p 4.1.2 kehtib muutmata kujul ja et sadama pidaja kinnitus ei ole sadamaeeskirja muudatus.

9.3. Hankija 04.06.2026 vastuse viimane lause (vt käesoleva otsuse p 9.1) ei näita, millise ajahetke seisuga asenduslaeva vastavust sadamaeeskirjadele hinnatakse. Lause, et *sadamaeeskirjad kehtivad nende praegusel kujul*, tähendab konteksti arvestades, et sadama pidaja kinnitus ei ole sadamaeeskirja ega RHAD-i muudatus. Sellest ei tulene aga, et

44 (57)

asenduslaev peab sadamaeeskirjadele vastama pakkumuse esitamise ajal. Kuna selgitus ei sisalda teavet ajahetke kohta, on see RHAD-iga kooskõlas sõltumata sellest, millise ajahetke seisuga RHAD asenduslaeva vastavust nõuab.

9.4. Vaidlustaja on viidanud Hankija vastuses vaidlustusele sisalduvale märkusele, et Vaidlustaja ei ole selgitusi vaidlustanud, ning leiab, et Hankija omistab selgitustele seega RHAD-iga võrreldes iseseisva tähenduse. Vaidlustuskomisjon sellega ei nõustu.

Märkus puudutab Vaidlustaja võimalust vaidlustada RHAD-i või selle selgitusi RHS § 189 lg 2 p-is 2 sätestatud tähtaja jooksul ega näita, et sõnumite 1095877 ja/või 1097676 vastused või üks neist vastustest tegelikult muutis RHAD-i sisu või et Hankija oleks seda teha soovinud.

9.5. Ka vaidlustusmenetluses lähtub Hankija sellest, et sadamaeeskirjad kehtivad muutmata kujul ja asenduslaeva vastavuse neile peab tagama pakkuja, ning ei tugine sadamaeeskirjade tulevasele muutmisele, nagu Vaidlustaja kahtlustab.

Vaidlustaja viidatud Tallinna Ringkonnakohtu lahend asjas nr 3-21-1964 käsitles olukorda, kus hankija kohaldas pakkumuste hindamisel teabevahetuses antud selgitusest erinevat tõlgendust. Käesolevas asjas selline olukord puudub. Vaidlustaja ei ole ka selgitanud, kuidas seondub eelpool viidatud Tallinna Ringkonnakohtu lahend RHS § 195 lg 10 kohaldamisega.

9.6. Vaidlustusmenetluses esitatud materjalidest ei nähtu, et mõni pakkuja oleks Hankija vastusest sõnumites 1095877 ja 1097676 teistest erinevalt aru saanud ja koostanud pakkumuse erinevatel alustel, mistõttu pakkumused ei oleks võrreldavad. Vaidlustaja ei ole sellist pakkujat nimetanud ega väitnud, et ta ise oleks Hankija vastuse tõttu oma pakkumust muutnud. Vaidlustaja on viidanud vaidlustusasjadele nr 32-25/280446 ja 204-24/283032, milles vaidlustuskomisjon pöördus RHS § 195 lg 10 alusel järelevalvemenetluse algatamise taotlusega Rahandusministeeriumi poole kuid vaidlustuskomisjoni arvates ei ole nende taotluste esitamise asjaolud analoogsed käesoleva vaidlustusasjaga.

9.7. Eeltoodud põhjustel on vaidlustuskomisjon seisukohal, et vaidlustuse läbivaatamise käigus ei ole ilmnenud asjaolu, mis võiks kaasa tuua Rahandusministeeriumi ettekirjutuse RHS § 208 lg 1 alusel ning jätab Vaidlustaja taotluse vaidlustusmenetluse peatamiseks RHS § 195 lg 10 alusel, rahuldamata.

Pakkumustes toodud asenduslaevade nõuetele vastavuse kontrollimise aeg

10. Vaidluse lahendamiseks asenduslaevade nõuetele vastavuse üle tuleb vaidlustuskomisjonil esmalt tuvastada, kas asenduslaev pidi ATL p-ides 3.9 ja 4 sätestatud nõuetele vastama pakkumuse esitamise seisuga või peavad pakkujad tagama nõuetele vastava asenduslaeva teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks. Eelkõige on vaidlus selles, kas nõue, et asenduslaevad peavad vastama sadamaeeskirjadele (ATL p 4.1.2), on pakkumuse vastavustingimus, millele vastavust tuleb kontrollida pakkumuse esitamise seisuga, või hankelepingu täitmise tingimus.

11. Hankija poolt 25.08.2026 RHR-i vormidel koostatud vastavusotsuse lisadest nähtub, et pakkumuste vastavaks tunnistamisel on Hankija piirdunud Vastavustingimustes nõutud dokumentide esitamise kontrollimisega ega ole teostanud sisulist kontrolli ATL p-ides 3.9 ja 4 kehtestatud nõuete täitmise üle. Ka vaidlustusmenetluses on Hankija korduvalt kinnitanud, et asenduslaeva vastavus konkreetsetele RHAD-i nõuetele on tulevikku suunatud tingimus (hankelepingu täitmise tingimus) ning pakkumuste vastavuse kontrollimisel Hankija seda ei kontrollinud ega pidanudki kontrollima.

Pakkumuse tagasilükkamine RHS § 114 lg 2 alusel eeldab, et nõue, millele pakkumus väidetavalt ei vasta, tuleneb RHAD-ist selgelt. Hankija ei või pärast pakkumuste esitamist

45 (57)

lisada tingimusele eeldust, mida RHAD-is ei ole arusaadavalt väljendatud. Samuti ei saa RHAD-i ühe lause tõlgendamisel jätta arvestamata sama küsimust otseselt reguleerivaid teisi RHAD-i tingimusi. Küsimus ei ole selles, kas ATL p-ides 3.9 ja 4 sätestatud nõuded kehtivad, vaid selles, millise ajahetke seisuga tuli Hankijal nende täitmist hinnata.

12. Vaidlustuskomisjon leiab, et asjasse puutuvad on eelkõige järgmised RHAD-i tingimused.

12.1. Vastavustingimus „Pakkuja asenduslaeva kohta kinnituskiri või eelleping“, mille kohaselt: *Pakkuja peab avaliku liiniveo teenuse osutamise alustamise tähtpäevaks, so tulenevalt parvlaevaliinist, 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).

Küsimused ettevõtjale

- 1. Palun esitada vastav kinnituskiri või eelleping (Vabas vormis dokument).*

12.2. Vastavustingimus „Kahekäilaline asenduslaev“, mille kohaselt: *Kui pakkuja pakub hankes asenduslaevaks kahekäilalist laeva, esitada vabas vormis vastav kinnitus ja dokument laeva kohta, millest nähtub, et asenduslaev vastab pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.2 tingimusele, vajadusel ka Transpordiameti kinnitus*

Küsimused ettevõtjale:

- 1. Kas pakkuja pakub hankes asenduslaevaks kahekäilalist laeva? Jah vastuse korral esitada vabas vormis vastav kinnitus ja dokument laeva kohta, millest nähtub, et asenduslaev vastab pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.2 tingimusele, vajadusel ka Transpordiameti kinnitus. (Raadionupp valikutega „Jah/Ei“).*

12.3. Vastavustingimus „Asenduslaeva jääklass“, mille kohaselt: *Kui pakkuja tagab kogu halduslepingu täitmise perioodi jooksul asenduslaeva, mille jääklass on samaväärne põhilaevadega (IA) või parem, siis esitada pakutava asenduslaeva kohta Transpordiameti poolne kinnitus, millest nähtub, et asenduslaev vastab pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.4 tingimusele;*

Küsimused ettevõtjale:

- 1. Kas pakkuja tagab kogu halduslepingu täitmise perioodi jooksul asenduslaeva, mille jääklass on samaväärne põhilaevadega (IA) või parem? Jah vastuse korral esitada pakutava asenduslaeva kohta Transpordiameti poolne kinnitus, millest nähtub, et asenduslaev vastab pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.4 tingimusele. (Raadionupp valikutega „Jah/Ei“).*

12.4. PEE p 5.3: *Vedajad peavad hankes pakkuma ka asenduslaeva, mis peab olema viidud hankes toodud nõuetega vastavusse veoteenuse alguse hetkeks. Selline võimalus on hankes toodud põhjusel, et nõuetele vastava parvlaeva leidmine võib osutuda keeruliseks ja tõenäoliselt on pakkujal vaja teha asenduslaevale ümberehitusi või parendusi. Selleks peab hankija andma vedajale piisavalt aega. Seetõttu on vajalik, et lepingu sõlmimise ja veoteenuse osutamise alguse vahel oleks vähemalt kuus (6) kuud.*

12.5. PEE p 5.4: [---] *Eeltoodut arvesse võttes leiab hankija, et kõige sobivam aeg veoteenuse*
46 (57)

alguseks on 2027. aasta sügis. See annab piisavalt aega, et hankemenetlus läbi viia ja vedaja asenduslaev saaks vajadusel õigeks ajaks ümberehitatud.

12.6. PEE p 7.1.2: Pakutava asenduslaeva kahekäilalisust hinnatakse järgmiselt:

Kui pakkuja tagab kogu halduslepingu täitmise perioodi jooksul kahekäilalise asenduslaeva, omistatakse pakkumusele 6 väärtuspunkti.

Pakkuja annab pakkumuse esitamisel kinnituse hindamiskriteeriumi täitmise kohta ja esitab pakutava asenduslaeva kohta dokumendi (nt üldjoonise, ingl General arrangement plan), millest nähtub, et asenduslaev vastab pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.2 tingimusele. Kui pakkuja ei anna kinnitust ja/või ei esita laeva kohta vastavat dokumenti, omistatakse pakkumusele hindamiskriteeriumi eest 0 väärtuspunkti.

Hankija selgitab, et pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.2 täitmine hankes ei ole kohustuslik, vaid võimalus hindamises lisapunktide teenimiseks. Kohustuslik on pakkuda asenduslaev, mis vastab hanke osade vastavates avaliku teenindamise lepingu (ATL) punktides 3.9 ja 4 nõutud tingimustele. ATL-i kohase asenduslaeva tagamise eest punkte ei omistata.

12.7. PEE p 7.1.4: Pakutava asenduslaeva jääklassi hinnatakse järgmiselt:

Kui pakkuja tagab kogu halduslepingu täitmise perioodi jooksul asenduslaeva, mille jääklass on samaväärne põhilaevadega (IA) või parem, siis omistatakse pakkumusele 7 väärtuspunkti.

Pakkuja annab pakkumuse esitamisel kinnituse hindamiskriteeriumi täitmise kohta ja esitab pakutava asenduslaeva kohta Transpordiameti poolse kinnituse, millest nähtub, et asenduslaev vastab pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.4 tingimusele. Transpordiametile tuleb esitada dokumentatsioon, mille alusel on võimalik hinnata jääklassi. Kui pakkuja ei esita Transpordiameti kinnitust, omistatakse pakkumusele hindamiskriteeriumi eest 0 väärtuspunkti.

Hankija selgitab, et pakkumuse esitamise ettepaneku punkti 7.1.4 täitmine hankes ei ole kohustuslik, vaid võimalus hindamises lisapunktide teenimiseks. Kohustuslik on pakkuda asenduslaev, mis vastab hanke osade vastavates avaliku teenindamise lepingu (ATL) punktides 3.9 ja 4 nõutud tingimustele. ATL-i kohase asenduslaeva tagamise eest punkte ei omistata.

12.8. ATL p 3.8: Vedaja kohustub tagama kolmele (3) põhilaevale ühe (1) asenduslaeva hiljemalt veoteenuse osutamise varaseima alguse hetkeks.

12.9. ATL p 3.9: Asenduslaev peab olema mahutavusega vähemalt 10 sõiduautot (laiusega 1,85 m ja pikkusega 4,65 m) või 1 autorong (laiusega 2,85 m, pikkusega 19 m, kõrgusega 4,2 m ja teljekoormusega 13 tonni) ja 60 sõitjat.

12.10. ATL osa 4: Nõuded vedaja asenduslaevale

4.1. Asenduslaev peab:

4.1.1. vastama parvlaeva tingimustele meresõiduohutuse seaduse (edaspidi MSOS) mõistes;

4.1.2. sobima kokku ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadega (sh sadamates asuvate kaldarampidega);

4.1.3. olema võimeline sõitma kergetes jääoludes.

4.2. Asenduslaevaks kvalifitseerub vähemalt klassi D (määrus "Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm") ja vähemalt jääklassi IC (Soome-Rootsi jääklassi reeglid) omav parvlaev.

4.3. Juhul kui asenduslaeval puudub jääklass, aga on olemas jääs sõitmise võimekus või võimalus sellist võimekust tekitada, siis tuleb pädevalt asutuselt küsida asenduslaeva jääs sõitmiseks sobivuse kinnitus ning esitada see kinnitus tellijale enne veoteenuse osutamise alustamist.

4.4. Asenduslaeva kulude kohta peab vedaja pidama eraldi arvestust ja tellijal on õigus küsida asenduslaeva reise kohta eraldi teenuse osutamise aruannet lisa 1 vormi kohaselt.

13. Lihtsustatult öeldes tuleneb nõue, et asenduslaev peab vastama sadamaeeskirjadele, PEE p-ist 7.1.2 viitega ATL p-ile 3.9 ja osale 4. Vaidlustuskomisjon leiab, et ATL-i osa 4 p-is 4.1.2 toodud nõue, et asenduslaev peab *sobima kokku ATL-iga hõlmatud sadamate eeskirjadega (sh sadamas asuvate kaldarampidega)* on sõnastatud väga ebaõnnestunult – laev ei saa sobida kokku sadama eeskirjadega, vaid paremal juhul sadama eeskirjades toodud nõuetega. Seejuures on enamik sadama eeskirjade sisust selline, millele ükski laev kuidagi vastata ei saa, rääkimata nendega *kokku sobimisest*. Vaidlustusest nähtub, et seoses asenduslaevade vastavusega sadama eeskirjadele peab Vaidlustaja silmas eelkõige vastavust sadama eeskirjades kehtestatud veesõidukite gabariidipiirangutele.

14. PEE p 7.1.2 asub PEE osas 7, mis käsitleb pakkumuste hindamist ja kehtestab mh hindamiskriteeriumi „Kahekäilaline asenduslaev“. PEE p-i 7.1.2 viimane lõik (vt käesoleva otsuse p 12.6) näitab, et kahekäilalisuse eest saab lisapunkte, kuid ATL-i miinimumnõuetele vastav asenduslaev tuleb pakkuda igal juhul. Sama selgitust on korratud jääklassi hindamiskriteeriumi juures (PEE p-i 7.1.4 viimane lõik: vt käesoleva otsuse p 12.7). Seega on hindepunkte andev omadus selgelt eristatud miinimumnõuetest, kuid ei ole määratud, millise ajahetke seisuga peab asenduslaev miinimumnõuetele vastama. Selle ajahetke näeb RHAD ette aga Vastavustingimuses, PEE p-ides 5.3 ja 5.4 ning ATL-i p-ides 3.8 ja 4.3 ühetaoliselt: nõuetele vastav asenduslaev tuleb tagada teenuse osutamise alguseks.

15. Vaidlustuskomisjon ei nõustu Vaidlustajaga, et PEE p-i 7.1.2 asukoht PEE-s näitab, et nõue tuli täita pakkumuse esitamise seisuga. PEE p 5.3 asub PEE osas 5, mis käsitleb peamiselt teenuse osutamisega alustamise aega, sätestab sõnaselgelt vastupidise - *Vedajad peavad hankes pakkuma ka asenduslaeva, mis peab olema viidud hankes toodud nõuetele vastavusse veoteenuse alguse hetkeks*. [---]. Vaidlustaja tõlgendus jätkaks sisutühjaks vastavustingimuses „Pakkuja asenduslaeva kohta kinnituskiri või eelleping“ aktsepteeritud tõendid ehituslepingu ja ümberehituse lepingute sõlmimise võimalikkuse kohta, sest selliste tõenditega pakutud laev ei vasta pakkumuse esitamise ajal ATL-i nõuetele. RHAD-i tingimusi tuleb tõlgendada nii, et ükski neist ei kaotaks sisu.

16. Juhul, kui Hankija eesmärk oleks olnud tõepoolest kontrollida asenduslaevade vastavust sadama eeskirjades toodud nõuetele pakkumuste vastavuse kontrolli raames, jääb arusaamatuks, miks viitas Hankija sel juhul PEE p-is 7.1.2 ATL-ile.

ATL p-i 1.1 kohaselt *ATL reguleerib poolte (s.o tellija ja vedaja) õigusi, kohustusi ja vastutust avalikul liiniveol (edaspidi veoteenus) parvlaevaliinidel Rohuküla-Sviby, Kihnu-Munalaid, Munalaid-Manilaid ja Sõru-Triigi*.

ATL tervikuna, kogu oma sisus, on suunatud veoteenuse osutamisel tellija (Riigihankes Hankija) ja vedaja (Riigihankes edukaks tunnistatud pakkumuse esitanud pakkuja) vaheliste suhete reguleerimisele ja seega hankelepingu (ATL) täitmisele ning mõisteta matu oleks, et üks ATL-i punkt (p 4.1.2) sisaldaks seejuures hoopis vastavustingimust, st tingimust, mille täitmist tuleks kohtrollida hankemenetluses, s.o enne ATL-i sõlmimist.

17. Asjaolu, et Kolmas isik 1 küsis teabevahetuses (sõnum 1095877), kas saab pakkuda 50 m pikkust laeva, ei muuda RHAD-i sisu. Pakkuja küsimus väljendab tema arusaama või ettevaatust, mitte RHAD-i tingimust. Samuti ei muuda RHAD-i sisu Hankija vastuses vaidlustusele esitatud selgitus sadamaeeskirja gabariidipiirangute õigusliku iseloomu ja sadamakapteni pädevuse kohta. Vaidlustuskomisjonil ei ole vaja hinnata, kas ja millistel tingimustel sadama pidaja võib sadamaeeskirja muuta. ATL p-i 4.1.2 kohaselt peab asenduslaev sobima kokku sadamate eeskirjadega ja selle nõude täitmise peab pakkuja tagama teenuse osutamise alguseks sel ajal kehtivate eeskirjade alusel.

Oluline on see, et pakkumuse vastavuse kontroll saab hõlmata ainult selliseid nõudeid, mille täitmine oli nõutav pakkumuse esitamise hetke seisuga, kuid tulevikku (hankelepingu 48 (57)

sõlmimise järgsesse perioodi) suunatud nõuded, ehk hankalepingu täitmise tingimused, ei pea olema täidetud pakkumuse esitamise hetke seisuga.

Tallinna Halduskohus on oma otsuses 25.01.2024, 3-23-2824, p 32 märkinud, et *Euroopa Kohtu otsusest asjas nr C-927/19 (p 89) nähtub, et hankalepingu täitmise tingimuste järgimist ei tule hinnata hankalepingu sõlmimise hetkel. Hankija peab rangelt kinni pidama enda poolt kindlaks määratud tingimustest, milline kohustus seondub võrdse kohtlemise põhimõttega ja sellest tuleneva läbipaistvuskohustusega (Euroopa Kohtu lahend asjas nr C-42/13, p 42 ja 43), [---].*

Juhul, kui Vaidlustaja leidis, et kõik asenduslaevale kehtestatud nõuded peaksid olema pakkumuse vastavustingimused, oli tal võimalus RHAD-i selles osas vaidlustada. Seda Vaidlustaja teinud ei ole.

18. Eeltoodust ei järeldu, et Hankija ei pidanud asenduslaeva puudutavat osa pakkumustes üldse kontrollima. Pakkumuse vastavuse kontrollimisel pidi Hankija kontrollima Vastavustingimustes nõutud tõendite olemasolu. Kui pakkumuses esitatud andmetest nähtub, et pakutud asenduslaeva pakkujal tegelikult ei ole (ta ei oma ühte asenduslaeva või tal ei ole seda võimalik omandada või kasutusse võtta) või pole seda objektiivselt võimalik teenuse osutamise alguseks ATL-i nõuetele vastavusse viia, ei vasta pakkumus sisuliselt RHAD-i tingimustele ja tuleb RHS § 114 lg 2 alusel tagasi lükata. Hankija on ka ise lähtunud sellest, et ta ei saa aktsepteerida lahendust, mille täitmine on objektiivselt võimatu.

19. Kui nõuete täitmine teenuse alguseks on võimalik, on selle täitmine ja sellega kaasnev kulu pakkuja lepinguline kohustus ja risk. Kohustuse täitmise tagamiseks on ATL p-is 19.4 kehtestatud sanktsioonid. ATL p-i 19.4 kohaselt ei vabasta leppetrahvi nõudmine vedajat kohustusest tagada asenduslaev.

Vaidlustuskomisjon mõistab Vaidlustaja muret, et edukaks tunnistatud pakkumuse esitanud pakkuja, kes pole esitanud hankalepingu täitmise alguseks nõuetele vastavat asenduslaeva, on siiski edukas pakkuja. Võimalus, et edukaks tunnistatud pakkumuse esitanud pakkuja ei täida hankalepingu täitmise tingimusi on probleem kõigi riigihangete puhul, milles selliseid tingimusi kasutatakse. Samas ainuüksi kahtlus, et pakkuja ei suuda nõuet tulevikus täita või et nõude täitmine on kulukas, ei muuda pakkumust mittevastavaks. Vaidlustaja viide sellele, et hankijad loobuvad teatud juhtudel leppetrahvi nõudmisest, seda järeldust ei muuda. Vaidlustaja täiendavas seisukohas viidatud teise tellija ja teise lepingu kohta sõlmitud kompromisslepingust ei nähtu, et vaidlus puudutas asenduslaeva. Lepingu täitmise tagamine ei ole käesoleva vaidlustusmenetluse ese.

20. Eeltoodust lähtuvalt leiab vaidlustuskomisjon, et asenduslaevade vastavuse nõue sadama eeskirjadega ei ole vastavustingimus, millele sisulist vastavust pidi Hankija kontrollima pakkumuste vastavaks tunnistamisel, vaid lepingu täitmise tingimus. Pakkumuse vastavaks tunnistamiseks pidi pakkumus sisaldama RHAD-is nõutud sisus tõendid ning pakkumusest ei tohtinud nähtuda, et asenduslaeva ei ole võimalik teenuse osutamise alguseks ATL-i p-dele 3.9 ja 4 vastavaks viia.

Kolmanda isiku 2 asenduslaeva (Laev I) vastavuse kontrollimine

21. Vaidlustaja on vaidlustanud Hankija otsused tunnistada vastavaks Kolmanda isiku 1 ja Kolmanda isiku 2 pakkumused, tunnistada edukaks Kolmanda isiku 1 pakkumus ning jätta Kolmas isik 1 hankemenetlusest kõrvaldamata. Riigihankes sai Kolmanda isiku 1 pakkumus 94, Kolmanda isiku 2 pakkumus 82,84 ja Vaidlustaja pakkumus 82,47 hindepunkti.

22. RHS § 185 lg 1 kohaselt võib pakkuja vaidlustada hankija tegevuse, kui ta leiab, et hankija poolt seaduse rikkumine rikub tema õigusi või kahjustab tema huve. Pakkuja, kes pärast eduka pakkuja kõrvaldamist või tema pakkumuse tagasilükkamist ei saaks ise hankalepingut sõlmida, 49 (57)

ei saa üldjuhul tugineda eduka pakkumuse (või pakkujaga) seotud otsuste õigusvastasusele, sest need otsused tema õigusi ei riku. Riigihankes saaks Vaidlustaja pakkumus paremuselt esimeseks ning Vaidlustajal tekiks hankelepingu (ATL) sõlmimise võimalus üksnes juhul, kui õigusvastaseks osutuvad nii Kolmanda isiku 1 pakkumust ja/või Kolmandat isikut 1 ennast kui ka Kolmanda isiku 2 pakkumust puudutavad otsused.

Seetõttu hindab vaidlustuskomisjon esmalt Kolmanda isiku 2 pakkumuse vastavaks tunnistamise õiguspärasust ja Kolmandat isikut 1 puudutavate otsuste õiguspärasuse kontrollimise vajadus sõltub Kolmanda isiku 2 pakkumuse vastavaks tunnistamise otsuse õiguspärasusest.

23. Vaidlustaja hinnangul on Kolmanda isiku 2 poolt pakutud asenduslaev „Svelviksund“ (IMO 7719935). Kuna Kolmas isik 2 ei kinnita ega lükka ümber, et tema pakutav asenduslaev on „Svelviksund“, kasutab vaidlustuskomisjon Kolmanda isiku 2 pakutava asenduslaeva tähistamiseks alljärgnevalt väljendit Laev I.

Vaidlustaja leiab, et Kolmanda isiku 2 poolt pakutav parvlaev ei sobi süviselt Sviby sadama eeskirjaga, sellele ei ole võimalik ka ümberehitustega luua IC jääklassiga samaväärset jäävõimekust ning see ei ole vähemalt D klassi parvlaev. Vaidlustaja ei väida, et Kolmanda isiku 2 pakkumuses puuduks mõni RHAD-is nõutud tõend. Seega tuleb vaidlustuskomisjonil hinnata, kas Vaidlustaja on tõendanud, et Kolmanda isiku 2 asenduslaeva ei ole võimalik teenuse alguseks nimetatud nõutele vastavaks viia. Hankija on vaidlustusmenetluses kinnitanud, et ta ei kontrollinud pakkumuse vastavuse kontrollimisel Laeva I vastavust sadama eeskirjade nõutele ning arvestades käesoleva otsuse p-ides 12–20 esitatud põhjendusi, on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Hankija ei pidanudki seda tegema.

Sviby sadama süvisepiirang

24. Vaidlustaja on seisukohal, et Kolmanda isiku 2 pakutud asenduslaeva sisenemine Sviby sadamasse pole kooskõlas sadama eeskirjadega praegu ega ka peale võimalikke ümberehitusi ATL p-i 4.2 saavutamiseks.

Sviby sadama eeskirja p-i 1.5.1 kohaselt on sadamasse lubatud laevad süvisega kuni 3,20 m. Vaidlustaja tugineb seejuures maaklerfirma müügitmaterjali (edaspidi Müügitmaterjal) kirjele *Draft loaded: 3,35 m*, ehk sellele, et laeva süvis lastitud seisundis on 3,35 m. Vaidlustaja arvates on laeva süvis 3,35 m täislastis – 70 tonni. Samuti väidab Vaidlustaja, et Kolmanda isiku 2 pakutavale laevale jäävõimekuse loomiseks vajalikud tööd lisaksid laevale 12–15 tonni massi ja suurendaksid süvist 5–6 cm. Täiendava massi lisamise tagajärg on laeva süvise suurenemine, mille tõttu ei saa parvlaev siseneda Sviby sadamasse sadama eeskirju järgides.

24.1. Vaidlustuskomisjon märgib esmalt, et Müügitmaterjalist ei nähtu, millise laadimisulukorra kohta on süvise näitaja 3,35 m antud. Sama dokumendi kohaselt on laeva kandevõime (*DWT*) 158 tonni, mistõttu ei saa eeldada, et laeva süvis lastitud seisundis - 3,35 m - vastab nimelt 70-tonnisele lastile, nagu väidab Vaidlustaja. Peale ilmselt ebaõige viite Müügitmaterjalile, kus andmed 70 tonni kohta puuduvad, ei ole Vaidlustaja selgitanud, millel see eeldus põhineb.

Kolmas isik 2 on esitanud vaidlustusmenetluses Laeva I joonise, mille kohaselt on Laeva I süvis konstruktsiooniveeliinil (*Draught KWL*) 2,80 m, ning Norra Merendusameti 23.07.2013 kinnituse, mille kohaselt on Laeva I maksimaalne lubatud süvis 3,182 m.

Vaidlustaja on täiendavas seisukohas eeldanud, et Laeva I joonisel toodud süvis konstruktsiooniveeliinil 2,80 m on asenduslaeva laevachituslik hüdrostaatika lähtepunkt, mitte laeva suurim süvis. Kolmanda isiku 2 täiendavates seisukohtades on Kolmas isik 2 nõustunud, et 2,80 m on Laeva I ehituslik ehk ilma laadimata süvis. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Laeva I süvise hindamisel on määrav maksimaalse laadimise süvis 3,182 m. Selle õigsust ei ole Vaidlustaja ümber lükanud. Seega vaidlustusmenetluses esitatud andmeid arvestades ei ole alust kahtlusteks, et Laev I vastab sellisena nagu ta on praegusel hetkel Sviby sadama eeskirjades 50 (57)

toodud süvisele. Küsimus on, kas Vaidlustaja on veenvalt tõendanud, et jääs sõidu võimekuse loomiseks tehtavate ümberehitustööde käigus ei muutu Laeva I süvis ulatuses, mis välistaks ilmselgelt vastavuse Sviby sadama eeskirjades toodud süvisele.

24.2. Vaidlustaja arvutus, mille kohaselt ATL p-is 3.9 nimetatud autorongi 60-tonnine mass suurendaks süvist ca 26,7 cm, ei muuda eeltoodud järeldust. Kuivõrd Laeva I maksimaalse laadimise süvis 3,182 m sisaldab juba laeva maksimaalset lasti, tähendab sellele lasti uuesti lisamine sama massi kahekordset arvestamist. Kui aga lähtuda tühja laeva süvisest, jääks süvis, suurenedes Vaidlustaja arvutuse järgi ca 26,7 cm, alla Sviby sadama eeskirjas nimetatud süvisest - 3,20 m. Vaidlustuskomisjonil ei asu lahendama vaidlust selle üle, kas liikluseaduse § 34¹ lg-s 1² nimetatud 60 000 kilose massiga autorongi pääsemine Riigihankega hõlmatud parvlaevaliinidele mööda maanteid on üldse võimalik. ATL p 3.9 ei sätesta miinimumnõudena autorongi täismassi. 13-tonnine teljekoormus on nõue laeva tekile ja rampidele, mitte autorongi massile, ning ATL p-is 3.9 sätestatud sõidukite mahutavuse nõuded on alternatiivsed (10 sõiduauto või üks autorong).

24.3. Vaidlustaja võrdlus tema asenduslaevana pakutud parvlaeva „Reet“ (kogumahutavus on 450 tonni ja kandevõime 82,22 tonni) ja Laeva I (kogumahtuvus 384 tonni ja kandevõime 158 tonni) vahel ei tõenda, et Laeva I süvis ei vasta Sviby sadama eeskirjades toodud süvisele. Vaidlustaja eeldus, et kui kahe laeva kogumahtuvus on sarnane, vajuvad nad koormuse lisandumisel ühepalju, ei ole õige. Kogumahutavus on laeva siseruumide mahul põhinev näitaja ega väljenda massi ega seda, kui palju laev lisamassi mõjul vajub. Süvise muutumise seisukohalt on palju olulisem laeva veeliini pindala ja kere kuju. Suurema veepinnalõikega laev vajub sama lisamassi korral vähem, kui väiksema veepinnalõikega laev. Vaidlustaja ei ole esitanud kummagi laeva hüdrostaatilisi andmeid, nt veepinnalõike pindala või süvise muutust tonni kohta. Laevade kogupikkuse ja laiuse korrutis neid andmeid ei asenda.

24.4. Vaidlust ei ole selles, et Laeval I puudub jääklassiga IC samaväärne jäävõimekus, kuid RHAD-i kohaselt on pakkujal võimalik saavutada ümberehitustega samaväärsus 1C jääklassiga teenuse osutamise alguseks.

Vaidlustaja ei ole esitanud põhjendusi ega arvutust, mis kinnitaksid Vaidlustaja väidet, et jäävõimekuse loomiseks vajalikud tööd lisaksid laevale 12–15 tonni massi ja suurendaksid süvist 5–6 cm.

03.07.2026 esitas Hankija Kolmandale isikule 2 küsimuse tema poolt pakutava asenduslaeva kohta³ : [---] *Transpordiameti hinnangul esitatud andmetest nähtub, et pakutav asenduslaev ei oma määruse „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm“ kohast vähemalt klassi D. Samuti nähtub esitatud andmetest, et pakutav asenduslaev ei oma Soome-Rootsi jääklassireeglite kohast vähemalt jääklassi IC.*

Hanke alusdokumentide kohaselt peab asenduslaev olema viidud hankes sätestatud nõuetega vastavusse hiljemalt veoteenuse alustamise ajaks.

Palume selgitada, milliste konkreetsete tegevuste kaudu ja millises ajakavas on planeeritud pakutava asenduslaeva viimine hanke alusdokumentides sätestatud nõuetega vastavusse veoteenuse alustamise ajaks. Samuti palume esitada olemasolevad dokumendid või muu teave, mis kinnitab kirjeldatud tegevuste teostatavust ja ajakava realistlikkust.

Vastuseks edastas Kolmas isik 2 Hankijale 07.07.2026 Laeva I ümberehitustööde teostaja dokumendi „Minimaalne jäätugevduse ja peamasina vahetuse lahendus“ (edaspidi Lahendus). Kolmanda isiku 2 vastuse vaidlustusele lisana esitatud Laeva I ümberehitustööde teostaja

³ Sõnumi ID: 1111533.

dokumendi „Ümberehituse tehniline kinnitus“⁴ (edaspidi Kinnitus) kohaselt lisab ümberehitus Laevale I kuni 4,5 tonni massi ja suurendab süvist kuni 0,02 m.

Vaidlustuskomisjonil ei ole mõistlikku põhjust arvata, et Laeva I võimaliku ümberehitustööde teostaja põhjalikud dokumendid ei kajastaks adekvaatselt Laeva I suhtes vajalikke ümberehitustöid.

Lähtudes Kinnitusest leiab vaidlustuskomisjon, et puudub põhjendatud alus kahtlusteks, et Laeva I süvise suurenemine Riigihankes nõutud jääklassi omandamiseks teostatavate ümberehitustööde tulemusena muudaks Laeva I mittevastavaks Sviby sadama eeskirjades toodud süvisele.

24.5. Vaidlustuskomisjon märgib, et menetlusosalised on esitanud tõenditena erinevatest ajaperioodidest pärinevaid dokumente, milles esitatud andmed käsitletava laeva põhiparameetrite kohta on erinevad. Osalt on tegemist tõenäoliselt objektiivsete põhjustega (nt võimalikud ümberehitused), osalt ilmselt erinevate, kuigi lähedaste, terminite kasutamisega.

Vaidlustaja täiendava seisukoha lisadena esitatud tööaruanne ja ajutine sõidutunnistus Vaidlustaja hinnangul Kolmanda isiku 2 pakutava asenduslaeva kohta pärinevad 1978. aastast (nt ajutises sõidutunnistuses on selgelt märgitud, et see ei kehti kauem, kui 08.12.1978) ning neis esitatud andmed ei lähe kokku hilisemates dokumentides tooduga. Hankija on juhtinud tähelepanu, et laeva peamasin on hiljem vahetatud ning tööaruandes märgitud laeva kogupikkus (37,5 m) erineb Vaidlustaja enda poolt tõendina esitatud Müügimaterjalis märgitust (33,50 m). Vaidlustaja ei ole selgitanud, kuidas need andmed kirjeldavad laeva praegust seisundit. Vaidlustuskomisjoni hinnangul ei saa need andmed kummutada ka Kolmanda isiku 2 esitatud hilisemaid tõendeid laeva maksimaalse süvise kohta.

24.6. Vaidlustaja on mh märkinud ära ka selle, et praktikas võimendab olustikku ka Läänemere mereveetaseme kõikumine (viimastel aastatel on merevee langus 50-70 cm olnud suhteliselt sage). Vaidlustuskomisjon mõnab, et veetaseme kõikumine on navigatsioonitegur, mida peab arvestama iga Sviby sadamat kasutav vedaja, kuid see ei tõenda Laeva I mittevastavust Sviby sadama eeskirjale.

24.7. Eeltoodud põhjustel leiab vaidlustuskomisjon, et ei ole põhjendatud alust kahtlusteks, et Laev I ei vastaks Sviby sadama eeskirjas toodud süvise nõudele pärast võimalikke ümberehitustöid.

Kolmanda isiku 2 asenduslaeva jääs sõitmise võimekus

25. ATL p-i 4.2 kohaselt peab asenduslaeval olema vähemalt jääklass IC. ATL p-i 4.3 kohaselt, kui asenduslaeval puudub jääklass, aga on olemas jääs sõitmise võimekus või võimalus sellist võimekust tekitada, siis tuleb pädevalt asutuselt küsida asenduslaeva jääs sõitmiseks sobivuse kinnitus ning esitada see tellijale enne veoteenuse osutamise alustamist. Hankija on teabevahetuses selgitanud, et nõutav on jääklass IC või sellega samaväärne võimekus⁵. Õige ei ole Vaidlustaja seisukoht, et kuna Hankija eeldus on, et asenduslaev suudab sõita samades loodustingimustes kui põhilaevad IA jääklassiga, kuid mõnevõrra kergemates loodustingimustes, peaks asenduslaeva jääs sõitmise võimekus sarnanema IA jääklassiga laevale ning Hankija peaks seda võimekust kontrollima. Seda pole Hankija RHAD-is nõudnud.

Menetlusosaliste vahel puudub vaidlus, et Kolmanda isiku 2 pakutaval asenduslaeval IC jääklassi ei ole. Pakkumuses esitas Kolmas isik 2 mh klassiühingu tunnistuse, et Laev I on ehitatud ICE C nõuetele vastavalt. Kolmas isik 2 ja Hankija kinnitavad, et jääklassi IC või

⁴ Dokumente „Minimaalne jäätugevduse ja peamasina vahetuse lahendus“ ja „Ümberehituse tehniline kinnitus“ käsitleb Kolmas isik 2 oma ärisaladusena.

⁵ Sõnumi ID: 1091279.

samaväärse saavutamiseks tuleb Laevale I teha ümberehitusi, sh vahetada võimsama vastu peamasin.

Kontrollimaks Laeva I vastavust vastavustingimusele „Asenduslaeva jääklass“ ja PEE p-ile 7.1.4 esitas Hankija 03.07.2026 Kolmandale isikule 2 päringu Laeva I ümberehitustööde kohta, millele vastuseks edastas Kolmas isik 2 Hankijale Lahenduse, mis sisaldas Laeval 1 tehtavate ümberehitustööde kirjeldust (vt käesoleva otsuse p 24.4).

Asjaolu, et Kolmanda isiku 2 pakkumusele omistati jääklassi hindamiskriteeriumi eest 0 punkti ei näita, et laev ei vasta miinimumnõuetele. Hindamiskriteerium puudutas põhilaevadega samaväärset jääklassi IA, miinimumnõue on aga IC klass või sellega samaväärne võimekus või sellise võimekuse loomise võimalus.

26. Vaidlustaja on seisukohal, et Kolmanda isiku 2 asenduslaevale ei ole võimalik luua IC jääklassiga samaväärset jääs sõitmise võimekust, kuna:

1) jääklassi saavutamiseks tuleb vahetada välja laeva peamasin. Uue peamasina võimsuse absoluutne miinimum on 740 kW, mille peaks lisanduma veelgi võimsust;

2) vastavalt MARPOL Lisa VI sätte 13.2.2 on peamasina vahetus mitteidentse peamasina vastu on nõ oluline ümberehitus, millele rakenduvad paigaldamise ajal kehtivad rangemad õhusaaste (NOx) piirnormid ning uuele mootorile rakenduks kõige kõrgem heitnormide tase – IMO Trier III. Trier III normide täitmiseks tuleb laevale teha arvukalt põhjalikke ümberehitustöid;

3) Kolmanda isiku 2 poolt eeldatavalt pakutav asenduslaev on kahe-käilaline (s.o mõlemas otsas on tüürimisvõimekus) ning tal pole nn azipod-tõukureid (iseseisvalt suunatavaid propulsiooniseadmeid, mis võimaldavad jääs paremini manööverdada). Laeval on vaid üks fikseeritud sõukruvi, mille ees (kui see on parasjagu sõidusuunas esimene sõukruvi) asub roolileht.

26.1. Esmalt kordab vaidlustuskomisjon, et RHAD-ist tulenevalt saab Hankija lõplikult hinnata seda, kas ümberehitustööde teostamise tulemusel on pakutaval asenduslaeval olemas nõuetele vastav jääs sõitmise võimekus, alles enne veoteenuse osutamist, vastavalt pädeva asutuse (Transpordiamet) väljastatud jääs sõitmiseks sobivuse kinnitusele. Seega saab igasugune varasem hinnang sellele, kas Laevale I on ümberehituste tulemusel võimalik luua jääklassile IC vastav jääs sõitmise võimekus või mitte, olla üksnes oletuslik. Kuivõrd põhjendatud või otstarbekas on RHAD-i niisugune ülesehitus, hankemenetluse praeguses etapis vaidluse all olla ei saa.

26.2. Täiendavates seisukohtades on Vaidlustaja loobunud oma esialgsest väitest, et asenduslaeva nõutava jääklassi saavutamiseks peab peamasina võimsus olema vähemalt 1000 kW ning leidnud, et võimsuse miinimum on 740 kW, kuid hinnanud siiski nõutava võimsuse vähemalt 800 kW-ks mõõndes, et vajalike andmete puudumise tõttu ei ole tal võimalik nõutavat võimsust arvutada. Seega on tõendamata Vaidlustaja väide, et asenduslaeva peamasina võimsus ei saa olla alla 800 kW.

Kolmas isik 2 ei väida, et Laevale I jääklassiga IC samaväärse jäävõimekuse saavutamiseks pole tarvis laeva peamasinat vahetada. Vastupidi, Lahendusest ja Kinnitusest nähtub, et Laeva I jääs sõitmise võimekuse loomiseks kavandatud ümberehituste käigus on planeeritud ka peamasina vahetus võimsama vastu. Kinnituses on toodud ka planeeritava peamasina võimsuse regulatiivne põhjendus. Planeeritava peamasina võimsus ületab Vaidlustaja poolt miinimumina märgitud 740 kW.

Peamasina vahetus on mahukas ja kulukas töö, kuid ilmselgelt ei ole see töö teostamatu. Esitatud tõenditest (Lahendus ja Kinnitus) nähtub, et Kolmas isik 2 on selle töö tegemist ka kavandanud, mistõttu Hankija ei saanud põhjendatult eeldada, et sellise töö realiseerimine on ilmselt ebarealistlik. Seejuures ei ole tegemist pakkuja üldsõnaliste kinnitustega, vaid kavandatud tööde põhjaliku kirjeldusega nende tulevase teostaja poolt.

Vaidlustaja ei ole ka ise väitnud, et peamootori vahetust oleks ATL-i täitmiseks tehniliselt võimatu teostada.

26.3. Menetlusosalised vaidlevad selle üle, kas Kolmanda isiku 2 pakutava asenduslaeva praeguse 480 kW peamasina asendamisel uuega kohalduks Läänemerel MARPOL VI lisa reegli 13 kohane lämmastikoksiidide (NO_x) heite Tier III koos rea tehniliste lisameetmetega.

Vaidlustaja on seisukohal, et Tier III kohaldumine on absoluutne, kui 2026 aastal paigaldatakse alusele mitteidentne uus peamasin ja see töötab Läänemerel. Hankija kinnitusel ei ole Tier III mitteidentse asendusmootori puhul absoluutne, kuna reegel 13.2.2 näeb ette, et kui Tier III nõuetele vastava asendusmootori kasutamine ei ole võimalik, võib asendusmootor vastata Tier II nõuetele. IMO on kehtestanud eraldi juhised, mille alusel hindab erandi kohaldamist lipuriigi administratsioon. Oma täiendavates seisukohtades ei ole Vaidlustaja esitanud vastuväiteid Tier II nõuete võimalikule kohaldumisele Laeva I ümberehitustöödele.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et isegi juhul, kui oleks õige Vaidlustaja väide, et peamasina vahetuse korral rakenduksid Tier III nõuded koos vastavate tehniliste ümberehituste nõuetega, mis ei ole käesoleval juhul tõendatud, ei ole Vaidlustaja tõendanud, et selliste ümberehituste teostamine oleks võimatu või oleks niivõrd kallis, et Laeva I ei saaks vastavalt nõuetele modifitseerida.

26.4. Vaidlustaja väide, et IC jääklassiga samaväärse jäävõimekuse korral vigastaks jää sõidusuunas eesolevat roolilehte ja sõukruvi, ei tugine laeva tehnilisele analüüsile. Vaidlustaja kirjeldab vaidlustuses laeva sõukruvisid fikseeritud sõukruvidena, kuid Müügitmaterjali kohaselt on tegemist reguleeritava sammuga sõukruvidega (*Propulsion: 2x CPP*). Vaidlustaja väide, et reguleeritava sammuga sõukruvi on jääsurvele vähem vastupidav, on esitatud ilma tehnilise allikata. Hankija kinnitusel sisaldavad jääklassi reeglid sõukruvide ja völliinide tugevusnõudeid sõltumata sõukruvi tüübist. Vaidlustaja ei ole ka seoses rooli- ja propusiooniseadmetega tõendanud, et IC jääklassiga samaväärse võimekuse saavutamine oleks Kolmanda isiku 2 asenduslaeva puhul tehniliselt võimatu.

26.5. Vaidlustaja on viidanud Soome õiguses jääklassi II laevale antud määratlusele ja leidnud, et Kolmanda isiku 2 asenduslaev ei ole avamerekõlblik. ATL p 4.3 ei nõua, et asenduslaeval oleks pakkumuse esitamise ajal Soome-Rootsi süsteemi jääklass IC, vaid võimaldab jääs sõitmise võimekuse tõendada pädeva asutuse kinnitusega enne teenuse osutamise alustamist. Selle kinnituse saamine on Kolmanda isiku 2 kohustus ja selle saamata jätmise tagajärjed on sätestatud ATL-is.

26.6. Eeltoodud põhjustel on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Vaidlustaja ei ole usutavalt tõendanud, et Kolmanda isiku 2 asenduslaevale ei ole võimalik teenuse alguseks luua ATL p-is 4.3 nõutud jääs sõitmise võimekust.

Nõue, et asenduslaev peab omama vähemalt D-klassi

27. ATL p-i 4.2 kohaselt kvalifitseerub asenduslaevaks vähemalt D-klassi omav parvlaev. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. märtsi 2005. aasta määruse nr 30 "Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm" § 3 lg 1 p-i 4 kohaselt on *D-klassi reisilaev – reisilaev, mis tegeleb kohaliku rannasõiduga merepiirkonnas D*. Sama paragrahvi lg 1¹ p-i 4 kohaselt on *merepiirkond D – merepiirkond, mille geograafilised koordinaadid ei ole üheski punktis kaugemal kui 3 meremiili rannikust, ning kus 1,5 meetrise olulise lainekõrguse ületamise võimalus on aastaringselt või suvisel navigatsiooniajal väiksem kui 10 protsenti*.

Seega on D-klassi reisilaev laev, mis on sobiv teenuse osutamiseks merepiirkonnas D.

28. Vaidlustaja leiab, et kuna Müügimaterjali kohaselt on Kolmanda isiku 2 pakutav asenduslaev Norra sõidupiirkonna 1 sisevete laev⁶, ei saa see vastata Eesti sõidupiirkonna D nõuetele. Kuna Kolmanda isiku 2 pakutav asenduslaev on ehitatud seilama nn kaitstud vetes, kaugel avamere oludest⁷, on tegemist sisevete ehk nn *non-sea going* laevaga. Norra Mereadministratsiooni ringkirja kohaselt ei ole Norra sõidupiirkond 1 ega sõidupiirkond 2 käsitletavat merealana (*sea areas*).

28.1. Kolmas isik 2 on esitanud Norra Merendusameti 23.07.2013 dokumendi, mille kohaselt on Norra Merendusamet andnud esialgse heakskiidu laeva stabiilsusele kuni 95 reisija vedamiseks meresõidupiirkonnas 2. Pakkumuses esitatud ATL lisas 9 „Vedaja asenduslaeva kohta üldinfo esitamise vorm“ on Kolmas isik 2 märkinud: *parvlaeva sõidupiirkond: liiniliiklus - fartsområde 1 ; 2 ja ajutised ülesõidud – fartsområde 4*.

Vaidlustuskomisjon mõõnab, et menetlusosaliste esitatud andmed laeva praeguse Norra sõidupiirkonna kohta on vastuolulised. Vaidlustuskomisjonil ei ole vaja aga seda vastuolu lahendada ega hinnata ka seda, kas Norra sõidupiirkond 1 või 2 on Eesti sõidupiirkonnaga D samaväärne. Seda, et Norra ja Eesti reeglid sõidupiirkondade osas ei ole omavahel hästi võrreldavad, on vaidlustusmenetluses tunnistanud nii Hankija kui Vaidlustaja. Igal juhul kajastab Laeva I dokumentidesse kantud sõidupiirkond laeva praegust sertifitseerimist Norras. ATL p 4.2 nõuab, et asenduslaev oleks teenuse osutamise alguseks vähemalt D-klassi parvlaev Eesti õiguse tähenduses ja selle vastavuse hindamine on Transpordiameti pädevuses.

28.2. Ainuüksi asjaolud, et laeva on seni kasutatud lühikestel liinidel kaitstud vetes ja et laev on praegu sertifitseeritud Norras sisevetel sõiduks, ei tõenda seda, et Laeva 1 ei ole võimalik sertifitseerida Eesti sõidupiirkonna D jaoks. Hankija on viidanud Norra Mereadministratsiooni ringkirjale RSR 13-2021, mille kohaselt on loobutud tavast samastada merepiirkond D Norra kaubanduspiirkonnaga 3 ning merepiirkonnad määratakse lainearvutuste ja rannikukauguse alusel. Seega ei saa laeva praegusest Norra sõidupiirkonnast teha järeldust, et Laev I ei saa vastata Eesti sõidupiirkonna D nõuetele.

28.3. Vaidlustaja on viidanud vaidlustuses oma kirjavahetusele Transpordiametiga⁸, milles Transpordiamet keeldus väidetavalt kinnitamast, et Soome sõidupiirkonna 1D sertifikaadiga laev sobib seilama Eesti õiguse mõttes sõidupiirkonnas D. Vaidlustaja leiab, et kuna Soome sõidupiirkonna 1D sertifikaat hõlmab alasid, mis pole avamere lainetusele avatud, on tegu sisult samaväärse mere-alaga, kui Norra õiguse mõttes piirkond 1. Seetõttu peaks järeldus Kolmanda isiku 2 pakutava asenduslaeva kohta olema sama – Norra piirkonna 1 sertifikaadiga parvlaev ei ole vähemalt D-klassi parvlaev.

Vaidlustuskomisjon ei nõustu järeldustega, mida Vaidlustaja teeb Transpordiameti 25.05.2026 ja 27.05.2026 vastustest Vaidlustajale. Transpordiameti eelnimetatud vastustest ei nähtu, et Transpordiamet oleks asunud seisukohale, et Soome sõidupiirkonna 1D sertifikaadiga laev ei saa olla sõidupiirkonna D parvlaev Eesti õiguse mõttes. Transpordiamet kirjeldas menetlust, mille läbimisel on kinnituse omistamine võimalik, sh dokumente, mis tuleb selleks esitada.

Transpordiameti kirjad Vaidlustaja enda asenduslaeva kohta ei tõenda kuidagi, et Kolmanda isiku 2 asenduslaeva ei ole võimalik D-klassi jaoks sertifitseerida.

28.4. Eeltoodud põhjustel on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Vaidlustaja ei tõendanud, et

⁶ Vaidlustuskomisjon märgib, et seda, et kõnealuse laeva sõidupiirkond on Norra sõidupiirkond 1, saab järeldada üksnes Müügimaterjali inglise keelsest variandist (*Area: Area 1*). Müügimaterjali eesti keelses tõlkes on see rida tõlgitud – *Pindala: Pindala 1*, mis laeva puudutavate andmete puhul on mõttetu.

⁷ Vaidlustaja kinnitusel on Kolmanda isiku 2 asenduslaev ehitatud liini Svelvik-Verket (ca 200 meetrit, risti üle fjordi) jaoks ning teenindab praegu liini Oanes-Lauvivika (ca 1,7 km, risti üle fjordi).

⁸ Vaidlustaja käsitleb seda oma ärisaladusena. Eelkõige on asjasse puutuvad Transpordiameti 25.05.2026 ja 27.05.2026 e-kirjad.

Kolmanda isiku 2 asenduslaeva ei ole võimalik viia teenuse osutamise alguseks vastavusse ATL p-i 4.2 nõudega.

29. Vaidlustaja etteheited Kolmanda isiku 2 asenduslaevale puudutavad Laeva I praegust seisundit ja nõuete täitmise keerukust, mitte Kolmanda isiku 2 pakkumuse vastavust Vastavustingimustele. Vaidlustaja väited ei tõenda seejuures, et nõuete täitmine teenuse osutamise algusajaks oleks objektiivselt võimatu. Eeltoodud põhjustel on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Hankija otsus tunnistada Kolmanda isiku 2 pakkumus vastavaks on kooskõlas RHS § 114 lg-ga 2 ning alused selle kehtetuks tunnistamiseks puuduvad.

Kolmanda isiku 1 pakkumuse vastavaks ja edukaks tunnistamise otsused ja Kolmanda isiku 1 kõrvaldamata jätmise otsus

30. Kuna vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija on Kolmanda isiku 2 pakkumuse õiguspäraselt vastavaks tunnistanud ja puudub vaidlus, et Kolmanda isiku 2 pakkumusele on pakkumuste hindamisel omistatud rohkem hindepunkte (82,84) kui Vaidlustaja pakkumusele (82,47), ei oleks Vaidlustajal hankelepingu sõlmimise võimalust ka juhul, kui Kolmanda isiku 1 pakkumus tuleks tagasi lükata ja/või Kolmas isik 1 hankemenetlusest kõrvaldada. Sel juhul muutuks paremuselt esimeseks Kolmanda isiku 2 pakkumus, mis tuleks tunnistada edukaks ning sõlmida Kolmanda isiku 2 hankelepung (ATL). Kolmanda isiku 2 huvi jõuda hankelepingu sõlmimiseni Hankijani ei ole iseseisvalt kaitstav Vaidlustaja vaidlustuse kaudu.

31. Vaidlustusmenetlus lähtub isiku subjektiivsete õiguste kaitse põhimõttest. Tulenevalt RHS § 185 lg-st 1 peab vaidlustuse rahuldamiseks iga konkreetse taotluse osas olema täidetud kaks tingimust: vaidlustatav hankija otsus peab olema õigusvastane ja rikkuma samaaegselt ka vaidlustaja õigusi või huve. Seetõttu ei pea vaidlustuskomisjon kontrollima hankija otsuse seaduslikkust, kui ta jõuab järeldusele, et see ei puuduta vaidlustaja õigusi või huve. Seisukohale, et vaidlustusmenetluse käigus saab ja tuleb kontrollida vaidlustuse lubatavust kõikides vaidlustusmenetluse etappides ja et vaidlustusmenetlus on mõeldud kaitsma üksnes vaidlustaja subjektiivseid õigusi, on asunud juba Tallinna Halduskohus 07.06.2013 otsuses 3-13966 (p-id 11 ja 12) ning 22.08.2012 otsuses 3-12-1149 (p-id 16—19).

32. Vaidlustuskomisjon leiab, et kui vaidlustuse esitamise õiguse puudumine hankija otsuse vaidlustamiseks on selgunud vaidlustusmenetluse käigus, siis tuleb vaidlustus hankija otsustele, mis ei saa rikkuda vaidlustaja õigusi või huve, jätta rahuldamata RHS § 197 lg 1 p-i 4 alusel. Seda, et kaebeõiguse kontrollimisel otsuse tegemisel tuleb kaebeõiguse puudumisel jätta kaebus rahuldamata, on märkinud ka Riigikohus (16.12.2015 määrus asjas 3-3-1-55-15, p 9).

33. Kuna vaidlustuskomisjon on seisukohal, et Hankija otsus Kolmanda isiku 2 pakkumuse vastavaks tunnistamiseks on õiguspärane, puudub Vaidlustajal võimalus jõuda hankelepingu sõlmimiseni Hankijaga ka juhul, kui Kolmanda isiku 1 pakkumuse vastavaks ja edukaks tunnistamise otsused ja/või Kolmanda isiku 1 kõrvaldamata jätmise otsus tunnistatakse kehtetuks. Seega ei saa Kolmanda isiku 1 pakkumuse vastavaks ja edukaks tunnistamise ning Kolmanda isiku 1 kõrvaldamata jätmise otsused rikkuda Vaidlustaja õigusi ega kahjustada tema huve RHS § 185 lg 1 tähenduses. Seetõttu ei hinda vaidlustuskomisjon Hankija eelnimetatud otsuste õiguspärasust.

34. Vaidlustusmenetluse kulud

Lähtudes sellest, et vaidlustus jääb RHS § 197 lg 1 p-i 4 alusel rahuldamata, kuuluvad vaidlustusmenetluse kulude osas kohaldamisele RHS § 198 lg-d 3 ja 8.

34.1. Hankija ei taotlenud kulude väljamõistmist.

34.2. Kolmas isik 1 osales vaidlustusmenetluses Hankija poolel, mistõttu on tal õigus kulude hüvitamisele Hankijaga samade reeglite alusel.

Kolmas isik 1 on tähtaegselt esitanud taotlused oma lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks kogusummas 9680,50 eurot (käibemaksuta), 50 tunni 57 minuti õigusabi osutamise eest, tunnihinnaga 190 eurot + käibemaks.

Vaidlustuskomisjon leiab, et asja keerukust ja töömahukust arvestades (vaidlustusasi on menetlusedokumentide poolest ebaharilikult mahukas ning sisult keeruline, hõlmates mitmeid eri valdkondi) on Kolmanda isiku 1 lepingulise esindaja kulud täies ulatuses vajalikud ja põhjendatud ning need tuleb Vaidlustajalt välja mõista.

34.3. Kolmas isik 2 osales vaidlustusmenetluses Hankija poolel, mistõttu on tal õigus kulude hüvitamisele Hankijaga samade reeglite alusel.

Kolmas isik 2 on tähtaegselt esitanud taotlused oma lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks kogusummas 8234 eurot (käibemaksuta), 38,3 tunni õigusabi osutamise eest, tunnihinnaga 215 eurot + käibemaks.

Vaidlustuskomisjon leiab, et asja keerukust ja töömahukust arvestades (vaidlustusasi on menetlusedokumentide poolest ebaharilikult mahukas ning sisult keeruline, hõlmates mitmeid eri valdkondi) on Kolmanda isiku 2 lepingulise esindaja kulud täies ulatuses vajalikud ja põhjendatud ning need tuleb Vaidlustajalt välja mõista.

34.4. Vaidlustaja kulud jäävad tema enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)

Taivo Kivistik