



OTSUS

Vaidlustusaja number	173-26/306928
Otsuse kuupäev	02.09.2026
Vaidlustuskomisjoni liige	Ulvi Reimets
Vaidlustus	AS-i Daugavpils autobusu parks ja SIA NordBus vaidlustus Mittetulundusühingu Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus riigihankes „Avaliku bussiliiniveo korraldamine Harjumaa põhjasuuna bussiliinidel“ (viitenumber 306928) AS-i GoBus pakkumuse vastavaks ja edukaks, AS-i GoBus kvalifitseerimise ja kõrvaldamata jätmise otsustele
Menetlusosalised	Vaidlustaja, ühispakkujad AS Daugavpils autobusu parks ja SIA NordBus, esindaja vandeadvokaat Anneli Aab Hankija, Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, esindaja vandeadvokaat Kristina Laarmaa Kolmas isik, AS GoBus, esindajad vandeadvokaat Erki Fels ja vandeadvokaadi abi Harles Veersalu
Vaidlustuse läbivaatamine	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

RHS¹ § 197 lg 1 p-i 4 ja § 198 lg-te 3 ja 8 alusel

1. Jätta AS Daugavpils autobusu parks ja SIA NordBus vaidlustus rahuldamata.
2. Mõista AS-ilt Daugavpils autobusu parks ja SIA NordBus Mittetulundusühingu Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus kasuks välja tema lepingulise esindaja kulud 2924 eurot käibemaksuta.
3. Mõista AS-ilt Daugavpils autobusu parks ja SIA NordBus AS-i GoBus kasuks välja tema lepinguliste esindajate kulud 3105 eurot käibemaksuta.
4. Jätta AS-i Daugavpils autobusu parks ja SIA NordBus vaidlustusmenetluse kulud nende enda kanda.

EDASIKAEBAMISE KORD

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

JÕUSTUMINE

Otsus jõustub pärast kohtusse pöördumise tähtaja möödumist, kui ükski menetlusosaline ei

¹ riigihangete seadus

esitanud kaebust halduskohtusse. Otsuse osalisel vaidlustamisel jõustub otsus osas, mis ei ole seotud edasikaevatud osaga (RHS § 200 lg 4).

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. 03.03.2026 avaldas Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (edaspidi ka Hankija) riigihangete registris avatud hankemenetlusena läbi viidava riigihanke „Avaliku bussiliiniveo korraldamine Harjumaa põhjasuuna bussiliinidel“ (viitenumber 306928) (edaspidi Hange) hanketeate.

2. 31.07.2026 laekus Riigihangete vaidlustuskomisjonile (edaspidi vaidlustuskomisjon) AS-i Daugavpils autobusu parks ja SIA NordBus (edaspidi ka Vaidlustaja) vaidlustus taotlustega:

1) tunnistada kehtetuks Mittetulundusühingu Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus 21.07.2026 käskkiri nr 2-2/23 osas, millega AS-i GoBus (edaspidi ka Kolmas isik) pakkumus tunnistati vastavaks ning edukaks;

2) tunnistada kehtetuks Mittetulundusühingu Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus 21.07.2026 käskkiri nr 2-2/24 otsus täies ulatuses.

3. Vaidlustuskomisjon teatas 07.08.2026 kirjaga nr 12.2-10/173 menetlusosalistele, et vaatab vaidlustuse läbi esitatud dokumentide alusel kirjalikus menetluses, tegi teatavaks otsuse avalikult teatavaks tegemise aja (vaidlustuskomisjon muutis seda aega 18.08.2026) ning andis täiendavate seisukohtade ja dokumentide esitamiseks aega kuni 12.08.2026 ja neile vastamiseks 17.08.2026.

Vaidlustuskomisjoni poolt määratud esimeseks tähtpäevaks esitas täiendavad seisukohad ja menetluskulude välja mõistmise taotluse Vaidlustaja, menetluskulude välja mõistmise taotlused Hankija ja Kolmas isik, teiseks tähtpäevaks esitasid täiendavad seisukohad ja täiendavad menetluskulude välja mõistmise taotlused Hankija ja Kolmas isik.

MENETLUSOSALISTE PÕHJENDUSED

4. Vaidlustaja, **AS Daugavpils autobusu parks, SIA NordBus**, põhjendab taotlusi järgmiselt.

4.1. Vaidlustaja on seisukohal, et Kolmanda isiku pakkumus ei vasta Hanke alusdokumentide (edaspidi RHAD) üldosa (lisa 3) p-s 6.1.1 (ja alapunktides) toodud vastavustingimusele, mistõttu tulnuks pakkumus RHS § 114 lg 2 alusel tagasi lükata.

4.2. RHAD üldosa (lisa 3) p 6.1.1 (ja alapunktide) järgi peab pakkuja kasutama ATL täitmiseks busse, mis on täies ulatuses kooskõlas RHAD ja õigusaktide tingimustega, sh tehnilise kirjelduse lisas (RHAD lisa 1 lisa 4) esitatud tingimustega. Pakkuja esitab vastavalt RHAD määratlusele busside kohta andmed RHAD vormil 9 ja lisaks esitab pakkuja iga vormil 9 nimetatud bussi kohta pakkumuses järgmised dokumendid ja andmed.

RHAD lisa 1 lisa 4 „Lisanõuded bussidele“ (lisa 4) p 1.4.1 kohaselt peavad bussid mh a) vastama vähemalt EURO 6 (või sellega samaväärsele) standardile ning b) omama Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust. Vastav asjaolu on vaja mh kajastada ka vormil 9 (lisa 5, vt tulp K).

Vaidlustajal esineb põhjendatud kahtlus, kas Kolmanda isiku pakkumus vastab RHAD lisa 4 p-s 1.4.1 sätestatud kohustuslikule tingimusele.

4.3. Riigihankemenetluse etapisuse ja etappide loogilise järgnevuse põhimõttest tulenevalt ei saa pakkumuse edukaks tunnistamise otsus, millele ei eelne vastavalt õiguspärast pakkumuste vastavuse kontrolli või pakkumuste hindamist, iseenesest olla kooskõlas RHS-iga.

4.4. Vaidlustaja 12.08.2026 täiendavad seisukohad.

4.4.1. Kolmanda isiku pakkumusega koos pole Euroopa Ühenduse tüübikinnitust esitatud. Kolmas isik ei ole seda faktilist asjaolu - st et tema pakkumuse koosseisus esitatud busside kohta pole Euroopa Ühenduse tüübikinnitust esitatud - eitanud. Kolmas isik leiab, et juhul, kui bussid on uued, polnud busside kohta tüübikinnituse esitamine pakkumuses kohustuslik ning piisab, kui on esitatud üksnes kinnitus lahtris „Euroopa Ühenduse tüübikinnitus“.

Vaidlustajate hinnangul tõlgendavad nii Hankija kui ka Kolmas isik vastavustingimusi meelevaldselt ja vääralt.

4.4.2. RHAD üldosa p 6.1.1.1 näeb vastavustingimusena ette, et pakkuja kasutab ATL täitmiseks busse, mis on täies ulatuses kooskõlas RHAD ja õigusaktide tingimustega, sh tehniline kirjeldus lisas (RHAD lisa 1 lisa 4) esitatud tingimustega. RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 näeb ette, et bussid peavad vastama vähemalt EURO 6 (või sellega samaväärsele) standardile ja omama Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust.

RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 määratleb otseselt hankelepingu täitmiseks pakutavate busside minimaalsed tehnilised omadused. Euroopa Ühenduse tüübikinnituse olemasolu ei kirjelda pelgalt pakkuja tulevast käitumiskohustust lepingu täitmisel, vaid määrab kindlaks, milliste tehniliste omadustega bussid vastavad hankija nõutud hankeesemele. Tegemist on objektiivselt kontrollitavate omadustega, mille alusel on võimalik hinnata pakutava tehnilise lahenduse vastavust hankija määratud minimaalsele tasemele.

Seda järeldust toetab ka RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 tingimuse imperatiivne sõnastus: „*bussid peavad /.../ omama Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust*“. Hankija ei ole sätestanud, et nimetatud nõuded tuleb täita alles teenuse osutamise alustamise ajaks või et pakkuja võiks pakkumuses lähtuda nõuetele mittevastavatest bussidest ning asendada need pärast pakkumuste esitamise tähtpäeva.

Pakkumuses pakutav lahendus pidi vastama RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 nõuetele juba pakkumuste esitamise tähtpäeva seisuga. Vastupidine käsitus muudaks RHAD-is kehtestatud tehnilise miinimumnõude pakkumuste võrdlemise ajal sisuliselt tähendusetuks ning võimaldaks erinevatel pakujatel konkureerida erinevatel alustel.

Kui Vaidlustaja arvestas pakkumuse koostamisel RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 nõudega ning pakkusid sellest tulenevalt nõuetekohaseid busse, esitasid selle kohta tõendid ja kandsid sellega seotud kulud, samal ajal kui teisel pakujal (AS GoBus) lubataks pakkuda nõuetele mittevastavaid busse (s.o bussid, millel pakkumuse esitamise hetkel Euroopa Ühenduse tüübikinnitus puudub), annab see viimasele eelise, mida RHAD ette ei näinud. Selline tulemus ei ole kooskõlas pakujate võrdse kohtlemise ega hankemenetluse läbipaistvuse põhimõttega.

4.4.3. Hankija ja Kolmanda isiku tõlgendus, mille kohaselt võimaldab uute busside puhul CoC hilisem esitamine järeldada, et ka tüübikinnitus ei pidanud olema esitatud koos pakkumusega,

on väär, sest tuleb eristada tüübikinnitust ja vastavussertifikaati (CoC). Tegemist ei ole samatähenduslike ega teineteist asendavate dokumentidega.

4.4.3.1. Tüübikinnitusdokument tõendab sõidukitüübi heakskiitmist pädeva tüübikinnitusasutuse poolt, CoC aga konkreetse valmistatud sõiduki vastavust sellele juba heakskiidetud tüübile. CoC ei ole seetõttu tüübikinnitusdokument ega selle teine nimetus, vaid tüübikinnitusele järgnev, konkreetse üksiksõidukiga seotud vastavusdokument.

4.4.3.2. Uute busside puhuks on Hankija kehtestanud erireegli ning võimaldanud pakkujal esitada bussi sertifikaadi (CoC) enne ATL täitmise alustamist busside Hankijale ülevaatuseks esitamisel. Tingimuse grammatiline ülesehitus on seega üheselt ajaline: tehnilised andmed (sh Euroopa tüübikinnitustõend) tuleb esitada pakkumuses, samas kui just CoC puhul on sõnaselgelt lubatud selle esitamine hiljem, enne ATL täitmise alustamist. Kui Hankija oleks soovinud võimaldada ka tüübikinnituse esitamist alles lepingu täitmise eel, oleks tulnud see tingimuses samamoodi sõnaselgelt ette näha. Sellise erandi laiendamine tagantjärele dokumendile, mida erand ei nimeta, tähendaks hanketingimuse sisu muutmist. See aga pole kooskõlas riigihangete üldpõhimõtetega.

Kui tingimust oleks soovitud mõista selliselt, et uute busside puhul võib kõik sõidukite nõuetele vastavust tõendavad dokumendid esitada alles enne ATL täitmise alustamist, puudunuks vajadus sätestada eraldi, et just CoC esitataks selles hilisemas etapis.

Hanketingimuste hilisem tõlgendus, mille kohaselt CoC kohta sätestatud erand hõlmab vaikimisi ka tüübikinnitust, ei ole tingimuse tekstist objektiivselt tuletatav. Eriti oluline on see võrdse kohtlemise ja läbipaistvuse seisukohalt: pakkuja, kes lähtus tingimuse sõnastusest ning kandis pakkumuse esitamise ajaks nõutud dokumentide hankimisega seotud koormuse, ei saanud mõistlikult eeldada, et konkurendil lubatakse sama dokumentatsioon esitada alles pärast pakkumuste esitamise tähtpäeva.

4.4.4. Pakkumuse vastavuse kontrollimise etapis ei ole määrav see, kas Kolmas isik peab Hankija kehtestatud nõuet tagantjärele otstarbekaks või vajalikuks.

Kui Hankija pidas pakkumuste esitamise ajal vajalikuks nõuda konkreetset tõendit või konkreetse asjaolu tõendamist, ei saa selle nõude täitmata jätmist hiljem õigustada väitega, et nõue ei andnud lepingu tulevase täitmise kohta absoluutset garantiid.

Pakkumuse vastavuse kontrollimise ülesanne ei ole anda Hankijale absoluutset garantiid kõigi lepingu täitmise ajal tulevikus aset leida võivate asjaolude kohta. Vastavustingimuse eesmärk võib täiesti õiguspäraselt olla kontrollida, kas pakkuja poolt pakkumuses nimetatud lahendus või sõiduk vastab pakkumuse esitamise ajal Hankija seatud tehnilistele nõuetele ning kas pakkuja suudab seda nõuetekohaselt tõendada.

4.4.5. Kolmas isik ei saa pakkumuste vastavuse kontrollimise etapis tugineda väitele, et Hankija kehtestatud vastavustingimus moonutas konkurentsi või rikkus võrdse kohtlemise põhimõtet. Kui Kolmas isik leidis, et tüübikinnituse olemasolu või selle tõendamist puudutav vastavustingimus oli ebaproportsionaalne, konkurentsi piirav või muul põhjusel RHS §-ga 3 vastuolus, oli tal võimalik vaidlustada riigihanke alusdokument selleks seaduses ette nähtud ajal (RHS § 185 lg 2 p 1, 189 lg 2).

4.4.6. Kolmas isik on väitnud, et tema pakkumuse koosseisus esitati busside soetamise eelleping. Kuivõrd Kolmas isik tugineb nimetatud eellepingule tõendina, mis pidi pakkumuse esitamise ajal kinnitama tema võimalust pakkumuses nimetatud bussid hankida ja nendega ATL-i täita, peab tegemist olema dokumendiga, mille õiguslikule siduvusele oli Kolmandal isikul pakkumuse esitamise ajal võimalik tegelikult tugineda.

Arvestades, et vaidlustusmenetluses on selgunud, et Kolmanda isiku pakkumuse koosseisus pole esitatud hanketingimustes nõutud busside Euroopa tüübikinnitust, on Vaidlustajal täiendavalt tekkinud põhjendatud kahtlus, kas a) eellepingus nimetatud bussid vastavad vastavustingimustele ning b) kas Kolmanda isiku nimel eellepingu allkirjastanud isikul oli eellepingu sõlmimise ajal Kolmanda isiku esindamiseks vajalik esindusõigus.

Vaidlustaja palub kontrollida kas eellepingu Kolmanda isiku nimel allkirjastanud isiku esindusõigust eellepingu sõlmimise ajal. Kui kontrolli tulemusel peaks selguma, et eellepingu allkirjastanud isikul puudus vajalik esindusõigus ning eelleping ei olnud pakkumuse esitamise tähtpäevaks Kolmanda isiku suhtes siduv, ei vasta Kolmanda isiku pakkumus vastavustingimustele (RHAD üldosa p 6.1.1.2) ning Kolmanda isiku pakkumus tuleb ka sel põhjusel tagasi lükata.

5. Hankija, Mittetulundusühing Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus, vaidleb vaidlustusele vastu.

5.1. Vaidlustaja on vaidlustanud kõik AS-i GoBus suhtes tehtud Hankija otsused, kuid vaidlustuse põhjenduste kohaselt on Vaidlustajal vaid üks etteheide - AS-i GoBus pakkumus ei vasta RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 nõuetele, mille kohaselt pakkumuses nimetatud bussid peavad vastama Euro 6 nõuetele ja omama Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust. Ülejäänud otsuste suhtes, mis Hankija on AS-i GoBus kohta teinud, Vaidlustajal sisulised vastuväited puuduvad ja Vaidlustaja hinnangul kuuluvad need otsused vältimatult tühistamisele nn loogilise järgnevuse põhimõttest tulenevalt.

5.2. Pärast 21.07.2026 otsuste tegemist esitas Vaidlustaja küll Hankijale päringu avaldada teavet selle kohta, kas AS-lt GoBus on küsitud teavet pakkumuse hinnakujunduse kohta seoses tööjõukuludega ja bussidega, samuti seoses otsusega AS-i GoBus kvalifitseerida ja kõrvaldamata jätta, kuid Vaidlustaja ei ole küsinud ühtegi küsimust selle kohta, kas AS-i GoBus pakkumuses nimetatud bussid vastasid RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 nõuetele ega isegi mitte laiemalt pakkumuse vastavuse kontrolli kohta. Seetõttu on alusetu Vaidlustaja etteheide, et Hankija on Vaidlustaja päringut kuidagi ignoreerinud või keeldunud sellele vastamast. Küll aga on Hankija võimalused päringule vastamisel piiratud vajadusega kaitsta AS-i GoBus ärisaladust.

5.3. Hanke läbiviimisel esitas potentsiaalne pakkuja ka konkreetse küsimuse, millised andmed ja dokumendid tuleb uute busside kohta esitada juba pakkumuses ja millised andmed ja dokumendid alles vahetult enne ATL alusel teenuse osutamise algust (sõnum teabevahetuses sõnumi ID 1090831): „Juhul, kui teenuse osutamiseks kasutatavad bussid on uued, esitab pakkuja pakkumuses lepingu täitmiseks pakutavate sõidukite kohta tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik ning bussi sertifikaadi (CoC) enne ATL täitmise alustamist busside Hankijale ülevaatuseks esitamisel." Palun kinnitada, et pakkuja mõistab punktis 2.4 toodud nõuet uute busside kohta õigesti, kui esitab CO₂ emissiooni tõendavad sertifikaadid ülevaatuse käigus, mitte pakkumusega koos. Emissiooni sertifikaadid

väljastatakse uute busside puhul alles konkreetse ühiku valmimise järgselt, mistõttu pole võimalik usaldusväärseid andmeid eelnevalt esitada“

Hankija on vastanud järgmiselt: „Jah, uute busside kasutuselevõtmise korral on nimetatud dokumentide esitamise kohustus enne ATL täitmise alustamist busside Hankijale ülevaatuseks esitamisel.“

Seega pidi kõikidele pakkujatele olema üheselt arusaadav, et uute busside nimetamisel pakkumuse vormis 9 ei ole vaja esitada täiendavaid dokumente ega andmeid CO₂ emissiooni kohta. See on ka loogiline ja igale professionaalsele vedajale teada, et CoC sertifikaadi saab tootja väljastada alles pärast seda, kui sõiduk on reaalselt toodetud, kuna CoC sertifikaadile kantakse sõiduki tootmiskuupäev. RHAD lisas 1 lisa 4 on esitatud rida spetsiifilisi nõudeid just ATL täitmiseks sobivate busside suhtes ehk teisisõnu, ATL täitmiseks sobivad bussid ei pruugi olla nõ letitooted, vaid spetsiifiliselt konkreetse lepingu täitmiseks ehitatud bussid.

AS-i GoBus pakkumuses vormil 9 (lisa 1, AS-i GoBus ärisaladus) kõik loetletud bussid on uued esmarestreerimise aastaga 2027 ja kinnitatud on Euro 6 normi täitmine. Ka pakkumuses esitatud eelleping selliste busside tootmiseks ja tarneks kinnitab, et kõik soetatavad bussid vastavad täiel määral käesoleva Riigihanke tingimustele.

5.4. Hankija 17.08.2026 täiendavad seisukohad.

5.4.1. Vaidlustaja ajab segamini sisulise vastavustingimuse ja dokumendinõude sellise vastavustingimuse täitmise kohta. Sisuliseks vastavustingimuseks on RHAD lisa 1 lisa 4 p 1.4.1 kohta see, et pakutaval bussil peab olema tüübikinnitustunnistus, kuid dokumendinõue sellise nõude täitmiseks avaldub vormil 9 andmete ja kinnituste esitamises.

Tüübikinnitustunnistuse või CoC sertifikaadi esitamine on dokumendinõudena alternatiivselt nõutud üksnes seoses RHAD lisa 1 lisa 4 p 2.4 sätestatud vastavustingimuse täitmisega, ent sellisele vastavustingimusele mittevastavust ei ole Vaidlustaja isegi vaidlustanud.

Sama kordab RHAD üldosa p 6.1.3 ja vastavustingimus „Bussid“.

Seega tüübikinnitustunnistuse või CoC sertifikaadi esitamine on nõutav vaid keskkonnahoidlikkuse nõuete ja lubatud kütuseliigi suhtes seatud nõuete täitmise tõendamiseks, seejuures on tüübikinnitustunnistuse või CoC sertifikaadi esitamine sätestatud alternatiivselt. Ning veelgi olulisem – RHAD lisa 1 lisa 4 p 2.4 sätestab selge erandi uute busside suhtes tehniliste andmete esitamiseks.

Pole asjakohane Vaidlustaja pikk arutluskäik sellest, et tüübikinnitustunnistus ja CoC sertifikaat pole samad dokumendid (Hankija polegi seda kunagi väitnud) ja nende dokumentide väljastamise protseduur pole samasugune. RHAD üldosa p 6.1.3 ja RHAD lisa 1 lisa 4 p 2.4 kohaselt nõuab Hankija kas tüübikinnitustunnistuse või CoC sertifikaadi esitamist hoopis selleks, et nende dokumentide pinnalt kontrollida busside keskkonnahoidlikkuse nõuete täitmist ja CO₂ heitmete andmeid, st hanketingimuse kohaselt täidab see alternatiivne dokumendinõue sama sisulist eesmärki.

5.4.2. Ei ole õige Vaidlustaja väide, et RHAD p 6.1.1.3 on sätestatud erand uute busside suhtes vaid CoC sertifikaadi esitamisel. Selline järeldus on ilmses vastuolus RHAD p 6.1.1.3

sõnastusega. Sõidukite tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂ heide, õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik ongi näidatud justnimelt EÜ tüübikinnitustunnistusel. Määruse 2018/858 art 44 lg 1 kohaselt antakse tüübikinnitus sõidukile, mis vastab määruse osa II lisa 1 nõuetele ning tüübikinnitustunnistusel esitatakse lisa 1 liide 2 loetletud andmed pärast lisas 1 sätestatud testide tegemist – nende hulgas on tüübikinnitustunnistusel esitatavate kohustuslike andmetena ka CO₂ heide, samuti kütuseliik ja õhusaasteainete heited. CoC- sertifikaadi väljastamisega kinnitab sõiduki tootja vastavust tüübikinnitustunnistusele, sh tüübikinnitustunnistel olevatele tehnilistele andmetele heitmete ja kütuse kohta. Seega erand uute busside kohta esitada ei saagi tähendada muud kui EÜ tüübikinnitustunnistust. Vaidlustaja tõlgendus, mille kohaselt RHAD p 6.1.1.3 erand uute busside osas rakenduks vaid CoC-sertifikaadile ja mitte tüübikinnitustunnistusele, muudaks hanketingimuse sisutühjaks, sest erand ongi vajalik mh seetõttu, et kuna bussid toodetakse rätsepatööna vastavalt Hankes kehtestatud hanketingimustele, siis ei pruugi sellisel rätsepatööna tulevikus valmival bussil olla mõistlikul moel tüübikinnitustunnistust teostatavate kohanduste ja ümberehituste tõttu.

Uute busside pakkumisel ei ole välistatud võimalus teatud juhtudel kohe ka juba EÜ tüübikinnitustunnistus esitada, kuid seda üksnes eeldusel, et uus buss ehitatakse kindlasti tüübikinnituse saanud mudeli peale. Seepärast asjaolu, et nt Vaidlustaja ise, pakkudes samuti uusi busse, oli võimeline uute busside kohta tüübikinnitused esitama, sest ta oli veendunud, et Hanke tingimustele vastavate busside tootmisel tulevikus ei teki mingeid hälbeid juba tüübikinnituse saanud mudelist, ei vii mitte kuidagi järelduseni, et uute busside pakkumisel alati selline võimalus on. Just seepärast ongi vastavustingimuses tehtud erand keskkonnanahoidlikkuse nõuete täitmiseks tehniliste andmete esitamise osas, olgu see siis tüübikinnitustunnistuse kujul või CoC sertifikaadina.

Tüübikinnitustunnistus või CoC sertifikaat dokumendina tuli esitada üksnes Hankes seatud keskkonnanahoidlikkuse nõuete täitmise tõendamiseks seoses CO₂ heitmete ja kütuseliigiga (millele vastavuse osas Vaidlustaja vaidlustust esitanud ei ole) ning RHAD üldosa p 6.1.1.3 ja RHAD lisa 1 lisa 4 p 2.4 sätestasid selge erandi uute busside osas, mille kohaselt tehnilised andmed keskkonnanahoidlikkuse nõuete täitmise kohta tuli esitada alles vahetult enne ATL täitmisele asumist, mitte pakkumuses.

5.4.3. Vaidlustaja on täiendavates seisukohtades esitanud üldsõnalise taotluse kontrollida Kolmanda isiku pakkumuses esitatud eellepingut.

See taotlus tuleb jätta tähelepanuta, sest Vaidlustaja püüab sel moel lubamatult vaidlustuse alust laiendada. RHS § 191 lg 1 kohaselt peavad uusi asjaolusid või taotlusi sisaldavad dokumendid olema laekunud vaidlustuskomisjonile vähemalt 2 tööpäeva enne kirjalikus menetluses määratud täiendavate seisukohtade esitamise tähtpäeva ning uus nõue peab olema esitatud RHS § 189 tähtaegu järgides. Tähtaja rikkumise tõttu jätab VAKO uued asjaolud või taotlused tähelepanuta (VAKO 127-22/251730, Riigihangete seadus. Kommenteeritud väljaanne 2025. lk 1134).

Eelnevale vaatamata kinnitab siiski ka Kolmanda isiku pakkumuses esitatud eelleping, et kõik pakkumuses nimetatud bussid vastavad täielikult Hankes esitatud nõuetele, sh omavad EU tüübikinnitust ja vastavad EURO 6 nõuetele.

6. Kolmas isik, **AS GoBus**, vaidleb vaidlustusele vastu.

6.1. Vaidlustuse lahendamine sõltub sellest, kas Kolmanda isiku pakkumus on kooskõlas

RHAD vastavustingimustega. Vastavustingimused on sätestatud RHAD Üldosa p-s 6.1.1 jj. Busside kohta tüübikinnituste esitamine ei ole pakkumuses kohustuslik. Tüübikinnituse esitamine on kõigest üks võimalik alternatiiv juhul, kui vormil 9 märgitud bussid ei ole uued. Kolmas isik on esitanud pakkumuses vormi 9, kus on märgitud esmarestreerimise aasta 2027 ja kinnitus lahtris „Euroopa Ühenduse tüübikinnitus (Jah/Ei)“. Vorm 9 nõuabki tüübikinnitus osas üksnes JAH/EI kinnitust, ei midagi enam. Lisaks on Kolmas isik esitanud pakkumuse koosseisus eellepingu (RHAD Üldosa p 6.1.1.1-6.1.1.2). Pakkumus vastab kõigile RHAD nõuetele.

Tüübikinnituse olemasolu pakkumuse esitamise ajal ei ole nagunii piisav tagatis, et ATL-i sõlminud isik asub ATL-i täitma tüübikinnitust omavate bussidega. Juba väljastatud tüübikinnitus ei pruugi kehtida igavesti. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse 2018/858 (määrus 2018/858) art-s 35 lg 2 on sätestatud kuus erinevat alus, millal sõidukile väljastatud tüübikinnitus kaotab automaatselt kehtivuse. Seega on võimalik ka olukord, kus vormil 9 märgitud buss omab tüübikinnitust pakkumuse esitamise ajal, kuid mitte busside esitlemise ajaks tellijale.

Olemasoleva tüübikinnitustunnistuse nõudmine pakkumuse vastavustingimusena moonutaks konkurentsi ning rikuks võrdse kohtlemise põhimõtet (RHS § 3 p-d 2 ja 3). Tüübikinnitus on olemas üksnes nendel bussimudelitel, mis on juba Euroopa Liidu turule lastud. Juhul kui tootja tahab turule lasta uudse bussimodeli, peab uus mudel läbima Euroopa Liidu tüübikinnituse menetluse vastavalt määruse 2018/858 art-le 26. Vaidlustajate tõlgendus välistaks pakkumuses uudsete bussimodelite kasutamise.

6.2. Lisanõuete p 1.4.1 ei sätesta kohustust esitada tüübikinnitus pakkumuses. Lisanõuete p 1.4.1 sätestab, et ATL järgset reisijate vedu tuleb teostada bussidega, mis omavad Euroopa Ühenduse tüübikinnitust. Lisanõuded reguleerivad ATL alusel teenuse osutamiseks kasutatavate sõidukite minimaalseid kohustuslikke nõudeid, mis peavad olema täidetud ATL alusel teenuse osutamise ajal. Tegemist ei ole pakkumuse vastavustingimusega.

6.3. Kolmanda isiku 17.08.2026 täiendavad seisukohad.

6.3.1. Tüübikinnituse olemasolu ei ole pakkumuse vastavustingimus tulenevalt RHAD Üldosa p-le 6.1.1.3. - grammatiline tõlgendus välistab Vaidlustaja käsitletuse.

Pakkumusega esitatavate kohustuslike dokumentide kogum sõltub sellest, kas bussid on uudsed või mitte. Juhul kui bussid ei ole uudsed, saab pakkuja esitada tüübikinnitused või valmistajapoolse dokumentatsiooni. Juhul kui bussid on uudsed, tuleb pakkujal esitada vastavad tehnilised andmed. Eelnevast järeldub, et tüübikinnituse esitamine ei ole kohustuslik. Seejuures ei ole RHAD Üldosa p 6.1.1.3 eesmärk tüübikinnituse olemasolu. Viidatud punkti tegelik eesmärk on tagada, et Hankija jaoks oleks selge, mis on busside:

- 1) summutist väljuv CO₂ heide;
- 2) tegelikus liikluses tekkivad heitmed; ning
- 3) kasutatav kütuseliik.

RHAD Üldosa p-st 6.1.1.3 tuleneb üheselt, et tüübikinnituse esitamine koos pakkumusega ei ole kohustuslik. Seega ei saa tüübikinnituse olemasoluga tuvastada pakkumuse vastavust ja välistatud oleks ka pakkumuse mittevastavaks tunnistamine.

6.3.2. Vaidlustaja ei saa enam 12.08.2026 esitada uusi etteheiteid pakkumuse mittevastavuse kohta. RHS § 191 lg 1 kohaselt võib vaidlustuse nõuet või alust muuta või täiendada. Iga uus nõue peab olema esitatud, järgides RHS §-s 189 sätestatud tähtaegu. Pakkumuse mittevastavuse nõue, mis tugineb eellepinguga seotud etteheidetele, on kardinaalselt erinev sellest, mis alusel esitati vaidlustus. Tegemist on sisuliselt uue nõudega, mille esitamise tähtaeg on aga möödas.

Kolmanda isiku ja busside müüja vahel sõlmitud eellepingu oluliseks tingimuseks on see, et kõik bussid vastaksid RHAD-s sätestatud nõuetele. Lisaks on müüja võtnud kohustuse tagada, et bussid on kuni üks kuu enne üleandmist registreeritud liiklusregistris ning bussid peavad ostjale üle andmisel olema seisundis, mis vastab Hanke viitenumber 305928 tingimustele. Seega on Vaidlustaja kahtlus põhjendamatu.

Kolmanda isiku nimel on vaidlusaluse eellepingu allkirjastanud isik, kes on Kolmanda isiku juhatuse liige.

VAIDLUSTUSKOMISJONI PÕHJENDUSED

7. Vaidlustaja on vaidlustanud Hankija otsused tunnistada Kolmanda isiku pakkumus vastavaks ja edukaks ning kvalifitseerida Kolmas isik ja jätta Kolmas isik kõrvaldamata (21.07.2026 käskkiri nr 2-2/23, 21.07.2026 käskkiri nr 2-2/24).

Vaidlustaja on seisukohal, et Hankija oleks pidanud Kolmanda isiku pakkumuse tagasi lükkama, sest Kolmanda isiku pakkumuses polnud esitatud busside Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust. Vaidlustaja on seisukohal, et see nõue tuleneb Hanke alusdokumendid (edaspidi RHAD) üldosa p-ist 6.1.1. ja selle alap-ides ning RHAD lisa 1 lisa 4 „Lisanõuded bussidele“ p-is 1.4.1. sätestatud vastavustingimusest.

Lisaks on Vaidlustaja täiendavates seisukohtades väitnud, et tal on tekkinud põhjendatud kahtlus, kas: a) Kolmanda isiku pakkumuses esitatud eellepingus nimetatud bussid vastavad vastavustingimustele ning b) kas Kolmanda isiku nimel eellepingu allkirjastanud isikul oli eellepingu sõlmimise ajal Kolmanda isiku esindamiseks vajalik esindusõigus.

Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et eellepinguga seondvalt on tegemist hilinenult esitatud väidetega (RHS § 191 lg 1), mistõttu vaidlustuskomisjon jätab need tähelepanuta.

8. Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus

Vaidlustuskomisjon tuvastas, et Kolmas isik on pakkumuses esitanud nõutud Vormi 9 Busside loetelu, kust tuleneb, et Kolmas isik soovib hakata teenust osutama kõikide uute bussidega (esmane registreerimise aasta 2027). Vaidlus on selles, kas Kolmas isik pidi pakkumuses esitama busside Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistuse.

8.1. Nõuded bussidele ja nõuded busside kohta pakkumuses esitatavatele andmetele/dokumentidele on järgmistes RHAD-des:

- 1) RHAD lisa 1 lisa 4 Lisanõuded bussidele (edaspidi Lisa 4) p 1.4.1. - *bussid peavad vastama vähemalt EURO 6 (või sellega samaväärsele) standardile ning omama Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust.*

- 2) Lisa 4 p 1.16 - Bussid peavad olema hankijale ülevaatuses valmis hiljemalt 20 päeva enne ATL täitmise alguskuupäeva. Kui pakkuja soovib, on tal võimalik ATL teenindamisel rakendada tehnilises kirjelduses kohustuslikult nõutud vähemalt 3 heiteta bussi alates ATL teenindamise 3. kuust (s.t. minimaalselt 3 heiteta bussi rakendamisel on pakkuja soovil võimalik pikendatud ettevalmistusperiood kuni 14 kuud alates ATL sõlmimisest) – sellisel juhul peab pakkuja esitama vähemalt tehnilises kirjelduses nõutud heiteta bussid hankijale ülevaatuses hiljemalt 20 kalendripäeva enne ATL alusel planeeritud teenuse esimese 2 kalendrikuu täitumist (s.t. hiljemalt 11.08.2027). Hankijal on õigus mitte lubada ATL teenindamist bussidega, mis ei vasta RHAD, Vedaja pakkumuse ja/või õigusaktide nõuetele (mh juhul, kui bussidel puuduvad nõuetekohased piletiseadmed). Kui Vedaja ei esita bussi või busse hiljemalt käesolevas punktis nimetatud tähtajaks hankijale ülevaatuses, käsitatakse seda olulise lepingurikkumisena ATL tähenduses. Kui ülevaatusel tuvastatakse bussi RHAD või õigusaktide nõuetele mittevastavus või mittevastavus Vedaja pakkumusele, käsitatakse iga bussi puhul tuvastatud iga mittevastavust eraldiseisvalt kas olulise või mitteolulise lepingurikkumisena ATL tähenduses sõltuvalt bussi mittevastavuse iseloomust. Kui Vedaja ei ole hiljemalt 10 päeva enne ATL täitmise alguskuupäeva esitanud hankijale ülevaatuses ATL täitmiseks vajalikke busse või hiljemalt 10 päeva enne ATL teenindamise esimese 2 kuu täitumist minimaalselt kohustuslikul arvul heiteta busse, mis täies ulatuses vastavad Vedaja pakkumusele ning RHAD ja õigusaktide nõuetele, on hankijal õigus ATL üles öelda ja nõuda vedajalt leppetrahvi kuni summas, mis vastab täitmistagatise täiele ulatusele ning realiseerida sel eesmärgil täitmistagatis.
- 3) Lisa 4 p 2.4. - Keskkonnahoidlikkuse nõuete (sh heiteta sõidukite) ja lubatud kütuseliigi suhtes esitatud nõuete täitmise tõendamiseks esitab pakkuja pakkumuses ATL täitmiseks pakutavate sõidukite kohta tüübikinnituse või maanteeõiduki valmistajapoolse dokumentatsiooni maanteeõiduki tehniliste andmetega, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja sõiduki poolt kasutatav kütuseliik. Juhul, kui teenuse osutamiseks kasutatavad bussid on uued, esitab pakkuja pakkumuses lepingu täitmiseks pakutavate sõidukite kohta tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik ning bussi sertifikaadi (CoC) enne ATL täitmise alustamist busside Hankijale ülevaatuses esitamisel
- 4) „Vastavustingimused“ osa BUSSIDE LOETELU:
- 6.1.1. Pakkuja kasutab ATL täitmiseks busse, mis on täies ulatuses kooskõlas RHAD ja õigusaktide tingimustega, sh tehniline kirjeldus lisas (RHAD lisa 1 lisa 4) esitatud tingimustega. Pakkuja esitab vastavalt RHAD määratlusele busside kohta andmed RHAD vormil 9 ja lisaks esitab pakkuja iga vormil 9 nimetatud bussi kohta pakkumuses järgmised dokumendid ja andmed järgmiselt:
- 6.1.1.1. dokumendid, mis kinnitavad, et kõikidele RHAD nõuetele vastavad ja vormil 9 töölehel “Vorm 9 – bussid” nimetatud bussid on pakkuja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses hiljemalt 20 kalendripäeva enne ATL alusel planeeritud teenuse osutamise eelduslikku algusaega, s.t. hiljemalt 11.06.2027;
- 6.1.1.2. Kui pakkuja soovib, on tal võimalik ATL teenindamisel rakendada tehnilises kirjelduses kohustuslikult nõutud vähemalt 3 heiteta bussi alates ATL teenindamise 3. kuust (s.t. minimaalselt 3 heiteta bussi rakendamisel on pakkuja soovil võimalik pikendatud ettevalmistusperiood kuni 14 kuud alates ATL sõlmimisest) – sellisel juhul peab pakkuja

esitama pakkumuses dokumendid, mis kinnitavad, et kõikidele RHAD tingimustele vastavad vähemalt 3 heiteta bussi on pakkuja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses hiljemalt 20 kalendripäeva enne ATL alusel planeeritud teenuse esimese 2 kalendrikuu täitumist (s.t. hiljemalt 11.08.2027) ;

6.1.1.3. Vormil 9 nimetatud busside kohta tüübibikinnitused või maanteeõiduki valmistajapoolse dokumentatsiooni maanteeõiduki tehniliste andmetega, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja sõiduki poolt kasutatav kütuse liik. Juhul, kui teenuse osutamiseks kasutatavad bussid on uued, esitab pakkuja pakkumuses lepingu täitmiseks pakutavate sõidukite kohta tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik ning bussi sertifikaadi (CoC) enne ATL täitmise alustamist busside Hankijale ülevaatuks esitamisel.

6.1.1.4. Minimaalselt kohustuslik busside arv (sh reservbusside arv) on sätestatud RHAD lisas 1. Samuti reservbussid peavad vastama kõikidele RHAD nõuetele.

Küsimused ettevõtjale: 1. Vorm 9 Busside loetelu (Dokumendi vorm / VORM 9 Busside loetelu04052026 UUS.xlsx

5) RHAD Üldosa p 6 Vastavustingimused ja kõikide pakkumuste tagasilükkamise alused:

6.1. Pakkumuse vastavustingimused

6.1.1. Pakkuja kasutab ATL täitmiseks busse, mis on täies ulatuses kooskõlas RHAD ja õigusaktide tingimustega, sh tehniline kirjeldus lisas (RHAD lisa 1 lisa 4) esitatud tingimustega. Pakkuja esitab vastavalt RHAD määratlusele busside kohta andmed RHAD vormil 9 ja lisaks esitab pakkuja iga vormil 9 nimetatud bussi kohta pakkumuses järgmised dokumendid ja andmed järgmiselt:

6.1.1.1. dokumendid, mis kinnitavad, et kõikidele RHAD nõuetele vastavad ja vormil 9 töölehel “Vorm 9 – bussid“ nimetatud bussid on pakkuja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses hiljemalt 20 kalendripäeva enne ATL alusel planeeritud teenuse osutamise eelduslikku algusaega, s.t. hiljemalt 11.06.2027,

6.1.1.2. Kui pakkuja soovib, on tal võimalik ATL teenindamisel rakendada tehnilises kirjelduses kohustuslikult nõutud vähemalt 3 heiteta bussi alates ATL teenindamise 3. kuust (s.t. minimaalselt 3 heiteta bussi rakendamisel on pakkuja soovil võimalik pikendatud ettevalmistusperiood kuni 14 kuud alates ATL sõlmimisest) – sellisel juhul peab pakkuja esitama pakkumuses dokumendid, mis kinnitavad, et kõikidele RHAD tingimustele vastavad vähemalt 3 heiteta bussi on pakkuja omandis või muul õiguslikul alusel kasutuses hiljemalt 20 kalendripäeva enne ATL alusel planeeritud teenuse esimese 2 kalendrikuu täitumist (s.t. hiljemalt 11.08.2027) ;

6.1.1.3. Vormil 9 nimetatud busside kohta tüübibikinnitused või maanteeõiduki valmistajapoolse dokumentatsiooni maanteeõiduki tehniliste andmetega, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja sõiduki poolt kasutatav kütuse liik. Juhul, kui teenuse osutamiseks kasutatavad bussid on uued, esitab pakkuja pakkumuses lepingu täitmiseks pakutavate sõidukite kohta tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik ning bussi sertifikaadi (CoC) enne ATL täitmise alustamist busside Hankijale ülevaatuks esitamisel.

6.1.1.4. Minimaalselt kohustuslik busside arv (sh reservbusside arv) on sätestatud RHAD lisas 1. Samuti reservbussid peavad vastama kõikidele RHAD nõuetele.

Riigihanke alusdokumentides võib olla osa nõudeid, mis ei pea olema täidetud pakkumuse esitamisel. Vaidlustuskomisjon ei nõustu Vaidlustajaga, et Lisa 4 p 1.4.1. näeb ette nõude esitada pakkumuses teenuse osutamisel kasutatavate busside Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistus. Lisa 4 p 1.4.1. kohustab ATL-i alusel teenuse osutamisel kasutama busse, mis mh omavad Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust. Lisa 4 p 1.4.1. ei nõua pakkumuses dokumendi esitamist.

Lisa 4 p-i 1.4.1. tuleb vaadelda koos teiste RHAD punktidega, kus on sätestatud Lisa 4 p-is 1.4.1. toodud tingimuste täitmist tõendavate dokumentide esitamise nõuded.

8.2. Vaidlust ei saa olla selles, et Hanke tulemusena sõlmitava ATL-i täitmisel võib kasutada nii vanu kui ka uusi busse. Kõik kasutatavad bussid peavad vastama Lisa 4 p-ile 1.4.1.

Lisa 4 p 2.4. näeb ette, et busside nõuete täitmise tõendamiseks tuleb pakkumuses esitada kas tüübikinnitus või maantesõiduki valmistajapoolse dokumentatsiooni maantesõiduki tehniliste andmetega, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja sõiduki poolt kasutatav kütuseliik.

Lisa 4 p-is 2.4. on toodud ka eriregulatsioon uute busside kohta. Nende puhul on ette nähtud esitada pakkumuses tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik. Lisaks tuleb uute busside kohta busside Hankijale ülevaatuks esitamisel (Lisa 4 p 1.16.) esitada bussi sertifikaat (CoC). Täpselt samad nõuded on sätestatud „Vastavustingimused“ osa BUSSIDE LOETELU p-is 6.1.1.3. ja RHAD Üldosa p 6 Vastavustingimused ja kõikide pakkumuste tagasilükkamise alused p-is 6.2.1.3.

Mitte ühestki RHAD tingimusest ei tulene nõuet uute busside puhul esitada pakkumuses Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistus. Asjaolu, et Vaidlustaja on uute busside kasutamisel esitanud pakkumuses tüübikinnitustunnistuse, ei tähenda, et seda pidid tegema ka teised pakkujad.

8.3. Vaidlustuskomisjon on seisukohal, et isegi vanade busside kohta polnud pakkujal kohustust esitada Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust. Pakkuja võis esitada ka maantesõiduki valmistajapoolse dokumentatsiooni maantesõiduki tehniliste andmetega. Sõna *või* Lisa 4 p-is 2.4., „Vastavustingimused“ osa BUSSIDE LOETELU p-is 6.1.1.3. (sama RHAD Üldosa p 6.1.1.3) ja RHAD Üldosa p 6 Vastavustingimused ja kõikide pakkumuste tagasilükkamise alused p-is 6.2.1.3. tähendab valikut - pakkuja võis otsustada, mida ka pakkumuses esitab.

8.4. Tüübikinnitus (type approval) käib eelkõige sõidukitüübi kohta. Selle alusel tunnistatakse, et konkreetne bussi tüüp/variant/versioon vastab kehtivatele tehnilistele ja keskkonnanõuetele.

Hankija on õigesti märkinud, et sõidukite tehnilised andmed, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂ heide, õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik, on näidatud tüübikinnitustunnistusel.

CoC (Certificate of Conformity) käib konkreetse valmistatud bussi kohta. Tootja kinnitab CoC-ga, et see konkreetne VIN-iga buss on valmistatud vastavalt sellele tüübikinnitusele.

Hankija on veenvalt selgitanud seda, miks uute busside puhul ei nõutud pakkumuses Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistuse esitamist. On võimalik, et uued bussid valmistatakse lähtudes Hankes esitatud tingimustest ja pole 100%-list kindlust, et uus buss ehitatakse kindlasti tüübikinnituse saanud mudeli peale. Kui buss valmib 2027, siis see võib tähendada, et 2027 tuleb väljastada uus tüübikinnitus. Just seepärast ongi vastavustingimuses uute busside jaoks tehtud erand keskkonnahoidlikkuse nõuete täitmiseks tehniliste andmete esitamise osas, olgu see siis tüübikinnitustunnistuse kujul või CoC sertifikaadina. Ja nõutud uute busside kohta pakkumuses ainult tehnilisi andmeid, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO₂-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ja kasutatav kütuseliik.

Vaidlust pole selles, kas Kolmas isik on RHAD-s nõutud tehnilised andmed pakkumuses esitanud.

8.5. Eeltoodust lähtuvalt on vaidlustuskomisjon seisukohal, et Kolmas isik polnud kohustatud esitama Vormis 9 loetletud busside kohta Euroopa Ühenduse tüübikinnitustunnistust, mistõttu Vaidlustaja toodud põhjendusel ei ole Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus vastuolus RHS-iga.

9. Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsus, kvalifitseerimise ja kõrvaldamata jätmise otsused on vaidlustatud seepärast, et Vaidlustaja arvates oleks tulnud Kolmanda isiku pakkumus tagasi lükata.

Lähtudes sellest, et vaidlustuskomisjon ei rahulda Vaidlustaja taotlust tunnistada Kolmanda isiku pakkumuse vastavaks tunnistamise otsus kehtetuks, jäävad rahuldamata ka taotlused tunnistada kehtetuks Kolmanda isiku pakkumuse edukaks tunnistamise otsus ning Kolmanda isiku kvalifitseerimise ja kõrvaldamata jätmise otsused.

10. Vaidlustusmenetluse kulud

Kuna vaidlustusmenetlus lõpeb RHS § 197 lg 1 p-i 4 alusel vaidlustuse rahuldamata jätmisega, kuuluvad vaidlustusmenetluse kulude osas kohaldamisele RHS § 198 lg-d 3 ja 8.

Hankija on esitanud tähtaegselt taotlused lepingulise esindaja kulude väljamõistmiseks kokku summas 2924 eurot (käibemaksuta), 13,6 tunni õigusabi osutamise eest tunnitasega 215 eurot (käibemaksuta).

Kolmas isik on esitanud tähtaegselt taotlused lepinguliste esindajate kulude väljamõistmiseks kokku summas 3105 (käibemaksuta), 13,5 tunni õigusabi osutamise eest tunnitasega 230 eurot (käibemaksuta).

Vaidlustuskomisjon peab Hankija ja Kolmanda isiku lepinguliste esitajate kulusid vajalikuks ja põhjendatuks ning mõistab need Vaidlustajalt välja.

Vaidlustaja kulud vaidlustusmenetluses jäävad tema enda kanda.

(allkirjastatud digitaalselt)